



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE COLOMBIA

El Camino del Virrey y la Vieja Carretera al Mar como patrimonio cultural del occidente antioqueño

Tatiana Catalina Visbal Díaz

Universidad Nacional de Colombia

Facultad de Arquitectura, Escuela de Planeación Urbano - Regional

Medellín, Colombia

2017

El Camino del Virrey y la Vieja Carretera al Mar como patrimonio cultural del occidente antioqueño

Tatiana Catalina Visbal Díaz

Trabajo de investigación presentado como requisito parcial para optar al título de:
Magister en Estudios Urbano - Regionales

Director:

Doctor en Ciencias Ambientales Luis Aníbal Vélez Restrepo

Línea de Investigación:

Teoría, historia y prácticas de planeación urbano – regional.

Universidad Nacional de Colombia
Facultad de Arquitectura, Escuela de Planeación Urbano - Regional
Medellín, Colombia
2017

A Gustavo Visbal Acero y tú, los mejores tramos de este camino

RESUMEN

Este Trabajo final, con énfasis en profundización, de la Maestría en Estudios Urbano – Regionales, se encuentra orientado en presentar algunas investigaciones que hasta el momento se han efectuado sobre el estudio de un fenómeno socio – espacial, como lo son principalmente un camino y una vía de comunicación terrestre y específica, dentro de temporalidades determinadas. A partir de esta indagación, y el análisis personal de estas vías de comunicación en el departamento de Antioquia, desde ambientes urbanos y regionales, acompañados del estudio de algunas fuentes primarias y secundarias consideradas así dentro de la disciplina de la historia, es que se propone la profundización que se presenta a continuación.

Desde la disciplina de la historia se hace el estudio principalmente de dos vías terrestres de comunicación, y una última vía de manera más general, su surgimiento, planeación, historia e intereses socio – económicos, que permitieron y permiten la apropiación de la geografía, y también la permanencia o modificación de los trayectos y roles de estos recorridos. Los objetivos del trabajo son, primero reafirmar la presencia incuestionable de la historia como disciplina en el estudio de la planeación del territorio. Como parte de los objetivos secundarios se busca enseñar la apropiación que en diferentes tiempos se tuvo del territorio mediante el trazado y el uso de senderos que se fueron convirtiendo en caminos, y luego llegaron a ser carreteras. Otro objetivo secundario, es indicar el por qué el occidente del departamento de Antioquia fue escogido para la proyección y el uso de estas vías de comunicación terrestres. El tercer objetivo es señalar cómo fue y ha sido la legislación que se ha hecho a través del tiempo sobre estos trayectos, desde la época de la colonia hasta el presente. Un cuarto objetivo, que se puede considerar básico para la apropiación y significación de estos caminos en el tiempo, es el estudio de la ubicación de estas vías como parte del patrimonio cultural del país.

Resumen y abstract

En diferentes épocas, por distintos trayectos, desde intereses estratégicos, políticos y materiales se construyeron y usaron el llamado *Camino del Virrey*, *La Vieja Carretera al Mar* y *la Nueva Carretera al Mar* o *la Vía a Occidente*.

El desarrollo del trabajo se encuentra dividido en cinco capítulos, con sus respectivas subdivisiones. El primero de ellos *Marco teórico*, tiene dos subdivisiones, en donde se desarrolla la historia de los caminos en un contexto más de la historia antigua universal y la época prehispánica, después está centrado más en Colombia y en Antioquia. Estas subdivisiones tienen por nombre *Los caminos en la historia y en el desarrollo* y *Las vías de comunicación en Colombia y en Antioquia a través de la historia*.

En el segundo capítulo, la *Metodología*, presenta el tipo de fuentes de las que se extrajo la información usada en la construcción de este Trabajo. También el tipo de lectura que se le dio a esta información, y su orientación, que sería el estudio de las vías de comunicación en el departamento.

En el tercer capítulo, *Del Camino del Virrey a las vías de la modernidad*, se analiza el denominado *Camino del Virrey* en distintos periodos históricos. A través de la historia y el territorio se hace una lectura desde la época prehispánica hasta el presente, de la geografía, los usos, la economía, las conexiones, los debates, las políticas, los roles, el trayecto y la actualidad que se ha suscitado en torno al *Camino del Virrey*.

En este capítulo intenta demostrarse cómo los caminos prehispánicos permitieron la conservación del trabajo y los vestigios de las comunidades indígenas, los materiales que emplearon para su construcción y los roles que mantuvieron en algunos momentos de la época prehispánica. Se encuentra igualmente la descripción general de la geografía del departamento de Antioquia, y la justificación, por eso mismo, de unas condiciones especiales en el paisaje que propiciaron para estas comunidades el encuentro abundante y relativamente fácil de metales, como el oro, y minerales, como la sal, y el uso así de caminos prehispánicos en pos de la consecución de estos. En este capítulo se hace un recorrido por la lectura que los europeos hicieron de los caminos en estos territorios. Es importante destacar esta

Resumen y abstract

interpretación o percepción, pues debido a ella es que conocemos parte del pasado más lejano de nuestras comunidades indígenas y de sus costumbres.

En la presentación de los caminos prehispánicos, entre ellos, y sobre el que se centra gran parte de este trabajo es en el *Camino del Virrey*, el cual se puede tomar como un antecedente de las vías que dentro del intento de una modernización de país conectarían posteriormente a dos puntos poblados como lo son Medellín y Santa Fe de Antioquia.

El reconocimiento de los caminos prehispánicos plantea una indagación y la puesta en escena de interrogantes sobre la confirmación o negación de los caminos prehispánicos en Latino América, Colombia, y más específicamente en este departamento de Antioquia. Se referencia también casi que un debate en donde algunos autores desde sus trabajos, aceptan o rechazan estas vías y su elaboración por parte de los indígenas.

En este mismo capítulo se encuentra la puesta en escena de las vías de comunicación terrestres, o caminos, en los periodos de la conquista, colonia y las primeras épocas de la República. Situación en la que muchas veces se llama la atención por la impuesta necesidad de explotación de las minas en el departamento, esto más por los intereses económicos y de poder del Viejo Continente, que por la ritualidad ceremonial con la que nuestros antepasados usaron este brillante y dorado metal.

En el cuarto capítulo, *Las vías del occidente en la interconexión de país y la globalización*, se estudian dos vías de comunicación, la *Antigua Carretera al Mar* y *La Nueva Carretera al Mar* o *La Vía a Occidente*. La geografía que acompaña a estas dos carreteras, los roles que han tenido a través del tiempo, los trayectos, su situación legal, y la responsabilidad que representa formar parte de un proyecto nacional más que de uno regional o local, es lo que se estudia de ellas.

El intento de modernización y el de la inclusión del país en la globalización hace que se construyan carreteras en la República, esto sirve para llamar la atención sobre factores socio – económicos y de interconexión de un territorio en el tiempo, y es por eso que se pueden

Resumen y abstract

plantear intereses sobre el estudio de la disciplina de la historia en la planeación de estas vías de comunicación.

Los capítulos anteriores llevan a plantear la pertinencia de dos vías, como lo son el *Camino del Virrey* y la *Vieja Carretera al Mar*, como parte del patrimonio cultural de la nación. El quinto capítulo, *Las vías del patrimonio, una continuidad de historias y significados en el tiempo*, es el recorrido a través de justificaciones históricas, de la legislación colombiana, inclusive los POT en diferentes momentos, y de algunas medidas regionales y locales, de la necesidad de reconocimiento, valoración y sostenimiento de estas vías como patrimonio cultural en Colombia. Se sugiere también el turismo cultural como una posible estrategia para reconocer y salvaguardar estas vías.

Por último se encuentran las *Conclusiones* del trabajo, y los *Anexos* en donde se pueden encontrar algunos desarrollos más específicos, tablas con información importante, legislación sobre caminos, lugares clave y periodización de roles.

Los textos que dan como resultado este trabajo de profundización vienen acompañados por imágenes o mapas, en donde se exponen estos trayectos en diferentes épocas, y algunas particularidades de los mismos.

Palabras clave:

Camino, carretera, geografía, historia, rol y patrimonio cultural.

ABSTRACT

This final work with emphasis in deepening, of the Master in Urban - Regional Studies, is oriented to present some investigations that until now have been carried out on the study of a socio - spatial phenomenon, as they are mainly a way and a way of terrestrial and specific communication within certain temporalities. From this inquiry, and the personal analysis of these communication routes in the department of Antioquia, from urban and regional environments, accompanied by the study of some primary and secondary sources considered thus within the discipline of history, is that it is proposed the deepening presented below.

From the discipline of history the study is mainly made of two terrestrial ways of communication, and one last way in a more general way, its emergence, planning, history and socio - economic interests, which allowed and allow the appropriation of geography, and also the permanence or modification of the routes and roles of these routes. The objectives of the work are, first, to reaffirm the unquestionable presence of history as a discipline in the study of territorial planning. As part of the secondary objectives, the aim is to teach the appropriation of the territory at different times through the tracing and use of paths that became paths, and then became roads. Another secondary objective is to indicate why the west of the department of Antioquia was chosen for the projection and use of these terrestrial communication routes. The third objective is to point out how the legislation that has been made over time on these routes was and has been, from the time of the colony to the present. A fourth objective, which can be considered basic for the appropriation and significance of these roads over time, is the study of the location of these roads as part of the cultural heritage of the country.

At different times, for different routes, from strategic, political and material interests were built and used the so-called the Way of the Viceroy, the Old Road to the Sea and the New Road to the Sea or the Way to the West

Resumen y abstract

The development of the work is divided into five chapters, with their respective subdivisions. The first of them, *Theoretical Framework*, has two subdivisions, where the history of the roads is developed in a context more than the universal ancient history and the pre-Hispanic era, later it is centered more on Colombia and Antioquia. These subdivisions are named *The paths in history and development* and *The communication routes in Colombia and in Antioquia through history*.

In the second chapter, the *Methodology*, presents the type of sources from which the information used in the construction of this Work was extracted. Also the type of reading that was given to this information, and its orientation, which would be the study of communication routes in the department.

In the third chapter, *From the Way of the Viceroy to the ways of modernity*, the so-called Way of the Viceroy is analyzed in different historical periods. Through history and territory, a reading is made from pre-Hispanic times to the present, of geography, uses, economy, connections, debates, policies, roles, journey and current events. aroused around the *Way of the Viceroy*.

In this chapter we try to demonstrate how the pre-Hispanic roads allowed the conservation of the work and the vestiges of the indigenous communities, the materials that they used for their construction and the roles that they maintained in some moments of the prehispanic era. There is also the general description of the geography of the Department of Antioquia, and the justification, therefore, of special conditions in the landscape that led to these communities the abundant and relatively easy encounter of metals, such as gold, and minerals, as salt, and the use of prehispanic roads in pursuit of these. This chapter takes a tour of the reading that the Europeans made of the roads in these territories. It is important to emphasize this interpretation or perception, because because of it, we know part of the farthest past of our indigenous communities and their customs.

Resumen y abstract

In the presentation of the prehispanic roads, among them, and on which a large part of this work is centered, is *the Way of the Viceroy*, which can be taken as a forerunner of the routes that, in the attempt of a modernization of the country, would connect later to two populated points such as Medellín and Santa Fe de Antioquia.

The recognition of the pre-Hispanic roads raises an inquiry and staging of questions about the confirmation or denial of pre-Hispanic roads in Latin America, Colombia, and more specifically in this department of Antioquia. It is also almost a reference to a debate in which some authors, from their work, accept or reject these ways and their elaboration by indigenous people.

In this same chapter we find the staging of terrestrial communication roads, or roads, in the periods of the conquest, colony and the first eras of the Republic. Situation in which many times the attention is called by the imposed necessity of exploitation of the mines in the department, this more by the economic and power interests of the Old Continent, than by the ceremonial ritual with which our ancestors used this brilliant and golden metal.

In the fourth chapter, *The Western Ways in the Country Interconnection and Globalization*, two communication routes are studied, *the Old Road to the Sea* and *the New Road to the Sea* or the Way to the West. The geography that accompanies these two roads, the roles they have had over time, the journeys, their legal status, and the responsibility that represents being part of a national project rather than a regional or local, is what is studied of them.

The attempt of modernization and the one of the inclusion of the country in the globalization makes that roads are constructed in the Republic, this serves to draw the attention on socio-economic factors and of interconnection of a territory in the time, and that is why They can raise interests about the study of the discipline of history in the planning of these communication routes.

The previous chapters lead us to raise the relevance of two roads, such as the *Way of the Viceroy* and *the Old Road to the Sea*, as part of the nation's cultural heritage. The fifth chapter,

Resumen y abstract

The Ways of Heritage, a continuity of stories and meanings over time, is the journey through historical justifications, Colombian legislation, including POTs at different times, and some regional and local measures, the need to recognize, value and sustain these roads as cultural heritage in Colombia. Cultural tourism is also suggested as a possible strategy to recognize and safeguard these roads.

Finally, there are the Conclusions of the work, and the Annexes where you can find some more specific developments, tables with important information, legislation on roads, key locations and periodization of roles.

The texts that result in this work of deepening are accompanied by images or maps, where these journeys are exposed at different times, and some particularities of them.

Keywords:

Road (path), highroad, geography, history, role and cultural heritage.

Tabla de contenido

RESUMEN	i
ABSTRACT	v
LISTA DE FIGURAS	11
LISTA DE TABLAS	13
1. Marco teórico.....	14
1.1. Los caminos en la historia y en el desarrollo.....	18
1.2. Las vías de comunicación en Colombia y en Antioquia a través de la historia.	23
2. Metodología.....	34
3. Del <i>Camino del Virrey</i> a las vías de la modernidad.	36
3.1. Del Camino prehispánico al <i>Camino del Virrey</i> : el oro, la sal y la capital.	36
3.2. La geografía prehispánica.....	40
3.3. Los espacios de los indígenas en el territorio antioqueño.	43
3.4. Los debates en torno a la existencia de los caminos prehispánicos.....	52
3.5. Historia y roles del <i>Camino del Virrey</i> durante la colonia.	60
3.5.1. Los Austrias, las reformas borbónicas y los caminos en Antioquia.	67
3.6. Trayecto del <i>Camino del Virrey</i> durante la colonia.....	79
3.7. Actualidad del <i>Camino del Virrey</i>	97
4. Las vías del occidente en la interconexión de país y la globalización.	115
4.1. Geografía para las vías del desarrollo.....	115
4.2. Los trayectos de las vías del desarrollo.	119
4.3. Historias y roles de las vías del desarrollo.	128
4.4. Autopistas de la prosperidad y la Vía al Mar en Antioquia.	146
5. Las vías del patrimonio, una continuidad de historias y significados en el tiempo. ..	149
5.1. Dos vías como parte del patrimonio cultural.....	153
5.2. Los POT y el patrimonio en las vías de comunicación.	164
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	170
A. Anexo: Aclaraciones del trabajo final	177
B. Anexo: Nombres de las vías de comunicación terrestres de Antioquia que son estudiadas	177
C. Anexo: Lugares clave del camino Medellín a Santa Fe de Antioquia (como punto de llegada y no de partida)	178
D. Anexo: Conceptos clave	178

Contenido

E. Anexo: Línea del tiempo: periodización de los roles	180
F. Anexo: Capitales	188
G. Anexo: Legislación sobre caminos en Colombia	189
BIBLIOGRAFÍA	200

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 Calzada romana.....	20
Figura 2 Calzada romana y caminantes	21
Figura 3 Campesinos de las vecindades de Bogotá conducen pollos del campo a la ciudad.....	25
Figura 4 Conducción del correo con guardia de soldados	25
Figura 5 Indio del Mocoa	30
Figura 6 Indios.....	30
Figura 7 Nevado del Huila, tomado del Gigante	31
Figura 8 Bosque de Suasa a la Ceja, cerca de la entrada a los Andaquíe	31
Figura 9 Nevado del Huila, visto desde San Agustín, prov. De Neiva.....	31
Figura 10 Imagen sin título de descripción del trabajo.....	31
Figura 11 Imagen sin título de descripción del trabajo.....	32
Figura 12 Imagen sin título de descripción del trabajo.....	32
Figura 13 Un camino de trozas de madera, dibujo de Riou, ca. 1869.	38
Figura 14 Grupos étnicos de Antioquia siglo XVI. Área de influencia y relaciones de grupos y macroetnias.	47
Figura 15 Complejos arqueológicos de Antioquia, sitios de hallazgos	48
Figura 16 Sistema de Espacios Públicos Municipales (Suelo Rural). (1999).....	50
Figura 17 Fragmentos de la plancha Sistema de Espacios Públicos Municipales (Suelo Rural). (1999).	51
Figura 18 Actividad minera en la región antioqueña en el siglo XVI	64
Figura 19 Valle de Aburrá 1580 - 1630.....	66
Figura 20 Mapa de los caminos ancestrales (La Cuesta, Guaca y Viejo de Occidente) que constituían una red de movilidad permitiendo la conectividad de los tres valles intramontanos del Cauca, Aburrá y San Nicolás.	80
Figura 21 Mapa Camino del Virrey – Boquerón – Palmitas	83
Figura 22 El Camino del Virrey, La Vieja Carretera al La Mar y Nueva Carretera al Mar. Sistema vial Medellín – Santa Fe de Antioquia	84
Figura 23 Camino del Virrey 3D.....	85
Figura 24 Antioquia Divisiones Coloniales 1770.....	86
Figura 25 Primeros caminos de comunicación en Antioquia	87
Figura 26 Acta sobre presentación de certificación de nobleza y escuela. Certificación y limpieza de sangre de Don Felipe Villegas y Córdoba	88
Figura 27 La Culata o San Cristóbal, plano iconográfico de 1817.....	91
Figura 28 Rutas del Estado en Antioquia en 1880 Caminos de Herradura.....	93
Figura 29 Tramo en donde se conserva la banca empedrada del antiguo Camino del Virrey	97
Figura 30 Huella camino Virrey bajando desde el Alto del Boquerón.....	98
Figura 31 Vallado subiendo del Corregimiento de San Cristóbal y pasando por el Alto del Boquerón.....	98
Figura 32 Camino del Virrey bajando por el Alto del Boquerón visto desde el Corregimiento de San Sebastián de Palmitas	99
Figura 33 Vallado formado como parte de un fragmento del Camino del Virrey bajando por el Alto de Boquerón	101
Figura 34 Fragmentos del Camino del Virrey bajando por el Alto del Boquerón.....	102
Figura 35 Canelones formado en un fragmento del Camino del Virrey bajando por el Alto del Boquerón... ..	103
Figura 36 Vallados que forman parte de un fragmento del Camino del Virrey bajando por el Alto del Boquerón	105
Figura 37 Vallado que forma parte de un fragmento del Camino del Virrey bajando por el Alto del Boquerón	107
Figura 38 Vallado que forma parte de un fragmento del Camino del Virrey bajando por el Alto del Boquerón	107
Figura 39 Vallado que forma parte de un fragmento del Camino del Virrey bajando por el Alto del Boquerón	108
Figura 40 Vallado que forma parte de un fragmento del Camino del Virrey bajando por el Alto del Boquerón	108
Figura 41 Vallado que forma parte de un fragmento del Camino del Virrey bajando por el Alto del Boquerón	109

Contenido

Figura 42 Personas en labores de siembra y cultivo alrededor del vallado que forma parte de un fragmento del Camino del Virrey bajando por el Alto del Boquerón.....	109
Figura 43 Vallado que forma parte de un fragmento del Camino del Virrey bajando por el Alto del Boquerón	110
Figura 44 Fragmentos del Camino del Virrey por el Corregimiento de Palmitas	111
Figura 45 Quebrada La Volcana como parte de un fragmento del Camino del Virrey que cruza por el Corregimiento de Palmitas	114
Figura 46 Antigua Vía al Mar. Corregimiento San Cristóbal – Boquerón – 3D	119
Figura 47 Peaje Túnel de Occidente Fernando Gómez Martínez – 3D	119
Figura 48 Mapa del camino Medellín a Santa Fe de Antioquia.	121
Figura 49 Vías Terrestres Modernas en Antioquia	122
Figura 50 Mapa Pintoresco de la Carretera al Mar (Medellín – Golfo de Urabá) (mapa). Escala no vista. Cerezo, Henríque (1954).	123
Figura 51 Fragmento del Mapa Pintoresco de la Carretera al Mar. Cerezo, Henríque (1954).	123
Figura 52 Camino que forma la carrera 86 (1956). Plano extendido.....	124
Figura 53 Parcelación El Cucaracho. (1980). Plano total.	125
Figura 54 Camino Viejo a San Cristóbal. En: Parcelación El Cucaracho. (1980).	126
Figura 55 Carretera al Mar. Parcelación El Cucaracho. (1980).	126
Figura 56 Artículo Vías de comunicación.	130
Figura 57 Artículo Carretera al Mar	132
Figura 58 División Administrativa de la Nueva Granada 1853.....	144
Figura 59 El entorno de Antioquia. División político administrativa 1863 y 1885	145
Figura 60 Travesías – Peaje Túnel de Occidente Fernando Gómez Martínez – 3D -.....	147
Figura 61 Medellín – San Cristóbal – Peaje Túnel de Occidente – Santa Fe de Antioquia – 3D -.....	148
Figura 62 Plano Unidades Funcionales Autopista al Mar 1	149
Figura 63 Inventario de la Red Vial en el Departamento de Antioquia.....	151
Figura 64 Vestigios del Camino del Virrey	157
Figura 65 Habitante de la zona que transita por una parte del Camino del Virrey sin intervenir	161
Figura 66 Intervención del Camino del Virrey	161
Figura 67 Transitar de mulas cargadas por parte del camino empedrado.....	161
Figura 68 Transitar de una mula por el Camino del Virrey	161
Figura 69 Panorámica desde la Antigua Vía al Mar	162
Figura 70 Fragmentos de la Antigua Vía al Mar	163
Figura 71 Plan de Ordenamiento Territorial. Mapas protocolarizados.....	166

LISTA DE TABLAS

Tabla 1 Cambio de Funciones del Camino del Virrey.....	61
Tabla 2 Nombre y orden de los lugares geográficos por donde pasa el Camino del Virrey	82

*Dos vías, un camino y una carretera, un palimpsesto
De las piedras a la doble calzada*

1. Marco teórico.

El periodo prehispánico, la conquista, la colonia y la República dejaron huellas en el espacio, trazados de vías, que aunque se están transformando permanentemente es posible hacer un estudio histórico de ellas. Desde la disciplina de la historia, analizar los roles de las vías escogidas dan la posibilidad de escribir quiénes, por qué, cuáles fueron las percepciones de los y las que las transitaron, su uso, las leyes que las regularon y la necesidad de la misma construcción de diferentes trayectos a través del tiempo. Posteriormente se destacan dos vías como lo son la *Antigua Carretera al Mar* y la *Nueva Carretera al Mar*, después dos puntos geográficos, Medellín y Santa Fe de Antioquia.

Se encontró en fuentes primarias el interés de las sociedades de cada momento por ilustrar los diferentes cambios, y desarrollos de las funciones cumplidas por las tres vías estudiadas en este Trabajo, principalmente dos de ellas, una que acerca a Medellín con Santa Fe de Antioquia, y otra que en una parte de su trayecto comunica a Medellín con Santa Fe de Antioquia.

Para resaltar más el papel de la disciplina de la historia en la orientación de este trabajo, se cita la siguiente reflexión de un historiador

La historia, sin embargo, tiene indudablemente sus propios placeres estéticos, que no se parecen a los de ninguna otra disciplina. Ello se debe a que el espectáculo de las actividades humanas, que forma su objeto particular, está hecho, más que otro cualquiera, para seducir la imaginación de los hombres. Sobre todo cuando, gracias a su

alejamiento en el tiempo o en el espacio, su despliegue se atavía con las sutiles seducciones de lo extraño (Bloch, 1952, 12).

Es posible considerar la utilidad económica y social, desde un marco espacial dentro de un contexto urbano – regional, de las vías de comunicación. Puesto que las vías terrestres permiten la conexión y el intercambio material, cultural, político, y de los intereses de la planeación del territorio. Tomar la iniciativa de estudiar los roles de estas vías a través del tiempo es reconocer su construcción y uso como un palimpsesto (Corboz, 2005), que se sale de la concepción de una historia de la permanencia, de lo estático. El estudio de estos caminos o vías de comunicación como palimpsesto es contraria a la siguiente descripción de una historia estática – tradicional, la que hace énfasis en una historia de “Fulgores, pero no claridad; hechos pero sin humanidad. Adviértase que esta historia – relato pretende siempre contar las cosas tal y como realmente acaecieron” (Braudel, 1974, 28).

Igualmente, los historiadores Febvre y Bloch propugnan por incorporar la geografía a la investigación histórica, refuerzo muy pertinente con el trabajo planteado. Porque es desde los documentos históricos que se intenta darle una lectura objetiva a la percepción de la geografía.

Estudiar un lugar, o espacio de nuestro continente americano, lleva a reconocer acontecimientos que cambiaron en definitiva el transcurrir de la cotidianidad de las comunidades indígenas de nuestro territorio. De estos acontecimientos históricos, se reconoce la conquista y la colonización de nuestro territorio por las huestes europeas. Pero la época anterior a esta incursión, tan determinante en nuestro territorio, se encuentra como habitada por comunidades indígenas, y algunos de los nombres con que se puede diferenciar a este periodo es el de prehispánico o precolombino.

Sin embargo, los trayectos prehispánicos son leídos y re - contruidos por los europeos a través de las crónicas. Siendo esta casi que la única manera en la que muchas veces se puede descubrir este periodo en la contemporaneidad, no de otra manera.

Los caminos que encontraron los europeos en sus incursiones por el continente americano estaban determinados ya por las mismas condiciones naturales y la geografía, la planeación viene después. Entonces, los caminos prehispánicos, especialmente el *Camino del Virrey*, es la primera vía en ser estudiada en este Trabajo. Las posibilidades geográficas son las que permiten hacer dables los senderos, las vías, iniciadas en este territorio por el mismo transitar continuo de las personas desde el periodo prehispánico, pero también se debe hacer el reconocimiento de esas vías prehispánicas en línea recta que bajaban por las montañas, y que ya estaban empedradas antes de la llegada de los europeos.

Los caminos y vías hacen parte de los núcleos poblacionales, porque permiten la conexión, la distribución, los intercambios e integración de ellos con las regiones y la misma nación. En la época moderna la planeación de las ciudades es algo normal cuando se decide construir un núcleo poblacional, bajo este orden de ideas eso se logra ver en los primeros planos de las ciudades, cuando llegan las huestes europeas al continente americano. Este intento primero de diseño se presenta a manera de algo curioso para nuestro presente, lo que primero se dibujaba en un papel era un bosquejo elemental, algunas veces mucho más elaborado en el intento de visionar la ciudad que se esperaba. “No es la sociedad, sino su forma organizada, lo que es transpuesta; y no a la ciudad, sino a su forma distributiva” (Rama, 1998). De esta manera, y en varios momentos del desarrollo del Trabajo, se relacionan Medellín y Santa Fe de Antioquia con las vías estudiadas. Estas dos ciudades se encuentran como puntos de referencia en algunos de los mapas presentados, y también en el desarrollo de las reflexiones de algunos autores que se mencionan.

El Trabajo final se enmarca dentro de la siguiente pregunta, ¿cuál fue, y es la historia, y los roles, de principalmente dos de las vías de comunicación que se trazaron en el departamento de Antioquia? Primero, en el *Camino del Virrey*, camino prehispánico. Después, en tiempos de la República, la *Vieja Carretera al Mar* y la *Nueva Carretera al Mar*. Pero, esas generalidades no darían un mapa guía para ir desarrollando temas singulares, entonces para darle sentido a esta indagación de conocimientos se debe buscar construir preguntas

específicas. A cada vía de comunicación se le hacen cuestionamientos sobre la geografía, el trayecto y los roles que las han caracterizado y permitido, también la legislación colombiana sobre caminos que atraviesa el desarrollo del trabajo. Las tres vías elegidas se relacionan básicamente por permitir el intercambio de productos alimenticios de tierra fría y tierra cálida, de metales y minerales, además y más recientemente, del desarrollo de actividades turísticas.

El primer camino estudiado es el conocido como el *Camino del Virrey*, que ha servido a través del tiempo para permitir, primero el tránsito de víveres, que en un momento no eran muy cuantiosos en estas zonas en donde los árboles y las frutas tenían una presencia más significativa. Después, sirvió como tránsito de paso a los lugares en donde comunidades indígenas, del periodo prehispánico, obtenían la sal, el oro para las ceremonias o iban a las tumbas funerarias. En épocas más recientes, y a partir de la conquista y colonia por parte de los europeos, fue el interés por la explotación del oro lo que los obligó a transitar por este camino. También, el abastecimiento de productos de manutención para quienes trabajaban en las minas. En la actualidad, el *Camino del Virrey* es de esperar que se enmarque más dentro del patrimonio cultural y el interés turístico de la nación.

El tema agrario y el minero serían tan importantes en la construcción de las vías de comunicación, al igual que el comercio. Dando así indicios de lo necesarios que han sido estos caminos desde tiempos prehispánicos, ya que debido a las características agrestes de la geografía antioqueña encontrar una posibilidad de trazar vías de comunicación eficientes es bastante significativo. La conexión regional, Medellín con el Urabá antioqueño, que permite que hasta se internacionalicen los productos que se transitan por estas vías. Por eso el estudio de las funciones de estas vías es el objeto de estudio de este Trabajo final, y los roles que han cumplido a través del tiempo sería nuestra guía de investigación.

Es de aclarar que aunque en el pasado, y en el presente, hubo y existan leyes que regulan los caminos, estas vías son públicas, y tienen una legislación que las codifica. Capitulaciones, leyes y decretos se han redactado a través de la historia con el fin de darles un orden, y poner

en funcionamiento adecuado estas vías. Actualmente la Ley 388 de 1997 relaciona a los caminos con la Función pública del urbanismo (artículo 3º), cuando en su primer fin se encuentra “posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas”.

Las vías de comunicación, en este caso caminos y carreteras, incluyendo un túnel, son esenciales en la planificación del territorio, puesto que es el modo en que las arterias permiten la conexión de puntos poblados, la existencia y supervivencia de los espacios rurales, periurbanos y urbanos.

El *Camino del Virrey* se puede identificar como un camino o vía patrimonial de una manera más inmediata y evidente, la *Vieja Carretera al Mar*, también es posible dotarla de un sentido patrimonial. Esto si se observan las diferentes legislaciones incidiendo en el establecimiento de conexiones con dos puntos poblados, las relaciones que las han permitido, y los diferentes palimpsestos que en estas vías se han desarrollado.

El estudio de la situación reciente de esas vías también debe ir acompañado de la revisión de los POT de Medellín en diferentes momentos, y su acercamiento, distancia, o las políticas de intervención y conservación que allí aparecen del Patrimonio Cultural Inmueble y las vías de comunicación. Se debe reconocer como preámbulo, que los planos que aparecen en los POT de Medellín no son detallados, y en cuanto al nivel de protección de los bienes de interés patrimonial, y del patrimonio cultural inmueble, lo dejan como algo muy general.

1.1. Los caminos en la historia y en el desarrollo.

Los caminos en la historia de la humanidad han sido y son muy significativos para la formación y el desarrollo de las sociedades, porque es con las vías de comunicación que además de intercambiar alimentos y recursos naturales se dan a conocer ciencias, culturas y formas de vida.

Los caminos, los mapas y los planos se toman como parte esencial del ordenamiento territorial del “territorio” (Universidad de Antioquia, 2008). Por esto, es importante situarse desde diferentes espacialidades geográficas, y temporalidades históricas para analizar el papel de los caminos en las sociedades, y es innegable su figuración en el desarrollo social, cultural, económico, y demás, que han trazado las vías de comunicación terrestres.

Según la secuencia de la historia, las calzadas romanas, o los caminos que se construyó el imperio romano, anteriores al inicio de la Edad Media, son esenciales para detenerse a estudiarlas como una base de los caminos en la historia, y más aún porque Grecia y Roma, o el imperio Greco romano, es el que influyó en nuestra cultura e intelecto debido a la colonización que efectuó sobre nosotros España, y a esa transferencia de conocimientos que hicieron sobre nuestro continente, receptor de ellos.

La línea recta de las calzadas romanas coincide también con la línea recta que caracterizaba el trazado de los caminos prehispánicos. Lo que debe señalarse aquí es que ninguna de las construcciones sociales, económicas o políticas de estos dos grupos humanos influyó en el otro para que estas vías también se desarrollaran así. Otro uso que separaría a los caminos en línea recta prehispánicos, de los también en línea recta romanos, es que por las calzadas romanas de suaves ondulaciones transitaban personas, animales de carga y vehículos de rueda. En la América prehispánica, en cambio, por los caminos en línea recta, que muchas veces cruzaban montañas, eran concurridos casi que solo por personas y animales nativos, no animales de carga, y la rueda en los medios de transporte no era conocida.

Por las características encontradas en el perfil longitudinal de las vías romanas debe concluirse que estas estaban diseñadas para el tráfico de vehículos de rueda. Se busca el lugar de paso que origine las pendientes lo más suaves posible y cuando se opta por acortar el desarrollo en detrimento de la pendiente, ésta no supera valores razonables para ser superada por vehículos cargados ni longitudes excesivas que provoquen el agotamiento de los animales de tiro” (Botero, 2005, 26).

A continuación aparecen dos fotografías tomadas en el Museo Nacional de Arte Romano de Mérida, España. Estas reproducciones son ejemplos de cómo se construyó la calzada romana en su tiempo, obras que resaltan la importancia de las vías de comunicación en un imperio como el romano.

Figura 1 Calzada romana



Fuente: Fotografías tomadas en el Museo Nacional de Arte Romano de Mérida, España. Archivo personal de José Lubín Torres Orozco, profesor del SIG, y la Organización caminera. Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia, Medellín

Figura 2 Calzada romana y caminantes



Fuente: Fotografías tomadas en el Museo Nacional de Arte Romano de Mérida, España. Archivo personal de José Lubín Torres Orozco, profesor del SIG, y la Organización caminera. Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia, Medellín.

También, el uso de las piedras es otra característica común en las calzadas romanas y los caminos prehispánicos. El perfil longitudinal de las vías romanas tiene como otro de sus fines evitar el cansancio y agotamiento de los animales de carga. Los estudios que se han hecho hasta el momento de las vías romanas recalcan el uso de los materiales que se encuentran a mano, locales, para la elaboración de estos caminos, similar en la América prehispánica.

La Vía Apia, como una calzada que comunicaba a la antigua Roma con puertos y puntos clave, es un ejemplo de lo significativo que pueden ser los caminos en la historia de la humanidad; viajes, batallas, religión, cultura, tecnología, e infinidad de situaciones y objetos se conocen e intercambian debido a la existencia de los caminos. Con el párrafo que sigue a continuación se reconoce la Vía Apia como una de las rutas más significativas del Imperio romano, pero a su vez sus características no describen la generalidad de todas las vías del Imperio romano.

La Vía Apia, sin duda la más famosa y conocida de las vías romanas, construida en el año 312 a. C. para comunicar Roma con Capua (hoy Brinsy), presenta aun en la actualidad una espectacular superficie, formada por losas de piedra pulidas y colocadas cuidadosamente sobre un núcleo de arena y cal; ha sido dibujada, fotografiada y presentada en catálogos turísticos innumerables veces, lo que ha influido en la creencia de que ella representa la generalidad de las vías romanas. En realidad la Vía Apia es un ejemplo único a partir del cual no es posible describir y pensar el grueso de las calzadas romanas (Botero, 2005, 27).

También, es importante analizar que para estudiosos de este tema, hay un interés por comparar los caminos inicialmente encontrados en el continente americano, y que aparentemente construyeron los europeos cuando llegaron al continente durante la colonia, con las vías del antiguo Imperio Romano. De lo que se puede concluir es que es muy pretencioso hacer este parangón, puesto que se reconoce más que posible que los españoles hayan transitado estas vías romanas antes de llegar a América, pero atribuirles la elaboración de estos caminos implicaría reconocerles tener conocimientos de los procesos de construcción del Imperio Romano de los que ellos carecían, además de obviar que las comunidades prehispánicas tenían sus propios sistemas de gobierno, economía, dominación y conocimiento del territorio, por lo cual se admite que también ellos construyeron vías terrestres muy significativas.

La existencia de los caminos en América se reconoce desde tiempos prehispánicos, después a partir de la llegada de los europeos como parte del desarrollo de las vías de comunicación se construyen las carreteras y las autopistas en la actualidad. Se pueden nombrar algunos países en América a los que se les reconoce el gran trabajo y la existencia de caminos prehispánicos en su historia, como Guatemala, Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia.

Los caminos prehispánicos en el Imperio Inca son exaltados en las crónicas europeas, pero también se debe admitir que a los caminos en América desde un principio se les quiere relacionar más con “senderos de tierra compactada” o con brechas angostas, sin embargo este tipo de apreciaciones estaban más influenciadas por la idea que tenían los europeos de que

ellos estaban trayendo la civilización a “territorios salvajes”. Es hasta a partir de mediados del siglo XX que realmente aparecen estudios hacia la cultura, las elaboraciones materiales y la civilización de las comunidades indígenas prehispánicas.

La red vial perteneciente al imperio inca se caracteriza por su monumentalidad, y de estos un camino real a destacar es el del Tawantisuyo (Qhapaq Ñan), en otros lugares de la América prehispánicas es de resaltar los caminos sacbés de Yucatán y las calzadas de Xochicalco. Los caminos de la época prehispánica en México fueron importantes para el intercambio regional, y a estas vías también se les puede relacionar con la arriería, que era el principal sistema de transporte en esos tiempos (Correa, Cardona & Restrepo, 2010).

Después de la conquista, que perpetró Europa sobre el continente americano, se inicia un proceso de exploración y reconocimiento de los territorios recién hallados, se hacen estudios de la naturaleza, las costumbres, las gentes y las características de cada región.

1.2. Las vías de comunicación en Colombia y en Antioquia a través de la historia.

Debe reconocerse que el periodo prehispánico también tiene un espacio en la historia de este camino, y por lo mismo en la planeación del territorio que se quiere reconstruir, puesto que cuando llegaron los españoles a la Antioquia que se conoce con este nombre, encontrábase habitada por las familias indígenas de los caribe y la chibcha.

Las palabras que siguen demuestran la relevancia que tuvieron los caminos para los grupos indígenas, en el periodo en el que aún se encontraban como sociedades fortalecidas en lo que ahora conocemos como nuestra patria. Los caminos del periodo prehispánico los usaron los grupos indígenas para relacionarse cultural y socialmente entre ellos, igualmente también para hacer posible sus líneas comerciales y económicas.

Se presentaba una especialización productiva por grupos, lo que llevó a la creación de mecanismos de circulación de los diversos productos, acción no circunscrita a un área pequeña en tanto que este territorio, ubicado en la esquina noroccidental de Colombia, se convirtió en un corredor natural que permitió la comunicación de los grupos precolombinos de distintas regiones del país, tanto en el sentido oriente – occidente como en el norte – sur (González Gómez, 2015, 31).

Después, la naturaleza de la colonización, empleada por España en algunos territorios de América, trajo consigo cambios en la materialidad existente, e igual cambios internos en la manera de interpretar a las sociedades y el mundo. Los europeos que llegaron a este territorio se sorprendieron por sus diversos climas, y la variada geografía que iban encontrando en sus expediciones tierra adentro.

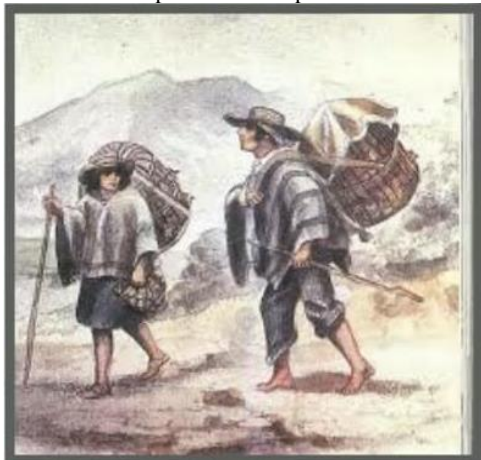
Esta intromisión por los europeos en lugares determinados, que poseían culturas propias, provocó un choque de saberes e interpretaciones de la realidad (Londoño, s. f.). Pero para apropiarse de los lugares, la naturaleza, la flora, la fauna, y hasta de los caminos, se tenían que conocer las características del territorio. Para esto se desarrollaron dos grandes proyectos, como la Expedición Botánica y la Comisión Corográfica, uno cuando aún se era una colonia, el otro cuando ya se es República. Para el interés de este Trabajo es más coherente revisar el trabajo de la Comisión Corográfica como fuente de conocimiento e información de la relación inicial de los caminos prehispánicos, en Colombia y Antioquia, con la llegada de España y los europeos a este continente, y la lectura que hicieron de él.

Con la colonia y la independencia, antes del gran proyecto que representó la Comisión Corográfica, ya dentro de las artes gráficas se había incursionado en el costumbrismo y arte documental. El dibujo y la pintura como expresiones artísticas y gráficas fueron las herramientas más fidedignas que dieron cuenta de lo que se iba encontrando en el territorio. Algunos caminos, o alguna parte de los mismos fueron evidenciados en trabajos artísticos. Dentro de los pintores que elaboraron este tipo de datación artística se encuentra a Ramón Torres Méndez, que por algunos estudiosos es calificado como fundador del costumbrismo

y representante del nacionalismo artístico, y llamativamente fue a mediados del siglo XIX que hizo viajes a las provincias de Antioquia.

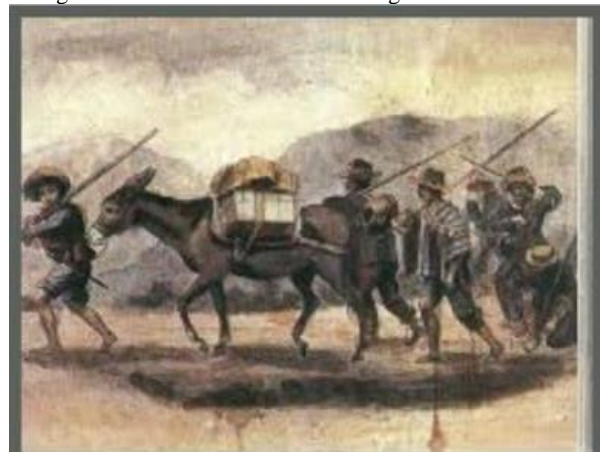
Dentro del siglo XIX, primero en consecución de la independencia, después desde la República, Ramón Torres Méndez, dejó en algunos de sus trabajos la presencia, las características y el uso de vías de comunicación terrestres para la época. Para un ejemplo de esto en Colombia, se pueden observar las dos láminas que siguen a este párrafo, que aunque no presentan a los caminos como el centro de estas obras gráficas, sí los enseñan como parte del paisaje que están viviendo los campesinos y soldados.

Figura 3 Campesinos de las vecindades de Bogotá conducen pollos del campo a la ciudad



Fuente: Barney – Cabrera, E. (1986). Costumbrismo y arte documental. En: Historia del arte colombiano. Volumen V. Barcelona, Salvat Editores, p. 1255. Reproducción.

Figura 4 Conducción del correo con guardia de soldados



Fuente: Barney – Cabrera, E. (1986). Costumbrismo y arte documental. En: Historia del arte colombiano. Volumen V. Barcelona, Salvat Editores, p. 1255. Reproducción.

En muchos otros lugares de América también se tenía la tendencia a hacer pinturas con influencias románticas, de populismo y regionalismo, con las cuales se muestran las condiciones en las cuales se comienzan a construir las “nuevas naciones”. Los caminos y las vías de comunicación no pueden obviarse en este propósito.

Hay que recordar que por aquel entonces también en el resto de América se daban casos similares de dibujantes y pintores que bajo iguales influencias románticas y de populismo y regionalismo trataron temas costumbristas; basta citar a Pacho Fierro en el Perú y a Guillermo Morales y Agustín Arrieta en México, pintores que como Torres Méndez, no hicieron otra cosa que seguir la corriente del momento, interpretando con más o menos gracia y habilidad las costumbres sociales, los episodios populares, la anécdota vital de las gentes sencillas y el acontecer de la pobrería americana (Barney – Cabrera, E., 1986, 1255) .

Los caminos durante las pinturas post – independentistas llaman la atención en mostrar el paisaje y las costumbres humanas, que caracterizan a cada región. Los caminos en este caso sirven como “casi telón de fondo” para plasmar el paisaje que proporciona el territorio, además de visualizar algunas escenas de las sociedades por aquel entonces.

El siglo XIX se convierte para la historia de América, y de Colombia en particular, en una época en la que después de la obtención de las independencias, los gobiernos recién erigidos deben buscar características y elementos para la construcción de una nacionalidad.

Después del proceso vivido por Colombia en la búsqueda de su independencia frente al país ibérico de España, inició el trabajo de la apropiación del territorio por parte de sus nacionales. Sin embargo, cimentar este proceso no se tenía como de elaboración inmediata, debido a las limitadas herramientas con que podían trabajar, algunas de ellas fueron el dibujo y otras expresiones artísticas pictóricas. El gobierno criollo y mestizo, que había luchado por una independencia de las fuerzas europeas que querían moldear los territorios conquistados a su manera, se encontraba en efervescencia buscando su autonomía, pero a su vez es imposible negar que el trabajo que se quería hacer en el país sobre la construcción de una nacionalidad propia tenía reflejos claros y latentes de lo que se proyectaba desde Europa hacia a América. Para una ejemplificación de estos sucesos podemos citar a algunos nombres de individuos como Alexander Von Humboldt, Aimé Bonpland y Edward Walhouse Mark, que perteneciendo a territorios europeos, como Alemania, Francia, además de España y su relación con Gran Bretaña, iniciaron un trabajo de indagación sobre el paisaje natural, las

especies naturales autóctonas y las relaciones de algunas costumbres del territorio austral del continente americano.

Casi que paralelamente a estas visitas de extranjeros a nuestra nación, desde el gobierno se proyectaron formas de registrar la naturaleza, los caminos y las costumbres del territorio, mediante obras pictóricas en acuarela, aguadas, al temple, lápiz y carboncillo. Estos trabajos se desarrollaron principalmente dentro de un proyecto conocido como la Comisión Corográfica.

Con la Comisión Corográfica se hacen trabajos pictóricos que pertenecen al patrimonio cultural mueble y visual con perspectiva regional en el país, es oficialmente un proyecto apoyado por el gobierno nacional, por esto el Presidente Mosquera y Codazzi firman un contrato para levantar la carta del país y dibujar sus mapas. Dentro de las doce cláusulas que conforman este contrato se encuentra que en la tercera hacen referencia explícita a los caminos.

Art. 3. A fin de que estos trabajos comprendan todos los puntos y materias que contribuyan a darles la mayor regularidad y perfección posibles, se ha estipulado además que Codazzi presentará anualmente en la oficina que el Gobierno designe, los planes de las provincias que haya explorado, en los cuales se determinarán y situarán todas las ciudades, villas, parroquias y vecindarios; los caminos y veredas que conducen de un pueblo a otro; las ventas, haciendas i hatos que puedan señalarse sin causar confusión; los límites de los diversos cantones: las cordilleras, sus principales alturas y ramificaciones, las grandes selvas y su extensión: el curso de los ríos, su navegación y ventajas: los afluentes, quebradas y caños; y en fin, cuantos detalles puedan contener los planos (...) (Poveda, 1988, 64).

Esta directriz muestra el evidente interés por parte del gobierno de conocer las conexiones existentes entre los pueblos, ciudades, veredas y villas que se concretan en la existencia de caminos.

La Comisión Corográfica, de la cual siempre estuvo a la cabeza Codazzi, estuvo integrada por diversas personas que desde sus conocimientos científicos y naturalistas le aportaron muchísimo. “Una sola persona – ni siquiera el infatigable y fecundo Codazzi – no podría haber dado cuenta del inmenso volumen de trabajos, corografía, memorias, mapas, dibujos, colecciones de plantas, minerales y datos que recogió la Comisión Corográfica” (Poveda, 1988, 70).

En el texto escrito por Gabriel Poveda (1988) se hacen algunas referencias específicas a los caminos que van encontrando los expedicionarios, “las grandes distancias, la casi total carencia de caminos adecuados, las vastas selvas, las escarpadas y altísimas cordilleras, los ríos caudalosos, los climas insalubres, lo despoblado del país y muchas otras grandes dificultades habían impedido e impedían aún un conocimiento apropiado de nuestra geografía” (Poveda, 1988, 62). Estas palabras escritas por el autor hacen meditar sobre la ausencia de caminos transitables en nuestro país para la época de la realización de los trabajos de la Comisión Corográfica, por esto se usa en el texto la expresión *terra incognita* para los territorios explorados.

La Comisión Corográfica tuvo una variedad de integrantes, uno de ellos era Manuel Ponce de León, quien además de haber sido colaborador de Codazzi, también, y luego de la muerte de Codazzi, participó en otros trabajos y colaboró en publicar todo este trabajo documental e investigativo. De Ponce de León el texto nos lo refiere como ingeniero y constructor de caminos, “Fue de los fundadores de la Sociedad Colombiana de Ingenieros, que presidió de 1890 a 1893. Después de una fecunda vida como ingeniero constructor de caminos y obras públicas” (Poveda, 1988, 66). Hablar de un ingeniero constructor de caminos tiene una gran sonoridad para la época, pues se ve cómo en diversas referencias y dibujos el país carece de caminos o vías de conexión adecuadas.

Cuando llega a la presidencia Mariano Ospina Rodríguez, además de no interesarse y desacreditar el trabajo de la Comisión Corográfica, “el gobierno le exige que se ocupe del trazado de un camino desde Facatativá a Beltrán en el río Magdalena. Este trabajo fue

realizado en 5 meses, al cabo de los cuales Codazzi vuelve a entregar el informe del trazado, junto con los mapas de todas las provincias, quedando pendiente sólo los de la Costa Atlántica” (Poveda, 69). Esta referencia sirve como un ejemplo de cómo la Comisión Corográfica, en este caso Codazzi y dos de sus hijos Manuel Ponce de León y Manuel María Paz, también participaron en la exploración de diferentes terrenos para proyectar la elaboración de caminos.

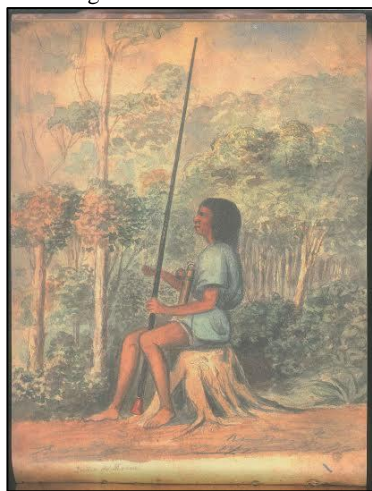
Manuel María Paz formó parte de la Comisión Corográfica como dibujante y pintor. Parte de este trabajo se encuentra recopilado en la Libreta de apuntes de Manuel María Paz (2011), y gracias a la posesión que tenía de ella el ingeniero Ramiro Henao Jaramillo pudo ser publicada de manera facsimilar por la Universidad EAFIT y la Universidad de Caldas de Manizales. En dicha Libreta se hace un gran elogio de fidelidad a la realidad en las pinturas de Paz, a diferencia de los trabajos de los otros pintores que eran más copias a la ligera de la naturaleza. Estas láminas se encuentran relacionadas con los viajes al Casanare y al Caquetá (Paz, 2011, 6 y 7). “Las imágenes contenidas en la libreta de apuntes de Manuel María Paz, corresponden a la VII Expedición de la Comisión Corográfica, realizada en el Casanare entre los años de 1855 y 1856, y a la VII Expedición de la provincia de Neiva y al territorio el Caquetá entre los años 1857 y principios de 1858” (Paz, 2011, 8).

Como se está haciendo referencia a los lugares plasmados en esta Libreta, se debe reconocer que el estado de los caminos y paisajes que aparecen en sus dibujos son copias de algunos terrenos de estas regiones. Se puede ver principalmente a la población indígena o nativa que se encuentra en estos lugares, y estos dibujos (figuras 5 a 12) conducen a analizar el paisaje y suponer que no se hizo una alteración drástica de la naturaleza para construir vías terrestres, era más bien el intento de adaptarse a las que ya existían. En las figuras el estado de los caminos y los espacios no se encuentra alterado por empresas humanas, o construcciones urbanas. No obstante sí se encuentran un par de casas en algunas de estas figuras, y su estructura más bien hace parte del paisaje natural, no de una irrupción en el mismo.

Para los integrantes de la Comisión Corográfica que incursionan sobre algunos territorios del Caquetá los caminos son casi que inexistentes, y eso lo dejan claro en las descripciones del paisaje realizadas por el padre Albis y el corregidor Mosquera. A continuación se hace una citación textual que da cuenta de la afirmación anterior, y que fue extraída del libro *Geografía física y política de la Confederación Granadina. Estado del Cauca*, obra dirigida por el General Agustín Codazzi. “Desde que se pasa la cumbre no muy elevada de los Andes orientales frente al pueblo de la Ceja de la provincia de Neiva, parece que uno se halla en un nuevo mundo; separarlo por decirlo así de todo comercio humano, rodeado de cerros cubiertos de un oscuro bosque que se rebajan en desorden hacia una inmensa masa de vegetación que forma horizonte sin percibir ningún rastro de cultivo. Los últimos cerros se presentan al espectador como islas en medio de un mar verde oscuro, la selva es tan tupida y tan lujosa que no deja ver la tierra que la alimenta” (Paz, 2011, 11).

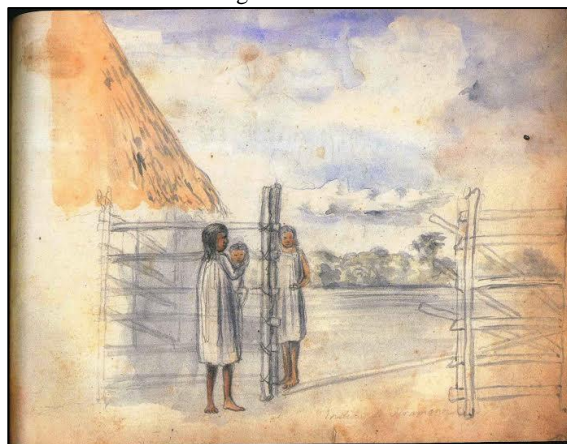
Paisajes como el del Nevado del Huila, lugares al lado del Río Meta, la Plaza de Villavicencio, el bosque de Suasa, el Páramo de las Papas, la Plaza Almaguer en la Provincia de Popayán, sirven para exponer la apropiación que tienen los habitantes del momento de los distintos espacios, así los pueden transformar o respetar en su primigenia naturaleza.

Figura 5 Indio del Mocoa



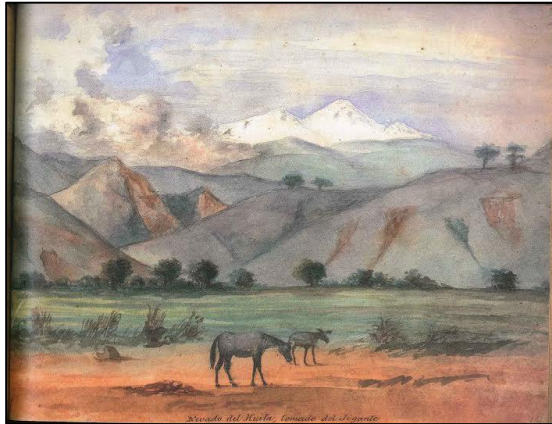
Fuente: Paz, Manuel María. (2011). Libreta de apuntes de Manuel María Paz, 1820 – 1902. Medellín, Fondo Editorial Universidad EAFIT Manizales, Editorial Universidad de Caldas. Reproducción.

Figura 6 Indios



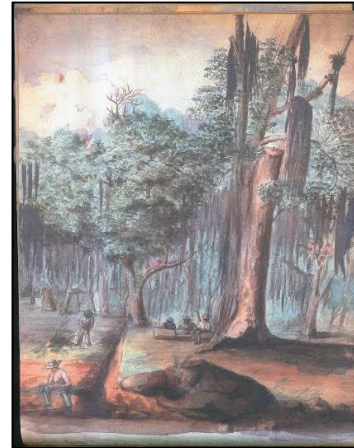
Fuente: Paz, Manuel María. (2011). Libreta de apuntes de Manuel María Paz, 1820 – 1902. Medellín, Fondo Editorial Universidad EAFIT Manizales, Editorial Universidad de Caldas. Reproducción.

Figura 7 Nevado del Huila, tomado del Gigante



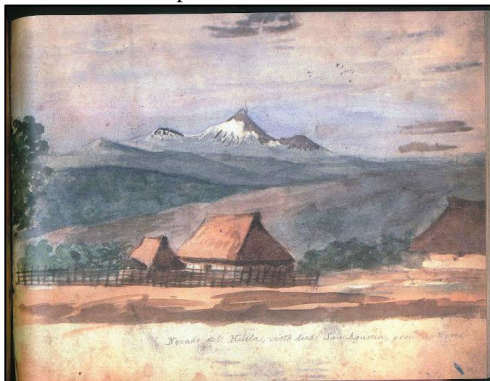
Fuente: Paz, Manuel María. (2011). Libreta de apuntes de Manuel María Paz, 1820 – 1902. Medellín, Fondo Editorial Universidad EAFIT Manizales, Editorial Universidad de Caldas. Reproducción.

Figura 8 Bosque de Suasa a la Ceja, cerca de la entrada a los Andaquíe



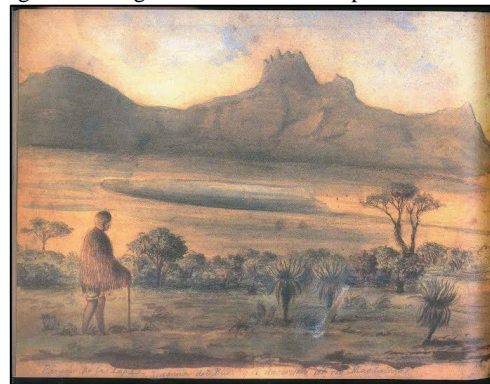
Fuente: Paz, Manuel María. (2011). Libreta de apuntes de Manuel María Paz, 1820 – 1902. Medellín, Fondo Editorial Universidad EAFIT Manizales, Editorial Universidad de Caldas. Reproducción.

Figura 9 Nevado del Huila, visto desde San Agustín, prov. De Neiva



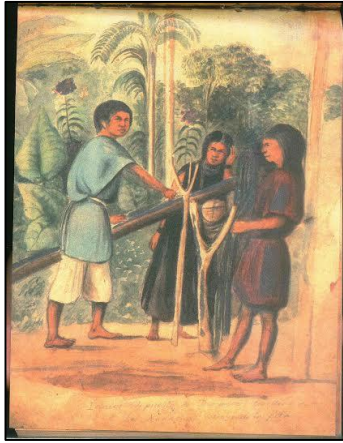
Fuente: Paz, Manuel María. (2011). Libreta de apuntes de Manuel María Paz, 1820 – 1902. Medellín, Fondo Editorial Universidad EAFIT Manizales, Editorial Universidad de Caldas. Reproducción.

Figura 10 Imagen sin título de descripción del trabajo



Fuente: Paz, Manuel María. (2011). Libreta de apuntes de Manuel María Paz, 1820 – 1902. Medellín, Fondo Editorial Universidad EAFIT Manizales, Editorial Universidad de Caldas. Reproducción.

Figura 11 Imagen sin título de descripción del trabajo



Fuente: Paz, Manuel María. (2011). Libreta de apuntes de Manuel María Paz, 1820 – 1902. Medellín, Fondo Editorial Universidad EAFIT Manizales, Editorial Universidad de Caldas. Reproducción.

Figura 12 Imagen sin título de descripción del trabajo



Fuente: Paz, Manuel María. (2011). Libreta de apuntes de Manuel María Paz, 1820 – 1902. Medellín, Fondo Editorial Universidad EAFIT Manizales, Editorial Universidad de Caldas. Reproducción.

Se encuentra también, y cabe anotar que a esas dificultades existentes en la exploración del terreno, al igual que en algunas ocasiones también el desconocimiento de técnicas en la pintura o el dibujo, como la perspectiva, influyeron en que las imágenes que se intentaban hacer de los territorios, lo más fidedignas a la realidad, tuvieran un toque bastante “particular”, ya que no lograban crear las profundidades adecuadas en sus bocetos, y lo que estaba más próximo o más lejano se representaba confundiendo entre figuras pequeñas o grandes.

Los caminos en Antioquia, y todo el territorio nacional, especialmente los trayectos estudiados cobran importancia, o los hacen resaltar las visitas de personajes extranjeros que hicieron a estas vías para llegar a puntos poblados. “Exploraciones realizadas por viajeros, científicos ingenieros y empresarios europeos, interesados en la descripción de las provincias auríferas de Antioquia: Jean Boussingault, Pedro Nisser, Carlos S. de Greiff, Carl Von Hauswolff, Tyler Moore y Carl Degenhardf (...)” (Universidad de Antioquia, 2008, 19).

La mención de estos extranjeros, con su marcado interés por lugares en donde se encontraba el oro, provincias auríferas, hace seguir confirmando que el oro es el movilizador de muchos trazos de las vías de transporte en Antioquia.

El interés de propiciar, hacer caminos, o carreteras, en el occidente del departamento de Antioquia se debe a varios factores, que varían desde la necesidad de intercambiar recursos de primera necesidad, hasta el nivel administrativo, y político, como lo era mantener la interconexión de dos centros poblados que viran en ser capitales del departamento. Medellín y Santa Fe de Antioquia, a nivel administrativo y político tienen mucha relevancia en la vida y el transitar que mantienen la *Vieja Carretera al Mar* y la *Nueva Carretera al Mar*.

Las vías de comunicación de Antioquia se desarrollan desde distintos periodos, y por lo mismo son posibles desde múltiples necesidades y búsquedas de interacción con el territorio. En el periodo prehispánico, donde los pueblos indígenas tenían aún soberanía sobre el territorio se encontraban pueblos heterogéneos, que ocasionaban dificultades en el manejo del territorio, creándose así muchos fragmentos de caminos desarticulados. Por esta situación, de conflicto y separación, entre los grupos indígenas que poblaban estos espacios, es que se encuentra en algunos autores la reflexión de que los “caminos reales” los hicieron los españoles. El *Camino del Virrey* permite que el interés de transportar productos alimenticios y nativos de regiones pertenecientes a diferentes características geográficas y climas sea posible.

Las vías de comunicación terrestres en el occidente antioqueño en épocas más lejanas a la actual, como en la colonia, y el intercambio de productos alimenticios de tierra fría con los de tierra cálida era lo que las incentivaba. En tiempos recientes, y en la actualidad, es el turismo el que atrae a las personas a transitar por estas vías de comunicación terrestres.

2. Metodología.

En el Trabajo final, que se expone a continuación, existe un intento por analizar históricamente tres vías de comunicación que fueron, y son, significativas en el departamento de Antioquia. Para hacer este análisis se usaron principalmente fuentes secundarias, y algunas primarias, dando cuenta desde la disciplina de la historia de los cambios en las relaciones sociales y económicas de la apropiación de itinerarios, la legislación y los roles que les impusieron distintas sociedades a estos trayectos en el territorio. La historiografía, tomándola como el estudio de las huellas por donde ha pasado la historia, también puede contar quiénes, para qué, bajo qué parámetros y cómo se transitaron estas vías.

Para estudiar las dos vías de comunicación terrestres escogidas es necesario situar su diseño en el tiempo, revisar los materiales que se emplean en estos trayectos. Es así que si se quiere ubicar las tres vías en Antioquia, se debe detener a analizar los materiales usados, pasando desde la tierra pisada, después las piedras y por último el pavimento (Universidad de Antioquia, 2008).

Las tres vías estudiadas no deben tomarse como separadas, puesto que según lo confirma la reflexión que sigue a continuación, estas tres vías hacen parte de la misma red vial, o de caminos, que conectan la región y la nación.

Los caminos como vías separadas de otros son inexistentes, un camino no se puede explicar separado de otros. En este estudio, la *Vieja Carretera* y *Nueva Carretera al Mar* se ven como parte de un gran proyecto nacional al buscar conectar a Medellín con el mar Caribe. Los tramos Medellín a Santa Fe de Antioquia son una parte más de un proyecto de mayor distancia, que significativamente para las autoridades nacionales, después de la Independencia, fue crecidamente un proyecto nacional.

No existe un camino, no existe una sola línea. Lo que para un individuo, localizado en una cierta ubicación espacial, es un camino continuo y relativamente recto que lo conduce a un sitio claramente demarcado, el mismo individuo, u otro cualquiera, desde otra ubicación, para llegar al mismo punto, debe abordar otra línea completamente quebrada e irregular (Universidad de Antioquia, 2008, 15).

Son dos las vías principales que son estudiadas, dos diferentes conexiones dentro de la planeación territorial. Bosquejos de rutas que cuentan los intereses de los gobiernos y las sociedades de unos momentos históricos y presentes. En el transcurso de la historia son dos diferentes vías de comunicación las que responden a requerimientos de conexión, todas como parte también de procesos, intereses económicos, espaciales, productos de desarrollos tecnológicos, e intereses nacionales.

Como lugar singular se mira hacia dos (2) vías de comunicación, que son el sustento del Trabajo. La historia y los roles que han tenido estos caminos a través del tiempo son el principal interés, porque es desde allí que se estudian las construcciones legislativas, sociales, políticas, administrativas e investigativas.

Utilizar fuentes primarias en el desarrollo del trabajo, es esencial para analizar la percepción y los intereses de quiénes planean el terreno y las vías. También, las crónicas, los artículos de periódicos o revistas empleados en el trabajo son fuentes primarias, como las Actas del Concejo, las Actas Municipales y las Crónicas Municipales.

En las fuentes primarias se encuentran los relatos de los habitantes de los espacios relacionados con las vías estudiadas, que viven de forma real hasta los cambios poblacionales, y que según diversas reflexiones serían las más importantes cuando se intenta hacer un estudio del pasado de una población (Universidad de Antioquia, 2008). También, Eduardo Santa (1993, 13) rectifica la real importancia de esas crónicas que dejaron las personas pertenecientes a otras épocas, las siguientes palabras son muy oportunas para darle fuerza a sus palabras. “Esos testimonios de viajeros, tan poco consultados por los estudiosos de este fenómeno, constituyen prueba definitiva a todas las tesis que lanzamos (...)”.

Entonces para desarrollar este trabajo se analizó el contenido de libros, artículos, noticias de periódicos, vídeos, crónicas ubicadas en el Archivo Municipal de Medellín, iconografía relacionada encontrada en acuarelas, dibujos y fotografías. Además, algo muy importante para el análisis de estos caminos en la actualidad fue la exploración que se hizo de estas rutas de forma directa, o sea que en este Trabajo se presentan muchas fotografías, imágenes, que se tomaron de estas vías a partir de exploraciones que se hicieron, las cuales están caracterizadas por la fecha y lugar que fue identificado.

Cabe comentar que los días en que se fue a explorar estos caminos y carreteras, también se mantuvo algunas conversaciones esporádicas con las personas que los estaban transitando, o que se encontraban a su alrededor. Estos diálogos sirvieron a su vez para entender cuáles eran las percepciones de estas vías en el tiempo, y si se reconocían como parte integrante del desarrollo local y regional. Aunque en este Trabajo no se citan estas conversaciones, sí sirvieron a su autora para comprender más las relaciones existentes entre el territorio y la sociedad.

3. Del *Camino del Virrey* a las vías de la modernidad.

3.1. Del Camino prehispánico al *Camino del Virrey*: el oro, la sal y la capital.

Se puede decir que el *Camino del Virrey* entra a los tiempos modernos como un trayecto abandonado, puesto que es poco frecuente que se lo transite en la actualidad, son las personas que viven cerca, o algunas veces las que pasan por allí con sus mulas de carga, las que le dan algún uso.

Por esta razón usar el *Camino del Virrey* como parte del patrimonio cultural de la nación es fundamental para que así tome algún dinamismo.

El *Camino del Virrey* hace parte de las vías del occidente de Antioquia, por lo mismo las funciones han cambiado con el tiempo, y quienes lo han transitado y transitan varían también en sus intereses.

Desde antes del periodo de la conquista, en el periodo prehispánico, hace mucho más de quinientos (500) años, las tierras antioqueñas proporcionan naturalmente un metal precioso atrayente, incentivo ceremonial primero, y después económico. Sin embargo, a la obtención del oro se le suman también otros recursos naturales que suministra el paisaje, las fuentes de agua, la sal como compuesto químico y la agricultura.

A continuación aparece un dibujo (figura 13), cuya autoría es de Riou, la cual tiene por título *Un camino de trozas de madera*. Este dibujo, que data de la segunda parte del siglo XIX, ejemplifica algunas de las situaciones de la geografía con las que se debieron enfrentar quienes transitaban los caminos de la naciente República. Entonces, si para este entonces estas vías eran de suma dificultad para transitar, más aún lo serían para quienes llegaron a estas tierras apenas para iniciar su exploración, o sea cuando estas tierras estaban saliendo de su pasado prehispánico.

Figura 13 Un camino de trozas de madera, dibujo de Riou, ca. 1869.



Fuente: Botero Gómez, Fabio (1988). Las vías de comunicación y el transporte, en *Historia de Antioquia*. Director general Jorge Orlando Melo. Colombia: Suramericana de Seguros, Editorial Presencia. Reproducción.

Lo primero que se debe aclarar para continuar con el desarrollo del Trabajo, es que cuando se habla del camino prehispánico elegido se está señalando al mismo *Camino del Virrey*, que toma este nombre a partir del periodo de la colonia. Es cuando los europeos, especialmente los españoles, que les arrancan el poder a los indígenas sobre estos territorios, asignan ciertos nombres a trayectos terrestres que les permitían conectarse con otros puntos geográficos.

Los roles del camino prehispánico, que es conocido como el *Camino del Virrey*, varían según la temporalidad, puesto que las comunidades indígenas usaron más este trayecto para llegar

a fuentes en donde encontraban sal, oro, también esta camino era frecuentado para llegar a tumbas y trasladar cerámicas de un lugar a otro. Pero, el interés espacial más importante al usar este camino era, tomándolo como parte del Viejo Camino a Occidente, permitir la conexión desde el Valle de Aburrá hasta llegar al valle del río Cauca, de esta manera se podían llevar productos alimenticios de tierra más fría a una cálida. El *Camino del Virrey* entonces fue un segmento de una vía mucho más extensa.

El *Camino del Virrey* se puede ubicar también dentro de los caminos conocidos como reales, estos caminos reales tienen su periodo de más uso en tiempos prehispánicos de la colonia. Los *caminos reales* eran empedrados, y también se les da el nombre de *caminos de herradura*. Según Sofía Botero (2005) no existe una especificación del porqué se denominaban a estos trayectos como caminos reales, solo se hace la aclaración de que son nombrados así en las crónicas de tiempos de la colonia. A los caminos reales también se les relaciona con grandes distancias.

Rosángela Calle (marzo – abril del 2000) escribe un artículo titulado *El patrimonio cultural – un caso de estudio: El camino del virrey*, en donde reconoce a *El camino del virrey* como una de las vías pertenecientes al período prehispánico, que posibilitaba cambios o trueques entre las distintas comunidades indígenas. Según estas palabras, un rol que se le puede atribuir a este camino durante la época prehispánica es permitir “relaciones de intercambio entre importantes zonas del mundo prehispánico”, rescatándose así la conectividad que permitía esta vía de comunicación terrestre.

Rosángela cita a su vez las palabras del conquistador Sardella, de quien se dice que escribe sobre “(...) los caminos de peña rajada, hechos a mano más anchos que los del Cuzco”. Palabras que siguen confirmando la existencia de caminos prehispánicos, y a esto le añade su material de construcción, la “peña rajada”. Investigaciones antropológicas y etnográficas confirman la existencia del *Camino del Virrey* como prehispánico, también se hace la validación de otros caminos indígenas, y de una red de la que formaban parte, llegando al

Valle de Aburrá. De esos intercambios, y lo que se transitaba por estas vías, se resalta la sal y el oro.

Durante la época de la colonia era la Corona la que manejaba este camino, pero desde la distancia, y sin mayor compromiso. Esto quiere decir que la Corona no aportó económicamente para la apertura o mantenimiento de los caminos, aunque sí cobraba impuestos y tributos por su uso.

3.2. La geografía prehispánica.

En general Antioquia es una región en donde se encuentran variados climas, el paisaje geográfico es algo que también tiene mucha relevancia en la historia del territorio. Las cordilleras central y occidental tienen una parte de sus elevaciones en este espacio; además una parte de los ríos Atrato, Magdalena y Cauca, dos que lo limitan y otro que lo cruza.

La existencia de esta topografía, con accidentes geográficos incluidos, a través de fallas de la corteza terrestre, propicia a que desde las profundidades de su territorio emerjan elementos minerales como el oro, encontrados muchas veces en vetas (Museo del oro del Banco de la República, s. f.) y filones auríferos (Restrepo, 1888). El oro, que en la historia, pasado y presente del departamento, se ha presentado como uno de los mayores motivadores para que las personas ideen y creen empresas y proyectos para su consecución, continuación y la manutención de quienes se embarcan en estas empresas.

Esta geografía, y la necesidad de las sociedades por adquirir recursos para subsistir, hicieron frecuente el transitar continuo de personas por unos mismos senderos hasta convertirlos en caminos, además se debe reconocer el empleo de la piedra por parte de las sociedades prehispánicas para la demarcación de estas vías. Así, en el paisaje aparecen formas apreciables en las que la naturaleza se revela a las personas, y en las que los individuos pertenecientes a diferentes comunidades se apropian del espacio. "La forma más

inmediatamente perceptible, en la que se le manifiesta el medio natural al individuo es a través del paisaje, resultado de la interferencia de numerosos factores tanto internos como externos del planeta" (Hermelin, 1987).

Esta reflexión hecha por Hermelin es esencial, puesto que se debe contar que el paisaje natural ha determinado y determina muchas de las características de aprestamiento y respuestas del pueblo antioqueño a la naturaleza que les rodea, especialmente en la construcción y mantenimiento de las vías de comunicación y los núcleos poblacionales del departamento.

Se debe aclarar que antes de la llegada de las huestes españolas y del inicio de la colonización, en nuestro país y en el departamento de Antioquia, ya este camino figuraba en el territorio, sin embargo no tenía el nombre con el cual lo se puede identificar ahora, que es el *Camino del Virrey*. El denominado *Camino del Virrey*, se encuentra ubicado en el departamento de Antioquia, cruza una parte de los corregimientos de San Sebastián de Palmitas y San Cristóbal, que pertenecen al municipio de Medellín.

Es posible arriesgarse a considerar que con este trayecto las comunidades indígenas se fueron identificando y se apropiaron del mismo dentro de condiciones geográficas complejas, y por la misma forma en que las comunidades indígenas asumían su paisaje, la línea es el trazado que demarca el camino.

La geografía es esencial para explicar los cambios y desarrollos sociales, un ejemplo de esta apreciación aparece en el texto de Neyla Castillo (1987), en el que primero se hace un esbozo general de las condiciones geográficas y climatológicas del departamento de Antioquia.

Dentro de la geografía de Antioquia existe un recurso natural demasiado significativo, y esto lo son las piedras. Las piedras aparecen, pueden ser cristalinas, también como cuarzos, y llegan a ser importantes porque además de que se encuentran en los espacios naturales, en

milenios anteriores a este los habitantes de este territorio las usaron como herramientas, y también estuvieron presentes en los caminos.

Aún hoy se debate si la construcción de los vallados, en este caso cercos de piedra, se hizo por los europeos colonizadores. Pero reconociendo los avances de nuestras comunidades indígenas, también los vallados podían tener como uno de sus fines ser construidos para proteger a quienes se desplazaban fuera de sus comunidades (Botero, 2013).

Las piedras además de ser el material con el que se construían lo que hoy en día se conocen como los vallados, también hicieron parte del material principal de los caminos prehispánicos.

La geografía determina el proceso de ocupación y colonización del territorio, de quiénes llegaron a establecerse en estos parajes. Casi siempre una población que estaba consciente de que iba a luchar frente a las dificultades de la naturaleza, a diferencia de los colonizadores llegados directamente de Europa, que buscaban tierras llanas y con poblaciones ya constituidas, para así no enfrentarse a un territorio complejo, si no simplemente hacer que la tierra y el centro poblacional ya establecido cambiara de dueño.

El uso de la ruta inicial, que da la posibilidad a que se haya usado el después conocido como el *Camino del Virrey*, hace presente la relación de la geografía y el ordenamiento del territorio.

En la geografía que reconocieron los europeos al llegar a estos lugares, el río Cauca representa un eje importante en el transcurso de la conquista. La geografía del *Camino del Virrey* es similar en tiempos prehispánicos y de la colonia, lo que cambia es su transitar. En tiempos de la colonia el *Camino del Virrey*, siendo parte del camino de occidente era más frecuentado que antes, pues comunicaba el Valle de Aburrá con el Valle del Río Cauca. Esta conexión era primordial para el intercambio de bienes de sostenimiento, como los alimentos,

y las mercancías que se traían de distintos puntos para comerciar, esta conexión permite que los productos de clima cálido puedan llegar a tierras frías, y viceversa.

En tiempos de la colonia, y entrada la República, el *indio carguero* es casi que la estrella al dominar esta geografía y poder transitar por ella y sus caminos.

El Alto del Boquerón, por el que pasa el *Camino del Virrey*, es una parte significativa de la geografía del territorio que propició el espacio para hacer posible el *Camino del Virrey*. El Alto del Boquerón puede alcanzar grandes alturas hasta de 2501 msnm. Este camino pasa por una geografía variada en la cual se encuentran diversos paisajes, como el Alto del Boquerón, o quebradas como La Volcana, La Miserenga, La Chuscala y La Lejía.

La geografía del territorio antioqueño, más del occidente de Antioquia por el que estaba trazado el *Camino del Virrey*, permitía que nuestros antepasados se desplazaran a través montañas y pasaran hasta por algunas fuentes de agua. El *Camino del Virrey* está trazado en línea recta, pero a su vez asume las formas onduladas de las montañas, de los Cerros Occidentales y el Alto del Boquerón.

3.3. Los espacios de los indígenas en el territorio antioqueño.

Se fueron tejiendo relaciones espaciales, y sociales, dentro de ciertas condiciones geográficas, que les dieron a las comunidades indígenas la posibilidad de crearse y organizarse.

La colonización de la zona andina produjo sustanciales cambios en el patrón de asentamiento, que en principio se reflejó en la descentralización de los núcleos sociales, motivado por las características del nuevo hábitat. En efecto, en la zona andina, la calidad de los suelos, la productividad, el tipo de recursos varían de acuerdo con cada piso térmico. Ello implica que una óptima apropiación del medio exige alcanzar el

control de tierras de distintos pisos, para garantizar la adecuada satisfacción de las necesidades del grupo; de este modo surge la necesidad de establecer núcleos de un mismo grupo en distintas zonas ecológicas, especialmente aquellas de mayor productividad y riqueza.

Esto conduce a una cierta especialización ecológica de los diversos grupos, que a su vez genera incrementos en la productividad, pero que exige crear mecanismos que garanticen la circulación e intercambio de bienes entre los distintos núcleos de una misma comunidad (Castillo, 1987).

Con las palabras anteriores se ve que un conocimiento de la naturaleza hizo que las comunidades indígenas pudieran dejar de vivir en entornos fácilmente habitables, como los cercanos a fuentes de agua, por ejemplo. Ese mismo dominio permite que las personas se adentren a explorar paisajes diferentes a los costeros, surgiendo siempre, bien sea por tanto repararlos, o por proyección de su uso, los caminos en el periodo prehispánico como vías de comunicación y conexión.

En un párrafo escrito por Neyla Castillo (1987) se anuncian algunos aspectos que dejan ver la influencia del medio ambiente sobre la evolución social y económica de Antioquia. De esos aspectos, sin desconocerlos a todos, es importante hacer énfasis en solo algunos de ellos; como en la dificultad para construir vías de comunicación terrestres, la existencia de metales preciosos, principalmente el oro; la escasez relativa de suelos aptos para actividades agropecuarias y la relativa limitación de sitios adecuados para establecer poblaciones.

Las sociedades indígenas en el territorio antioqueño deben organizarse para asumir estos retos geográficos; una graduación social como los cacicazgos, los organismos administrativos, las jefaturas, etc. Esta armonización de la estructura jerárquica de las sociedades prehispánicas con la geografía es esencial, puesto que posibilita el aprovechamiento de los espacios naturales para el uso y trazado de los caminos por esta región (Castillo, 1987, 14).

Neyla Castillo, una estudiosa de este periodo prehispánico, permite conocer algunos de los usos que se le daban a estos caminos, y lo que por allí se transitaba, aclarando desde el principio que la mayor parte de las fuentes usadas para este análisis fueron las crónicas que dejaron los cronistas españoles, y algunas investigaciones arqueológicas, también. Entonces, mucho de lo que escribe esta autora es una percepción directa del modo de vida de las comunidades indígenas, "todavía hoy la principal fuente para el conocimiento de las sociedades indígenas siguen siendo las crónicas de la conquista" (Castillo, 1987).

La autora sigue en su texto explicando la relación del surgimiento de los cacicazgos, su jerarquía y su estructura económica, todo girando en torno a la naturaleza, a los "excedentes redistribuibles" (Castillo), y al destino y organización de los mismos. Igualmente, además de una estructura jerárquica social y política, en esa necesidad de distribuir los productos en la que está especializada cada región, es claro que se debe "crear mecanismos que garanticen la circulación e intercambio de bienes entre los distintos núcleos de una misma comunidad" (Castillo), y son los caminos los que hacen posible la circulación e intercambio de bienes, no solo materiales si no también intelectuales e identitarios, además de estructuras organizativas, políticas y económicas.

Entonces así, el *Camino del Virrey*, para las comunidades indígenas prehispánicas fue un puente de conexión para distribuir tanto los productos alimenticios, textiles, las manufacturas de oro, como para sostener las estructuras jerárquicas de las sociedades indígenas. Más adelante se retoma la "circulación de excedentes", haciendo que los caminos se conviertan en fundamentales dentro de este proceso. "En el proceso que permitió la colonización andina prehispánica debe hallarse el origen de la mayor parte de las sociedades que ocuparon la difícil topografía antioqueña" (Castillo).

Los caminos prehispánicos además sirvieron para posibilitar "gran desarrollo de las relaciones intergrupales a través de complejas redes de intercambio", así se permitía también darle "continuidad a las relaciones sociales". Esto deja leer claramente que los caminos

prehispánicos tuvieron incidencia en la posibilidad de la construcción y continuidad de las relaciones sociales entre diferentes comunidades (Castillo).

En el texto se sigue describiendo la forma de producción agrícola limitada en el territorio antioqueño, y además desde los tiempos prehispánicos, no llegando así a generarse "excedentes notables". Igualmente, después de hacer referencia a lo variado de los climas y los paisajes antioqueños, a la poca notoriedad de la producción agrícola en el departamento, se llama la atención en que desde estos territorios comienzan a explotarse otros productos. De las zonas montañosas, el oro y la sal, como ese metal precioso y esa sustancia que intercambian, para hacer esto posible menciona las relaciones comerciales que se mantienen con otros territorios, apareciendo así el por qué los caminos son imprescindibles, debido a la necesidad de trasladar esos productos a lugares remotos, "en el contexto americano, su importancia se infiere a las intensas relaciones comerciales con comunidades muy alejadas, producto de las cuales eran las extensas redes de caminos que atravesaban el territorio antioqueño" (Castillo, 1987, p. 14).

En el mapa de Antioquia, que aparece a continuación, sobre grupos étnicos en la época prehispánica y en el territorio donde hoy se ubica Santa Fe de Antioquia, se encuentran grupos étnicos como los heveixicos, peques, pencos, tecos y carrutas. La cerámica "incisa con borde doblado" se encuentra en sitios de enterramiento, donde hoy queda el municipio de Santa Fe de Antioquia (Castillo, 1987).

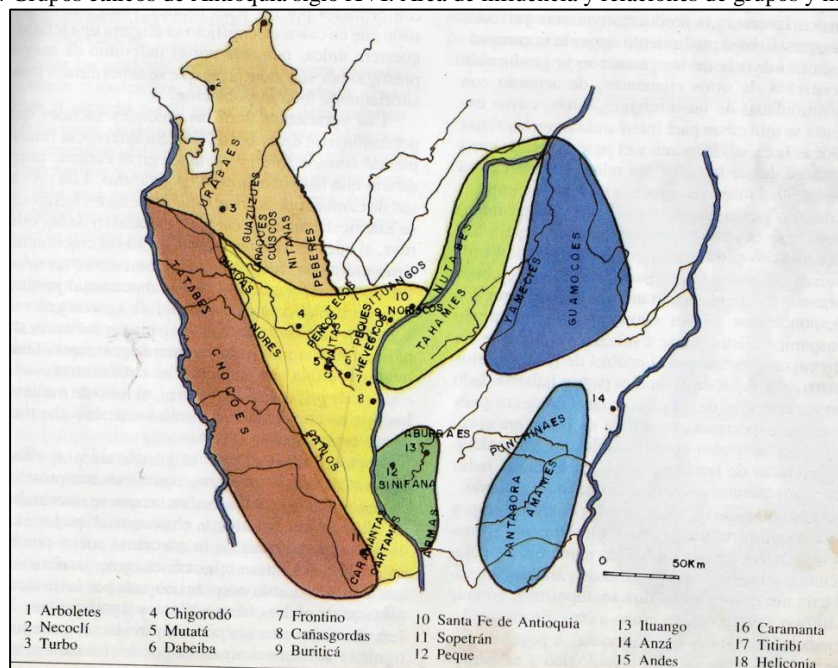
A partir de los datos anteriores, y dentro de las investigaciones arqueológicas que se describen en el texto, se ve que en la parte cultural, tecnológica y estilística la cerámica es de importante presencia en Antioquia. Esta atención condiciona el *Camino del Virrey* durante la época prehispánica, como una vía por la que transitaban también diversas clases de cerámica.

En los dos mapas que siguen a continuación (figura 14 y 15) se encuentran los resultados de investigaciones histórico – geográficas del territorio antioqueño, el primer mapa es sobre los

grupos étnicos de Antioquia en el siglo XVI, el segundo sobre los hallazgos de complejos arqueológicos de Antioquia.

Estos mapas tienen casi tres (3) décadas de haber sido elaborados. En el primer mapa titulado *Grupos étnicos de Antioquia, siglo XVI Área de influencia y relaciones de grupos y macroetnias*, se encuentra dieciocho (18) lugares específicos y reconocidos en donde diferentes grupos indígenas hacían presencia en el siglo XVI. En el espacio del territorio que ocupa el *Camino del Virrey*, y se está estudiando, distinguimos grupos étnicos como los tecos, los pencos, los peques, los ituangos, los caraitas, los noriscos y los hevexicos.

Figura 14 Grupos étnicos de Antioquia siglo XVI. Área de influencia y relaciones de grupos y macroetnias.

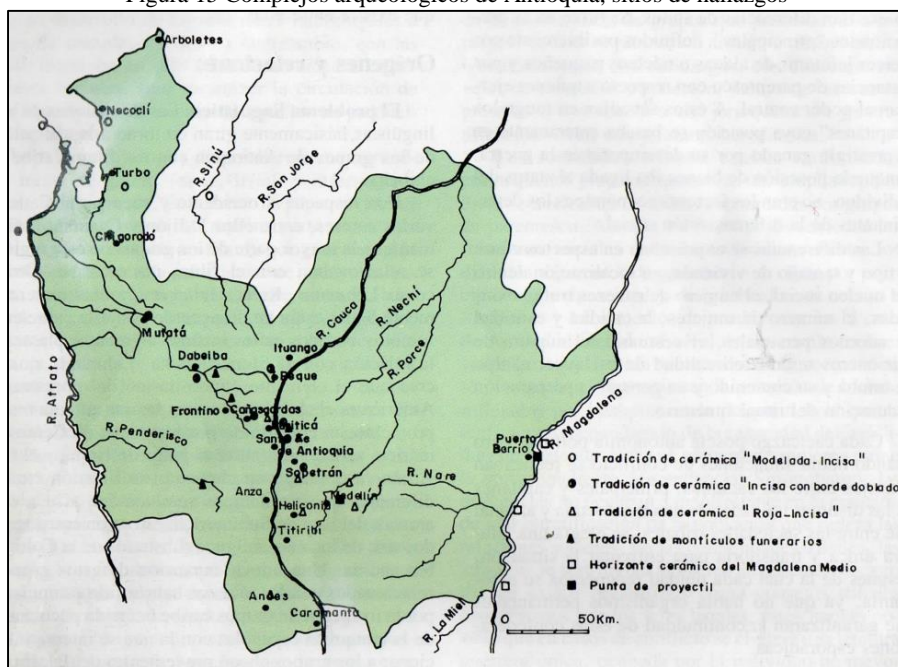


Fuente: Castillo Espitia, N. (1988). Las sociedades indígenas prehispánicas, en: *Historia de Antioquia. Todo un acontecimiento*. Medellín, Suramericana de Seguros, p. 25 y 28. Reproducción.

En el mapa titulado *Complejos arqueológicos de Antioquia, sitios de hallazgos* (figura 15) se identifica en el espacio por el que pasaba el *Camino del Virrey* tradición de cerámica “incisa con borde doblado”, la tradición de cerámica “roja incisa” y puntas de proyectil. Así,

este mapa da más certeza sobre qué objetos, o cuáles prácticas podían transitar por esta vía durante el periodo prehispánico.

Figura 15 Complejos arqueológicos de Antioquia, sitios de hallazgos



Fuente: Castillo Espitia, N. (1988). Las sociedades indígenas prehispánicas, en: *Historia de Antioquia. Todo un acontecimiento*. Medellín, Suramericana de Seguros, p. 25 y 28. Reproducción.

La referencia anterior, a ciertos grupos indígenas, rectifica la presencia de estas comunidades durante el periodo prehispánico en estos espacios, lo que hace que se pueda leer varios comportamientos característicos y culturales que los identificaron, y los hicieron a su vez buscar el manejo de vías terrestres para vivir sus costumbres, como los rituales funerarios, la elaboración de cerámicas, y la búsqueda de alimentos.

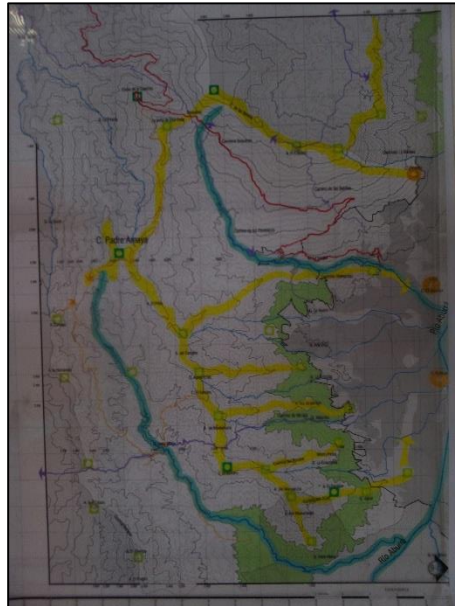
La cerámica, de la que se fabricaban las vasijas, se encuentra como un elemento presente en la extracción de la sal en estos territorios. En el texto, también se señala que donde actualmente podemos ubicar el corregimiento de Córdoba, del municipio de Sopetrán, se explotaron fuentes de agua salada, porque esas fuentes existen en el corregimiento. Para el

trabajo con la *Vieja Carretera al Mar*, que más adelante se hará es importante tener en cuenta este punto geográfico, pues hace parte de este trayecto.

Para adentrarse más en la presencia de las comunidades indígenas en los espacios donde hicieron posible el trayecto de algunas vías de comunicación, como el conocido *Camino del Virrey*, en las fotografías que siguen a continuación aparece el camino de los Hevexicos y la carretera Boquerón. Las figuras siguientes (16 y 17), fueron tomadas en el Centro de Documentación de Planeación Municipal, este único plano tiene por título Sistema de Espacios Públicos Municipales (suelo rural). Este plano es de tipo enrollado, la fecha de su elaboración es de 1999 y su autor es Planeación. Es un documento original, se encuentra elaborado en acetato y su escala es de 1:25000.

El siguiente plano de nombre Sistema de Espacios Públicos Municipales (suelo rural) es posible relacionarlo con este Trabajo, puesto que aparece dentro de la búsqueda que se hace con la palabra *camino* en el Centro de Documentación de Planeación Municipal. En la observación que se hace de este plano se puede describir que contiene el Cerro Padre Amaya, Camino de Hevexicos, Cuchilla del Barcino, Quebrada Doña María, Carretera del Alto de Boquerón y Santa Fe de Antioquia. Para este trabajo es importante que en el año de 1999 se haya intentado reconstruir el camino prehispánico de los Hevexicos, o Camino de los Hevexicos, además también aparece el trazado de la Carretera Boquerón, dos vías que un momento se cruzan al encontrarse la primera con la *Vieja Carretera al Mar*.

Figura 16 Sistema de Espacios Públicos Municipales (Suelo Rural). (1999).

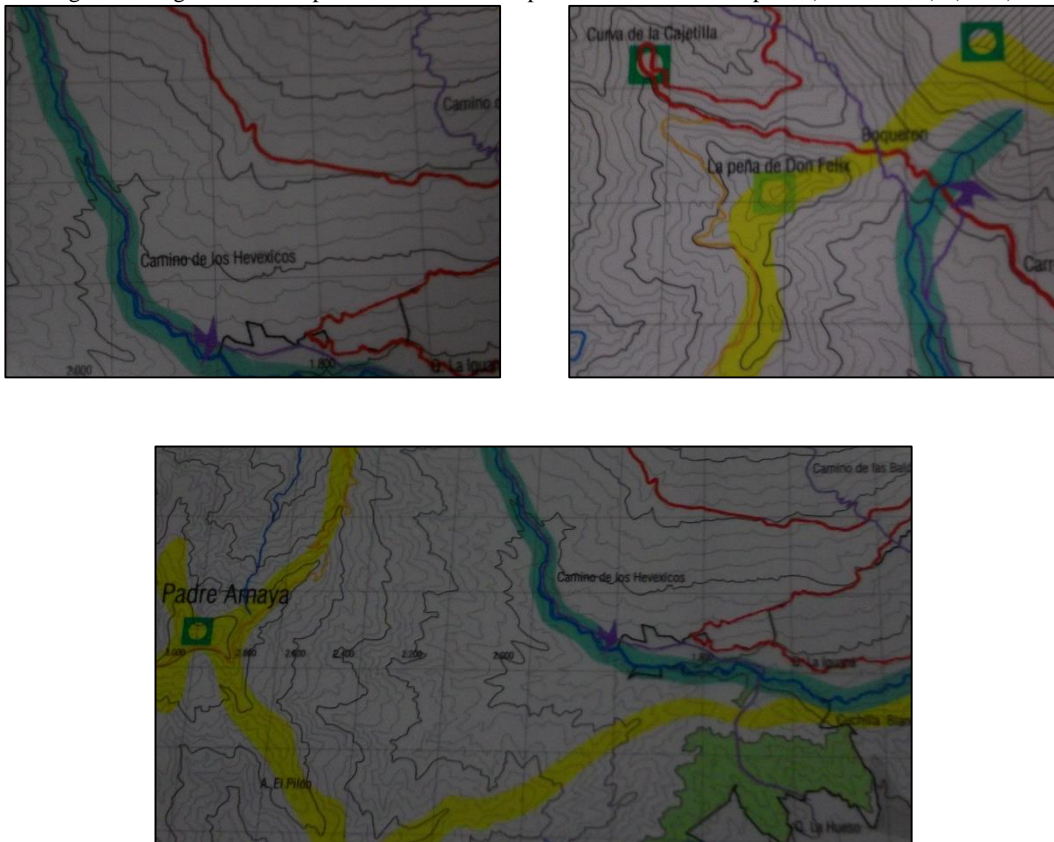


Fuente: Plancha 9B: Planoteca F, Bandeja 4, Celda 4,
Rollo 22, Folio 2

Imagen tomada el 17 de noviembre del año 2016 del Centro de Documentación
Planeación (Alpujarra), Medellín. Reproducción.

Las imágenes que aparecen en la figura 17 son diferentes fotografías tomadas al mismo plano, de nombre Sistema de Espacios Públicos Municipales (suelo rural), en estas imágenes se encuentra una línea roja que señala el Alto de Boquerón y la Carretera Boquerón, y un poco más abajo el camino de los hevexicos. De esta forma a partir de este plano se puede afirmar que los hevexicos es el nombre con el cual se distinguía a una comunidad indígena, ubicada cerca al *Camino del Virrey*, en tiempos prehispánicos.

Figura 17 Fragmentos de la plancha Sistema de Espacios Públicos Municipales (Suelo Rural). (1999).



Fuente: Plancha 9B: Planoteca F, Bandeja 4, Celda 4,
Rollo 22, Folio 2

Imagen tomada el 17 de noviembre del año 2016 del Centro de Documentación
Planeación (Alpujarra), Medellín. Reproducción.

También, el *Camino del Virrey* era usado por los indígenas del lugar para llegar a muchos de los centros funerarios. Igualmente, es importante detenernos en lo que contenían las tumbas, las ofrendas que eran "gran cantidad de volantes para huso, pintaderas cilíndricas, narigueras de oro, fragmentos de alambres y láminas del mismo material, hachas y cinceles pulidos, pesas para red, cerámica y restos óseos humanos representados en cráneos completos y fragmentados de huesos largos, vértebras, piezas dentarias sueltas de individuos de distintas edades" (Castillo, 1987, 17), por el *Camino del Virrey* pasaron esas ofrendas que se encuentran en las tumbas, y que no solo eran restos humanos.

Sofía Botero (2005, 5) también le atribuye a los caminos prehispánicos el manejo de aguas de escorrentía, otra función que debe reconocerse cumplían estas vías para nuestros antepasados indígenas.

En definitiva, los distintos grupos indígenas que habitaron estos espacios son los iniciadores, sin saberlo directamente, de la red de caminos que existen en la posterior fundación del departamento de Antioquia, y de las vías terrestres y pavimentadas que conectan a Medellín con Santa Fe de Antioquia, y con otros puntos de la nación.

3.4. Los debates en torno a la existencia de los caminos prehispánicos.

Debido a que los estudiosos del tema tienen diferentes puntos de vista en cuanto a la existencia, o no, de los caminos prehispánicos, los aceptan, otros no los ven posibles y los rechazan. Algunos autores, y hasta cronistas, consienten su presencia y uso durante el periodo en que las tierras americanas pertenecieron a las comunidades indígenas, otros los rechazan e intentan hacer valer, buscando distintas maneras de afirmarlo, que no era posible la existencia de estos tramos casi ingenieriles.

En un texto insignia sobre los caminos en Colombia, llamado *Caminos reales de Colombia*, se encuentra en las palabras de Guido Barona la aceptación de la existencia de caminos prehispánicos en el país antes de la llegada de los europeos, para esto hace la citación de un documento encontrado en el Archivo General de la Nación (A. G. N.), Sección Colonia, Mejoras Materiales, t. 22, folios 572v y 572rv. En la citación de este documento se encuentra una declaración de la insuficiencia tecnológica de los europeos, al no poder asumir el dominio de la naturaleza para hacer vías de comunicación, además de aclararse que los caminos indígenas se hacían prácticamente en línea recta (Barona, 2010).

Cuando los europeos se imponen la tarea de exploración del territorio se llega a la siguiente información “(...) acompañados por indígenas informantes, recorrieron estos territorios

transitando los caminos precolombinos cuyos trazados orientarían, en la mayoría de los casos, en los años siguientes, la construcción de caminos reales de la región” (Barona, 2010).

En el libro titulado *Caminos precolombinos las vías, los ingenieros y los viajeros* (Herrera y Cardale, 2000), se referencia a Carl Henrik Langebaek del que se indica su enfoque sobre los caminos prehispánicos en Colombia, y su conclusión era que tenían muy poca importancia en la formación de redes viales para mantener intercambios económicos. Sofía Botero (2005) en un principio también expone cómo otros autores describieron la poca, y casi inexistente presencia de caminos prehispánicos, pero después llama la atención sobre su investigación y trabajo, confirma así la presencia de los caminos prehispánicos, además de su importancia en las comunidades indígenas.

Estas opiniones se pueden contrastar con documentos de otros estudiosos, como Roberto Luis Jaramillo y Neyla Castillo, que afirman la existencia e importancia de los caminos prehispánicos para las sociedades indígenas. Es posible seguir documentando la afirmación de la existencia de caminos prehispánicos en el departamento de Antioquia, pero también se puede abrir un debate al respecto. Pues según las indicaciones del historiador Roberto Luis Jaramillo, en el texto *El Valle de Aburrá: de Villa a Área Metropolitana*, a los caminos prehispánicos se los trata casi como un índice de fuentes en decadencia, e inexploradas, que sirven para investigar la vida de los pueblos precolombinos. “La vida de aquellos pueblos ha comenzado por ser investigada seriamente y de ella quedan, a duras penas, algunas huellas como petroglifos, caminos, un terraplén, enterramientos y algunas piezas de cerámica que se conservan” (Jaramillo, 2010a).

Eduardo Santa (1993) menciona los caminos usados y reconocidos por los europeos, se señala el trazado de las vías y trochas que usaron los indígenas antes de la llegada de las huestes europeas. Estos caminos y trochas de la época precolombina eran para ser transitadas a pie, ya que se indica la no existencia aún de bestias de carga que las cruzaran. Estas palabras anteriores siguen reforzando la existencia de las rutas prehispánicas.

En el artículo titulado *El patrimonio cultural – un caso de estudio: El Camino del Virrey* (Calle, marzo – abril del 2000), se reconoce la existencia de esta vía desde antes de la llegada de las huestes europeas al continente americano, y se ubica como parte de una “(...) red de caminos prehispánicos que comunican el Valle de Aburrá con la región del Cauca, atravesando el Alto del Boquerón”. Esta referencia permite tener una cercanía general al trayecto de esta vía, y con estas palabras hay más certeza del uso que se hizo del trayecto de este camino prehispánico por las comunidades indígenas, y al que después en la colonia se le dio el nombre del *Camino del Virrey*.

Dentro del debate de la existencia, o no, de los caminos prehispánicos en Colombia, del cual hace parte el *Camino del Virrey*, también debe reconocerse que existen cuestionamientos de hasta dónde y hasta cuándo puede un camino en su totalidad, o una parte del mismo, pertenecer a uno u otro periodo histórico. En el libro *Vestigios de una red vial antigua en el valle del río Aburrá* (Universidad de Antioquia, 2008, 17), se cita un estudio realizado por el INER en el año 2006, en el cual se da cuenta de la imposibilidad de que algunas líneas identificadas como vías de comunicación sean clasificadas como de origen precolombino, colonial o republicano. Los tramos de su construcción inicial, o la reconstrucción de los mismos, se pierden, sin encontrarse identificación histórica de quiénes fueron sus autores, o los responsables de su continuación.

Por lo anterior, de la vía conocida como el *Camino del Virrey* es complejo identificar la construcción de cada tramo dentro de los periodos prehispánico, colonial o republicano. En este momento es oportuno hacer referencia a las palabras del historiador Roberto Luis Jaramillo (2010a), que como Rosángela Calle (2000) ya lo había hecho, identifica la relación de los caminos a partir de las crónicas que dejaron J.B. Sardella y Pedro de Cieza de León, al escribir que para los conquistadores cuando llegaron al territorio antioqueño “vieron caminos empedrados mejores que los del Cuzco” (Roberto Luis Jaramillo, 2010a, 14). La afirmación anterior puede confirmar que los caminos prehispánicos que encontraron los europeos en estos territorios ya eran empedrados, o sea que esa modificación de los caminos no llegó primero con los conquistadores, ya existía sobre los caminos prehispánicos.

No hay certeza total aún, puesto que existen debates al respecto, de si tomar estos caminos reales, dentro de los cuales se clasifica al *Camino del Virrey*, como construidos por los indígenas antes o posteriores a la llegada de los europeos a este continente americano.

Dado que en Colombia los caminos indígenas no han sido estudiados ni trabajados sistemáticamente, es necesario hacer un rodeo por los que pareciera que sí se conocen, los llamados “caminos reales”, aunque en realidad no exista una definición específica y generalizada sobre lo que es o se ha llamado así.

En la documentación aparecen profusamente mencionados, sin otros datos que nos permitan asociarlos a algo más, que a un uso colectivo y permanente; los historiadores comúnmente los han relacionado con grandes distancias (Botero, 2005, 213).

También es importante aclarar otra razón por la cual algunos estudiosos suponen que a estos caminos se les denominaba como reales, que supuestamente era que la Corona española costeaba su construcción y mantenimiento, sin embargo es de aclararse que esto no era así. Se puede decir que aunque la corona española cobraba tributos a quienes transitaban algunos de ellos, no envió desde Europa ningún apoyo económico para su inicio o sostenimiento. Esta situación también podría rectificar que España sí se vio afectada positivamente por la existencia de estos caminos, de la apropiación y planeación incipiente del territorio por los indígenas, pero no se percibió lo mismo desde estas tierras que creían en una reciprocidad aparente de la Corona española.

Los nombres que tomaban los caminos, o los tramos de los mismos, también se explican por los nombres que tenían los dueños de la tierra por donde pasaban. O sea que un mismo camino podía tener diversos nombres.

Un camino es susceptible de llamarse de tantas maneras como sus caminantes tengan a bien hacerlo, y un mismo tramo, de ese mismo camino, puede llamarse de muy distintas

maneras, dependiendo de cuales sean los referentes conocidos o utilizados durante muy distintos periodos de tiempo (Universidad de Antioquia, 2008).

Germán Arciniegas, un colombiano ensayista y político reconocido en la historia de nuestro país, dejó en el libro *Caminos Reales de Colombia* (Moreno, 2010) una *Introducción* de gran sonoridad para el tema que se está tratando. La *Introducción* lleva por nombre *Caminos reales: caminos del mar, caminos en tierra* (Arciniegas, 2010), y en este escrito reconoce los caminos coloniales como contruidos a partir de la llegada de los europeos a estos territorios, con toda las ideas ingenieriles que traían del Viejo Continente.

La primera frase de *Caminos reales: caminos del mar, caminos en tierra* es “La historia de los Caminos Reales es la del descubrimiento español en América” (Arciniegas). Esta frase es más que una rectificación a la influencia de los europeos en la construcción de vías de comunicación en el continente americano, excluyendo y anulando la trascendencia de los indígenas en la apropiación e intervención de su territorio. Después, vuelve a rectificar la presencia de los españoles en la construcción de los Caminos Reales al escribir que “Los españoles imponen un idioma común desde México hasta Chile que permita entenderse a todos los pueblos. Construyen además caminos que vienen a llamarse caminos reales” (Arciniegas, 2010). Sin embargo, estas palabras aparentemente contundentes que tratan de borrar los aportes indígenas a la construcción de los caminos en el continente hispanoamericano, más adelante son cuestionadas cuando el mismo Arciniegas reconoce que ya existían caminos y puentes prehispánicos cuando los europeos llegaron, además expone su excelencia y los compara con construcciones europeas como el puente de Brooklyn, en palabras muy significativas se encuentra el reconocimiento a los aportes indígenas en el territorio, “La posta y el camino real no fueron novedad en los imperios precolombinos. El imperio español se montó sobre el esquema indígena” (Arciniegas). La misma compleja geografía era la que obligaba a los indígenas esa excelencia en la construcción de los caminos y también en los puentes,

Antes, es cierto, hubo caminos. Anduvieron los precolombinos caminando y comerciando a trueque más que imponiendo una lengua común. Por haber desarrollado sus civilizaciones sobre las cordilleras, su arte de construir trochas y puentes, de llegar a mercados distantes escalando montes y cruzando ríos los llevó a hacer puentes de bejucos tan elegantes como el de Brooklyn de acero, y a cruzar provincias de lenguas diversas como en los largos caminos reales que recorrían los chasquis incas yendo de tambo en tambo a velocidad de mulas, como ocurría también entre los aztecas (Arciniegas, 2010).

Otro autor, en investigaciones más recientes, Eduardo Santa (1993) reconoce la existencia de caminos indígenas, ya que los europeos supuestamente encontraron estos senderos, algunos empedrados también, cuando llegaron al continente. Pero esto casi que restrictivamente en las altiplanicies, porque según el texto *La colonización antioqueña*, en la geografía antioqueña fue más complejo el encontrar pueblos indígenas tan organizadamente constituidos, o sea que los caminos prehispánicos tampoco fueron tan fáciles de hallar en el paisaje antioqueño.

Este libro de Eduardo Santa tiene una segunda parte, cuya denominación es *El testimonio de los viajeros*. En este aparte, el libro inicia escribiendo sobre los caminos de herradura. Hace referencia sobre los pocos caminos de herradura que existieron en Antioquia durante la época de la colonia, pero es importante la referencia que hace de estos caminos al señalar que fueron “construidos por los españoles sobre las rutas y las trochas utilizadas por los indígenas en la época precolombina, y para ser transitados a pie, pues éstos carecían de bestias de carga hasta la llegada de los españoles, que fueron quienes las trajeron al país” (Santa, 1993, 122). Entonces, se sigue afirmando con este autor la existencia de los caminos prehispánicos.

En una reseña de otro autor (Ramírez, 2005), del libro *Caminos ásperos y fragosos para los caballos*, de donde se extraen y analizan algunas ideas breves del contenido del texto citado, se analiza el interés de Sofía Botero Páez por estudiar la red de caminos en Antioquia. Específicamente, entre los siglos XVI y XIX, Sofía Botero (2005) resalta el uso continuo

como fuentes primarias usadas en su libro, de “materiales impresos y escritos por cronistas y autoridades de la Corona Española”.

Para estudiar los caminos en el periodo prehispánico, las fuentes de información más citadas son las crónicas que dejaron los europeos, además de algunas autoridades de la Corona Española, que a su vez llegaban al continente americano. Desde la disciplina histórica, los indicios, la historiografía, las fuentes primarias que desde un principio dejaron gentes foráneas a la vida cultural, social, política y económica indígena, una percepción más desde el afuera, de lo que se encuentra ya realizado, ya construido y en uso por las comunidades indígenas. En la reseña sobre el texto de Sofía Botero (2005), se escribe cómo el principal interés para la autora de este libro es mostrar los caminos como articuladores de procesos de poblamiento, y de relaciones sociales y económicas, enfatiza en que “siempre buscando apoyar su hipótesis y creando un contexto histórico de la vida de los caminos y de los actores históricos que dinamizaron su evolución” (Ramírez, 2005).

Es de destacar que para Renzo Ramírez (2005) en este trabajo, las evidencias materiales, además de la documentación escrita, se usaron de una forma valiosa. Es importante también, que desde su propio análisis evidencia que “la conclusión principal es que la red de vías de comunicación tiene su origen y necesidad en el periodo prehispánico y que a partir de su existencia se organizó la vida colonial e incluso republicana en la zona”. La frase anterior va dejando claro cuál es la etapa temporal en la que se encuentra el surgimiento del uso del tramo llamado *Camino del Virrey*, además de los intereses y relaciones que por allí transitaban, “creando un contexto histórico de la vida de los caminos y los actores históricos que dinamizaron su evolución”. El autor de esta reseña sigue haciendo referencia a los caminos, y a eso le añade lo que se transportaba en su recorrido, como productos y bienes personales, vestuario y textiles.

Al final de la reseña el autor indica que este trabajo es importante por el intento de “profundizar en la construcción de un objeto de estudio”, que en este caso serían los caminos de Antioquia. Obviamente, todo desde la exposición de diversas miradas sobre los caminos.

Sofía Botero (2005), hace una deducción muy interesante para dejar de dudar de la existencia de los caminos prehispánicos, y son las mismas limitaciones de los europeos en su conocimiento del territorio y en el escaso uso de la tecnología para esos tiempos.

Nuestras conclusiones se han ido desarrollando desde los primeros párrafos de este texto: los españoles no tuvieron ni tiempo ni interés, ni los conocimientos, ni la capacidad tecnológica, ni las herramientas administrativas y jurídicas para construir caminos, sobre la arrugada topografía antioqueña. A ello se sumó que desaparecida la masa social indígena, la provincia entera quedó prácticamente despoblada, literalmente no había quien construyera caminos y los pocos que había se negaban a hacerlo. El proceso de colonización fue lento y se centró en la explotación de minas, actividad que sólo muy tardíamente, generó adelantos tecnológicos que permitieron reemplazar y superar las técnicas indígenas de explotación minera y de construcción de caminos” (Botero, 2005, 216).

También, se puede sumar al reconocimiento o no de la existencia de los caminos prehispánicos, las palabras de Manuel Uribe Ángel (1885), que en un libro de su autoría, *Geografía y compendio histórico del Estado de Antioquia en Colombia*, hace referencia a la existencia de poblaciones indígenas, de las poblaciones fundadas por los conquistadores, y además de caminos, pero no se encuentra registrado el *Camino del Virrey*.

Este debate de la existencia o no de los caminos indígenas, y del que se acaba de presentar una parte, es un tema que depende de cómo se lea y las justificaciones que se encuentre de este, de uno y otro lado. Obedece de si se mira desde las crónicas en tiempos de la conquista, de los escritos más criollos o ibéricos de la colonia, o de reflexiones más detenidas e investigadas desde el territorio en la República.

3.5. Historia y roles del *Camino del Virrey* durante la colonia.

El *Camino del Virrey* durante la colonia tuvo varios roles, la minería, el intercambio de productos naturales, el comercio y servir como parte del trayecto que acercó a dos puntos poblados relevantes para la región, como Santa Fe de Antioquia y Medellín, fueron sus funciones principales. Medellín, perteneciendo al Valle de Aburrá, se caracterizaba por contar con suelos aluviales que permitían la explotación ganadera y agrícola, abundantes aguas, y un clima beneficioso entre el cálido de Santa Fe de Antioquia y el frío de Rionegro (Jaramillo y Perfetti, 1993, 5).

Durante el periodo de la colonia uno de los roles, a nivel político, que tuvo el *Camino del Virrey* fue hacer posible el acercamiento de Santa Fe de Antioquia y Medellín que se lograba con esta vía de comunicación. Aunque no los comunicara directamente, sí se lograba que con su uso las distancias entre estos dos puntos poblados se acortaran.

Santa Fe de Antioquia fue centro económico y político durante parte de la colonia, después toma la cabeza Rionegro y Santa Rosa de Osos. Aunque Santa Fe de Antioquia pierda su importancia, sigue siendo un sitio estratégico de paso para el Occidente, Chocó y Urabá.

En Antioquia la actividad minera primó sobre la agricultura y la ganadería, por esto los intereses mineros fueron los que más incidieron en la elaboración de las vías de comunicación. Entonces, son los dueños de las minas quienes propiciaron la existencia de los circuitos comerciales, que básicamente se usaban para llevar provisiones a quienes trabajaban en las minas. Los propietarios de las minas formaron una parte muy importante de la formación y el desarrollo de los circuitos comerciales (Universidad de Antioquia, 2008).

A continuación se presenta una tabla de elaboración propia, en donde se exponen las diferentes funciones que ha asumido el *Camino del Virrey* durante cuatro periodos de tiempo, el prehispánico, la conquista y la colonia, el siglo XIX y la República post independencia, finalmente los siglos XX y XXI.

Tabla 1 Cambio de Funciones del Camino del Virrey

Periodos de tiempo	Funciones
PREHISPÁNICO	<ol style="list-style-type: none"> 1. Intercambio de productos alimenticios de diferentes regiones. 2. Trayecto para ir a lugares en donde había sal. 3. Trayecto para ir a lugares en donde se encontraba oro. 4. Permite el acceso a tumbas funerarias mediante esta vía. 5. Permite el acceso a lugares en donde se efectuaban ceremonias religiosas.
CONQUISTA Y COLONIA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Intercambio de productos alimenticios de diferentes regiones. 2. Trayecto para ir a lugares en donde había sal. 3. Trayecto para ir a lugares en donde se encontraba oro. 4. Trayecto por donde transitaron mercancías, posibilitando que se desarrollaran actividades en torno al comercio y al contrabando. 5. Permite que las misiones religiosas lleguen a lugares cercanos a esa vía. 6. Trayecto que facilita el tránsito de la correspondencia.
SIGLO XIX REPÚBLICA POST INDEPENDENCIA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vía para intercambiar mercaderías (comercio). 2. Trayecto para ir a lugares en donde se encontraba oro.
SIGLO XX Y XXI	<ol style="list-style-type: none"> 1. Permite el traslado de productos alimenticios de la región, como el café y las fresas. 2. Se proyecta para la recuperación y el conocimiento histórico de esta vía terrestre la puesta en marcha de turismo cultural. 3. Lugar de donde los habitantes de la región extraen piedras para sus viviendas o proyectos personales.

Elaboración propia

El texto *Caminos ásperos y fragosos para los caballos: Apuntes para la historia de los caminos en Antioquia* (Botero, 2005) muestra la disyuntiva que hay que enfrentar cuando se estudia un camino, al decidir etiquetar que se esté estudiando como camino real, público o principal. En este caso al llevar este camino el nombre de *Camino del Virrey*, se puede ubicar como uno real, o mejor aún, como un camino real.

En el texto del historiador Roberto Luis Jaramillo, *La colonización antioqueña* (1988), se expone la primera exploración que hacen los conquistadores de este territorio del valle de Aburra, después de que el capitán de caballería Jerónimo Luis Tejelo y sus soldados salen a explorar, otros también bajo la dirección de Diego de Mendoza salen al oriente y se admiran de los caminos, las acequias y ruinas de pueblos destruidos por los indios nutabes (Jaramillo, 1996, 107). Es así que, observar los caminos construidos por los indios aburraes causa impacto y admiración a la población europea que está llegando.

Se encuentra que “las autoridades reconocieron que, por su posición geográfica, Aburrá era el cruce obligado de caminos para los tratos entre Popayán y Antioquia, el Nuevo Reino y Antioquia y entre ésta y los reales de minas de los Osos, Santo Domingo, Cancán, Guarne y Rionegro, que se constituyeron como una nueva frontera minera” (Jaramillo, 1996, 111). El Valle de Aburrá y sus características geográficas propician el reconocimiento de este lugar como un centro desde el que se puede proyectar caminos de encuentro entre regiones distantes. En esta afirmación, de la destacada posición geográfica del Valle de Aburra, los caminos se ven como esos espacios de peregrinaje por donde transitan las personas, las autoridades, los oficios, las profesiones, la religión, los indígenas, y todo lo que hace posible formar un lugar adecuado para la conformación y desarrollo de una sociedad.

Las palabras anteriores son esenciales, porque siguen dando relevancia a la búsqueda de caminos que conecten ya centros poblados existentes en la colonia, como Popayán y Antioquia. Esto dándole relevancia al *Camino del Virrey* al ser parte del camino Antiguo de Occidente.

La creación de los caminos en la época de la colonia, que es el tiempo en el que el historiador demarca su estudio, está ligado casi ineludiblemente a la minería y a quienes la hacen posible con su trabajo. Se escribe que “había que nutrir con abundancia a los esclavos de mina y suplir los deseos y las necesidades alimentarias de los colonos, se debía fomentar la cría de ganados y la agricultura” (Jaramillo, 1996, 108), entonces esa necesidad imperante de aprovisionar a todos los que se encuentran en las minas es lo que hace latente la adecuación,

preservación y uso de los caminos. Es crear la posibilidad que ciertos lugares de trabajo se encuentren permanentemente conectados con sus suministros, como el Valle de Aburrá y el Valle del Río Cauca.

Aunque también se debe reconocer que, además de la minería, durante el proceso de la colonización antioqueña después de la independencia, la organización de los basares contribuyeron a la apertura de caminos, se encuentra así la siguiente definición “(...) la colonización no fue otra cosa que un largo camino que, partiendo del sur de Antioquia, seguía por el filo de la Cordillera Central en cientos de kilómetros y penetraba a varios de los que hoy son prósperos departamentos” (Santa, 1993). Igualmente, las fondas camineras explican alrededor de qué establecimiento, o establecimientos, se organizaba una población. “Generalmente esas poblaciones se iban formando en torno a alguna fonda caminera o, al menos, en sus inmediaciones” (Santa, 1993, 30). Además de las fondas, se rectifica también que “los caminos, pues, fueron el presupuesto básico para el establecimiento de los desmontes y para la fundación de los pueblos” (Santa, 31).

El interés por las minas, la extracción de metales preciosos, fue la que hizo en tiempos de la colonia que otras empresas se desarrollaran detrás de esta, como la agricultura y el comercio. La necesidad de abastecer de alimentos, ropa, herramientas, a quienes trabajaban en estos lugares, fue imperiosa “(...) los colonos empezaron a fundar sus poblaciones pensando siempre en los caminos que pudieran articularlos con los grandes centros económicos” (Santa, 57). En el mapa Actividad minera en la región antioqueña en el siglo XVI (figura 18), se hace latente que en el territorio antioqueño, ya para el siglo XVI, la actividad minera era frecuente, y una actividad natural entre sus habitantes.

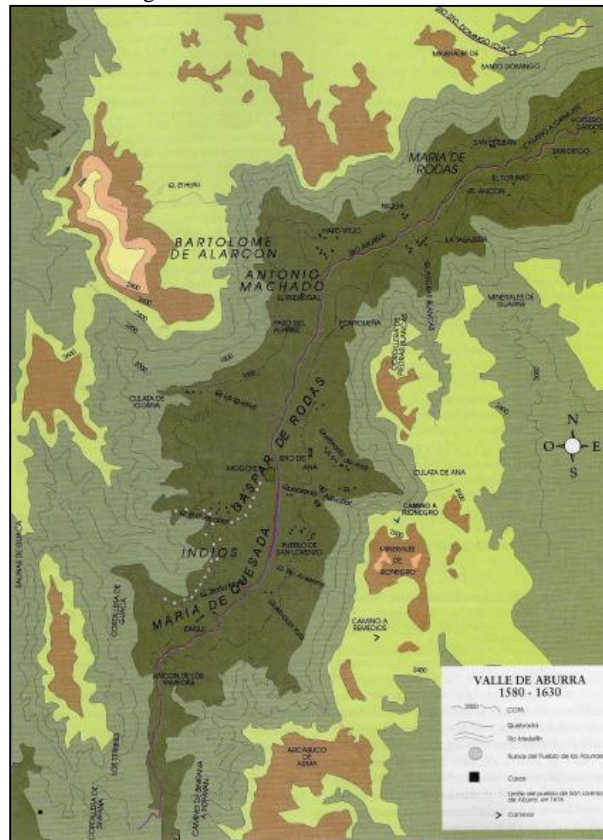
El interés de la apertura y conservación de la red de caminos del departamento, es una explicación clara de para qué se mantuvo vigente el camino prehispánico del *Camino del Virrey* en el período de la colonia, era significativo en su trayecto por el Boquerón.

Desde Buga, Cartago y Arma se llevaban ganados al valle de Aburrá, y esto obviamente se hace al transitar los caminos de la región, o sea que existe una necesidad de encontrar aptos estos caminos de recorrido, para que pasen por allí una buena cantidad de personas y de animales. Se plantea en algunas investigaciones que aunque existieran caminos prehispánicos empedrados antes de la llegada de los españoles, no eran lo suficientemente anchos como para que estas vías transitaran bestias de carga, por lo mismo se afirma que con los extranjeros que llegaron se modificaron estos caminos haciéndolos más amplios.

La producción minera se convirtió para la historia inicial de la configuración del territorio antioqueño en una fuerza de desarrollo y empuje, como también de rivalidades de poder, por eso para darle mayor validez a esta afirmación se cita textualmente lo siguiente “en los siglos XVI y XVII la producción minera determinó la forma de asentamientos, la fundación de las ciudades y los caminos trazados” (Reyes, 2011). Aparte de la significación que tuvo la minería en la creación y desarrollo inicial de los núcleos urbanos, principalmente de la Ciudad de Antioquia, el aprovisionamiento de los recursos de supervivencia de los lugares mineros se hacía desde la diversidad natural del sitio de Ana.

A continuación, se observa un mapa en el que se estudia la parte física del Valle de Aburra dentro de la temporalidad de 1580 a 1630 (figura 19), allí se encuentra la señalización del recorrido del río Medellín, la ubicación de las ruinas de lo que antes era el pueblo de los Aburraes, la señalización del límite del pueblo de San Lorenzo de Aburra en 1616 y los caminos existentes de la época. Sin embargo, no se encuentra un trazado visiblemente demarcado en donde aparezca el nombre del *Camino del Virrey*, o al menos el de camino a Occidente.

Figura 19 Valle de Aburrá 1580 - 1630



Fuente: Jaramillo, Roberto Luis. (1996). “Del pueblo de aburraes a Villa de Medellín”, en: *Historia de Medellín. Sección Segunda. La ciudad colonial. Tomo I*. Editor Jorge Orlando Melo. Bogotá, Suramericana de Seguros, Panamericana, p. 116. Reproducción.

El mayor interés sin duda de los gobernantes en Antioquia, y de la Corona, era volver productivas las tierras realengas, y a las que no se encontraban en obra se denominaban como “vacantes”, para así después entregarlas a la población que las necesitaba. Debido a este beneficio en la producción de las tierras, los caminos surgen como una necesidad de conexión, tanto a las minas, como a los centros poblados, a las fuentes agrícolas, y obviamente para el paso del comercio. Pero estos intereses de los gobernantes del departamento no se pueden sustraer a las guerras civiles, como la Guerra de los mil días, que también dejaron huellas en la construcción, o más bien en el impedimento de la construcción de estas vías de comunicación terrestres (Botero, 1988, 208).

En Antioquia, los caminos iniciales fueron los que hicieron los indígenas al pisar la tierra en su continuo transitar, también estos caminos los identificaron cubriéndolos de piedras, y construyendo vallados, a los que después llamaron de herradura en el periodo colonial, que duraron mucho tiempo en el paisaje hasta después de muy entrado el siglo XX, y aún algunos perduran más con la clasificación de *camino ancestrales patrimoniales* (Correa, 2010). La llamada colonización antioqueña, en la época de la colonia y después de la independencia, está relacionada con la red de caminos, que aunque en un principio eran los de herradura, sirvieron luego para que otros medios de comunicación más tecnificados pasaran por allí. "El papel crucial que el bajo rendimiento del transporte en los viejos caminos de herradura del país y de Antioquia tuvo, afectó el desarrollo de la economía, tendiendo a hacerse lenta, y esto no ha sido destacado con toda la claridad que el tema requiere. Hoy puede afirmarse que este hecho constituyó tal vez el cuello de botella esencial en el proceso de desarrollo de la agricultura, aún por encima de los lastres retardatorios de la estructura de la tenencia de la tierra" (Botero, 1988, 289). Valorando las palabras anteriores, los caminos de herradura no tuvieron tanta presencia positiva en los intereses comerciales, pues al contrario de hacer más eficiente el transporte de las mercancías, antes retrasaba su movilidad.

3.5.1. Los Austrias, las reformas borbónicas y los caminos en Antioquia.

Las *Leyes de Indias* fueron las normas que la Corona española intentó implementar cuando los españoles llegaron a conquistar el continente americano. Según lo que hasta el momento se ha estudiado, en estas normas hubo pocas directrices sobre los caminos, a lo sumo se señalan pero de forma bastante general. La Corona quería legislar sobre el tránsito de los caminos, pero no velaba por su construcción o mantenimiento, esto más bien se lo dejaba al sector privado o a personas particulares.

Algunas palabras son esenciales, para entender como la Corona española mostraba sus intenciones de construir y mantener los caminos, como cuando se ordena que "se hagan y reparen puentes y caminos a costa de los que recibieren beneficio" (Universidad de

Antioquia, 2008, 37). La norma anterior se extrajo de las Leyes de Indias, y a partir de esto se otorgan a particulares incentivos de muchas maneras a quienes construyeran y mantuvieran caminos con sus recursos propios.

Es claro que durante la colonia, casi 300 años, la Corona española no aportó económicamente a la construcción o manutención de los caminos. “La Corona simplemente definía las regalías sobre las minas y legislaba para proteger el tráfico en el camino” (Universidad de Antioquia, 2008, 38). Es de sobresalir que las políticas proclamadas desde la Corona, afectaban directamente la construcción de la red de caminos en el departamento de Antioquia. O sea que, es en esas políticas no muy comprometidas con el territorio y deficientes, es en donde se encuentra la relación inicial de los caminos con el ordenamiento territorial.

Se puede seguir rectificando que la Corona española no invirtió en la construcción y mantenimiento de los caminos en el nuevo continente, en cambio sí usó algunas rentas provenientes de América, como la renta de correos, para invertir en los caminos de España. Pero de todas formas, aunque no mucho en los caminos, sí hubo intervenciones europeas en América, y lo que más les interesaba a los españoles era la construcción de puentes, iglesias y capillas.

Es de tomar en cuenta que algunos investigadores reconocen que los europeos, más que hacer vías nuevas, intervinieron los caminos prehispánicos que encontraron, “los esfuerzos se dirigieron fundamentalmente a abrir y mantener los caminos existentes” (Universidad de Antioquia, 2008, 39). También, desde la colonia, se relaciona el paso del comercio y el contrabando por los caminos que se usaban, algunas veces los reales. Esta situación que perjudicaba los ingresos de la Corona, hizo que se impusieran algunas medidas para intentar controlar esta anomalía, como el cierre de algunos caminos y la prohibición del tránsito comercial en algunos de ellos.

Es de resaltar la relación económica de los colonizadores antioqueños con el territorio al que llegaban, pues no iban a comprar tierras, si no directamente a ocuparlas. Por lo agreste del territorio del departamento, no se encontraban normalmente ibéricos que quisieran descubrir

y habitar este territorio. Sin embargo, se hicieron concesiones y se establecieron compañías a favor de extranjeros, como ingleses, franceses y escoceses.

Con la elevación del sitio de Aná a villa, el 20 de marzo de 1671 por el gobernador Francisco Montoya y Salazar, sus mismos habitantes se apropiaron de su gobierno, de su suelo y de su jurisdicción, así y con sus propios esfuerzos buscan hacer estable la villa. Las palabras que siguen resaltan cómo también los mismos habitantes de la nueva villa tuvieron fuerte incidencia en las directrices que se impartieron sobre los caminos, de suponer en su trazado y estructura.

Como cualquier cabildo de los Austrias en sus mejores tiempos, se mostró el de aquí activísimo sobre el ente urbano y tomó medidas sobre ejidos, solares, propios, acequias, casas para cabildo, cárcel y carnicería, calles, caminos, fiestas religiosas y hasta emblema propio al adoptar, por toda heráldica, una vela encendida como devoción a la patrona, la virgen de la Candelaria (Jaramillo, 1996, 118).

Las formas de gobierno sobre el territorio hispanoamericano cambian cuando llegan los Borbones al poder, puesto que esta casa real sí tenía claro que para modernizar sus colonias y sacarles el mejor rendimiento económico, y de recursos naturales, se necesitaba construir más y mejorar los caminos ya existentes. El interés por invertir en los caminos de parte de la Corona tuvo esencialmente impulso en los intereses comerciales y en facilitar la correspondencia.

El advenimiento de la dinastía de los Borbones en Europa y sus políticas tendientes a lograr la modernización y eficiencia del Estado, marcan durante casi un siglo, un segundo periodo caracterizado por el manifiesto interés en consolidar una red de caminos de carácter supra local que por ser de interés general, debía construirse y mantenerse bajo el control del Estado (Universidad de Antioquia, 2008, 40).

Roberto Luis Jaramillo (1988), hace referencia tácita a los caminos antioqueños cuando cita en varias ocasiones las vías de comunicación. Es así, que el reordenamiento jurisdiccional que se hizo en la segunda gobernación de Francisco Silvestre fue caracterizado por “el impulso dado a la minería, las vías de comunicación, la colonización y el poblamiento”. Las vías de comunicación, también para el momento los caminos, cobran importancia en las directrices que se imponen inspiradas por las reformas borbónicas promulgadas desde la Península Ibérica (Jaramillo, 1988, 177).

En un pie de página de Jaramillo (1988) menciona que el gobernador Francisco Silvestre propuso abrir caminos por valorización, así los vecinos se repartirían el costo de los mismos. Él, Silvestre, pensaba que antes, inclusive de construir una colonia, lo más importante era hacer caminos. Es de notar también, que con las palabras que siguen, los españoles se encuentran satisfechos con el impartir de las políticas por parte del gobernador Francisco Silvestre para el territorio de Antioquia.

Silvestre pensaba que antes de hacer una colonia había que construir caminos que comunicaran a Antioquia con la Costa, Santa Fe, Popayán y el Chocó. Propuso además distribuir tierras realengas a cambio de la apertura de esos caminos, prefiriendo a los pobres, a quienes se daría retazos de tierra a orillas de las vías, evitando que los ricos capitularan la construcción de las obras y acapararan grandes globos de tierra. Esa modalidad tenía la ventaja de no cubrir al fisco derechos de conducción, que sí se pagaban al traficar por el Magdalena. De ahí el interés de Don José Mesa Armero, Don Juan Blas Aranzazu y Don Felipe Villegas (de Honda, Mariquita y Rionegro, respectivamente) en abrir caminos a su costa, que comunicaran con Honda, por Arma, San Carlos o Sonsón. Otras sugerencias importantes fueron: la descentralización de trámites para adjudicación de realengas; la atracción de los indios salvajes, con pequeños regalos, para fundarles pueblos muy cercanos unos de otros; la eliminación del tributo indígena y el reparto de las tierras de los pueblos indígenas entre sus propias familias para tratar así de “españolizarlos” (este experimento se debía practicar primero en Antioquia). Por su parte, el visitador Mon y Velarde, en relación

que hizo, se mostró satisfecho con los resultados de los planes de Silvestre y de sus propias ejecutorias, diciendo que las nuevas colonias “(...) han sido la redención de Antioquia”, y agregando que “de unos pobres mendigos que eran antes, se contemplan hoy como vecinos honrados” (Jaramillo, 1988, 182).

Las Reformas borbónicas se escribieron en el siglo XVIII, bajo el mandato de los Borbones, y su mayor interés era reafirmar el gobierno que tenían sobre las colonias, y que estaban perdiendo para la época. Básicamente, el interés de las Reformas Borbónicas fue imponer más control sobre la producción y exportación de materias primas sobre el territorio. Los legisladores borbónicos tuvieron mucha incidencia en la elaboración de leyes sobre los caminos, pero al final esa responsabilidad también se la dieron a los privados.

Inmediatamente, seguido en el texto se encuentra cómo se hace alusión a la existencia de caminos en muy mal estado, por los que debían transitar las personas llenándose a veces de un poco de ingenio para este fin, “uno que otro pudiente se atrevía a ejercer la arriería, muy riesgosa por los pésimos caminos o trochas de buey; de entre los pobres solo algunos “montaraces” o “vaquianos” se habían adentrado a los montes a hacer pequeñas rozas” (Jaramillo, 178). Del anterior texto, es llamativa la expresión “pésimos caminos o trochas de buey” para describir cómo se encontraban los caminos por donde debían transitar las personas, además aparece la insinuación de una estratificación económica y social para acceder al buen o aceptable tránsito de los caminos, la palabra para deducir esto es “pudiente”.

En el periodo de la colonia se puede apreciar la percepción de la importancia que se les daba a los tránsitos viales, los caminos figuran siempre como relación central en la conquista, colonia y la construcción incipiente de la nación, buscándose siempre los “beneficios” que podrían aportar los caminos a quiénes los cruzaban o poblaban.

Se encuentra una anotación sobre lo que comían los colonos en sus exploraciones en el monte, de esas dificultades en abrir caminos y plantar lugares agrega el relato de dos colonos

que se vieron en esas labores, y concluían que “abrir los caminos y medio plantarse cuesta buenos tomines y crecidos sudores” (Jaramillo, 1988, 186).

Para la época, esa ausencia de mano de obra para abrir y mantener los caminos, propició en Francisco Silvestre y Mon y Velarde la idea de emplear a vagos y malhechores para que los construyeran, y la vez redimieran sus pecados. Los vecinos son quienes aportaban contribuciones, bien sea en cosecha u oro, para sostener a los presidiarios en la construcción y mantenimiento de los caminos. Según algunas palabras, que se aclara se encuentran en un libro del profesor Luis Fernando González Escobar, la construcción de caminos es entregada a particulares mediante capitulaciones, y “La construcción de caminos estaba dispuesta por la Real Ordenanza de Ingenieros, y se suponía bajo la dirección de un Ingeniero” (Universidad de Antioquia, 2008, 45 y 46).

Alrededor de los caminos, bien sea por construirlos o repararlos, giraban leyes y hasta regulaciones del comportamiento de los vecinos.

Este intento de colonización antioqueña, aparte de la posesión de tierras para explotar minas o hacer cultivos, también se encuentra directamente relacionada con los caminos. La agreste geografía de Antioquia, siempre se ha impuesto a las pretensiones de las aperturas de vías para la conexión terrestre con otros puntos estratégicos en el país. Menciona también estos caminos sobre las rutas de los indígenas, a continuación se escribe esas primeras rutas sobre las que los colonizadores trazaron caminos de herradura

Durante la época de la Colonia el territorio antioqueño estuvo cruzado por muy pocos caminos, construidos por los españoles sobre las rutas y las trochas utilizadas por los indígenas en la época precolombina, y para ser transitados a pie, pues éstos carecían de bestias de carga hasta la llegada de los españoles, que fueron quienes los trajeron al país. Estos caminos fueron los siguientes. El que partiendo de Santa Fe de Antioquia pasaba por el sitio donde fue fundado Medellín, hasta llegar al puerto de Nare, en el río Magdalena. Por esta vía penetraron los primeros conquistadores. Tenía una derivación que era la que conducía al poblado de Remedios. Otra vía era el camino que saliendo de

Medellín, también conducía al puerto de Nare, pasando por Marinilla. Otra, el camino que conducía de Salamina al puerto de Honda, sobre el Magdalena. Una más, que partiendo de Medellín tomaba rumbo hacia el sur, para comunicar dicha ciudad (y por lo consiguiente a Santa Fe de Antioquia) con Cartago y Popayán. Era la principal vía de comunicación con que contaba el territorio antioqueño, y la que utilizaron los conquistadores, en uno y otro sentido, empezando por el mariscal don Jorge Robledo (Santa, 122).

La existencia de Medellín y Santa Fe de Antioquia ya en tiempos de la colonia, siempre impone el reto de crear una comunicación entre estos dos puntos poblados. En un principio era más atrayente Santa Fe de Antioquia, además de ser capital del departamento. Pero después es Medellín el lugar que cobra importancia, siendo además de centro de aprovisionamiento agrícola para los mineros que trabajaban en otros puntos del departamento, también la posterior y actual capital.

Para gran parte de los europeos que iban llegando al territorio antioqueño, a sabiendas de la gran cantidad de oro que se encontraba en este territorio, buscaban usar las condiciones geográficas del territorio a su favor. Por esto encontramos como razonable que muchas ciudades del territorio antioqueño se hayan fundado en las cercanías del río Cauca, o mejor aún, en el curso medio del río Cauca.

Después de la Independencia, para los nacientes gobiernos, los caminos fueron vitales para la nación. A diferencia del distanciamiento que muchas veces tomó la Corona con los caminos, la República mantuvo una relación directa con las vías de comunicación terrestres. Los caminos públicos en la República fueron controlados, construidos y mejorados por el Estado.

Situarse en el siglo diecinueve es mirar de frente el proceso de construcción de nación, porque es con la Independencia, más después de la Batalla de Boyacá, 19 de agosto de 1819, que del 20 de julio del Florero de Llorente, donde los criollos y gobernantes en ciernes se ven en la necesidad de crear una simbología con una significación que dé cuenta de la identidad de una

nación. También es el siglo XIX el que permite dar cuenta del proceso del Congreso de Cúcuta de 1821, de parte de la colonización antioqueña, de la adjudicación de lotes baldíos, de la exportación de café, de la explotación ganadera, de la visita de extranjeros como Alexander von Humboldt y Jean – Baptiste Boussingault. Igualmente, viajes, inventarios de la naturaleza y proyectos investigativos, como la Expedición Botánica, desde tiempos de la colonia, y la Comisión Corográfica, dieron sentido a este periodo histórico (Santa, 1993), y sirvieron para conocer el territorio y crear una identidad de nación.

En el siglo XIX ya algunos autores se atreven a describir, y son también conscientes de la importancia de los recursos mineros de la región, fenómeno geográfico natural que incide en la construcción de los caminos y las cargas que por allí transitaron. “La constitución geológica de esta región interna, su difícil y lenta comunicación con los demás departamentos de la República y con el extranjero, sus terrenos de una feracidad muy escasa, todo obliga al pueblo antioqueño a ser esencialmente minero” (Restrepo, 1888).

En el capítulo “III.- Estudio sobre el oro de Antioquia”, del libro *Estudio sobre las minas de oro y plata de Colombia* (Restrepo, 1888), se hace referencia al por qué de la importancia de la minería en el departamento de Antioquia, y aunque el libro fue publicado en el año de 1888, poco más de un siglo contando el tiempo a la fecha, se describe la minería en este departamento como consecuencia de la geología de la tierra antioqueña. Entonces la minería es un acompañante “natural” del mismo sistema geográfico y organizativo del departamento.

También hay que resaltar que las guerras tuvieron protagonismo en cuanto a la dirección y construcción de los caminos, puesto que a los soldados que participaron en las batallas de la Independencia se les adjudicó tierras baldías “(...) la política de adjudicar baldíos a los oficiales y soldados que lucharon por la causa republicana, ella tuvo vigencia hasta el 31 de diciembre de 1853” (Santa, 62). Se puede extraer, de esta situación, ejemplos frecuentes en donde los soldados eran dueños y administradores de caminos cercanos a sus tierras (Santa, 68).

Después de la Independencia, en el proceso de creación de la nación, se expidió la ley del 29 de septiembre de 1821, en la que los bienes raíces de la nación, algunos de ellos desde la colonia, y otros que se hubieran confiscado a los españoles, sería de donde se extraerían los recursos, o grandes extensiones de baldíos, “(...) para retribuir a las personas que se comprometieran en abrir caminos por su cuenta o por cuenta de la nación, o a realizar determinadas obras públicas (...)” (Santa, 70).

Se habla de la política agraria de los primeros gobernantes después de la independencia, y en cuanto a los caminos y las tierras baldías. Tierras que había que distribuir “(...) con el criterio de fomentar la construcción de caminos, sin los cuales esas nuevas poblaciones y esos nuevos establecimientos agrícolas no tendrían ningún sentido social ni económico” (Santa, 79 y 80). Es significativo que para nuestros gobernantes existiera una conciencia clara de la importancia de los caminos, caminos articulados al crecimiento económico del país, esencialmente de las provincias.

Para la generación que estuvo involucrada en la construcción de la independencia, construir vías de comunicación fue esencial. Esto debido a que los gobernantes querían conectar poblaciones y establecimientos agrícolas en el país. A continuación se citará un pie de página significativo, puesto que en este Simón Bolívar legisla sobre la construcción de caminos

En 1827 Bolívar dictó el Decreto del 6 de octubre (175 de orden) estableciendo el procedimiento para licitar la construcción de caminos y dándole a los gobernadores la facultad de examinar y establecer cuáles son los más “precisos”, es decir, los más necesarios. Esto en desarrollo de la Ley 29 de septiembre de 1827 que autorizó al Poder Ejecutivo para “conceder gracias y privilegios para los que quisieran abrir nuevos caminos o refaccionar los antiguos (Santa, 85).

En el decreto, y la ley anterior, se premia el que las personas construyan y tracen caminos, también se les da a los gobernadores la autoridad de decidir cuáles eran los caminos más

necesarios. De este apunte se puede afirmar que el terreno y las condiciones serían las más adecuadas.

Durante el gobierno de Tomás Cipriano de Mosquera se escriben dos leyes fundamentales para una nueva política agraria. La que más interesa para este trabajo es la segunda ley (señalada con el número 1879), fue dictada el 28 de marzo de 1849, y dice lo siguiente “Artículo único: queda facultado al Poder Ejecutivo para adjudicar en plena propiedad hasta diez fanegadas de tierras baldías, a la orilla de los caminos nacionales, a cada familia que allí se establezca, bajo la condición de que habite y cultive el terreno adquirido” (Santa, 93).

Las palabras anteriores, y las reflexiones posteriores, del autor enseñan cómo los gobiernos de mediados del siglo XIX estaban incentivando la construcción de caminos, el mantenimiento de los mismos y la conservación de caminos antiguos.

En la búsqueda de una ruta más rápida que conectara a Medellín con Bogotá, y el contacto con la ciudad de Honda, se hace una referencia al camino de Guaduas. “(...) el viejo y memorable camino de Guaduas, que también ha sido el camino de los virreyes en la Colonia, de los libertadores en la Independencia, y de los factores del desarrollo económico y social, desde la Conquista hasta nuestros días” (Santa, 108).

Las reformas de mediados del siglo XIX tuvieron como intereses “(...) estimular la colonización de territorios baldíos, la construcción y conservación de caminos y la fundación de nuevos pueblos” (Santa, 114). Todo lo anterior buscando poblar las tierras antioqueñas.

El proceso de la colonización antioqueña tuvo que ver con el *Camino del Virrey*, puesto que la conexión del Valle de Aburrá con el Valle del Río Cauca trazaba contactos comerciales, intelectuales, industriales y de construcción de nación que no era fácil obviar en el territorio. El continuo tránsito de mulas cargadas en tiempos de la colonia por el *Camino del Virrey*, de valle a valle, incidió en la formación de canelones en el paisaje.

A continuación, se citarán unas palabras en donde aparece una descripción generalizada de cómo iba sucediendo el proceso de colonización. Es interesante también, porque aparte de la sal, las cerámicas, el oro y los elementos de mantenimiento que se ha observado en otros trabajos, y reflexiones, transitaban por estos caminos, también ahora se describe en detalle los utensilios, o “haberes” que transportaban los colonizadores antioqueños por los caminos, e inicia describiendo el “hormigueante proceso colonizador”.

Era como un hormiguero casi interminable de gentes, que se iba extendiendo poco a poco, de norte a sur, partiendo de la Cordillera Central de los Andes colombianos. Se iban formando tropillas de cuatro, cinco y hasta diez familias pobretonas, ambiciosas y andariegas que, de un momento a otro, resolvían abandonar sus lares nativos impulsadas por la necesidad y la ambición, y quizás un tanto por el contagio social, dejando apenas a alguien que pudiera cuidarlos, por si acaso era necesario el retorno. Llevaban sobre el lomo de sus mulas y de sus bueyes casi todos sus haberes, desde las olletas de cobre hasta las pailas y los taburetes, los catrecillos y los roperos, todo esto embutido en petacas y baúles claveteados o simplemente amarrados con cabuyas y guascas sobre las angarillas improvisadas y esquemáticas (Santa, 221).

Por los caminos de la colonización antioqueña también transitó una diversidad de animales, como las mulas y bueyes, dirigidos por los cargueros. “Sobre el lomo de los bueyes que, aunque lentos, son mejores para el camino por su resistencia y seguridad, traían los expedicionarios las petacas y cajas de cueros con víveres” (Santa, 227).

El café también sería otro producto que se trasladó por los caminos de la colonización antioqueña “(...) el cultivo del café, intensificado en grande escala desde fines del siglo XIX (...)” (Santa, 239).

Las fondas también hacen parte de los caminos, porque es de ellas que dependen muchos de los caminantes que cruzan estas vías. De la fonda Santa escribe que

Era y sigue siendo un establecimiento de múltiples servicios y actividades. Estratégicamente situada a la vera de los caminos de herradura, que eran los únicos medios de comunicación terrestre en esas épocas duras de lucha contra el medio, eran especies de tiendas donde el caminante solía encontrar el aguardiente o el guarapo para mitigar la sed (y posteriormente las gaseosas y bebidas de fábrica), algunas golosinas para aplacar el hambre, y también, si lo quería, una cama dura para pasar la noche, un corral alledaño para dejar su bestia y un poco de pasto, caña y panela para la misma. Pero, además de todo esto, era el sitio a donde llegaban los arrieros a descansar, a comer, a enamorarse, a cantar sus trovas, a jugar al dado, a contar sus cuentos de fantasmas y aparecidos, a pulsar sus tiples, y a alborotar con sus risas y sus gritos jubilosos (Santa, 241).

Cruzar por los caminos de la colonización antioqueña también fue toda una odisea, por eso a continuación se anota que “(...) la vida esforzada y hasta heroica en esos caminos azarosos imponía un fuerte sentido de compañerismo que se extendía a faenas tan íntimas como compartir cama, comida, mujer y sufrimientos” (Santa, 249).

En la investigación de la Universidad de Antioquia (2008) se pone en evidencia que aunque en los documentos que reposan en los archivos hay relatos de muchas de las dificultades que se presentaron en los caminos, existe poca información que especifique la intervención de la Corona española en las decisiones de por dónde deberían ir las rutas que trazarían los caminos, suponiendo que fuera posible construirlos por quienes recién llegaban al territorio. “Cobra relevancia un hecho, que sin duda entorpeció el mantenimiento y construcción de caminos en la provincia, la carencia de mano de obra calificada” (Universidad de Antioquia, 2008, 42).

En la colonia, la manera más coherente para que la Corona obtuviera algunos beneficios de los caminos en el Nuevo Continente, más claramente en estas tierras de Antioquia, era manteniendo una relación intensa con personas que pertenecían al sector privado. Es importante señalar que la Corona otorgaba por medio de capitulaciones, o compra de derechos, posibilidades para que los privados sacaran beneficios económicos de estos caminos, acciones que directamente también beneficiarían económicamente a la Corona

mediante impuestos y peajes. “La Corona se empeña en mantener controles en los caminos por los cuales pretende establecer comercio, el problema está en que para ello debe obligar a los vecinos y comerciantes para que los abran y mantengan transitables, y, al respecto cada cual tiene y trata de imponer sus razones” (Universidad de Antioquia, 2008, 44).

3.6. Trayecto del *Camino del Virrey* durante la colonia.

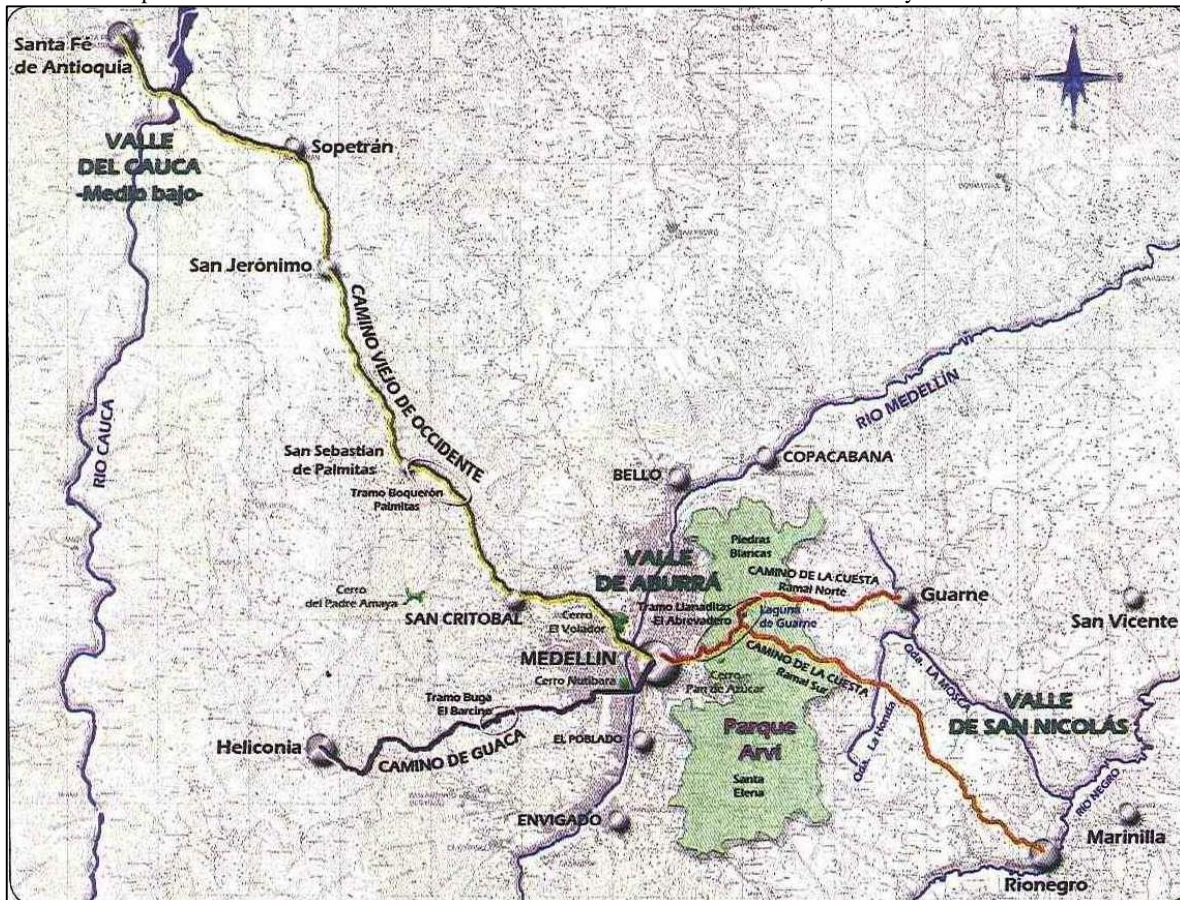
El trayecto del *Camino del Virrey* es posible relacionarlo con que se hizo debido a las facilidades del paisaje natural, que dio posibilidades a este. Los accidentes geográficos del departamento de Antioquia son de contraste muy agreste, es por eso que desde las crónicas escritas durante la conquista y la colonia, hay referencia a las dificultades que asumen las personas al pasar por ciertos espacios. Es necesario, para entender la forma del *Camino del Virrey*, que la mayor parte de los caminos prehispánicos se hacían como en línea recta. Esta forma lineal de los caminos indígenas, se explica porque no usaban animales de carga para transitarlos (Barona, 2010).

Iván Espinosa Peláez (2000) hizo una investigación que tituló *Estudio documental para los caminos del Virrey. Una aproximación a las comunicaciones entre los valles de Aburrá río Cauca en Antioquia*. En esta investigación se hace evidente la comunicación a través de una red de caminos que mantenían los indígenas en el Valle de Aburrá y el llamado Cañón del río Cauca desde el siglo V a. de C. Para reafirmar esta comunicación, menciona que se hace un estudio antropológico de la cultura material de estas dos comunidades y regiones, en el cual se encuentran coincidencias en los tipos de cerámicas que usaban.

El *Camino del Virrey* se encuentra como una parte de un camino más amplio, que es el Camino Viejo de Occidente. El interés de este trayecto fue la conexión del Valle de Aburrá hasta llegar al valle del río Cauca.

En la figura 20, *Mapa de los caminos ancestrales*, se indican el Camino de La Cuesta, el Camino de Guaca y el Camino Viejo de Occidente, que durante la época de la colonia constituían una red de movilidad permitiendo la conectividad de los tres valles intramontanos del Cauca, Aburrá y San Nicolás. En el mapa se ve que dentro del Camino Viejo de Occidente, y aunque no aparezca el nombre del *Camino del Virrey* para reconocer su existencia, sí figura el Tramo Boquerón Palmitas, el Corregimiento San Cristóbal y San Sebastián de Palmitas, lugares desde donde se puede reconocer el trayecto del *Camino del Virrey* (Correa et al., 2010).

Figura 20 Mapa de los caminos ancestrales (La Cuesta, Guaca y Viejo de Occidente) que constituían una red de movilidad permitiendo la conectividad de los tres valles intramontanos del Cauca, Aburrá y San Nicolás.



Fuente: Correa Arango, Inés., Cardona Galeano, Alexander & Restrepo, Laura. (2010). *Intervención de caminos ancestrales. Camino de la Cuesta: tejiendo patrimonios y memorias*. Medellín, Alcaldía de Medellín. Secretaría de Cultura Ciudadana. Reproducción.

Según una investigación realizada por la Universidad de Antioquia (2008), en la cual estuvo presente la investigadora y docente Sofía Botero, se reconstruye la totalidad de los puntos clave del trayecto del *Camino del Virrey*. Reconociéndosele a este trayecto su pertenencia a otro camino mayor, el camino a occidente. Se presenta este recorrido, que hizo el equipo de trabajo que estuvo a cargo de la investigación, de una longitud de 14,7 km. También es importante reconocer que si el libro aparece editado en el año 2008, son casi diez años los que separan a este trayecto del presente, y por lo tanto el camino que transitó el equipo de investigación pudo observar mayor cantidad de “vestigios de la antigua banca del camino” (Universidad de Antioquia, 2008) a los que ahora se encuentran en él.

A continuación se citan algunas palabras, que según la investigación de la Universidad de Antioquia (2008), describen el trayecto del *Camino del Virrey* pasando por algunos parajes y lugares geográficos específicos, que se debe recordar bajan por las montañas en línea recta.

El recorrido que presentamos se hizo desde el corregimiento San Sebastián de Palmitas del municipio de San Jerónimo y el corregimiento de San Cristóbal de Medellín en una longitud de 14.7 km., lugares en donde es posible observar números vestigios de la antigua banca del camino. Iniciando un par de kilómetros más abajo del corregimiento San Sebastián de Palmitas, justo en la unión de las quebradas La Miserenga y La Chuscala, a una altura de 1750 msnm, asciende en dirección Sureste, hasta encontrarse con la carretera vieja al mar, a una altura de 1900 msnm luego de recorrerla 200 metros, el camino toma hacia la izquierda y después de cruzar la quebrada La Causala, desciende pasando por el corregimiento San Sebastián de Palmitas a una altura de 2000 msnm, el camino baja por la vertiente Norte de la quebrada La Volcana, y la cruza a una altura de 1930 msnm.

De allí asciende por la cuchilla divisoria de aguas de la quebrada La Chuscala y La Lejía, y pasa a la vertiente Norte de ésta última para cruzarla a una altura de 2250 msnm; 200 metros después se encuentra nuevamente con la carretera en el paraje conocido como El Tambo, y continua ascendiendo en dirección Sureste, hasta El Boquerón a una altura de 2520 msnm. Cruza nuevamente la carretera al mar y desciende a la rivera de la quebrada La Iguaná y por su margen izquierda llega a San Cristóbal (Universidad de Antioquia, 2008).

Más adelante se hace otras especificaciones sobre este recorrido, que el grupo de investigación llevó a cabo para “revivir” el *Camino del Virrey*. Como una nota se aclara que este recorrido se hizo desde la proyección de una línea hasta Santa Fe de Antioquia, pasando a su vez por San Jerónimo y Sopetrán. También se menciona a Emil Grosse, y el uso de su trabajo como apoyo cartográfico.

El *Camino del Virrey* está constituido por diferentes formas naturales del paisaje, y del intento de apropiación que se hace de este; se encuentran quebradas, una cuchilla divisoria de aguas, hasta pasa por una carretera y dos corregimientos.

La información que aparece en la Tabla N° 2, fue tomada del libro Vestigios de una red antigua en el valle del río Aburrá (Universidad de Antioquia, 2008), y en ella se encuentran los nombres de los lugares naturales por los que cruza el trayecto del *Camino del Virrey*.

Tabla 2 Nombre y orden de los lugares geográficos por donde pasa el Camino del Virrey

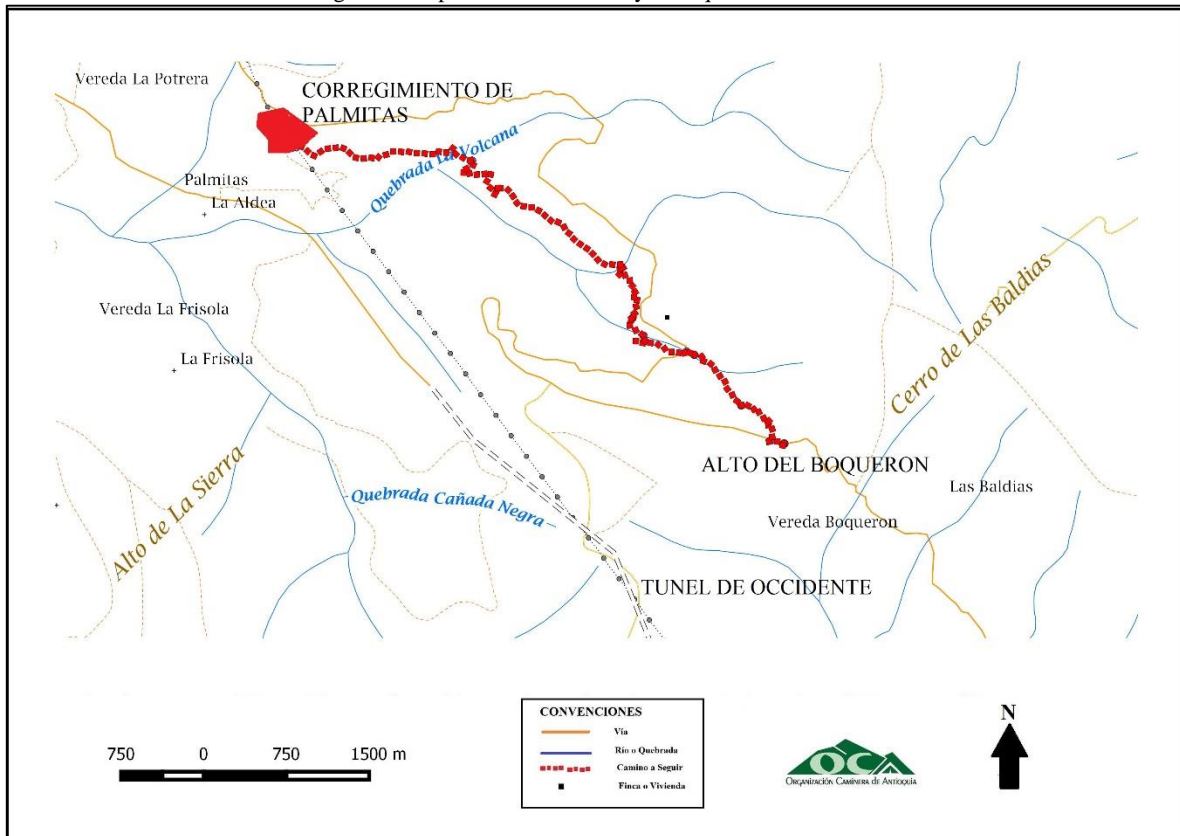
1. Corregimiento San Sebastián de Palmitas del municipio de San Jerónimo
2. Unión de las quebradas La Miserenga y La Chuscala, a una altura de 1750 msnm
3. La Carretera Vieja al Mar, a una altura de 1900 msnm
4. Quebrada La Causala
5. Corregimiento San Sebastián de Palmitas a una altura de 2000 msnm
6. Vertiente Norte de la quebrada La Volcana, y la cruza a una altura de 1930 msnm
7. Cuchilla divisoria de aguas de la quebrada La Chuscala y La Lejía
8. La carretera en el paraje conocido como El Tambo
9. El Boquerón a una altura de 2520 msnm
10. Cruza nuevamente la carretera al mar y desciende a la rivera de la quebrada La Iguaná
11. Corregimiento de San Cristóbal

Elaboración propia

En la figura 21 se puede ver el trayecto del Camino del Virrey, este mapa fue elaborado desde ArcGis, desde los Sistemas de Información Geográfica (SIG), y muestra algunos lugares esenciales del trayecto, como el Alto del Boquerón, la quebrada La Volcana y el

Corregimiento de Palmitas. Las convenciones que se usan en este mapa son vía, río o quebrada, camino a seguir y finca o vivienda.

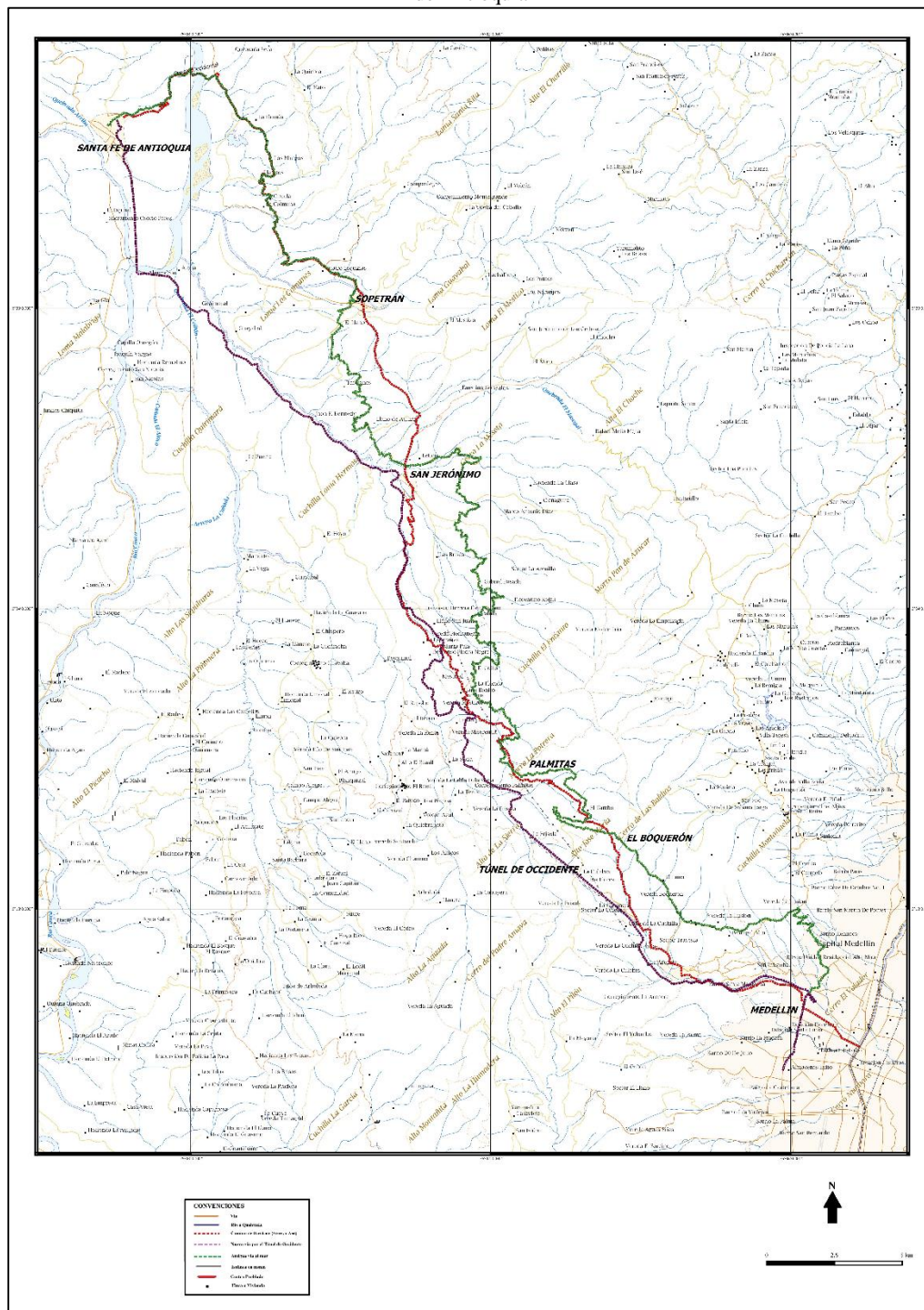
Figura 21 Mapa Camino del Virrey – Boquerón – Palmitas



Fuente: Mapa elaborado por José Lubín Torres Orozco, profesor del SIG, y la Organización caminera. Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia, Medellín. Reproducción.

En el mapa de nombre Camino del Virrey, Vieja Carretera al Mar y Nueva Carretera al Mar (figura 22), se enseña en un mismo territorio del occidente de Antioquia las tres vías de comunicación que se estudian en este Trabajo. Acompañadas por accidentes geográficos y fuentes de agua, en algunos momentos se cruzan y responden a la historia del intento de planeación del territorio.

Figura 22 El Camino del Virrey, La Vieja Carretera al La Mar y Nueva Carretera al Mar. Sistema vial Medellín – Santa Fe de Antioquia



Fuente: Sistema de coordenadas WGS 84. Basado en el sistema cartográfico WMS del Instituto Geográfico Agustín Codazzi para Colombia. Realizado por José Lubín Torres Orozco, profesor del SIG, y la Organización caminera. Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia, Medellín. Reproducción.

La siguiente imagen es actual (figura 23), extraída de Google earth, más exactamente de Display track, y aparecen en este Trabajo porque es una manera de visualizar el trayecto del *Camino del Virrey* en la actualidad. Aunque sus vestigios, como las piedras que lo señalan, estén en franca desaparición, su presencia en el paisaje geográfico no desaparece, y aún se transitan algunos segmentos de este trayecto por vecinos de la zona

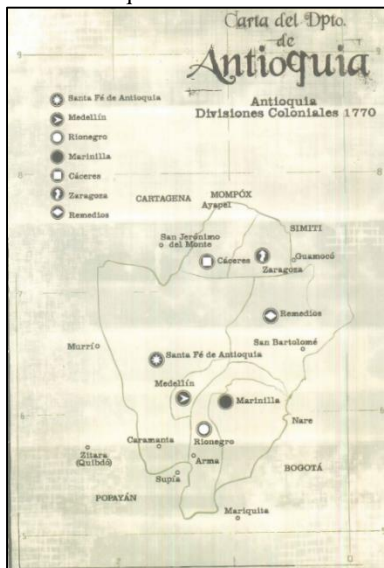


Según algunas investigaciones que se han hecho, se puede decir que en tiempos de la colonia el trayecto del *Camino del Virrey* no fue modificado frente al trayecto que antes se usaba en tiempos prehispánicos. El *Camino del Virrey* en la colonia, y después de que se fundaron los centros poblados de Medellín y Santa Fe de Antioquia, siendo una parte del camino de Occidente, no alcanzó a llegar en su trayecto a conectar a Medellín con Santa Fe de Antioquia, y viceversa. Entonces, el trayecto del *Camino del Virrey* va desde el Alto del Boquerón hasta el Corregimiento de Palmitas. Este trayecto aunque durante la colonia tampoco llegara hasta conectar a Medellín con Santa Fe de Antioquia, sí podía acortar el trayecto y el tiempo de duración en el viaje para llegar a estas poblaciones.

En la colonia Santa Fe de Antioquia que inicialmente es la centralidad y la capital, después cambia y deja de serlo primando más el Valle de Aburrá como centro, esto debido a que la necesidad de productos agrícolas prima para abastecer todo el tráfico alrededor de las minas. Es posible, que aunque se defienda este *Camino del Virrey* como creado y usado desde tiempos prehispánicos, los vallados sean proyectados y diseñados en tiempos de la colonia como un complemento del mismo trayecto. Así pudiéndose controlar los límites de las propiedades, las aguas, el ingreso de animales a cultivos, etc.

Durante el rastreo de las fuentes que permiten percibir los roles y trazos del camino que conecta a Medellín con Santa Fe de Antioquia, la cartografía ocupa un espacio muy importante en estas relaciones. El *Atlas Geoestratégico de Antioquia* (Plan Estratégico de Antioquia, 2005) posee algunos mapas iniciales del territorio, que según las referencias que da este mismo texto, se usó como fuente para extraer el mapa el libro “Don Felipe Villegas y Córdoba” escrito por Diego M. Villes.

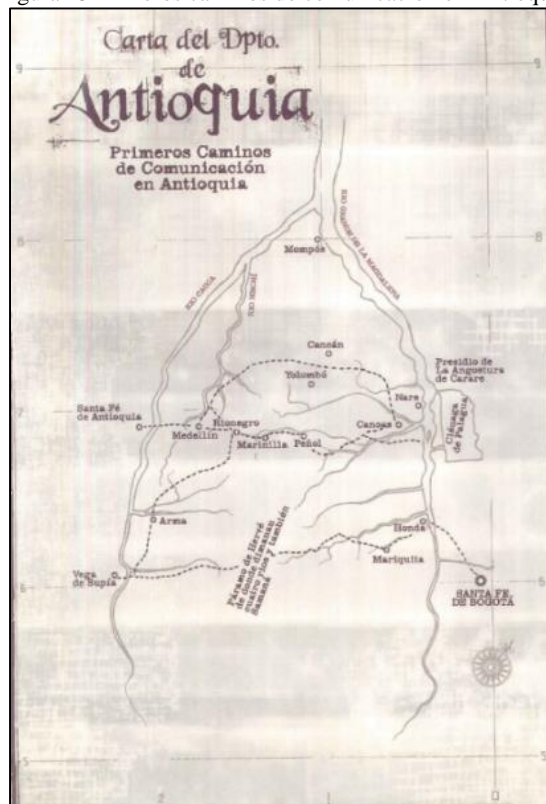
Figura 24 Antioquia Divisiones Coloniales 1770



Fuente: Plan Estratégico de Antioquia – PLANEA - (2005).
Carta del Dpto. de Antioquia. Reproducción.

Administrativamente, el territorio antioqueño ostentó divisiones políticas desde la colonia. En el mapa anterior, a finales del siglo XVIII, se ve a Santa Fe de Antioquia y a Medellín como lugares significativos en la configuración espacial del departamento. PLANEA usó como fuente el libro *La colonización antioqueña en el occidente de Colombia*, escrito por James Parsons (1997). Medellín y Santa Fe de Antioquia, dos ciudades claves que deben mantenerse conectadas desde su aparición.

Figura 25 Primeros caminos de comunicación en Antioquia



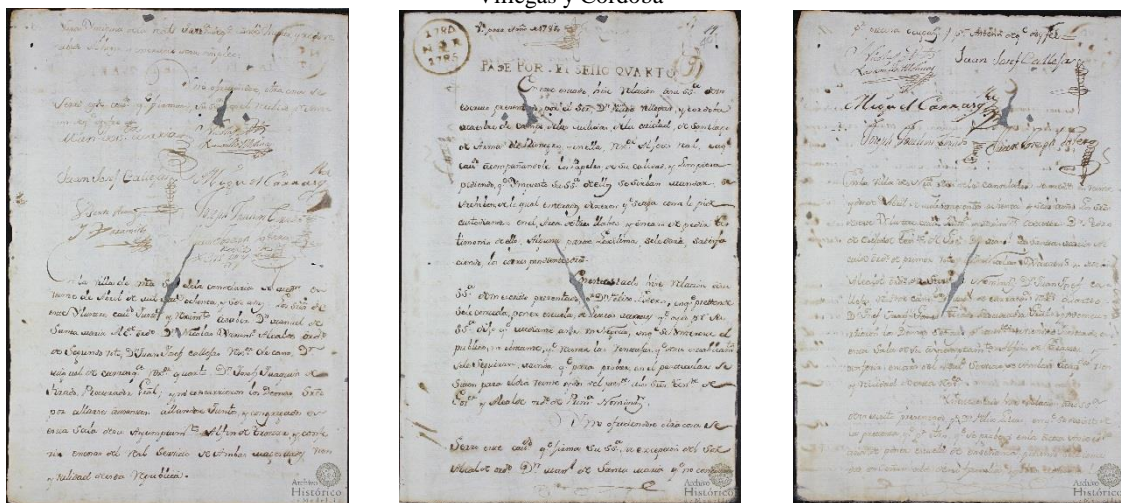
Fuente: Plan Estratégico de Antioquia – PLANEA - (2005). Reproducción.

El mapa anterior, titulado *Primeros caminos de comunicación en Antioquia*, muestra un camino que llegaba a conectar a Santa Fe de Antioquia a Medellín y a Rionegro, además de otras poblaciones. Este camino aparece como una línea punteada, y aunque siendo muy simple este señalamiento, siempre el intento de la conexión entre Medellín y Santa Fe de Antioquia, estos dos núcleos poblacionales es relevante. Este mapa no tiene la fecha en que fue elaborado, sin embargo como fuente usada en el *Atlas Geoestratégico de Antioquia* (Plan

Estratégico de Antioquia) aparece que fue tomado del libro *Don Felipe Villegas y Córdoba* de Diego M. Villes. Según Juan de Dios López (2010), la datación de este mapa es del año de 1775, y esta información fue extraído de una copia original de este plano que se encuentra en la Sala Antioquia, de la Biblioteca Pública Piloto.

Para dar más certeza a la existencia de Don Felipe Villegas y Córdoba en el departamento de Antioquia durante el periodo colonial, se encuentra un acta en Janium, un sistema de gestión de bibliotecas web que usa el Archivo Histórico de Medellín. Esta acta presenta una certificación de nobleza y limpieza de sangre de don Felipe Villegas y Córdoba, a su vez relata los títulos que poseía, que eran Maestre de Campo y Alférez real de la ciudad de Rionegro¹.

Figura 26 Acta sobre presentación de certificación de nobleza y escuela. Certificación y limpieza de sangre de Don Felipe Villegas y Córdoba



Fuente: A. H. M., 1786, Fondo colonia, tomo 37, folios 400v – 401 v. Reproducción.

Por la época en que vivió el autor de este mapa en el departamento de Antioquia, y aunado a otras referencias, se encuentra que la proyección del camino que aparece en el mapa que se

¹ Archivo Histórico de Medellín (A. H. M.) (1786), Fondo colonia, tomo 37, folios 400v – 401 v, número de ficha 395310. Recuperado el 16 de mayo de 2017 de <http://ahmedellin.janium.net/janium-bin/detalle.pl?id=20170516194756>

está analizando no pertenece al *Camino del Virrey* ni a la *Vieja Carretera al Mar*, que ni siquiera se había planeado. Ese camino que aparece punteado tiene más interés de conectar a Rionegro con Santa Fe de Antioquia que con Medellín, Medellín es solo un paso del mismo, pues lo que en realidad motivaba a su diseñador eran intereses económicos de explotación minera. Quería fundir el oro extraído de las minas en Rionegro, y así evitar llevarlo hasta Santa Fe de Antioquia. La idea principal por la que se cree que Don Felipe de Villegas y Córdoba elaboró este mapa, fue “(...) solicitar al virrey la concesión de un camino que unificara a Rionegro con la capital virreinal” (López, 2010).

En la segunda parte del libro de Santa (1993), *La colonización antioqueña. Una empresa de caminos*, cuya denominación es *El testimonio de los viajeros*. Inicia escribiendo sobre los caminos de herradura. Hace referencia a los pocos caminos de esta clase que existieron en Antioquia durante la época de la colonia. Sin embargo, es importante el informe que hace de estos caminos al señalar que fueron “construidos por los españoles sobre las rutas y las trochas utilizadas por los indígenas en la época precolombina, y para ser transitados a pie, pues éstos carecían de bestias de carga hasta la llegada de los españoles, que fueron quienes las trajeron al país” (Santa, 122). A continuación se citarán unas palabras sobre los caminos de herradura que los colonizadores trazaron sobre las vías prehispánicas, estos caminos fueron los siguientes

El que partiendo de Santa Fe de Antioquia pasaba por el sitio donde fue fundado Medellín, hasta llegar al puerto de Nare, en el río Magdalena. Por esta vía penetraron los primeros conquistadores. Tenía una derivación que era la que conducía al poblado de Remedios. Otra vía era el camino que saliendo de Medellín, también conducía al puerto de Nare, pasando por Marinilla. Otra, el camino que conducía de Salamina al puerto de Honda, sobre el Magdalena. Una más, que partiendo de Medellín tomaba rumbo hacia el sur, para comunicar dicha ciudad (y por lo consiguiente a Santa Fe de Antioquia) con Cartago y Popayán. Era la principal vía de comunicación con que contaba el territorio antioqueño, y la que utilizaron los conquistadores, en uno y otro sentido, empezando por el mariscal don Jorge Robledo.

En la época de la República fue gran preocupación de sus primeros gobernantes construir nuevos caminos de herradura que logran la integración económica y social de todo el

territorio y facilitarían el comercio entre las distintas provincias de la extensa región antioqueña. De esta forma se fueron construyendo nuevas vías de penetración, sobre todo como consecuencia del fenómeno de las migraciones de miles de familias que engrosaron esta maravillosa aventura de la colonización de la Cordillera Central de los Andes.

Tales caminos construidos durante la República, especialmente en el siglo XIX, lo fueron por la acción de los pioneros colonizadores directamente, quienes fueron abriendo las primeras trochas, sobre las cuales vendría posteriormente la acción de los condenados a trabajos forzados y la de los peones de las compañías contratadas por el gobierno para la construcción de los mismos. Entre esos nuevos caminos vale la pena destacar el que partiendo de Rionegro, hacia el sur, siguió por Aguadas, Salamina y Manizales. De aquí se bifurca en un ramal que traspasa la Cordillera Central, por el nevado del Ruiz, y sale en busca de Ambalema, pasando por el Líbano; y otro ramal que sale de Manizales y sigue hacia el sur, pasando por Chinchiná, Santa Rosa de Cabal y Pereira, hasta llegar a Cartago. Finalmente, el que tomando hacia el occidente conduce de Medellín a Concordia. Estos últimos fueron las rutas de los colonizadores antioqueños en el siglo XIX. En este siglo XX fueron construidos muchos otros (...) (Santa, 1993, 122 Y 123).

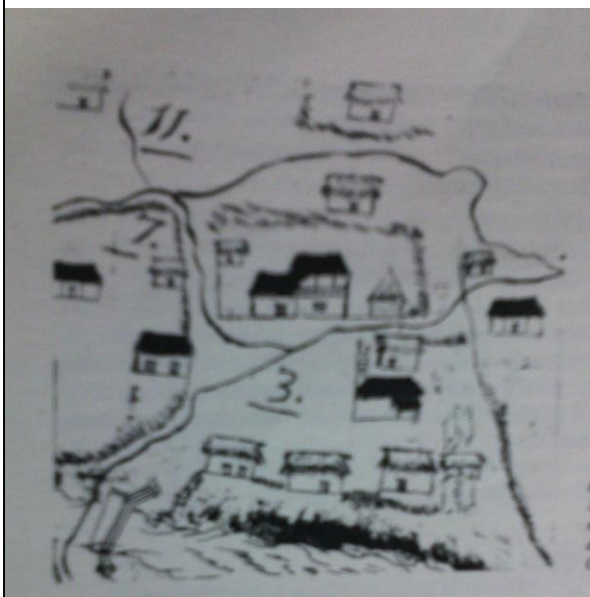
Con estas palabras, primero se hace la conveniencia de la confirmación de unas rutas o trochas prehispánicas sobre las que después los colonizadores trazaron sus caminos, muchas veces para reconocerlos y resaltarlos del paisaje, empedrados. El primer camino de herradura que se reconoce en el texto es el que comunica a Santa Fe de Antioquia, pasando por Medellín hasta el Puerto de Nare. Santa Fe de Antioquia sirvió también para señalar límites del departamento en la época de la colonia (Álvarez, 54), es un punto por el que parten o pasan los caminos de herradura reconocidos por Santa.

Santa (1993), aunque no haga una alusión directa al *Camino del Virrey*, el hecho de relatar la conexión de Santa Fe de Antioquia con Medellín con Cartago y Popayán puede que este camino hiciera parte de los trayectos más largos que describe, porque para el momento es la mejor decisión que podrían tomar para transitar a estos lugares.

El *Camino del Virrey*, como ya se dijo en el anterior capítulo, no se puede identificar del de la época prehispánica, y se ubica espacialmente desde el corregimiento San Sebastián de

Palmitas bajando por el Boquerón, formando parte del camino antes conocido como a Occidente. El Corregimiento de San Cristóbal hace parte de este trayecto, esto desde la llegada de los europeos cuando lo fundan, o sea que primero se reconoce la existencia y se hace uso del *Camino del Virrey*, después se establece o instaure el ente territorial antes mencionado.

Figura 27 La Culata o San Cristóbal, plano iconográfico de 1817



La Culata o San Cristóbal era uno de los sitios del Valle de Aburrá en 1675. Detalle del “plano iconográfico” levantado en 1817; se lee “que por no estar las casas de este Sitio manzanadas, ni numeradas, y estar muy despoblada la demarcación de plaza, y no haber calles formadas...”

Fuente: Jaramillo Velásquez, Roberto Luis y Perfetti, Verónica. (Eds.). (1993). *Cartografía urbana de Medellín 1790 – 1950*. Medellín, Concejo de Medellín, Comisión Asesora para la Cultura, p. 16. Colección particular de M. Villa, Bogotá. Reproducción.

El Corregimiento de San Cristóbal no sólo fue el lugar que apoyó al florecimiento económico de Santa Fe de Antioquia, también por la caracterización de su uso y el servicio que le prestaba a los viajeros que cruzaban por este lugar, se le reconoce en diferentes momentos de su historia con los nombres de “El Reposadero” y “La Culata”, también como parroquia, distrito parroquial, sólo distrito o corregimiento (Álvarez, 2009).

El Corregimiento de San Cristóbal también se encuentra saliendo de Medellín, y buscando la *Antigua Carretera al Mar*, por el Alto de Boquerón, se llega al *Camino del Virrey*.

Durante la época de la colonia, en definitiva la minería es la que marca esa necesidad de perpetuar, construir y cuidar caminos, aunque primero está el proceso de la conquista como el inicio de la movilidad por el territorio, primero más general de Colombia, después específico de Antioquia. Una relación que se hace en un texto, "(...) la clase dominante colonial sintetiza su historia así: abuelo conquistador, padre minero, hijo hacendado y nieto comerciante" (Álvarez, 1988, 63), es adecuada para transmitir las relaciones de poder que ocupaban quienes manejan el poder en el territorio antioqueño, y que aunque existieran diferentes espacios para el desarrollo de la clase dominante, son ellos los que siempre están prestos para interferir en todo lo relacionado con los caminos.

Santa divide la colonización antioqueña en tres etapas, la última etapa y la más importante corresponde a la de mediados del siglo XIX hasta 1880, "(...) cuando la empresa colonizadora tiende a hacerse más lenta en sus avances sobre las montañas, aunque el tráfico por los caminos y las poblaciones fundadas sea intenso" (Santa, 63). Entonces a mediados del siglo XIX estos caminos de la colonización se vuelven más frecuentados.

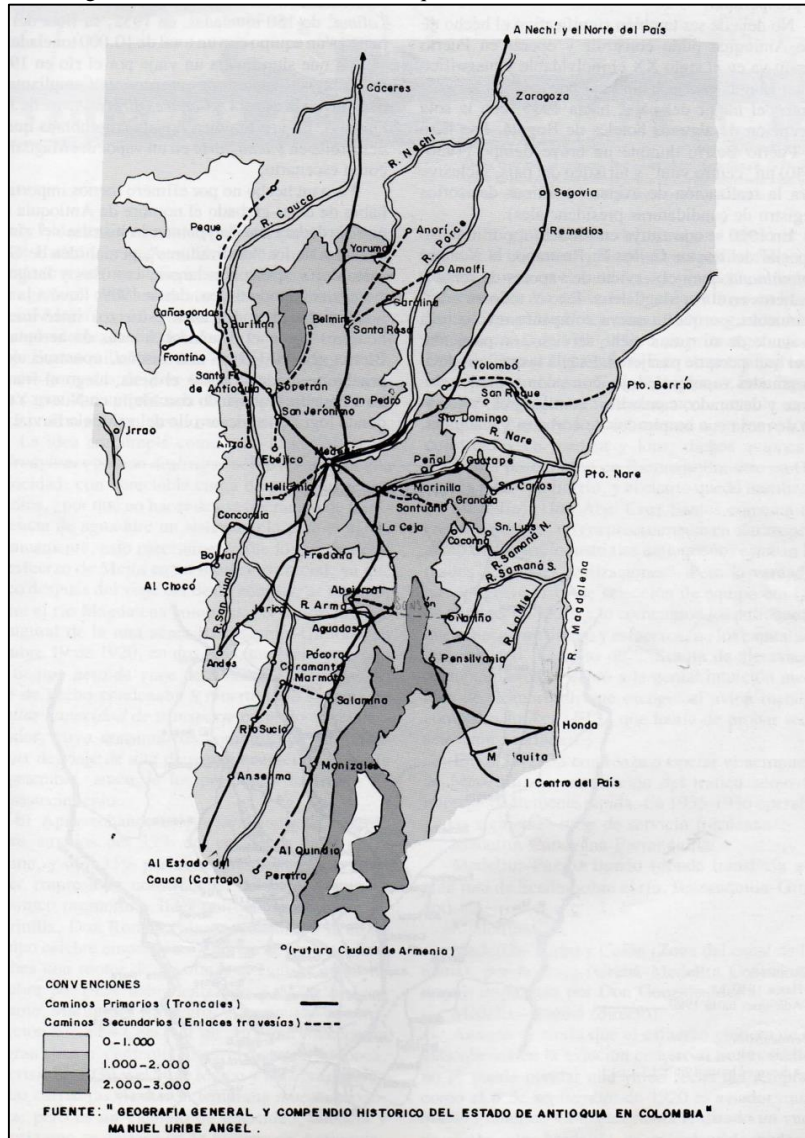
Continuamente, se afirman las dificultades existentes en las comunicaciones terrestres y viales, el descuido del Estado de esta necesidad apremiante en el logro de la conexión de los terrenos. "La red de caminos de herradura fue pues, hasta bien avanzado el siglo XX, la base esencial de las comunicaciones y transporte en Antioquia" (Botero, 1987).

En un mapa que se encuentra sobre *Rutas del Estado de Antioquia en 1880*², es posible encontrar convenciones en la clasificación de los caminos, como primarios y secundarios. Los caminos primarios eran las troncales, y los caminos secundarios los enlaces travesías. Dentro de esta clasificación aparece el camino que une a Medellín con Santa Fe de Antioquia

² Este mapa aparece en el texto "Las vías de comunicación y el transporte" de Fabio Botero Gómez, pero en una nota de este mapa aparece que fue tomado de *Geografía General y Compendio histórico del Estado de Antioquia en Colombia* de Manuel Uribe Ángel.

como primario, debido a que se tiene como una troncal. También por este camino figuran Sopetrán y San Jerónimo (Botero, 1987).

Figura 28 Rutas del Estado en Antioquia en 1880 Caminos de Herradura



Fuente: Botero Gómez, Fabio. (1988). Las vías de comunicación y el transporte, en *Historia de Antioquia*. Director general Jorge Orlando Melo. Colombia: Suramericana de Seguros, Editorial Presencia, p. 295. Reproducción.

Es importante detenerse en esa clasificación del camino como una troncal, durante finales del siglo XIX, puesto que demuestra para la época la apreciación de esta vía como principal.

Las palabras siguientes no tienen sustento bibliográfico, son palabras que tratan de explicar recuerdos de impresiones de algunas características del Corregimiento, “Hace tiempos en San Cristóbal casi no había casitas sino puros árboles de pomo. Donde está el hospital no había sino rastrojo; solo estaba la iglesia y un pequeño parquecito” (Álvarez, 2009, 14).

El paisaje es un espacio natural dotado de significados culturales producidos por los hombres, es por eso que se puede apreciar el paisaje del Corregimiento San Cristóbal como una construcción mancomunada entre las posibilidades naturales de la geografía y la apropiación y dotación de significados que la sociedad les ha brindado a través del tiempo.

El paisaje en el Corregimiento San Cristóbal se ha ido transformando históricamente, debido a que su misma integración se ve afectada por los cambios en las funciones de sus espacios, la inclusión de otros intereses por parte de sus habitantes y por las políticas municipales y regionales. Se puede hablar de una ruralidad mutante, entendiéndola como el cambio de un paisaje agrario, transformándose en uno periurbano o rururbano, hasta llegar a uno urbano (Andrade, 2011). Sin embargo, con la definición que hace el profesor Luis Carlos Agudelo (2008) de rururbano, es problemático tomarla como parte integrante de los habitantes del Corregimiento, porque aunque en pequeña medida los habitantes de las urbes han llegado a poblar este espacio, no es una población característica y constante de este espacio.

En el Corregimiento de San Cristóbal los espacios rurales y urbanos constantemente están integrándose, y las vías de comunicación aportan a este proceso, no se puede reconocer una escisión determinante, todo es un continuum de hábitos que se expresan en un mismo territorio.

En la presentación de estas crónicas, el Corregimiento San Cristóbal aparece como un sitio estratégico del Valle de Aburrá, conservando ciertos aspectos rurales de su territorio.

También muchos relatos vivenciales se encuentran en el libro *Crónicas de San Cristóbal* (Álvarez, 2009), los cuales dejan percibir cómo se encontraban los caminos en esos

momentos “el señor Jorge Isidro Ospina Correa dice que los caminos de herradura transitados por ellos, eran más o menos de un metro de ancho y se hacían unos tragadales “¡de padre y señor mío!”. Hacer referencia a los caminos históricos, o incipientes del Corregimiento San Cristóbal, hace tomar a estas vías de comunicación como una forma más de construir el paisaje, no sólo desde los lugares urbanos que se construyen y modifican en el lugar estudiado. Por los caminos de arriería se transportaban no solo los alimentos, también libros y cilindros para las molindas de caña, estos caminos fueron demasiado importantes para la construcción de un paisaje ancestral en San Cristóbal , se movilizaban por ellos caballos, mulas y vacas, dejándolos así también en muy malas condiciones.

En los relatos que se encuentran en el libro anteriormente citado, podemos ver que no se encuentran referencias bibliográficas, ni fuentes primarias o secundarias, por esa misma razón el libro queda como una recopilación de unos relatos orales que fueron expuestos por unas personas pertenecientes al lugar, y transcritos por otros individuos. A pesar de estas carencias referenciales que se requieren en la construcción de un libro, hay que tener en cuentas que las crónicas referidas siguen dando cuentas de los caminos en el Corregimiento, como el siguiente

El camino Real, ruta tradicional de arriería, “empezaba abajo en la Potrera, subía a pasar La Cenón, La Montañita, La Aguada y seguía por toda La San Francisca hasta subir al Alto de la Pereza, al Astillero, para bajar luego a San Antonio de Prado, también allí arriba se desviaba y cruzaba La Lejía para ir a la escuela del Patio, luego bajaba hacia San Cristóbal o para seguir a la vereda La Loma y así alcanzar el tranvía. También por la vereda La Palma hay un camino que antiguamente se llamaba Yolombal, para ir a Yolombó desde el Alto del Astillero. Desde este punto también se bajaba a la Miranda, luego subía a la curia, de ahí subía a los Ballaos y seguía hasta la Clara, de allí hasta llegar a Ebéjico. En los Ballaos había un camino que regresaba y unía con San Antonio de Prado, y en el Alto del Astillero había una trocha que subía al Cerro del Padre Amaya (Álvarez, 2009).

En el anterior párrafo se habla de varios caminos, y hasta de trochas. Según lo que se sigue exponiendo en este texto, los caminos y los paisajes en que vivieron los antiguos moradores del Corregimiento no tuvieron trazados muy específicos en cuanto a las vías de comunicación. Se exalta la arriería como una práctica frecuente que se usaba para comunicarse con otros lugares. Además, debido a la falta de caminos o puentes, los habitantes de estos espacios debían recurrir a la fuerza física para trasladar a algunas personas de un lugar a otro.

La comunicación entre las veredas era muy compleja, casi no existía, y a eso se sumaba que no había puentes para mantener una conexión entre ellas. En el paisaje inicial de San Cristóbal, anterior a la incursión de obras de ingeniería en el territorio, los caminos de herradura, los arrieros y las mulas fueron sus protagonistas.

Es importante a su vez reconocer, y detenernos un poco, frente a cómo el *Camino del Virrey*, esa vía empedrada y prehispánica, que comunicaba al Corregimiento de Palmitas con el Corregimiento de San Cristóbal y el Alto de Boquerón, fue dejando de usarse tan continuamente y primaron las vías pavimentadas.

3.7. Actualidad del *Camino del Virrey*.

Durante el año vigente, el 2017, aún quedan algunos vestigios del *Camino del Virrey* bajando por montañas, específicamente por El Alto de Boquerón y de algunas quebradas como La Miserenga, La Chuscala, La Causala, La Volcana y La Iguaná.

Figura 29 Tramo en donde se conserva la banca empedrada del antiguo Camino del Virrey



Fuente: Universidad de Antioquia. (2008). *Vestigios de una red vial antigua en el valle del río Aburrá*. Medellín, Corantioquia. Facultad de Ciencias Sociales y Humanas. Grupo de Investigación y Gestión. Investigadora responsable Botero Páez, Sofía. Reproducción.

Dentro de las leyes colombianas y la Red Nacional de Carreteras, se encuentran tipificadas la Red Terciaria, o red terciaria de carreteras, que sería la más cercana si se quiere incluir al *Camino del Virrey* dentro de este sistema. Este tipo de vías se encuentran a cargo de los municipios. El *Camino del Virrey* se tipifica como vía terciaria

Es de señalar que los caminos reales, por los que transcurrían las bestias de carga y algunos indígenas cargueros, no siempre se convierten en carreteras (Arciniegas, 2010), y más precisamente el *Camino del Virrey* no se convirtió en una carretera, por su paisaje, por el material usado en su construcción y trazado en línea recta era muy dificultoso que esto sucediera.

La situación Legal y Actual del Camino del Virrey se determina en que esta vía no es de carácter nacional, tampoco se encuentra dentro del inventario vial que tiene el departamento.

A continuación aparecen unas imágenes del *Camino del Virrey* (figuras 30 y 31) tomadas en fechas recientes, algunas se encuentran en un archivo personal y las otras están en el archivo de fotos de la Organización Caminera de Antioquia, estas evidencias dan cuenta del estado actual de este camino, que aunque ya es muy poco lo que queda de él, aún es evidente que se encuentran sus vestigios en el paisaje. Aquí se pueden ver las piedras en el camino, los vallados como murallas que acompañan al camino, también los canelones que se forman como consecuencias de los excesos cometidos sobre estos caminos.

Figura 30 Huella camino Virrey bajando desde el Alto del Boquerón



Fuente: Foto del archivo fotográfico de la Organización Caminera de Antioquia. Reproducción.

Figura 31 Vallado subiendo del Corregimiento de San Cristóbal y pasando por el Alto del Boquerón



Fuente: Foto del archivo fotográfico de la Organización Caminera de Antioquia. Reproducción.

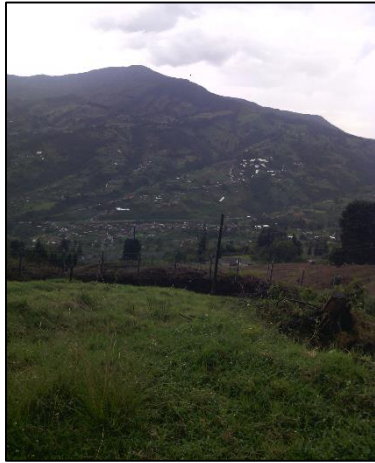
Al *Camino del Virrey* también se puede tener una aproximación más en las formas de las montañas que lo permitieron, por esto se tomaron algunas imágenes (figura 32) desde donde se usó y formó este trayecto. A continuación aparecen las imágenes que debelan la visión actual del *Camino del Virrey* desde el corregimiento San Sebastián de Palmitas en el Alto del Boquerón.

Las imágenes que siguen corresponden al estado actual del camino Medellín Santa Fe de Antioquia, más precisamente ese tramo conocido como *El camino del Virrey*. En la primera imagen se ve una parte del camino en el cual se distinguen unas piedras, de esta manera se le puede reconocer como un “camino empedrado”, existen partes empedradas que son evidentemente visibles, y también otras partes de este camino que ya fue cubierto por el pasto. Este tipo de caminos, correspondiendo a las investigaciones que se han hecho, se cuestiona aún si esas piedras sobre los senderos provienen del periodo prehispánico o colonial.

Figura 32 Camino del Virrey bajando por el Alto del Boquerón visto desde el Corregimiento de San Sebastián de Palmitas



Continuación



Fuente: Elaboración propia. Fotografías tomadas el 11 de octubre de 2016.

En la fotografía siguiente, a la que se le da el nombre de *Vallado formado como parte de un fragmento del Camino del Virrey bajando por el Alto de Boquerón* (figura 33), se ve un *vallado*, o cercado de piedra, que fue construido en otra época con el interés de proteger el camino de las aguas, de los animales, a su vez que servía para que las vacas no se salieran de los límites fijados. De la fecha en que se hizo este *vallado* en el camino, hasta donde se ha indagado, no hay una investigación que lo aclare, sin embargo se cree que su construcción fue durante la colonia, y por intereses de los colonizadores, precisamente porque allí fue donde cobró importancia.

Es interesante ver que de esta parte del camino aún conserva el vallado que lo acompaña, haciendo casi que evidente una obra de ingeniería en épocas anteriores a la llegada de los europeos.

Figura 33 Vallado formado como parte de un fragmento del Camino del Virrey bajando por el Alto de Boquerón



Fuente: Elaboración propia. Fotografía tomada el 12 de julio de 2017.

Las fotografías que siguen hacen que cada vez sea más evidente la desaparición que el paisaje, que los mismos habitantes del sector van haciendo del *Camino del Virrey*. Porque debido a que no hay una educación y concientización de su existencia, de su valor histórico y patrimonial, tampoco hay un cuidado del mismo.

Estas imágenes se tomaron más cercanas a varios tramos del Camino del Virrey, por lo que se puede ver más detalladamente las afectaciones que tiene y la situación en la cual se encuentra.

Figura 34 Fragmentos del Camino del Virrey bajando por el Alto del Boquerón



Continuación



Fuente: Elaboración propia. Fotografías tomadas el 12 de julio de 2017

Las imágenes de la figura 35, de nombre *Canelones formado en un fragmento del Camino del Virrey bajando por el Alto del Boquerón*, enseña las afectaciones que ha tenido el *Camino del Virrey*, esto se debe al transcurrir de los animales, y los animales con su carga, por esta vía. El peso hace que el terreno se deforme y se creen una especie de grandes agujeros.

Figura 35 Canelones formado en un fragmento del Camino del Virrey bajando por el Alto del Boquerón



Continuación



Fuente: Elaboración propia. Fotografías tomadas el 12 de julio de 2017.

Las imágenes de la figura 36, que lleva el nombre de *Vallados que forman parte de un fragmento del Camino del Virrey bajando por el Alto del Boquerón*, presenta una construcción empedrada que acompañaba al *Camino del Virrey*.

Las fotografías que siguen hacen que cada vez sea más evidente la desaparición que el paisaje, que los mismos habitantes del sector van haciendo del *Camino del Virrey*. Porque debido a que no hay una educación y concientización de su existencia, de su valor histórico y patrimonial, tampoco hay un cuidado del mismo.

Estas imágenes se tomaron más cercanas a varios tramos del Camino del Virrey, por lo que se puede ver más detalladamente las afectaciones que tiene y la situación en la cual se encuentra.

Figura 36 Vallados que forman parte de un fragmento del Camino del Virrey bajando por el Alto del Boquerón



Continuación



Fuente: Elaboración propia. Fotografías tomadas el 12 de julio de 2017.

Estos vestigios del *Camino del Virrey*, que aún se encuentran en el paisaje, son un recurso que las autoridades municipales desaprovechan para así lograr su misma conservación como parte del patrimonio cultural. Se desaprovechan porque no existe un impulso en su conservación, y así mismo tampoco hay planes turísticos en donde se incluya a este camino.

En las imágenes que siguen a continuación (figuras 37 a la 43) queda claro que los campesinos de la zona incorporan partes del *Camino del Virrey* a su cotidianidad, y muchos de ellos ni siquiera reconocen la presencia de esta vía prehispánica. Pero esta percepción de no saber de la existencia de esta vía no es solo de los campesinos del lugar, puesto que en la misma Gobernación de Antioquia tampoco se encuentran datos claros del mismo, y esto se rectifica cuando al hablar con algunos funcionarios de la entidad niegan el conocimiento o reconocimiento sobre esta vía.

Figura 37 Vallado que forma parte de un fragmento del Camino del Virrey bajando por el Alto del Boquerón



Fuente: Elaboración propia. Fotografía tomada el 12 de julio de 2017.

Figura 38 Vallado que forma parte de un fragmento del Camino del Virrey bajando por el Alto del Boquerón



Fuente: Elaboración propia. Fotografía tomada el 12 de julio de 2017.

Figura 39 Vallado que forma parte de un fragmento del Camino del Virrey bajando por el Alto del Boquerón



Fuente: Elaboración propia. Fotografía tomada el 12 de julio de 2017.

Figura 40 Vallado que forma parte de un fragmento del Camino del Virrey bajando por el Alto del Boquerón



Fuente: Elaboración propia. Fotografía tomada el 12 de julio de 2017.

Figura 41 Vallado que forma parte de un fragmento del Camino del Virrey bajando por el Alto del Boquerón



Fuente: Elaboración propia. Fotografía tomada el 12 de julio de 2017.

Figura 42 Personas en labores de siembra y cultivo alrededor del vallado que forma parte de un fragmento del Camino del Virrey bajando por el Alto del Boquerón



Fuente: Elaboración propia. Fotografía tomada el 12 de julio de 2017.

Figura 43 Vallado que forma parte de un fragmento del Camino del Virrey bajando por el Alto del Boquerón



Fuente: Elaboración propia. Fotografía tomada el 12 de julio de 2017.

La serie de imágenes que se presenta con anterioridad enseña cómo se encuentra el *Camino del Virrey* en la actualidad, y además que se ve ya muy poco de estos tramos empedrados, algunos vallados, también se ve modificaciones que han ido apareciendo en el tiempo por el uso habitual de estas vías por animales de carga. Entonces, no son los caminos como tal lo que se ve, si no la creación de canelones lo que aparece en el paisaje, y esto debido al constante pasar de bestias atiborradas. También como parte del paisaje y del mismo camino se encuentra la quebrada La Volcana.

Sin embargo, se debe aclarar que estas imágenes pertenecientes al *Camino del Virrey* se encuentran en el trayecto que se encuentra bajando por el Boquerón. Porque también existe otro trayecto del mismo *Camino del Virrey* por el Corregimiento de Palmitas, una consideración importante que se debe recordar es que los caminos prehispánicos eran construidos en línea recta por los indígenas, las ondulaciones de los mismos o curvas, adaptándose a la geografía, son posteriores y vienen más en la morfología del paisaje de los europeos. En las imágenes, que siguen a continuación, de otro trayecto del *Camino del Virrey*

se ven muchas partes de él ya pavimentado, pero aún existen partes empedradas y hasta la fuente de agua que se había mencionado con anterioridad, la quebrada La Volcana, se presenta en su pasar.

Es posible atreverse a afirmar que los segmentos del *Camino del Virrey* que aún subsisten por el Boquerón están descuidados, casi a punto de extinguirse ese empedrado, pero en la parte que ocupa este camino por el Corregimiento de Palmitas se ve que aún perdura más claro ese empedrado cerca a la quebrada La Volcana. Sin embargo, mucho de este trayecto ya ha sido pavimentado, o sea que es igual el descuido y el desconocimiento que se hace claro en muchas de las acciones que se toman sobre estas obras de ingeniería prehispánica.

En las imágenes que aparecen en las figuras 44 y 45, de nombre *Fragments del Camino del Virrey por el Corregimiento de Palmitas y Quebrada La Volcana como parte de un fragmento del Camino del Virrey que cruza por el Corregimiento de Palmitas*, se presentan fracciones del *Camino del Virrey*, algunos ya pavimentados, otros con los pocos rastros de su estado natural, como también la parte de este camino que cruza la Quebrada La Volcana.

Figura 44 Fragmentos del Camino del Virrey por el Corregimiento de Palmitas



Continuación



Continuación



Continuación



Fuente: Elaboración propia. Fotografías tomadas el 16 de agosto de 2017.

Figura 45 Quebrada La Volcana como parte de un fragmento del Camino del Virrey que cruza por el Corregimiento de Palmitas



Continuación



Fuente: Elaboración propia. Fotografías tomadas el 16 de agosto de 2017.

4. Las vías del occidente en la interconexión de país y la globalización.

4.1. Geografía para las vías del desarrollo.

En Colombia la era de las carreteras inicia en el siglo XX, porque son ellas las que permiten el conocimiento de las regiones y diferentes intercambios. En este momento los caminos se convierten en carreteras, avenidas, autopistas, y la forma de transitarlas ya no es caminando, o mediante animales de carga, aparecen los automóviles y otros transportes como el ferrocarril.

El IGAC (Instituto Geográfico Agustín Codazzi, 2007) plantea un análisis muy interesante cuando comienza a evaluar las dificultades de la geografía del departamento en la época de la colonia, que en la actualidad se han convertido en ventajas geoestratégicas. Las relaciones económicas a nivel internacional, con productos como el café, el banano, la minería y el comercio se han visto muy beneficiados en los mercados internacionales, gracias a las vías como la *Vieja Carretera al Mar*, en un principio, y la *Nueva Carretera al Mar* en la actualidad.

La geografía en Antioquia más que cambiar para finales del siglo XIX y principios del siglo XX, continúa siendo agreste y casi impenetrable. Lo que se ha modificado, comienza a

hacerse evidente, primero, con los intereses de la explotación minera y todo lo relacionado con esta actividad, después, y más hacia el siglo XXI con la puesta en marcha de los proyectos de las carreteras de la prosperidad es que se ha entrado a intervenir el territorio.

Los cambios en la geografía del departamento por factores antrópicos se dan más cuando han estado relacionados con la explotación de los recursos naturales, como cuando llegaron los conquistadores y exploradores europeos que hicieron un aprovechamiento de recursos naturales excesivos, como el árbol de donde se extraía el carey y el caucho (Parsons, 1997).

Las particulares condiciones geográficas del territorio antioqueño, son las que afectaron hasta el desarrollo de las condiciones sociales del mismo.

El paisaje geográfico del departamento de Antioquia, para los nacionales y extranjeros, en los tiempos de la naciente República, tiene un interés determinante para su exploración. Como muestra del principal motor que los hizo adentrarse por la espesa vegetación se encuentran las siguientes palabras, "la minería ha sido uno de los principales factores que han incidido en la transformación del paisaje en Antioquia" (Hermelin, 1987).

En el texto citado con anterioridad se habla de la geografía, pero posteriormente se pasa a la parte del clima, y la relación que tiene con las formas vegetales, también se resalta la abundancia de agua que hay en el departamento, "ninguna de las formaciones vegetales del departamento carece de agua necesaria para su desarrollo. La influencia de ese exceso de humedad se refleja en el gran número de corrientes que nacen en Antioquia y que han permitido su desarrollo hidroeléctrico" (Hermelin). Esta característica de las condiciones geográficas del departamento, también hace posible que hayan tenido influencia sobre los recorridos que se hicieron del camino que comunica a Medellín con Santa Fe de Antioquia, un tramo de la *Vieja Carretera al Mar*. Así, es posible imaginarse que en otros tiempos la naturaleza que más acompañaba el recorrido, por lado y lado de la carretera, era boscosa; pero en un principio los recursos minerales siguen predominando como hacedores y transformadores del departamento. Después, más hacia mediados del siglo XX, el estado

cumpliendo su papel de cuidador de las vías nacionales, entra a intervenirlas. "Las obras civiles también han provocado cambios, desde los primeros caminos de herradura hasta los ferrocarriles y las carreteras, grandes productores de sedimentos" (Hermelin).

Siguiendo con el intento de describir la problemática de los caminos en Antioquia desde la geografía del territorio, se encuentran diversos autores que trabajan la misma temática. Dejan en palabras sus impresiones, pero también en su investigación individual el trabajo con mapas, y con la iconografía particular, inclusive. En palabras de Fabio Botero (1988) se encuentra la siguiente descripción de las comunicaciones terrestres en Antioquia,

Para todos son bien conocidas las particulares condiciones geográficas y geomorfológicas que hacían singularmente difíciles las comunicaciones terrestres en el territorio de la antigua provincia de Antioquia, así como la virtual ausencia de comunicación interna por vía fluvial, la cual únicamente era posible en el borde oriental (río Magdalena) y en una leve penetración por el norte (Bajo Cauca y Nechí), ya que el gran río que la atravesaba por toda su mitad (el Cauca) era aquí un torrente encañonado, totalmente imposible de navegar en trayectos que tuvieran alguna significación (Botero, 287).

Desde la historiografía que se ha dedicado a estudiar esta temática de roles y caminos en Antioquia, expuestos en el recorrido de la *Antigua Carretera al Mar*, que en uno de sus trayectos permite la comunicación de Medellín con Santa Fe de Antioquia, se encuentra un trabajo inigualable que primero se publicó como un coleccionable en el año 1998, siendo auspiciado por El Colombiano, Suramericana de Seguros, Cementos Argos y Banco Industrial Colombiano. Después estos artículos son retomados y se produce la enciclopedia *Historia de Medellín*, tomos I y II, de los cuales su dirección académica fue siempre guiada por Jorge Orlando Melo.

Inicia esta publicación coleccionable con una introducción escrita por quien se encontraba terminando el mandato presidencial en nuestro país, Belisario Betancur, y titulada como

Antioquia, entre la tradición y la modernización. En la cual cabe destacar el realce del pueblo antioqueño al haber logrado siempre la cercanía al desarrollo de la modernización y la industria, a pesar de las complejidades de la naturaleza de su geografía, aunque siempre conservando su apego a las normas y tradiciones. “Porque antes que nada, Antioquia es la realización exitosa de un tradicionalismo modernizador. Históricamente no tiene otra alternativa” (Belisario, 1987). Los caminos en Antioquia son esenciales, como lo sigue relatando Betancur, puesto que desde la gobernación de Francisco Silvestre y el visitador Mon y Velarde se hace evidente el aislamiento en el que se encuentra Antioquia por su geografía.

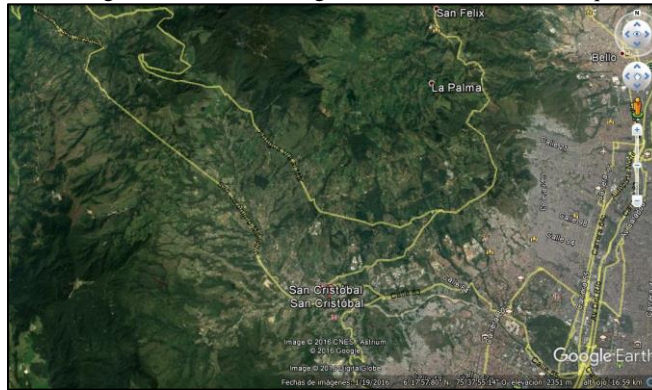
El río Cauca también es un lugar común, que siempre está presente para justificar el interés del camino Medellín a Santa Fe de Antioquia.

Para continuar hablando de dos vías de comunicación o carreteras, como la Vieja Carretera al Mar y la Nueva Vía a Occidente, es necesario ubicarse en el Corregimiento San Cristóbal como un sitio geográfico que se encuentra ubicado estratégicamente y posibilita a la economía lograr grandes desarrollos (Álvarez, 2009). Esta ubicación como lugar geográfico estratégico, y punto poblado clave, permite relacionar esta característica natural con que se encuentre en el trayecto de las dos carreteras llamadas *Vieja Carretera al Mar* y de la *Nueva Carretera al Mar*, siendo parte del itinerario que comunica a Medellín con Santa Fe de Antioquia.

En el Corregimiento San Cristóbal se puede clasificar como ejes estructurantes territoriales la nueva Carretera Vía al Mar, un ejemplo de vías de cuarta generación, y el Túnel de Occidente. Analizando las transformaciones que se han generado a partir de estas.

Las figuras 46 y 47, la Antigua Vía al Mar. Corregimiento San Cristóbal – Boquerón – 3D y el Peaje Túnel de Occidente Fernando Gómez Martínez – 3D, fueron tomadas en google earth y dejan ver en 3D el paisaje por el que se trazó primero la *Vieja Carretera al Mar* y la *Nueva Carretera al Mar acompañada por un Túnel*.

Figura 46 Antigua Vía al Mar. Corregimiento San Cristóbal – Boquerón – 3D



Fuente: Google earth

Recuperado el 11 de octubre de 2016. Reproducción.

Figura 47 Peaje Túnel de Occidente Fernando Gómez Martínez – 3D



Fuente: Google earth.

Recuperado el 11 de enero del 2017. Reproducción.

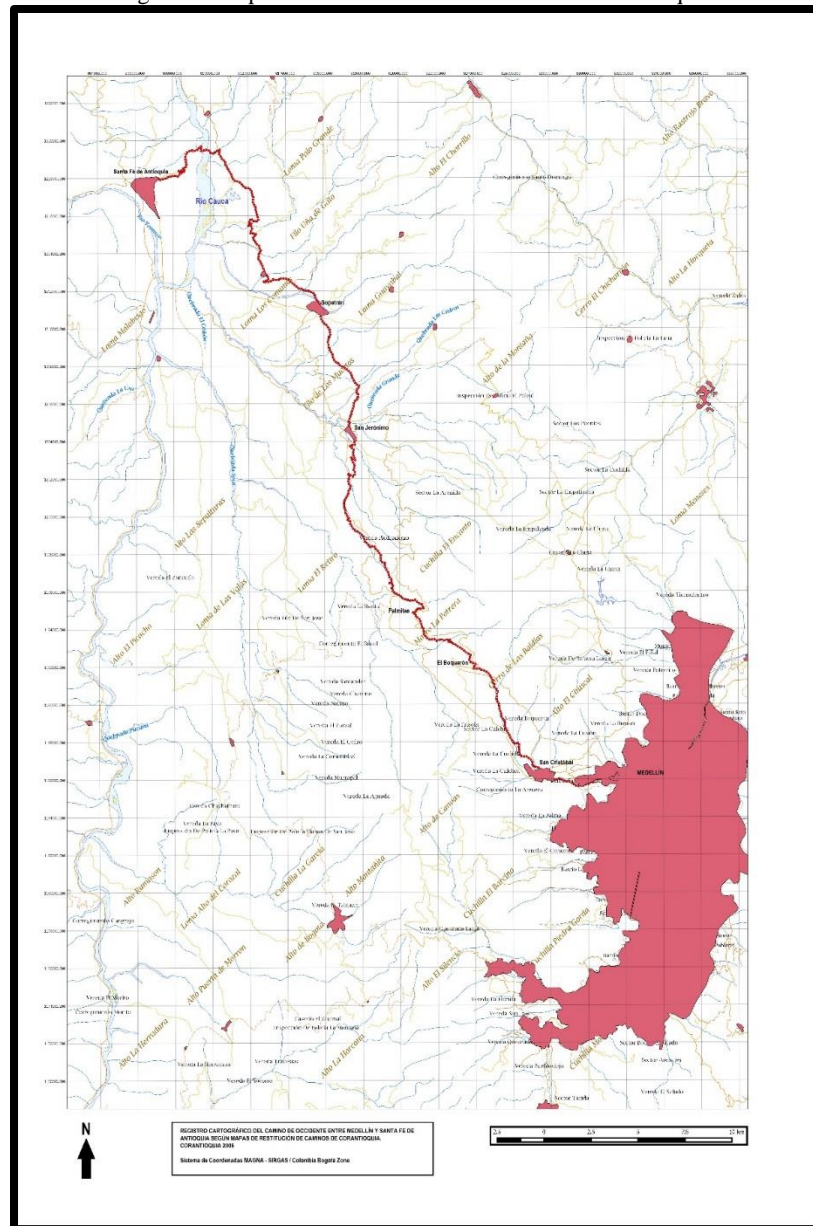
4.2. Los trayectos de las vías del desarrollo.

Para acercar de una manera más real las percepciones que representan las rutas que conectan a Medellín con Santa Fe de Antioquia, es un deber hacer la orientación clara en el desarrollo del trabajo, acercarse a las fuentes consideradas como primarias para los historiadores, o sea los periódicos, revistas, gacetas, etc., realizados por quienes habitaron cada época. Sin embargo, en este trabajo se le da más prioridad al estudio e interpretación que ya se hizo de

esas fuentes primarias, análisis y definiciones de autores de libros y artículos sobre esta temática es lo que más se trabaja. Aunque también se hace alguna citación de fuentes primarias, pero esto es más para reforzar lo encontrado en las fuentes secundarias. Al igual, hay una presentación de planos y mapas en cada capítulo, esto sirve para estudiar las distintas clasificaciones y direcciones que se hicieron de estas vías en determinadas épocas. Las fotografías también dan una visión del pasado y los roles que tomaron dichas vías, y del estado en que se encuentran en el presente.

La Carretera al Mar enseña que Santa Fe de Antioquia pierde la centralidad para el departamento, y es el Valle de Aburra, Medellín específicamente, el centro poblado que está buscando tener una mejor y más eficiente conexión con el mar. Los intereses comerciales son los que priman en la búsqueda de la conectividad señalada. En la figura 48, de nombre *Mapa del camino Medellín Santa Fe de Antioquia*, se encuentra el trayecto de la *Vieja Carretera al Mar* en el departamento de Antioquia, específicamente de Medellín a Santa Fe de Antioquia.

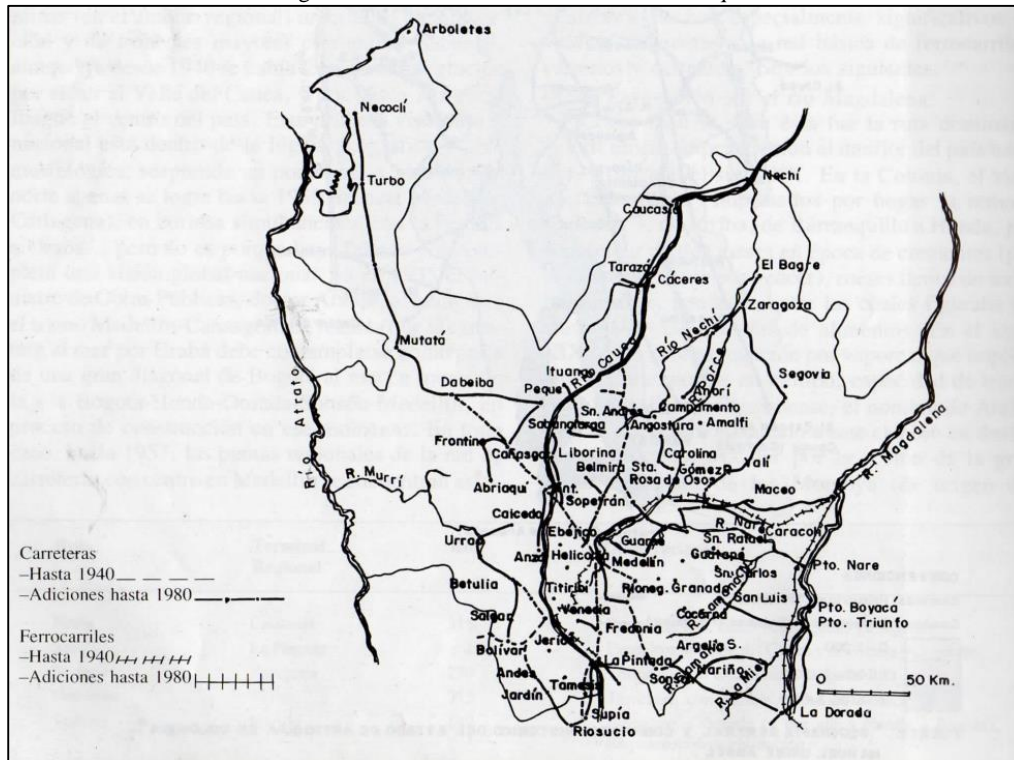
Figura 48 Mapa del camino Medellín a Santa Fe de Antioquia.



Fuente: Mapa elaborado por José Lubín Torres Orozco, profesor del SIG. Facultad de Arquitectura. Universidad Nacional de Colombia, Medellín. Reproducción.

En el mapa anterior, *Las vías terrestres modernas Antioquia* (figura 49), se muestra clasificada la carretera Medellín a Santa Fe de Antioquia con adiciones hasta el año de 1980.

Figura 49 Vías Terrestres Modernas en Antioquia



Fuente: Botero Gómez, Fabio. (1988). Las vías de comunicación y el transporte, en *Historia de Antioquia*. Director general Jorge Orlando Melo. Colombia: Suramericana de Seguros, Editorial Presencia, p. 296.

En el libro *Medellín, su origen, progreso y desarrollo* (1981), cuyo autor es Jorge Restrepo Uribe, se encuentra un mapa de la *Vieja Carretera al Mar*, que comunica a Medellín con el Golfo de Urabá. Este mapa se describe en su propio título como pintoresco, y es el que aparece a continuación

El segundo de estos mapas, el que está al lado, es un fragmento que se extrajo del mismo. En donde hay atención por el trayecto que conecta a Medellín con Santa Fe de Antioquia, pasando por San Jerónimo y Sopetrán.

Figura 50 Mapa Pintoresco de la Carretera al Mar (Medellín – Golfo de Urabá) (mapa). Escala no vista. Cerezo, Henrique (1954).

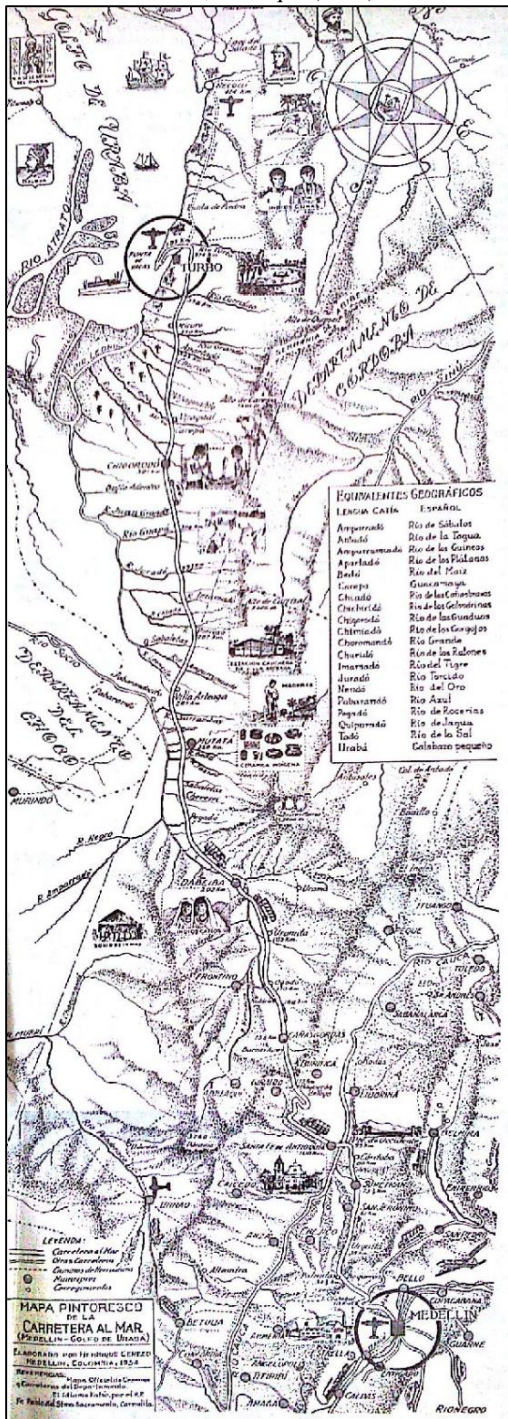
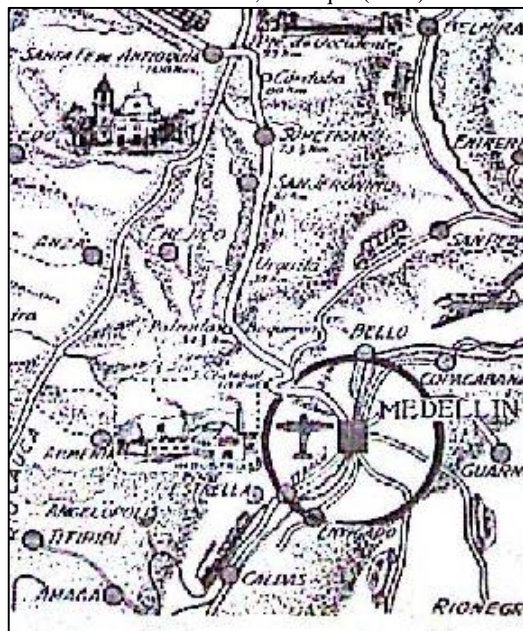


Figura 51 Fragmento del Mapa Pintoresco de la Carretera al Mar. Cerezo, Henrique (1954).



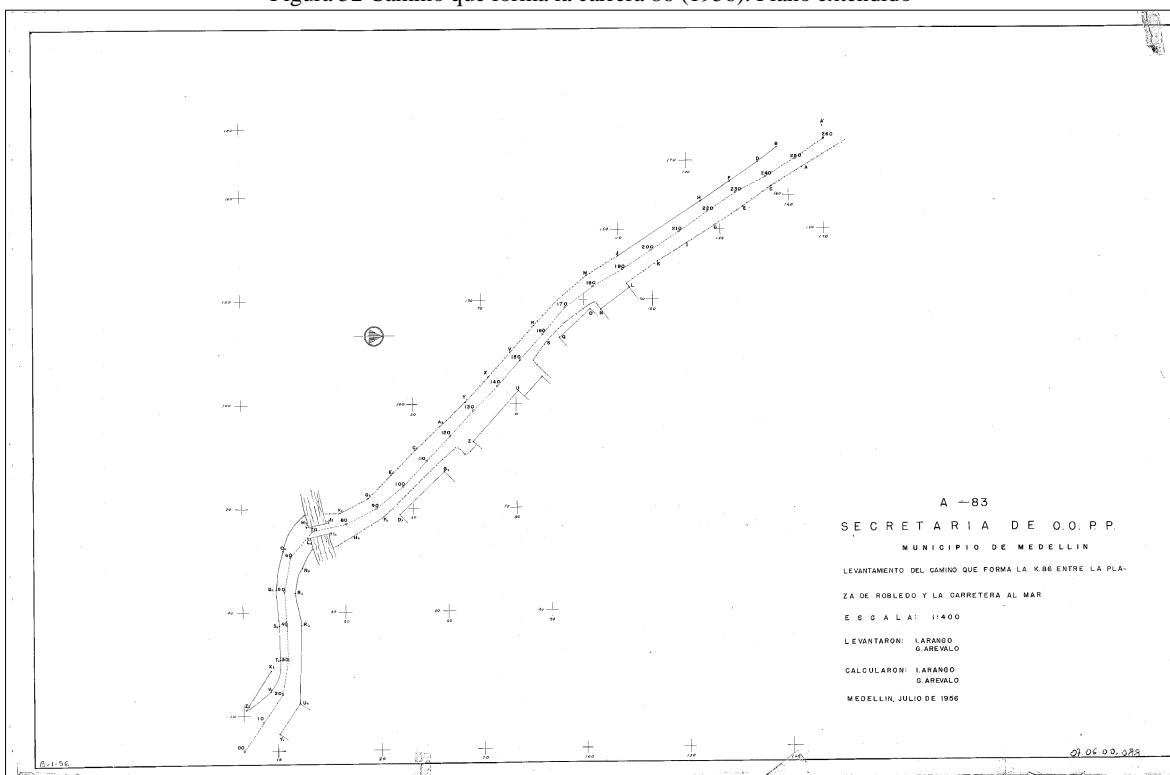
Fuente: Restrepo Uribe, Jorge. (1981). Medellín su origen, progreso y desarrollo. Capítulo V, Medellín, Servigráficas. Reproducción.

Fuente: Restrepo Uribe, Jorge. (1981). Medellín su origen, progreso y desarrollo. Capítulo V, Medellín, Servigráficas. Reproducción.

La conexión Medellín con Santa Fe de Antioquia, durante el siglo XX, cobra relevancia. Puesto que es una parte de la vía que pertenece a la denominada *Vieja Carretera al Mar*. Entonces, esa parte del trayecto es el inicial que comunica a Medellín con el Urabá Antioqueño, y la necesidad de la conexión con el mar, y de mantener un trayecto para acercar al municipio de Medellín, por vía acuática, con otros lugares del mundo.

A continuación, en el Centro de Documentación de Planeación (Alpujarra), se encuentra un plano extendido que lleva por título *Camino que forma la carrera 86* (figura 52), y forma parte del fondo Secretaría de Obras Públicas (Alcaldía).

Figura 52 Camino que forma la carrera 86 (1956). Plano extendido



Fuente: Centro de Documentación de Planeación (Alpujarra), Planoteca B, Bandeja 1, Folio 56. Tamaño 0,86 por 0,56. Escala 1:400. Reproducción.

El plano del camino anterior fue realizado en el año de 1956, por la Secretaría de Obras Públicas, y al hacer una descripción general, contiene el levantamiento del camino que forma la carrera 86 entre la Plaza de Robledo y la Carretera al Mar.

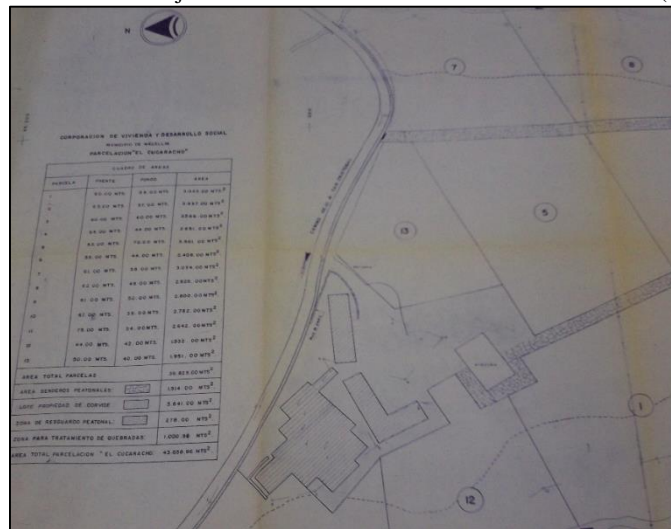
El plano titulado Parcelación El Cucaracho (figura 53, 54 y 55) está hecho en una escala de 1:500, las anteriores imágenes son fotografías que se tomaron directamente del original en el Archivo Histórico de Medellín. Este plano fue realizado en 1980, y como parte de su descripción contiene la *Vieja Carretera al Mar*, el Camino viejo a San Cristóbal, y un cuadro de áreas.

Figura 53 Parcelación El Cucaracho. (1980). Plano total.



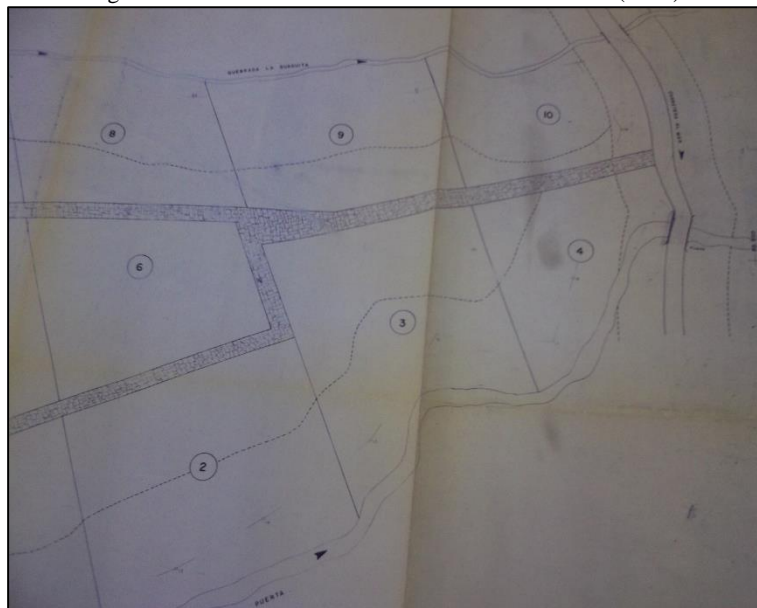
Fuente: AHM: D2, V9, B66, Celda 1, Rollo 3, Folio 8. Reproducción.

Figura 54 Camino Viejo a San Cristóbal. En: Parcelación El Cucaracho. (1980).



Fuente: AHM: D2, V9, B66, Celda 1, Rollo 3, Folio 8. Reproducción.

Figura 55 Carretera al Mar. Parcelación El Cucaracho. (1980).



Fuente: AHM: D2, V9, B66, Celda 1, Rollo 3, Folio 8. Reproducción.

En la presentación de un proyecto para una nueva vía, diferente a la *Vieja Carretera al Mar*, que uniera a Medellín y a Santa Fe de Antioquia, existe una manifestación de la situación en

que se encontraba el trayecto de la carretera que unía a Medellín y a San Jerónimo, por lo mismo se reconoce la necesidad de tener una vía de mejores características.

La carretera existente entre Medellín y San Jerónimo es de pobres especificaciones geométricas, de poca visibilidad, baja velocidad de operación y de alto índice de accidentabilidad, todo lo cual restringe su capacidad de servicio. Por otra parte, la vía presenta en toda su extensión severos problemas de estabilidad como: deslizamientos horizontales y ondulaciones notables en la banca, derrumbes de sus taludes y flujos activos de lodos y escombros entre otros (Escorce, 1991, 1).

Como se puede leer en el párrafo anterior se exponen las deficiencias de este trayecto, que con la construcción de la *Nueva Carretera al Mar* y el túnel mejora ostensiblemente en la calidad y rapidez de su transitar. También de este trayecto que se inició a construir en 1926, que conecta a Medellín con San Jerónimo, se hace una descripción de la vía,

En todo su recorrido transcurre por un terreno montañoso – escarpado, con pendientes transversales mayores de 65%. La vía tiene una orientación promedio N 45°W y en general presenta una banca estrecha de unos 6 m. de ancho, con radios de curvatura de 30 m. y 50 m. con sitios donde los radios son menores de 30 m (Escorce, 1991, 2 y 3).

Con estas medidas de este tramo se manifiesta que esta carretera no puede asumir el transitar de una troncal, y que si se sigue proyectando los nuevos intereses de la nación con las Vías de las 4G este tramo no sería posible incluirlo como parte de la conexión de este sistema vial en el país.

4.3. Historias y roles de las vías del desarrollo.

La Insurrección de los comuneros en el siglo XVIII, las guerras de la Independencia y las civiles del siglo XIX y la Guerra de los Mil Días, no se pueden olvidar cuando se analizan los factores que influyeron tanto en los intereses y las dificultades que surgieron para abrir vías de comunicación, como en la misma necesidad de crearlas.

Durante el siglo XX, y como una preocupación nacional, comienza a trazarse y construir la *Carretera al Mar*, que comunica a Medellín con el Urabá antioqueño, hasta la salida al mar Caribe. Pasando a su vez por diversos usos de la misma vía, como de paso para productos comestibles y mercancías, también como un trayecto hacia lugares turísticos.

En épocas más recientes, y con la construcción del Túnel de Occidente, el tiempo en llegar al mar disminuyó, y se ha dado más dinamismo a las vías de comunicación en el país, siendo esta parte del proyecto de las carreteras o vías 4G, o Cuarta Generación de Concesiones Viales en Colombia.

La explotación minera ya no se presenta como tan determinante en el territorio, y más para el uso de la *Vieja Carretera al Mar*. Ahora es imprescindible la rapidez que permiten las conexiones viales para los intercambios materiales y culturales, por eso el *Túnel de Occidente* o *Túnel Fernando Gómez Martínez* es tan usado cuando se emprende el trayecto de Medellín al mar Caribe.

La necesidad de adquirir suministros agrícolas por parte de la población que trabaja en las minas, también es otro aspecto importante para la necesidad y permanencia de la carretera de Medellín a Santa Fe de Antioquia. Se puede también relacionar entre los roles del camino de Medellín a Santa Fe de Antioquia, del que forma parte de un trayecto mayor conocido como *Vieja Carretera al Mar*, que fue parte de un proceso social, económico, político y poblacional. "La presencia tanto de oro como de suelos agrícolas de calidad diversa en medio

de un paisaje principalmente montañoso dotado de climas bastante benignos constituyen el marco natural dentro del cual se va a desarrollar Antioquia" (Hermelin).

Las vías de comunicación en el departamento de Antioquia, para finales del siglo XIX y principios del siglo XX, presentan una ruptura con las vías que las antecedieron. Esta ruptura es en su mayor medida técnica, puesto que se usan otros materiales como el hierro y el concreto reforzado para la construcción de puentes, y a su vez como comienzan a usarse nuevos transportes, ejemplos de esto son los automóviles y el ferrocarril, se necesitan vías pavimentadas, vías carretables y carreteras (Álvarez, Álvarez, Aristizábal, Jurado, Londoño, López, Marulanda, Suárez, González & Ramírez, 2014, 103). En el siglo XX los caminos comienzan a presentar la necesidad de que aparezcan, y se construyan en ellos y en su trayecto, túneles.

Los roles de la hoy conocida como *Vieja Carretera al Mar* son latentes desde antes de su aparición como una vía de comunicación terrestre, porque como ya se ha mencionado con anterioridad, para el departamento siempre se ha puesto de manifiesto la necesidad de hacer posibles esas vías terrestres, por la misma sinuosa geografía. Los roles que debía cumplir la *Vieja Carretera al Mar*, para finales del siglo XIX, era la ayudar a estabilizar y mejorar las comunicaciones, el comercio y la industria.

Anterior a la década de los veinte, se ve en algunas publicaciones escritas protestas sobre el mal estado de las vías de comunicación terrestres en el departamento, A continuación se encuentra la exposición de una fuente primaria, periódico *El Sol*, que nos hace más evidente la situación que se está exponiendo.

Figura 56 Artículo Vías de comunicación.



Fuente: Anónimo. Vías de comunicación. Periódico *El Sol*, 9 de noviembre de 1909. Consultado en el Sótano de la Biblioteca Carlos Gaviria Díaz de la Universidad de Antioquia. Reproducción.

El periódico *El Sol*, fundado en Medellín durante el año 1909, sirve de fuente de consulta histórica y primaria, puesto que en algunos de sus artículos se encuentra, primero la percepción de los habitantes del territorio antioqueño por sus gobernantes y los caminos que conectan a su región, como también por el espacio y las obras de transformación que se iban realizando en dicho periodo, más específicamente desde la primera década del siglo XX.

Este artículo fue escrito el 9 de noviembre de 1909, y lleva como título *Vías de comunicación*, en el cual hay una protesta general de quien escribió el artículo, sobre el mal estado de los caminos que conectan a Medellín con otros municipios del departamento. “Nula o poco menos es la acción del Gobierno, en lo que hace relación al ramo de caminos”.

El cuestionamiento y rechazo principal es a la dedicación de los políticos a otras actividades, menos a las administrativas y a las mejoras materiales del departamento. Así se hace una reflexión en cuanto a que con el tiempo en vez de mejorar como lo hacen “los pueblos bien constituidos”, todo va en retroceso. Igualmente, es un cuestionamiento en lo que se están invirtiendo los fondos públicos.

Se llama la atención al Gobernador del Departamento, a las Juntas Departamental y Distrital de caminos, por su falta de atención a las problemáticas que puede traer el río Medellín a la ciudad.

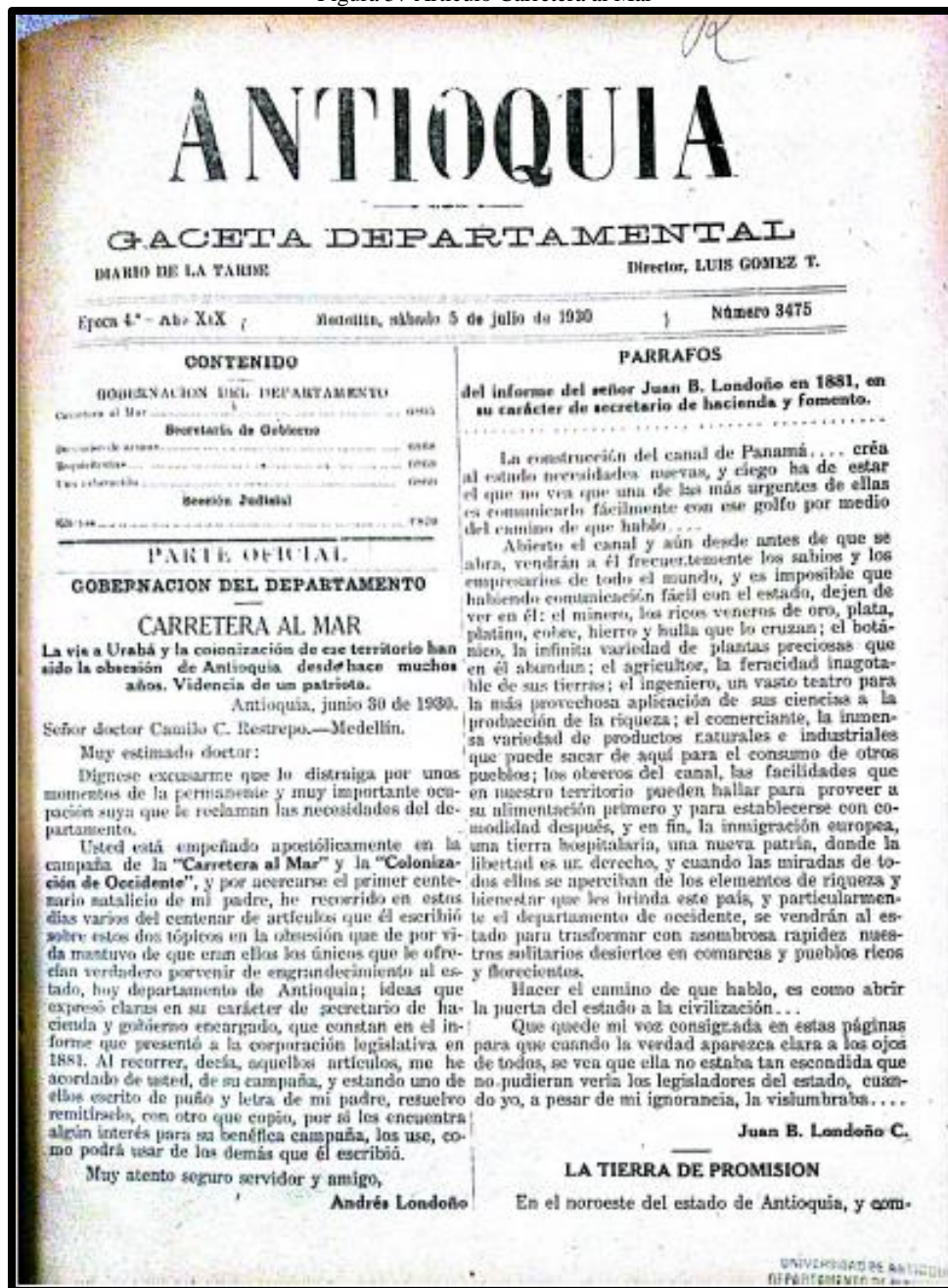
El descuido de los caminos por las autoridades del departamento es algo fundamental de analizarse, puesto que así se encuentra una explicación a la demora de la construcción de las carreteras, y el cuidado de los ya casi extintos caminos de herradura, principiando el siglo XX.

Debe recordarse que en tiempos pasados y actuales, la legislación siempre apoya y busca la inversión de los privados para hacer posibles los trayectos y las vías de comunicación.

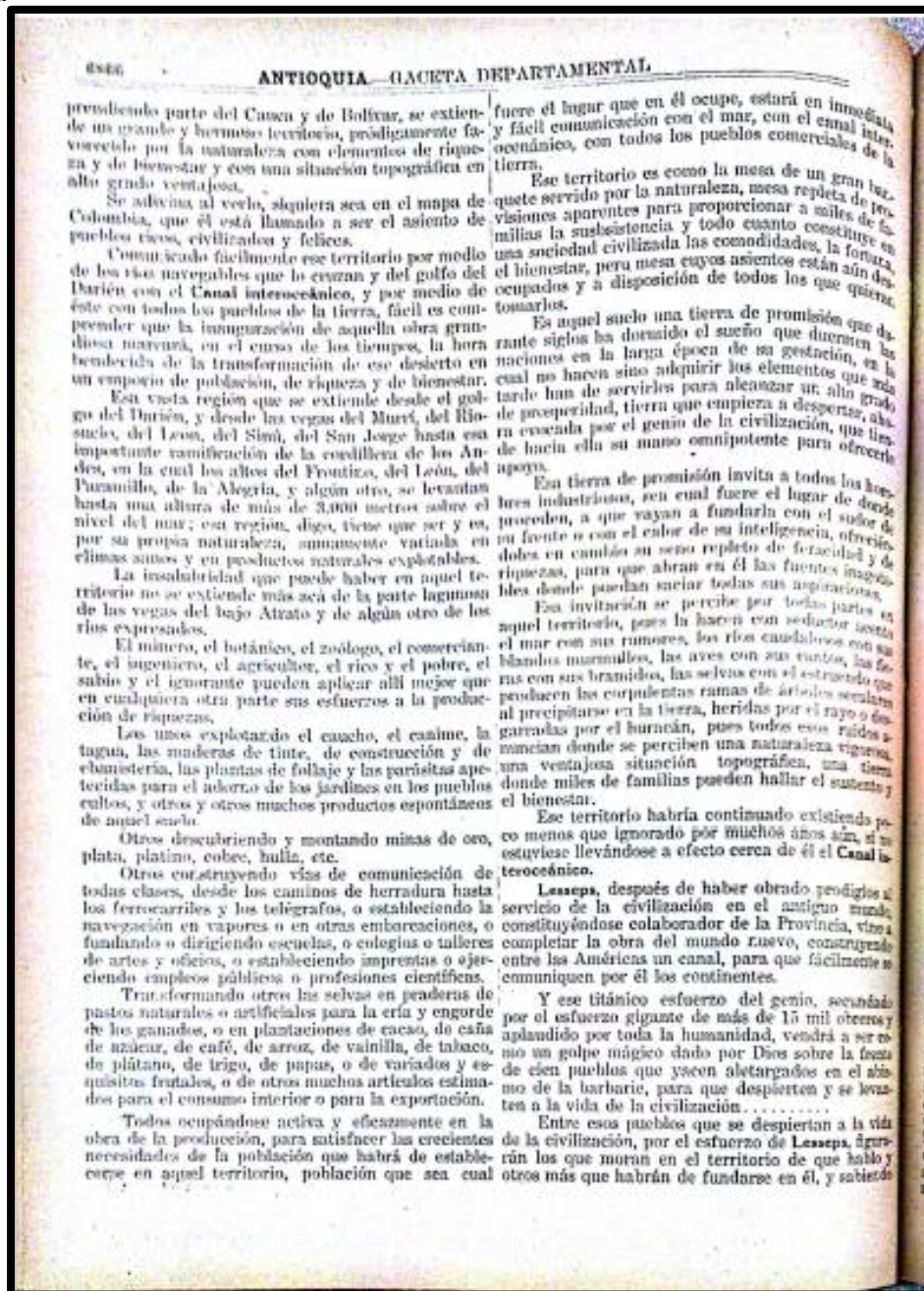
El manejo de las fuentes primarias, como lo son por ejemplo los periódicos y las revistas realizadas por las épocas escogidas para ser estudiadas, para la disciplina de la historia aparecen como esenciales al tratar de delimitar un estudio. Estudiar noticias de fuentes de comunicación escritas, como lo es la revista que aparece en la imagen siguiente, proporciona información sobre un artículo que aparece en un número de la *Gaceta departamental* de 1930³. Este artículo que hace referencia a la Carretera al mar, tiene este mismo nombre, y enfatiza en cómo la vía a Urabá y la colonización de este territorio, son muy significativas para Antioquia. A continuación se cita una frase introductoria que se encuentra bajo el título del artículo, y es “La vía a Urabá y la colonización de ese territorio han sido la obsesión de Antioquia desde hace muchos años. Videncia de un patriota” (Gaceta departamental, 1930). Las palabras anteriores hacen percibir cómo las comunicaciones y las vías de transporte, más cercanas a los llamados “caminos”, siempre han tenido un papel muy significativo en las proyecciones de los habitantes del territorio, aunque a veces la ejecución de posibles planes de conexión por parte de los gobiernos no son coherentes con los resultados esperados.

³ Carretera al mar (5 de julio de 1930). *Gaceta departamental*, Antioquia. Fuentes primarias consultadas en el Sótano de la Biblioteca Carlos Gaviria Díaz de la Universidad de Antioquia.

Figura 57 Artículo Carretera al Mar



Continuación



ESSE

ANTIOQUIA - GACETA DEPARTAMENTAL

prendiendo parte del Cauca y de Bolívar, se extiende un grande y hermoso territorio, pródigamente favorecido por la naturaleza con elementos de riqueza y de bienestar y con una situación topográfica en alto grado ventajosa.

Se adviene al verlo, siquiera sea en el mapa de Colombia, que él está llamado a ser el asiento de pueblos ricos, civilizados y felices.

Comunicado fácilmente ese territorio por medio de los ríos navegables que lo cruzan y del golfo del Darién con el Canal Interoceánico, y por medio de éste con todos los pueblos de la Tierra, fácil es comprender que la inauguración de aquella obra grandiosa mareará, en el curso de los tiempos, la hora bendecida de la transformación de ese desierto en un emporio de población, de riqueza y de bienestar.

Esa vasta región que se extiende desde el golfo del Darién, y desde las vegas del Murá, del Hiasuelo, del León, del Simá, del San Jorge hasta esa importante ramificación de la cordillera de los Andes, en la cual los altos del Frontiza, del León, del Paramillo, de la Alegría, y algún otro, se levantan hasta una altura de más de 3,000 metros sobre el nivel del mar; esa región, digo, tiene que ser y es, por su propia naturaleza, sumamente variada en climas suaves y en productos naturales explotables.

La insalubridad que puede haber en aquel territorio no se extiende más acá de la parte lagunosa de las vegas del bajo Atrato y de algún otro de los ríos expresados.

El minero, el botánico, el zólogo, el comerciante, el ingeniero, el agricultor, el rico y el pobre, el sabio y el ignorante pueden aplicar allí mejor que en cualquiera otra parte sus esfuerzos a la producción de riquezas.

Los usos explotando el caucho, el cañamo, la tagua, las maderas de tinte, de construcción y de ebanistería, las plantas de follaje y las parásitas apetecidas para el adorno de los jardines en los pueblos cultos, y otros y otros muchos productos espontáneos de aquel suelo.

Otros descubriendo y montando minas de oro, plata, platino, cobec, hulla, etc.

Otros construyendo vías de comunicación de todas clases, desde los caminos de herradura hasta los ferrocarriles y los telégrafos, o estableciendo la navegación en vapores o en otras embarcaciones, o fundando o dirigiendo escuelas, o colegios o talleres de artes y oficios, o estableciendo imprentas o ejerciendo empleos públicos o profesiones científicas.

Transformando otros las selvas en praderas de pastos naturales o artificiales para la ería y engorde de los ganados, o en plantaciones de cacao, de caña de azúcar, de café, de arroz, de vainilla, de tabaco, de plátano, de trigo, de papas, o de variados y exquisitos frutales, o de otros muchos artículos estimados para el consumo interior o para la exportación.

Todos ocupándose activa y eficientemente en la obra de la producción, para satisfacer las crecientes necesidades de la población que habrá de establecerse en aquel territorio, población que sea cual

fuere el lugar que en él ocupe, estará en inmediata y fácil comunicación con el mar, con el canal Interoceánico, con todos los pueblos comerciales de la Tierra.

Ese territorio es como la mesa de un gran baquete serrido por la naturaleza, mesa repleta de provisiones aparentes para proporcionar a miles de familias la subsistencia y todo cuanto constituye en una sociedad civilizada las comodidades, la fortuna, el bienestar, pero mesa cuyos asientos están aún desocupados y a disposición de todos los que quieran tomarlos.

Es aquel suelo una tierra de promisión que durante siglos ha dormido el sueño que durmieron las naciones en la larga época de su gestación, en la cual no hacen sino adquirir los elementos que más tarde han de servirles para alcanzar un alto grado de prosperidad, tierra que empieza a despertar, ahora evocada por el genio de la civilización, que desde hacia ella su ansio omnipotente para ofrecerle apoyo.

Esa tierra de promisión invita a todos los hombres industriosos, sea cual fuere el lugar de donde proceden, a que vayan a fundarla con el sudor de su frente o con el calor de su inteligencia, ofreciéndoles en cambio un seno repleto de fecundidad y de riquezas, para que abran en él las fuentes imaginables donde puedan sacar todas sus aspiraciones.

Esa invitación se percibe por todas partes en aquel territorio, pues la hacen con seductor acento el mar con sus rumores, los ríos caudalosos con sus blandos murmullos, las aves con sus ruidos, las ferus con sus bramidos, las selvas con el estruendo que producen las corpulentas ramas de árboles seculares al precipitarse en la tierra, heridas por el rayo o desgarradas por el huracán, pues todos esos ruidos anuncian desde se perciben una naturaleza vigorosa, una ventajosa situación topográfica, una tierra donde miles de familias pueden hallar el sustento y el bienestar.

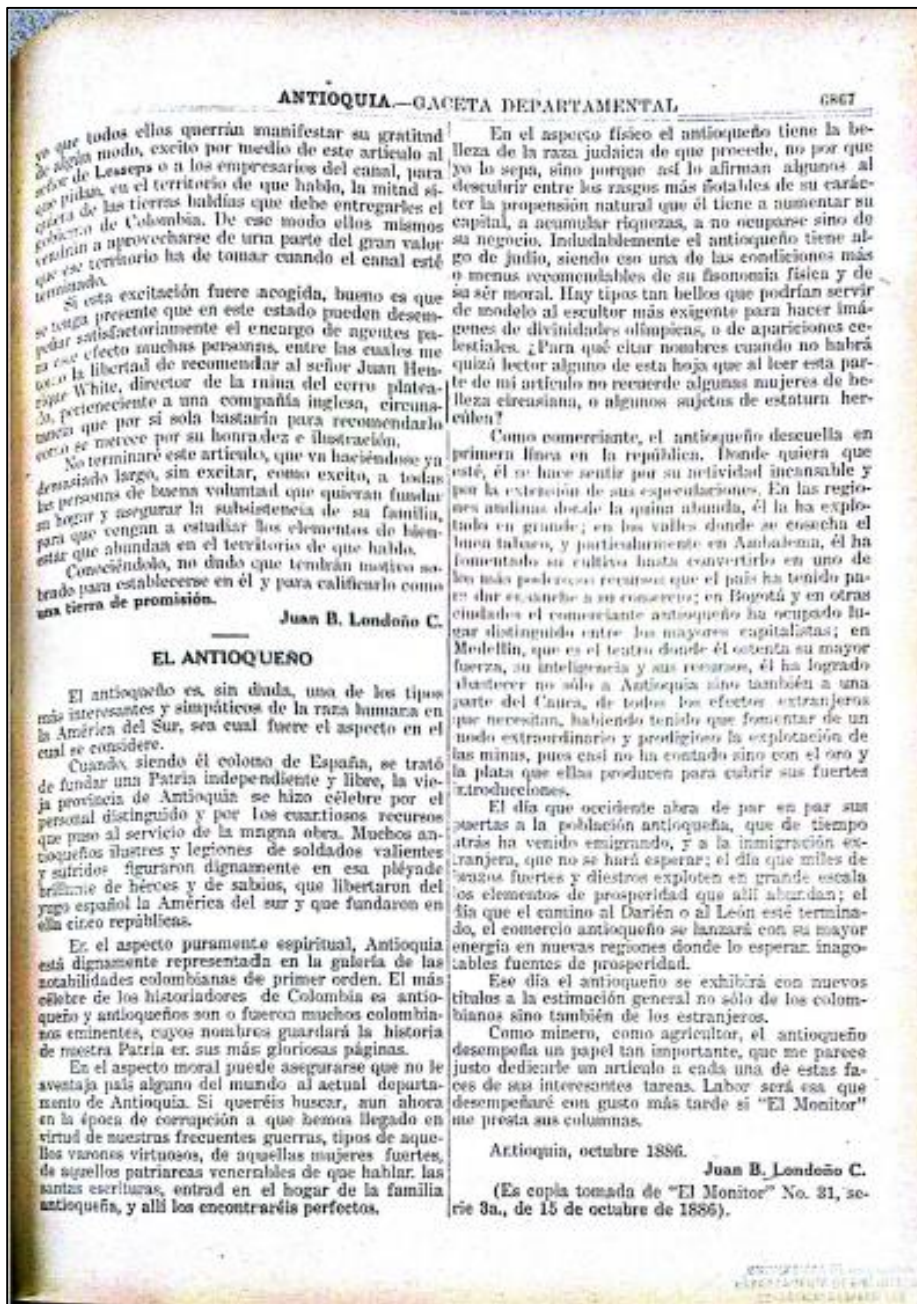
Ese territorio habría continuado existiendo poco menos que ignorado por muchos años aún, si no estuyese llevándose a efecto cerca de él el Canal Interoceánico.

Lesseps, después de haber obrado prodigios al servicio de la civilización en el antiguo mundo, constituyéndose colaborador de la Provincia, vino a completar la obra del mundo nuevo, construyendo entre las Américas un canal, para que fácilmente se comuniquen por él los continentes.

Y ese titánico esfuerzo del genio, secundado por el esfuerzo gigante de más de 15 mil obreros y aplaudido por toda la humanidad, vendrá a ser como un golpe mágico dado por Dios sobre la frente de cien pueblos que yacen aletargados en el abismo de la barbarie, para que despierten y se levanten a la vida de la civilización.

Entre esos pueblos que se despiertan a la vida de la civilización, por el esfuerzo de Lesseps, figurarán los que moran en el territorio de que hablo y otros más que habrán de fundarse en él, y sabiendo

Continuación



Fuente: Gaceta departamental, 5 de julio de 1930. Reproducción.

En este artículo el señor Andrés Londoño se dirige al gobernador del departamento de Antioquia, para esos momentos el doctor Camilo C. Restrepo, y le recuerda algunas de las palabras escritas por parte de su padre Juan B. Londoño C., secretario de hacienda y fomento

durante el año de 1881, especialmente sobre la *Carretera al Mar* y la “Colonización de Occidente”. En uno de estos artículos referidos se inicia hablando sobre el Canal de Panamá y los beneficios que traerá al país esta facilidad que se percibe en las comunicaciones, dando más facilidades a los extranjeros para que vengan al país, y al conocimiento de las riquezas naturales nacionales en sus beneficios y posibilidades. Aquí se puede destacar unas palabras que tocan específicamente al departamento de Antioquia, “y cuando las miradas de todos ellos se aperciban de los elementos de riqueza y bienestar que les brinda este país, y particularmente el departamento de occidente, se vendrán al estado para transformar con asombrosa rapidez nuestros solitarios desiertos en comarcas y pueblos ricos y florecientes”.

Dentro de la legislación nacional, y según el artículo 1º, de la *Ley 60 del 30 de abril de 1905*, sobre vías de comunicación, “Decláranse vías nacionales todas aquellas que por su importancia, como las férreas, carreteras de más de cincuenta kilómetros de longitud, y canalización de ríos requieran recursos cuantiosos para su construcción y conservación”. La distancia de kilómetros, que conecta a Medellín con Santa Fe de Antioquia por la *Antigua Vía al Mar*, es de 79 km., y por el artículo 1º de la anterior Ley, esta carretera se incluye dentro de las vías nacionales a principios del siglo XX

A partir de la década de los años 20's comienza la era de las carreteras en Antioquia (Botero, 1988, 209), uno de los promotores de obras que desarrollaron los medios de comunicación en Antioquia fue Gonzalo Mejía, personaje al que vale la pena mencionar como participante de grandes transformaciones modernas en el departamento de Antioquia.

La era de las carreteras comienza en Antioquia en 1920, y es natural que sea entonces, pero en especial a partir de 1925, cuando tome fuerza la empresa épica de la carretera al mar, que va a hacer una especie de fiel reflejo de la del Ferrocarril y que cubrirá el periodo de 1925 – 1955 (Botero,1998).

Las palabras anteriores hacen énfasis en la conexión de la construcción de la *Vieja Carretera al Mar* con el Ferrocarril. La red de carreteras comienza por tramos sueltos estratégicos, que buscan llegar a una estación del Ferrocarril, considerando a éste como la columna vertebral del sistema. Entonces, el Ferrocarril se presenta en la historia antioqueña como el mejor motivador del inicio de las carreteras pavimentadas en Antioquia.

En los inicios del siglo XX, luego de la Primera Guerra Mundial, la Asamblea Departamental en 1926 ordenó la iniciación de la construcción de la *Carretera al Mar*. Se inauguró el trabajo con gran fanfarria el 10 de junio de 1926 en el terminal de la línea de tranvía de San Cristóbal, una aldea en la “otra – banda” del río Medellín, sobre la ladera oriental de la cordillera que rodea el Valle de Aburrá, donde comenzaba la obra, con la ceremonia de bendición de una barra (Parsons, 1996, 74).

La construcción de la *Carretera al Mar* se proyecta como algo permanente, prosiguiendo luego de su inauguración, y por eso mismo se hacen algunas ordenanzas más, como la Ordenanza N° 1 de 1956. Con la que tuvo efecto la terminación de la variante entre San Jerónimo y la ciudad de Antioquia. Más adelante se relaciona la *Carretera al Mar* como una “gigantesca espina dorsal”, y se describen algunos de los “ramales carreteables que se desprenden a lado y lado”, entrando estos inclusive al Corregimiento de San Cristóbal, Pajarito, San Pedro, Palmitas, San Jerónimo, Sopetrán, y otros lugares más en la búsqueda de un trayecto hacia el mar (Cano, 1998).

La carretera que conecta a Medellín con Santa Fe de Antioquia es pavimentada, y forma parte de la nombrada *Carretera Vía Al Mar*. En el texto *Historia de los servicios públicos de Santa Fe de Antioquia: historia local* (1989), se encuentran algunas palabras que exaltan su importancia para finales del siglo XX “La Carretera Al Mar es como la madre de las pocas carreteras que existen en el Municipio de Antioquia y en las más que recorren el Occidente Antioqueño y Urabá” (Cano M., 1989).

Existe en la historia de la *Vieja Carretera al Mar* tres fechas precisas, una en la que se redacta la Ordenanza de la cual nace este proyecto, otra en la que se inicia la obra, y finalmente en la que sería la inauguración de la misma. En la proyección y culminación de la carretera estuvieron involucrados gente civil, religiosa, obreros y hasta militares, pues esta vía de comunicación es vital para la historia de nuestro país. Las vías terrestres surgen como formas de conexión y de mejorar los intercambios comerciales, económicos, culturales, y el conocimiento de la realidad de nuestra República por parte de sus gobernantes, la gente del común y extranjeros.

[...] esta carretera tan vital para el Departamento de Antioquia, nació de la Ordenanza N° 8 del 26 de marzo de 1926. Entre sus impulsores más notables pueden mencionarse a Don Gonzalo Mejía, al Doctor Jesús Tobón Quintero y al Perfecto Apostólico de Urabá, Padre Carmelita José Joaquín Arteaga, y en años más recientes al doctor Fernando Gómez Martínez. La construcción de la carretera al Mar fue iniciada bajo el mandato del Gobernador Doctor Ricardo Jiménez Jaramillo, en el terminal de la línea del tranvía de la fracción de Robledo, el 10 de junio de 1926, según James J. Parsons. Otros autores fijan las fechas 6 y 28 de mayo del mencionado año. El señor arzobispo Manuel José Cayzedo dio el primer barretazo simbólico con una barra donada por la señorita Ana Campuzano y remitida desde Amalfi según carta del 18 de mayo, dirigida a Don Gonzalo Mejía. La terminación de esta carretera de 368 kilómetros de longitud, fue celebrada en Turbo el 29 de enero de 1955 por el entonces Presidente de la República General Gustavo Rojas Pinilla (Cano, 1989, 22 y 23).

La carretera conocida en la actualidad como *Vieja Vía al Mar*, o *Vieja Carretera al Mar*, y que fue animada por su interés de conectar a la capital antioqueña con el mar Caribe, comienza el inicio de su trayecto con la conexión Medellín a Santa Fe de Antioquia, pasando por San Jerónimo y Sopetrán. Además, tiene sus antecedentes y se articula con el camino de Occidente.

El camino de Occidente soñado por don Juan De Dios Aránzazu desde fines de la primera mitad del siglo XIX, iniciado y notablemente avanzado por el General

Marceliano Vélez, coadyuvado en las selvas de Urabá, por el ingeniero Juan Uribe White, es la matriz de la Carretera al Mar (...) (Cano, 1998, 49).

Continuamente Fabio Botero Gómez (1988), hace referencia a que es en la década de los 20's que se inicia el proceso de la construcción de las carreteras en el departamento de Antioquia. Igualmente, es importante hacer énfasis en la construcción de la *Vieja Carretera al mar*, porque es dentro de esa gran vía que se encuentra uno de los trayectos de las tres vías que se estudian y que son de interés en este Trabajo final. Sin embargo, cuando se inicia la construcción de esa vía, en el año 1926, muchas dificultades se presentaron y retardaron la construcción de sus diferentes tramos. "En términos generales, se puede asegurar que durante casi todo el siglo XIX no se lograron en el Valle de Aburrá (y era la única zona donde al menos podía esperarse tal cosa) más de veinte kilómetros de vía capaz de resistir un vehículo de cuatro ruedas de modesta capacidad de carga" (Botero, 1988, 288).

Para continuar relacionándose con la *Carretera al Mar*, y específicamente con el tramo de la misma que más interesa en este Trabajo, es necesario resaltar la figura de Gonzalo Mejía dentro de los hombres que además de mostrar interés en la elaboración de esta conexión, también aportaron con su trabajo. Puesto que como ya se había insinuado con anterioridad, se considera para la historia de esta vía uno de sus principales promotores, además de ser un empresario y pionero, que trajo proyectos muy vanguardistas para el departamento y la época, tanto en los transportes terrestres como aéreos y acuáticos. También la Compañía Cinematográfica Antioqueña fue uno de sus aportes, pero lo más significativo para este trabajo es la construcción de carreteras a la selva del Darién (Molina, s.f.).

En el libro de Cano, ya se estaba proyectando la construcción de un túnel que acortara la distancia del trayecto de Medellín al mar, más específicamente la conexión San Cristóbal – San Jerónimo, y hasta las autoridades religiosas dejaron sus impresiones de la elaboración de esta obra, "El Túnel, cuya finalidad es el acortamiento de la distancia que une a Medellín con la Costa Atlántica a lo largo de la Carretera al Mar, no es asunto nuevo. En el episcopado de

Monseñor Miguel Ángel Builes se ventiló la construcción de un túnel hacia San Jerónimo y se dijo entonces que era una idea descabellada del prelado” (Cano, 1998, 113).

La construcción del Túnel San Cristóbal – San Jerónimo, era ya un viejo proyecto en 1985, y su ejecución para el momento planteaba “cambios fundamentales” en determinados trayectos de la Carretera al Mar. En ese momento los estudios geológicos fueron realizados por la Secretaría de Obras Públicas y el consultor Ingeniero Geólogo Eufredo Escorce Bernal. A continuación aparecen algunas palabras con las que los autores inmediatamente anteriores describen el terreno en donde se está proyectando el túnel, además de la necesidad del mismo. Más adelante se expone la insatisfacción de los gobiernos departamental y nacional hacia el proyecto del túnel San Cristóbal – San Jerónimo, necesitándose así la presentación de otras opciones, y la firma Integral S. A. se apresura en presentar dos de ellas (Cano).

La finalización e inauguración de esta vía ocurre bajo el mandato del General Gustavo Rojas Pinilla, el 28 de enero de 1955, en el puerto de Turbo. En esta ceremonia estuvieron figuras notables como el principal motivador de esta obra, don Gonzalo Mejía. La inauguración de la Carretera al Mar no fue el final de su construcción, antes bien el inicio de trabajos para su mejora, como “la pavimentación total, los parcheos, el ensanchamiento, la construcción de variantes y lo último con la proyectada apertura de dos largos túneles entre San Cristóbal y San Jerónimo y el sector llamado el Revenidero en jurisdicción de Dabeiba” (Cano, 1998, 50).

En relación con Santa Fe de Antioquia, se reconocen para la época algunos tramos asfaltados, en este caso uno de estos que llega al municipio antes referido, tomándolo así como parte de una de las diversas variantes de la carretera vía al Mar. También dentro de estos tramos que comunican a Medellín con Santa Fe de Antioquia, aparece un comentario específico relacionado con el de San Jerónimo

Tal, la variante de San Jerónimo a la ciudad de Antioquia ordenada por la Ordenanza primera del 16 de marzo de 1956, la que desvió el tránsito por el histórico puente de Occidente, por lo que se hizo (construir) un moderno puente en el Paso Real, inaugurado en 1962, con costo aproximado de \$800.000 (Cano, 1998).

En el escrito se ubica a Santa Fe de Antioquia frente a la construcción de vías, diciendo que es “pobre en carreteras”, pero a su vez se debe tener en cuenta que si el río Cauca se encuentra como un interés en el camino de Medellín a Santa Fe de Antioquia, la construcción de puentes está conectada a la realización y mantenimiento de los caminos. Puesto que por ahí se transportan los materiales para estas construcciones, y están integrados en la planeación del diseño de los mismos. Igualmente, se sigue encontrando una queja a la falta de puentes en los caminos del siglo XIX en el país, por eso hay un llamado de atención a la audacia de hacer cinco puentes sobre el río Cauca para finales del siglo XIX, por parte del departamento de Antioquia. En este caso el que más nos interesa es el Puente de Occidente, en la vía Medellín, a la ciudad de Antioquia, con 294 metros de luz (Botero, 1988).

Más adelante, se dice que entre los años 1880 y 1930, en Antioquia se realizaron transformaciones fundamentales en el campo de las vías y el transporte. Se citan cinco acontecimientos claves, de los cuales el que más nos importa es que "se inicia, y se logra el primer gran empuje en el sistema de carreteras; se destaca esencialmente el comienzo de la carretera al mar" (Botero, 1988, 208)

En el libro de Jorge Restrepo Uribe (1981) se encuentran citadas textualmente unas palabras del gobernador de Antioquia Camilo C. Restrepo, en donde sintetiza algo de las luchas sostenidas por él con el gobierno nacional en pro de la Carretera al Mar, y que siguen a continuación

El tres de septiembre inicié la campaña en favor de la carretera al mar. Después de una lucha sostenida y ardiente, cuyos pormenores aparecen en un capítulo de este mensaje, se obtuvo la expedición de la ley 28, sancionada por el señor presidente de la república el día 8 de noviembre de 1929. Expreso los agradecimientos a las personas que me ayudaron a obtener este triunfo (Restrepo, 1981, 114).

Posteriormente aparece un casi reclamo hecho por el doctor Juan de la Cruz Posada al Presidente de la República, al Presidente del Senado y al Presidente de la Cámara de Representantes, en donde se solicita “un pequeño sacrificio del tesoro nacional para subvencionar con veinte mil (20.000) pesos por kilómetro la carretera de Urabá” (Restrepo, 1981).

Continúa resaltando los beneficios que tendría la construcción de esta carretera para la nación y el departamento,

(...) sería una inversión eminentemente reproductiva y patriótica de las que necesita el país para defender su integridad, para dar ocupación a sus hijos, para crear riqueza, y para preparar carga futura, que en vez de servir para restarle tráfico a los ferrocarriles en territorio antioqueño acrecerá el movimiento por ellos del comercio internacional e interdepartamental. En consecuencia, pido ahincadamente que el proyecto que fomenta la carretera al amar sea pronto convertido en ley, como acto de justicia para este departamento y de apremiante necesidad para la república (Restrepo, 1981, 114 y 116).

Santa Fe de Antioquia y Medellín, dos núcleos poblacionales, una fue capital del departamento de Antioquia, y la otra aún persiste en su dignidad en el orden territorial.

Citar la Ley 19 de 10 de noviembre de 1904 es relevante, porque “Se declaran los caminos de utilidad pública” (Moreno de Ángel y Melo González, 1995, 304).

En la presentación que hace Samuel De J. Cano (1998) del libro *Un siglo del Puente de Occidente 1895 – 1995*, contextualiza la ciudad de Santa Fe de Antioquia para la última década del siglo XIX, en cuanto a la desconexión que tiene con el resto del país, así como el resto del Occidente antioqueño. Para esto, describe desde el objetivo principal, que es el Puente de Occidente, hasta la *Carretera al Mar*, como obras que permitieron a esta ciudad dignificar la importancia que tuvo cuando fue capital del departamento.

Se encuentran los siguientes párrafos

Urabá y el occidente antioqueño estuvieron durante muchos años aislados de Medellín, lo mismo que del resto del departamento y el país. El progreso les llegó tarde, con las conocidas secuelas de la violencia incontenible. El comercio durante años careció de desarrollo adecuado no obstante su riqueza maderera, agropecuaria y minera. La falta de caminos y el río Cauca en especial, se opusieron como barreras inabordables para el acceso al desarrollo de la vasta y promisoría región caribeña. La colonización fue lenta y difícil hacia esta banda occidental del Cauca, heroicamente medio vencido por los castellanos acompañantes de Robledo, Francisco César, Valdivia y el titánico don Gaspar de Rodas.

Santa Fe de Antioquia, capital de la inmensa provincia antioqueña hasta 1826, nuevamente asiento gubernamental entre 1851 y 1856, sede obispal a partir de 1804 y actualmente cabecera de la XII arquidiócesis de Colombia, apenas sí logró mejorar sus comunicaciones con la banda oriental del departamento mediante la barca cautiva instalada en el Paso Real en 1855 por el ingeniero Enrique Hausler, durante el breve gobierno de don Estanislao Barrientos. El río Cauca o Satirira de los Catíos, peligroso y agresivo con su voluminoso caudal de aguas color de barro o de sepia, arrastradas desde la laguna del Buey, se constituyó durante siglos en barrera inabordable para el progreso (Cano, 1998, 11).

En estos párrafos existe el reconocimiento de la agreste geografía del departamento, además se vuelve a resaltar la carencia de caminos en el territorio, lo que dificulta, y le da a la vía de conexión Medellín Santa Fe de Antioquia una notoria importancia para el desarrollo del departamento. También se encuentra una ubicación histórica de Santa Fe de Antioquia, señalando su centralidad para el departamento en algunos momentos específicos.

Cano (1998) usa algunas palabras para designar las vías de comunicación en el departamento, como caminos carretables o Paso real, puesto que para el gobierno es muy necesario permitir el tránsito por el territorio para las personas y los diferentes cargamentos de insumos, mercancías, u otras materias que se necesitaran llevar para diferentes lugares.

Debido al interés de conseguir el transporte de diferentes bienes y productos, bien sea por vía terrestre con los caminos, carreteras, o puentes; bien sea mediante barcas para hacer posible

el atravesar los ríos, u otro tipo de afluentes acuáticos; el gobierno otorgaba ciertos beneficios para que los particulares los hicieran (Cano, 1998, 19).

Para Cano las guerras en el país también incidieron en los retrasos, y falta de concreción, de las obras para mejorar las vías de comunicación. Como cuando cita las dificultades que hubo para “terminar las vías laterales del puente de Occidente”, puesto que “*la Guerra de los mil días* impidió este anhelo, que sí les dio oportunidad a las huestes revolucionarias de Fidel Cano, de Tolosa y de Roberto Botero Saldarriaga, lo mismo que a las oficiales comandadas por Pacho Negro, de pasar de una banda a otra por la sólida y elegante estructura” (Cano, 46). Las palabras anteriores, aunque no traten exactamente de las vías de comunicación que estamos estudiando, sí nos especifican una situación en donde la violencia de esos conflictos afecta las obras públicas que el Estado debió realizar en beneficio de la sociedad colombiana.

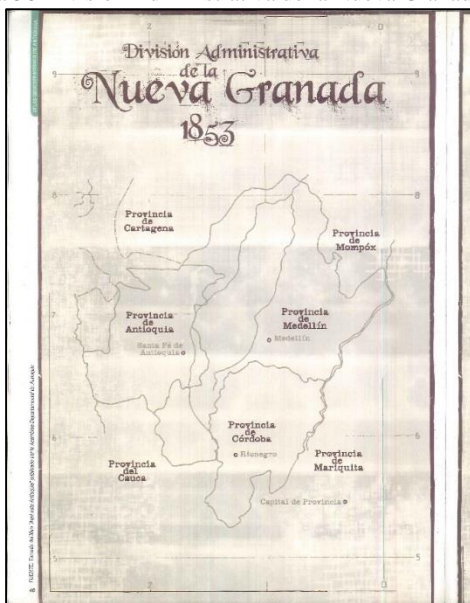
Los incentivos que plantea el gobierno nacional, inclusive el colonial, para que las personas construyan caminos o puentes, dejaba a la vista variadas consecuencias. Puesto que se ve la influencia directa de particulares sobre el manejo de estas vías. También la ausencia de inversión en obras públicas por parte del gobierno central. Juan D. Higueta trazó la variante entre San Jerónimo y la ciudad de Antioquia (Cano, 1998, 52).

Se encuentra en el texto (Cano, 1998) una anotación sobre las afectaciones negativas que para el momento hizo la guerrilla sobre empresas y proyectos nacionales, para esto aunque el autor comience haciendo un señalamiento específico sobre las afectaciones recibidas por el Puente de Occidente, después generaliza sobre otros aspectos, dentro de los cuales, para el interés de este trabajo se resaltan las vías, y la perturbación que hacen de ellas los “guerrilleros iconoclastas”. En las palabras siguientes se encuentra mejor esbozado estas ideas de las perturbaciones de la violencia sobre las vías, inclusive de la Guerra de los mil días.

El Puente de Occidente va cumpliendo en este año de 1995 un siglo de haberse inaugurado. No obstante el abandono por largos períodos de parte del Estado Colombiano y el Departamento de Antioquia y de la existencia por cerca de 50 años de guerrilleros furiosamente iconoclastas, ajenos al respeto por la riqueza nacional, destructores de puentes, de redes eléctricas, de oleoductos, de vías y de comunicaciones telefónicas y de lo que signifique vida, progreso, desarrollo y civilización, la monumental obra ha llegado a su centenario de años, en obediencia a la envidia comunicada por el sabio maestro constructor. Los revolucionarios liberales de la Guerra de los Mil Días lo atravesaron respetuosos en su derrota hacia Quimará, a cuya cabeza iban aquellos prohombres de las letras y del patriotismo, los antioqueños Fidel Cano y Roberto Botero Saldarriaga” (Cano, 1998, 49).

En las palabras anteriores también se mencionan algunos de los personajes de la historia nacional que atravesaron las vías del departamento, enmarcando este proceso en hechos bélicos, como la Guerra de los Mil Días.

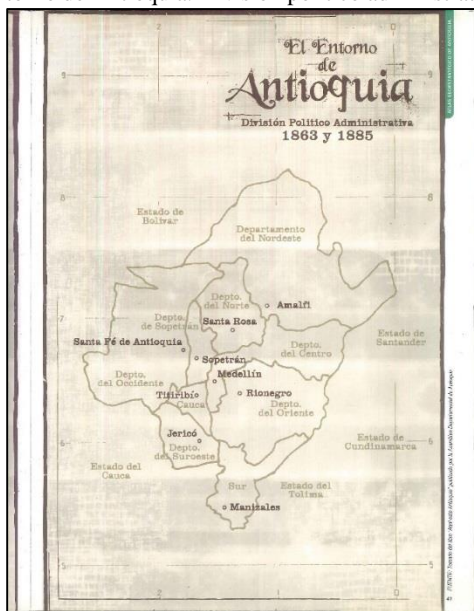
Figura 58 División Administrativa de la Nueva Granada 1853



Fuente: Plan Estratégico de Antioquia – PLANEA - (2005). Reproducción.

En el mapa anterior, y en el año de 1853, aparece Santa Fe de Antioquia como capital de la Provincia de Antioquia, y Medellín como capital de la Provincia de Medellín. Sin embargo, no está trazado el camino entre las dos capitales de dos provincias distintas.

Figura 59 El entorno de Antioquia. División político administrativa 1863 y 1885



Fuente: Plan Estratégico de Antioquia – PLANEA - (2005). Reproducción.

En el periodo de 1863 a 1885 la división político administrativa de Antioquia cambia, y vemos a Santa Fe de Antioquia como capital del Departamento de Occidente, y a Medellín como capital del Departamento del centro. En esta división administrativa no aparece tampoco un trazado de camino que comunique estas dos capitales.

La situación administrativa de la *Antigua Carretera al Mar* lleva a especificar que es de carácter nacional, y si esta vía se categoriza de esta manera se puede decir que son de carácter nacional el cuidado y preservación de las mismas, no sería obligación del departamento. Esta vía se encuentra concesionada a lo que es la dimensión vial Mar 1.

El Departamento de Antioquia no puede evitar entrar en la globalización, por lo mismo algunas actividades de administración, conservación, rehabilitación, mejoramiento, operación, mantenimiento y reversión son asumidas por sociedades, como la Concesionaria Desarrollo Vial al Mar S.A.S. - Devimar. Esta situación se ve con las vías terrestres como la *Vieja Carretera al Mar*, en la cual esta sociedad entra a administrar empresas particulares, y así se desliga la responsabilidad regional y nacional que sobre estas se tenía.

4.4. Autopistas de la prosperidad y la Vía al Mar en Antioquia.

El proyecto para la construcción de las Autopistas para la prosperidad, surge con el interés de servir de vías de conexión de centros poblados que son a su vez núcleos productivos de los mercados internos y externos en el país.

Aunque es evidente que la construcción de carreteras, autopistas y túneles en el departamento de Antioquia desde el siglo XIX, enfrentaron un paisaje agreste y dieron posibilidades de conexión, a finales del siglo XX se presentan proyectos a las autoridades del departamento para posibilitarla conexión de Medellín y Santa Fe de Antioquia por otro trayecto.

La construcción de la *Nueva Carretera al Mar* fue positiva, porque al tener facilidad de conexión con Medellín, el comercio de los productos alimenticios que producía la tierra aumentó. Pero después, otras construcciones afectaron de una manera no muy adecuada a algunas veredas, y en palabras de un habitante del sector se rectifica que “con la construcción de la carretera al túnel ¡se acabó Boquerón!” (Álvarez, 2009, 42). La vereda La Loma también se vio afectada con el abandono de casas por sus habitantes, esto como consecuencia de la construcción de la vía al túnel (Álvarez, 2009, 58).

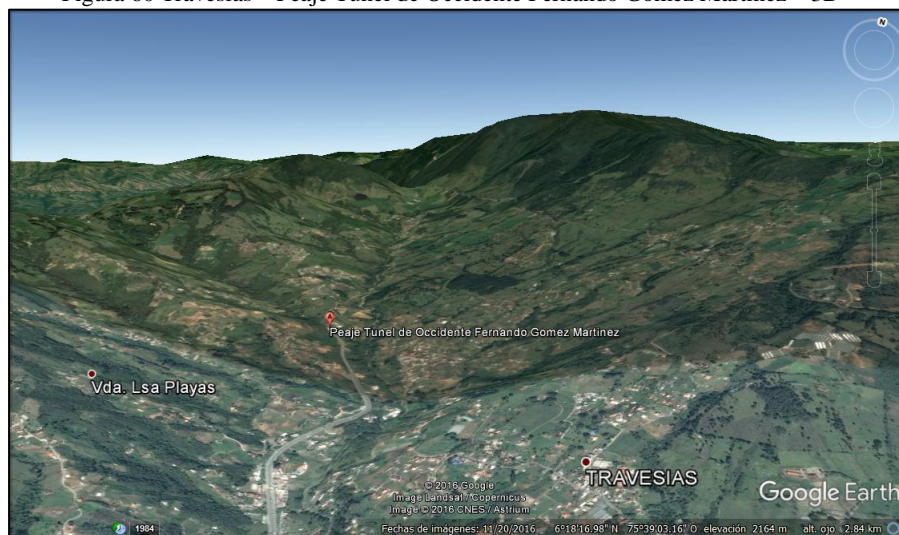
El paisaje de la *Vieja Carretera al Mar* ha sido olvidado, se ve un poco deteriorado, puesto que lo que prima es la *Nueva Carretera al Mar* que permite que los trayectos sean más rápidos. Las obras viales que incluyen esta última y más reciente vía tienen por nombre

Autopistas de la prosperidad o Vías 4G, y para Colombia es un proyecto muy significativo, puesto que busca permitir una mejor conectividad dentro del territorio, y también mejora los intereses internacionales sobre el territorio.

Indagar sobre los roles que tiene este trayecto de intento de conexión del departamento con el mar, es acercarse a las políticas públicas que buscan una mayor y mejor conectividad vial en el país.

A continuación, en las figuras 60 y 61, se plasma en el paisaje el Túnel de Occidente o Túnel “Fernando Gómez Martínez” (inaugurado el 20 de enero de 2006), entre las ciudades Medellín y Santa Fe de Antioquia. Esto se hace desde google earth en 3D.

Figura 60 Travesías – Peaje Túnel de Occidente Fernando Gómez Martínez – 3D -



Fuente: Google earth.

Recuperado el 9 de enero del 2017. Reproducción.

Figura 61 Medellín – San Cristóbal – Peaje Túnel de Occidente – Santa Fe de Antioquia – 3D -

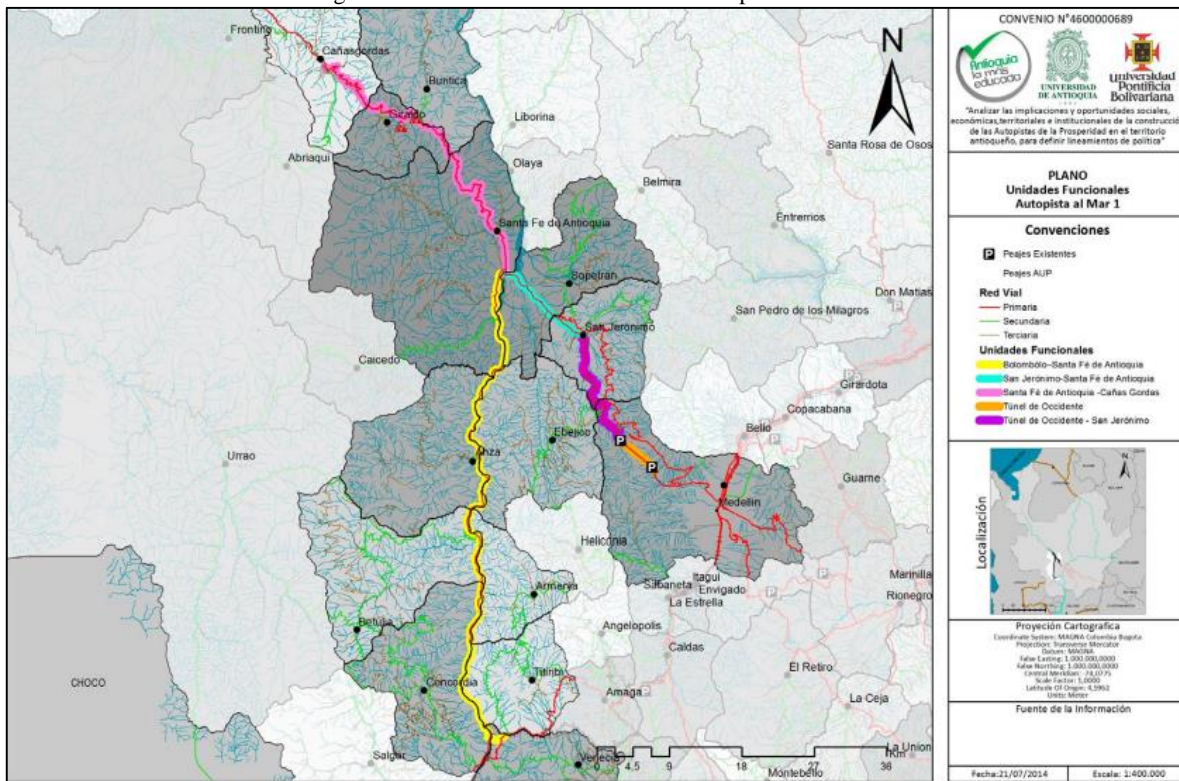


Fuente: Google earth.
Recuperado el 11 de enero del 2017. Reproducción.

Las Autopistas de la prosperidad, de las cuales hace parte el Túnel de Occidente, es un proyecto nacional que busca crear infraestructura vial para conectar con facilidad y prontitud a regiones alejadas con otros sectores del país.

En el plano que aparece a continuación se ve cómo la conexión a Sopotrán se suprime, ya llegar al Mar se vuelve algo más rápido, más ágil, sin la necesidad de pasar por un centro poblacional más. El Túnel de Occidente se encuentra resaltado por la línea naranja que aparece en el plano.

Figura 62 Plano Unidades Funcionales Autopista al Mar 1



Fuente: Gobernación de Antioquia, 2015. CONFIS (Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal), Ministerio de Hacienda, marzo 5 de 2014. Reproducción.

En el mapa Rutas del Estado en Antioquia en 1880 Caminos de Herradura (Botero, 1988: p. 295), aparece por el contrario, dentro del recorrido vial Medellín a Santa Fe de Antioquia, en el mapa como un núcleo poblacional Sopetrán. Dentro de las convenciones este trayecto tiene la nominación de caminos primarios, y más específico está clasificado como una troncal. En este momento se resalta un cambio en el trazado del recorrido de esta conexión a través de los años.

5. Las vías del patrimonio, una continuidad de historias y significados en el tiempo.

En el artículo 3, de la Ley 388 de 1997, se reconoce como una de las funciones públicas del urbanismo, propender por los beneficios del desarrollo y la preservación del patrimonio

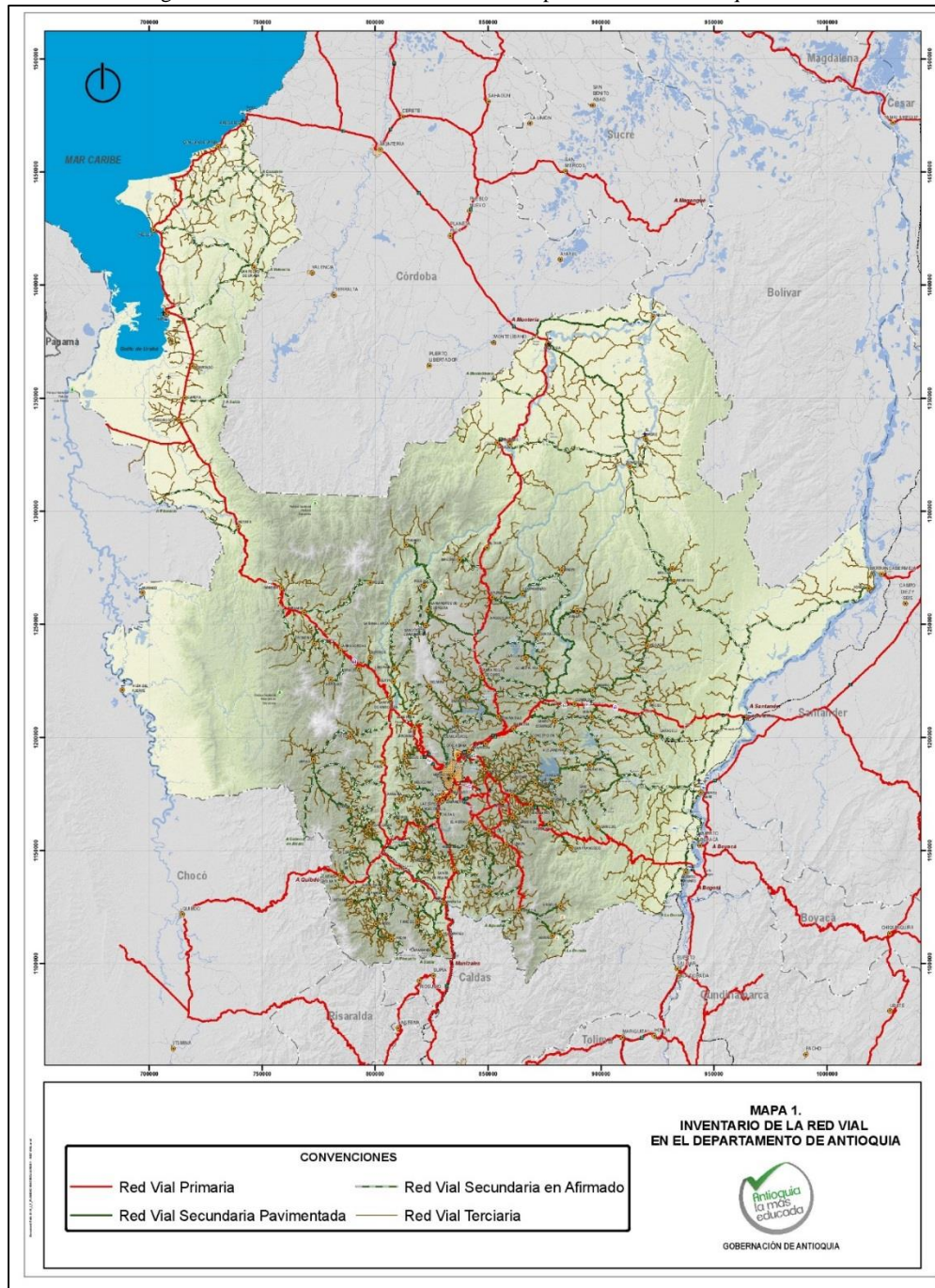
cultural y natural. Entonces, el *Camino del Virrey* y la *Antigua Carretera al Mar* estarían también protegidas, y es el municipio de Medellín esencialmente, y como entidad territorial el que deberían conservarlos y preservarlos de cualquier intervención. Sin embargo, lo anterior no se cumple del todo cuando se ven evidencias, en el desarrollo del Trabajo, de que ya estos caminos además de estar deteriorados ya también han sido intervenidos sin tener en cuenta ninguna preservación del patrimonio cultural.

Cuando se habla de patrimonio, más en específico el patrimonio cultural, es necesario que los bienes materiales o inmuebles se encuentren inventariados para ser considerados así como patrimonio. Las vías estudiadas, el *Camino del Virrey* y la *Vieja Carretera al Mar*, deberían encontrarse de esta manera reconocidas e inventariadas por los POT como patrimonio cultural. Sin embargo, aunque con una de estas vías se cumpla esto siendo inventariada por la Secretaría de Infraestructura como existente, el *Camino del Virrey* no se encuentra dentro del inventario vial que tiene el departamento de Antioquia.

El PEMP (Plan Especial de Manejo y Protección) como instrumento de gestión y planeación para proteger el patrimonio cultural de la nación...

A continuación se aprecia el mapa *Inventario de la Red Vial en el Departamento de Antioquia*, en donde no aparece el *Camino del Virrey* inventariado, ni como parte de la Red Vial Terciaria existe.

Figura 63 Inventario de la Red Vial en el Departamento de Antioquia



Fuente: Secretaría de Infraestructura Física / Información Vial Antioquia / 1. Mapas e Inventario / Mapas oficial a julio 2014. Recuperado el 27 de octubre de 2017 de <http://bit.ly/2zLFNV5> Reproducción

Sin embargo, existe otro trabajo, también sobre vías en donde el *Camino del Virrey* hace parte del *Camino Viejo de Occidente*. Este mapa se puede apreciar revisando la figura 20, que se encuentra en el capítulo 3.

Entonces, si el *Camino del Virrey* no se encuentra inventariado en el mapa *Red Vial en Antioquia*, y aunque tampoco se encuentra su nombre como siendo parte del *Camino Viejo de Occidente*, sí se reconoce parte de su trayecto dentro de otro. No siendo ideal esta situación, por lo menos sí existe más factibilidad de reconocer la existencia de esta vía en el departamento, y así planear y mantener su conservación y reconocimiento como patrimonio cultural, primero del municipio de Medellín, luego del departamento y de la nación.

La apropiación colectiva y democrática del patrimonio reconocida por Néstor García Canclini, de la que se escribe en el libro *Intervención de caminos ancestrales. Camino de La Cuesta. Tejiendo patrimonios y memorias* (Correa, Cardona & Restrepo, 2010), busca que los ciudadanos (as) se apropien de los diferentes patrimonios culturales, entre los que se encuentran los caminos ancestrales. La apropiación social del patrimonio es fundamental en caminos y carreteras históricas.

Herman Montoya Gil, líder del Programa Memoria y Patrimonio de la Secretaría de Cultura Ciudadana, en el libro al que se referencia con anterioridad, reconoce los Caminos Viejos de Occidente en los corregimientos San Cristóbal y San Sebastián de Palmitas como representativos de la ciudad, además de otras vías. También proyecta la recuperación y el trabajo con caminos antiguos, encontrando posibilidades de promocionarlos y ofertarlos como “destinos turísticos ecoculturales sostenibles”.

La relación de los caminos prehispánicos y coloniales como parte del patrimonio cultural y arqueológico de una región es fundamental, y antes de que terminara la primera década del siglo XXI, el Concejo de Medellín reconoce a los caminos antiguos que forman parte de los equipamientos o infraestructuras de valor patrimonial de la ciudad. A continuación se cita el acuerdo que en el año 2009 reconoce estas indicaciones “Siguiendo las anteriores directrices

del ámbito nacional, el Honorable Concejo de Medellín, por iniciativa del Departamento Administrativo de Planeación, promulgó el Acuerdo 23 del año 2009, por medio del cual se adoptó el Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural Inmueble del Municipio de Medellín. Según este Acuerdo los Caminos Antiguos hacen parte de los Equipamientos o Infraestructuras de Valor Patrimonial de la ciudad y son reconocidos como "caminos de épocas pasadas que aún se conservan en el territorio municipal y que, además de su valor como espacio público, tienen un alto valor arqueológico" (Correa et al., 2010).

5.1. Dos vías como parte del patrimonio cultural.

Los caminos, como el *Camino del Virrey* y la *Vieja Carretera al Mar*, en este momento se encuentran más en una situación de deterioro, en donde lo que se busca es la conservación de los mismos.

El mapa anterior hace parte de los productos de la Gobernación de Antioquia, para promover las rutas camineras o ecoturísticas por caminos ancestrales.

Las vías de transporte elegidas para el estudio del patrimonio cultural son el *Camino del Virrey* y la *Vieja Carretera al Mar*, se pueden tomar como patrimonio cultural de la nación por la historia misma desde la que fueron trazadas, reconocidas y usadas como vías de comunicación y de intercambio.

En la Presentación del libro *Intervención de caminos ancestrales. Camino de La Cuesta. Tejiendo patrimonios y memorias* (Correa et al., 2010), el alcalde de Medellín para esos momentos, Alfonso Salazar Jaramillo, presenta los caminos ancestrales de Medellín como parte del patrimonio arqueológico y cultural de la Nación. El Camino de La Cuesta aparece como el principal en cuanto a ser sujeto de un "exitoso proceso de intervención Física", y comenta que el Camino Viejo de Occidente entre el Corregimiento San Cristóbal y San Sebastián de Palmitas, del cual hace parte el *Camino del Virrey*, será intervenido en una

segunda etapa. Sin embargo, a la fecha esta intervención no se evidencia como puesta en marcha, y para este camino no existe intervención física ni recuperación como patrimonio cultural.

También, cuando habla de las técnicas y elementos estructurales que se usaron en diferentes épocas, también hace referencia del palimpsesto que han vivido estas vías para su perpetuación en el tiempo.

Cuando se habla del camino prehispánico a la Vía ecológica, y de la *Antigua Carretera al Mar* a la Vía parque, se está haciendo una referencia a lo que es tomar esas vías de comunicación, desde su figuración en la historia, como trayectos que pueden y van adquiriendo poco a poco el reconocimiento de significados desde el turismo cultural.

Las vías de transporte elegidas para el estudio del patrimonio cultural son el *Camino del Virrey* y la *Vieja Carretera al Mar*, se pueden tomar como patrimonio cultural por la historia misma desde la que fueron trazadas, reconocidas y usadas como vías de comunicación y de intercambio.

En la Presentación del libro *Intervención de caminos ancestrales. Camino de La Cuesta. Tejiendo patrimonios y memorias* (Correa et al., 2010), el alcalde de Medellín para esos momentos, Alfonso Salazar Jaramillo, presenta los caminos ancestrales de Medellín como parte del patrimonio arqueológico y cultural de la Nación. El Camino de La Cuesta aparece como el principal en cuanto a ser sujeto de un “exitoso proceso de intervención Física”, y comenta que el Camino Viejo de Occidente entre el Corregimiento San Cristóbal y San Sebastián de Palmitas, del cual hace parte el *Camino del Virrey*, será intervenido en una segunda etapa. Sin embargo, a la fecha esta intervención no ha sido puesta en marcha, y para este camino no existe intervención física ni recuperación como patrimonio.

También, cuando habla de las técnicas y elementos estructurales que se usaron en diferentes épocas, también hace referencia del palimpsesto que han vivido estas vías para su perpetuación en el tiempo.

En el libro *Crónicas de San Cristóbal* se encuentran relatos vivenciales, los cuales hacen percibir cómo se encontraban los caminos en épocas pasadas “el señor Jorge Isidro Ospina Correa dice que los caminos de herradura transitados por ellos, eran más o menos de un metro de ancho y se hacían unos tragadales “¡de padre y señor mío!” (Álvarez, 2009). En las narraciones, que se encuentran en el libro anteriormente citado, no se encuentran ni referencias bibliográficas ni fuentes primarias, por esa misma razón el libro queda como una recopilación de relatos orales que fueron expuestos por unas personas pertenecientes al lugar, y transcritos por otros individuos. Sin embargo, se sigue trabajando en los relatos de caminos y en esa apropiación, impresión y lectura de los mismos se encuentra el reconocimiento del patrimonio cultural, como en el que sigue a continuación, En este párrafo se escribe sobre varios caminos, y hasta trochas.

El camino Real, ruta tradicional de arriería, “empezaba abajo en la Potrera, subía a pasar La Cenón, La Montañita, La Aguada y seguía por toda La San Francisca hasta subir al Alto de la Pereza, al Astillero, para bajar luego a San Antonio de Prado, también allí arriba se desviaba y cruzaba La Lejía para ir a la escuela del Patio, luego bajaba hacia San Cristóbal o para seguir a la vereda La Loma y así alcanzar el tranvía. También por la vereda La Palma hay un camino que antiguamente se llamaba Yolombal, para ir a Yolombó desde el Alto del Astillero. Desde este punto también se bajaba a la Miranda, luego subía a la curia, de ahí subía a los Ballaos y seguía hasta la Clara, de allí hasta llegar a Ebéjico. En los Ballaos había un camino que regresaba y unía con San Antonio de Prado, y en el Alto del Astillero había una trocha que subía al Cerro del Padre Amaya (Álvarez, 2009).

El POT de Medellín plantea la posición del municipio, y sus gobernantes, frente al patrimonio cultural inmueble en el que se pueden enmarcar las vías de comunicación estudiadas.

En el POT de Medellín, Antioquia, del año 2000, se encuentra un aparte que tiene por nombre La visión de zonas y corregimientos en el Plan de Ordenamiento Territorial – Planos – Áreas de Conservación y Protección del patrimonio cultural, pero antes, en el POT de 1999, en su artículo 3 se prioriza el desarrollo metropolitano subregional y regional. También se encuentra una lista de edificaciones, sitios y espacios públicos que se declaran patrimonio cultural de la nación. Sin embargo, en el artículo 64 de este POT se presenta como posible la intervención para su preservación de un bien inmueble patrimonial. Y en el artículo 70, aunque no se menciona específicamente el *Camino del Virrey*, sí se puede, aunque no se cumpla, abocar por su cuidado y preservación con las siguientes palabras que describen a esta norma

Sectores de interés patrimonial con hallazgos arqueológicos y evidencias antrópicas. Se dirige a las áreas con restos o evidencias físicas visibles como caminos antiguos, aterrazamientos, campos circundados, zonas de vallados, zonas de drenajes naturales, etc. Los caminos antiguos y sus áreas de influencia, deberán ser recuperados, conservados y puestos en valor como servidumbres de paso y espacios públicos, asociados a las prácticas sociales y culturales de las comunidades a que sirven. Subsuelo de los que existen pruebas e información verificable, que por su importancia cultural no pueden ser destruidos bajo ningún concepto (POT de Medellín, 1999).

Más adelante, en este mismo POT, se reconoce la red de caminos existentes en la zona rural del municipio de Medellín, en los corregimientos de Santa Elena, Altavista y Palmitas. En el punto 2, el artículo 78, y a partir del reconocimiento de caminos antiguos, existe la mención, reconocimiento de su majestuosidad y la búsqueda de su conservación.

De los sectores de interés patrimonial con hallazgos arqueológicos y evidencias antrópicas.

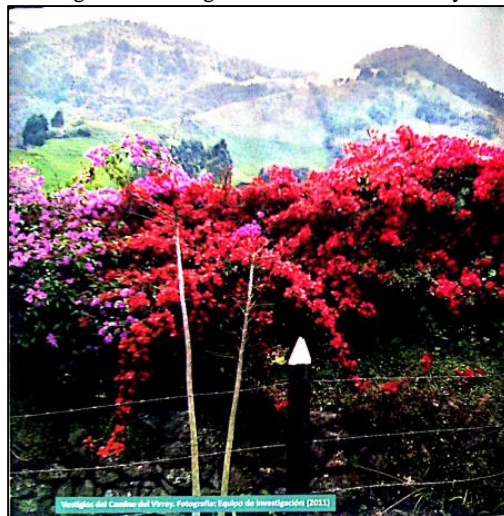
2. Zona Occidental Corregimientos de San Cristóbal, Palmitas y Altavista. Vestigios de la red de caminos localizados en el costado occidental de la ciudad en el Corregimiento de Altavista.

El camino denominado “Del Virrey” en los corregimientos de Palmitas y de San Cristóbal.

La tradición histórica o turística, una buena visualización, la sencillez de exposición didáctica y comodidad de acceso, la espectacularidad, expresividad y excepcionalidad, son algunas características a tener en cuenta en la valoración de las singularidades del paisaje y su posible conservación. Lo anterior de acuerdo a lo determinado en la Ley 397 de 1997 (Pate 2 del artículo 78 del POT de Medellín, 1999).

A continuación se encuentra una imagen (figura 64) relativamente reciente del Camino del Virrey, y esto anima a expresar la posibilidad que puede tener una vía al pasar de ser usada como un camino prehispánico a la posibilidad de ejercer una protección del patrimonio cultural con ella.

Figura 64 Vestigios del Camino del Virrey



Fuente: Arcila Rojas, Claudia. (2011).

Recuperación de la memoria histórica del corregimiento de San Cristóbal, p.14. Reproducción.

En la actualidad, un posible proyecto de convertir el conocido *Camino del Virrey* en vía ecológica es una aspiración que está muy lejos de concretarse, o al menos iniciar, puesto cada día queda menos de sus vestigios. En realidad, cada día son más notorias las alteraciones que sobre esta vía prehispánica ha hecho la población que vive cerca del lugar. Porque aunque se

lean algunos apuntes en libros de conocedores sobre el tema, y de las aspiraciones de convertirlo en vía patrimonial, sobre este lugar no hay ningún cuidado ni conservación. Mucha gente del lugar, y del municipio de Medellín, con la que se habla ni siquiera tiene la conciencia de su existencia.

Por lo tanto, de los vestigios de este camino se toman las piedras sin ninguna medida para construcciones o para adornos en los jardines de casas actuales, no hay presencia efectiva de un cuidado del mismo, por esto cada día se ve menos de él, fragmentos que van desapareciendo porque el mismo paisaje y los seres humanos lo borran, lo desintegran sin control.

CORANTIOQUIA, dentro de su programa de poblamiento, ha impulsado el rescate y estimación de este camino, que debido a su valor histórico y cultural, llama la atención al deber que hay de reconocerlo dentro del patrimonio cultural del país (Calle, marzo – abril del 2000). Sin embargo, en el año 2017 se ve que la realidad del camino es muy lejana a este enunciado, y esta vía ha desaparecido casi que en su totalidad, sin ninguna protección o intento de conservación.

Como vía terciaria, el *Camino del Virrey* debería estar protegido por las entidades regionales, pero hasta el momento no hay actividades visibles sobre él que se enmarquen dentro de esta orientación.

En este momento se hace oportuno mencionar la Ley 397 de 1997, y su artículo 4°, que también se menciona en el texto al que se está haciendo referencia, y en donde se hace la definición de patrimonio cultural de la nación. A continuación se cita textualmente el contenido del artículo 4° de la ley referida

Definición de patrimonio cultural de la Nación. El patrimonio cultural de la Nación está constituido por todos los bienes y valores culturales que son expresión de la nacionalidad

colombiana, tales como la tradición, las costumbres y los hábitos, así como el conjunto de bienes inmateriales y materiales, muebles e inmuebles, que poseen un especial interés histórico, artístico, estético, plástico, arquitectónico, urbano, arqueológico, ambiental, ecológico, lingüístico, sonoro, musical, audiovisual, fílmico, científico, testimonial, documental, literario, bibliográfico museológico, antropológico y las manifestaciones, los productos y las representaciones de la cultura popular.

Las disposiciones de la presente ley y de su futura reglamentación serán aplicadas a los bienes y categorías de bienes que siendo parte del Patrimonio Cultural de la Nación pertenecientes a las épocas prehispánicas, de la Colonia, la Independencia, la República y la Contemporánea, sean declarados como bienes de interés cultural, conforme a los criterios de valoración que para tal efecto determine el Ministerio de Cultura (Ley 397 de 1997).

De la anterior definición de patrimonio cultural de la nación, se pueden ubicar, tanto el Camino del Virrey como la Antigua Carretera al Mar, y hasta la Nueva Carretera al Mar, como bienes materiales inmuebles. Tienen, a su vez, un gran valor histórico por haberse construido, el primero, aún en disputa si su construcción y uso parten de la época prehispánica o colonial, y las otras dos vías en las épocas de la República y la contemporánea, respectivamente.

Rosángela Calle (marzo – abril del 2000) hace un cuestionamiento a ciertas legislaciones, y su papel frente al reconocimiento, protección y conservación del Camino del Virrey como patrimonio cultural. Presenta algunos artículos de las leyes 397 y 388 de 1997, en donde analiza que no son muy consecuentes. Porque aunque la Ley 397 de 1997 defina el patrimonio cultural, y la Ley 388 de 1997 se dedique al ordenamiento del territorio, algunos artículos de las mismas se contradicen frente a la conservación del patrimonio cultural. Además, se demuestra cómo los gobiernos no están cumpliendo con la conservación de este camino como parte del patrimonio cultural de la nación.

El *Camino del Virrey* ha tenido variadas modificaciones a través del tiempo, recientemente las políticas municipales lo han afectado, y los habitantes de otros corregimientos, como los de Palmitas, han hecho protestas al respecto. Las modificaciones de estos caminos de arriería

perjudican a los arrieros y cultivadores de caña y café, puesto que el camino tiene otros materiales en su composición, y por ahí no pueden subir las mulas cargadas.

En un artículo del periódico el colombiano, escrito por Gustavo Ospina (2015), se expone más detallada esta situación, de las dos imágenes que siguen a continuación, en la primera se ve un habitante de la zona transitar por un trayecto de este camino de herradura que no ha sido intervenido. En la segunda imagen, claramente se data la intervención que se está haciendo sobre este camino, y más claramente se pueden referenciar algunas percepciones de estas transformaciones por medio de las siguientes palabras

Con lágrimas en los ojos, Carlos Valle Sánchez, agricultor y líder turístico, relata cómo desde hace años se vienen construyendo rieles de cemento y piedra lisa que no permiten la movilización de las bestias, que ni en ascenso ni en descenso pueden sostenerse con sus cargas y esto está afectando gravemente sus posibilidades de vender los productos agrícolas (Ospina, 2015).

En las figuras 65y 66 se presentan los contrastes de lo que ha vivido el *Camino del Virrey*, en la primera se percibe la apropiación y orgullo de los habitantes del sector de este camino. En la segunda está la evidencia de la intervención que las autoridades municipales están haciendo de este camino.

Figura 65 Habitante de la zona que transita por una parte del Camino del Virrey sin intervenir



Fuente: Ospina Zapata, G. (2015). Palmitas se divide por sus caminos ancestrales. *El Colombiano*, en: <http://bit.ly/2nqecTS> (consultado marzo 2017). Reproducción.

Figura 66 Intervención del Camino del Virrey



Fuente: Ospina Zapata, G. (2015). Palmitas se divide por sus caminos ancestrales. *El Colombiano*, en: <http://bit.ly/2nqecTS> (consultado marzo 2017). Reproducción.

Más adelante se citan, no impresiones y lecturas de la situación por parte del autor del artículo, más bien palabras textuales del señor Carlos Valle, en donde hay un reclamo implícito por el patrimonio cultural, que se está perdiendo al sufrir los caminos de arriería estas transformaciones, esto a su vez perturbando la economía del sector. “Tenemos proyectos agroindustriales de café y caña, pero los productos se quedan en las fincas porque por los nuevos caminos de cemento no se puede transitar, están borrando las huellas de nuestro patrimonio” (Ospina).

Figura 67 Transitar de mulas cargadas por parte del camino empedrado



Fuente: Ospina Zapata, G. (2015). Palmitas se divide por sus caminos ancestrales. *El Colombiano*, en: <http://bit.ly/2nqecTS> (consultado marzo 2017). Reproducción

Figura 68 Transitar de una mula por el Camino del Virrey



Fuente: Ospina Zapata, G. (2015). Palmitas se divide por sus caminos ancestrales. *El Colombiano*, en: <http://bit.ly/2nqecTS> (consultado marzo 2017). Reproducción.

En esta problemática de las intervenciones hechas al *Camino del Virrey* hay opiniones encontradas, porque aunque muchos arrieros presentan sus quejas de manera clara, y piden que el camino no sea intervenido con rieles de cemento y piedra lisa. También integrantes de la Junta Administradora Local (JAL) defienden esas esas construcciones de caminos y aclaran que “los caminos como se están construyendo fueron decididos por la comunidad y se ejecutan con presupuesto participativo” (Ospina).

Un video de youtube (babelmedellín, 2015) visualiza las observaciones anteriores, sobre los perjuicios cometidos en el Camino del Virrey cuando es intervenido con cemento y madera. En el inicio del video se evidencia la intervención del camino, hace aproximadamente diez (10) años atrás, y esto se realizó por la construcción de la carretera. Reproducen conversaciones en las cuales se pone en evidencia la existencia de inconformidades de la comunidad debido a estas construcciones, pero a su vez se menciona la “insensibilidad” (babelmedellín) de muchas personas al no apoyar el rechazo a esas modificaciones. Se concluye que ya este Camino del Virrey es un camino intervenido.

En la actualidad, o sea para el año 2017, esta vía se encuentra en franco deterioro. Pues aunque se escriba en algunos libros sobre la recuperación de ciertas vías en el departamento, pues no es el caso de muchos tramos de la conocida como Antigua Vía al Mar.

Figura 69 Panorámica desde la Antigua Vía al Mar



Fuente: Elaboración propia. Fotografía tomada el 12 de julio de 2017.

En las imágenes que siguen a continuación se evidencia el deterioro de la Antigua Carretera al Mar, puesto que ya no es muy transitada. Debido al uso continuo de la Nueva Carretera al Mar, que con el Túnel de Occidente Fernando Gómez Martínez, produce un transitar más eficiente hacia el Golfo de Urabá y el Mar, esta vía se evidencia como abandonada.

Figura 70 Fragmentos de la Antigua Vía al Mar



Fuente: Elaboración propia. Fotografías tomadas el 12 de julio de 2017

Debido a que las funciones de este camino, la *Vieja Carretera al Mar*, han dejado de ser tan primordiales para los habitantes del territorio, también se ha dejado de frecuentar tanto como antes.

5.2. Los POT y el patrimonio en las vías de comunicación.

En tiempos recientes la geografía, el paisaje natural y el urbanismo deben ser ordenados en los municipios de Colombia por los POT, en algunos momentos del desarrollo de este Trabajo se ve el intento de regular el territorio a beneficios de la comunidad por leyes y decretos. Por esto en el artículo 3, de la ley 388 de 1997, se enfatiza el ordenamiento del territorio como función pública, que debe posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas.

En el artículo 72, de la Constitución política de Colombia, se resalta que el patrimonio cultural está bajo la protección del Estado.

En uno de los objetivos de la Ley 388 de 1997 figura que los municipios pueden hacer “la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural localizado en su ámbito territorial” (artículo 1, N° 2). Aunque más adelante en el punto 5 del mismo artículo se reconoce que debe existir una coordinación de la “la organización y gestión municipales con la política urbana nacional”. O sea que aquí hay un encuentro entre las leyes 397 y 388, porque el municipio no puede vales sus decisiones en cuanto al reconocimiento y protección del patrimonio cultural, por lo menos si antes no hay un aval de las autoridades competentes en la nación.

Se enfrentan las leyes 397 y 388 de 1997, en donde surgen dudas para calificar un bien como patrimonio cultural. En la Ley de la Cultura, Ley 397, aparece que la declaratoria y manejo de los bienes culturales de carácter nacional y los monumentos nacionales los hace el gobierno nacional, a través del Ministerio de la Cultura y el Consejo de Monumentos Nacionales. Esto contrastando con la Ley de Ordenamiento Territorial, para la que la función pública del urbanismo, en su artículo 3, traza como uno de sus fines la preservación del patrimonio.

En el artículo 10, de la Ley 388, se establece que los POT deben tener actividades de conservación, preservación y uso de bienes inmuebles y áreas consideradas como patrimonio

cultural. Los departamentos también deben ejercer este tipo de protección sobre los bienes inmuebles. “Las políticas, directrices y regulaciones sobre conservación, preservación y uso de áreas e inmuebles consideradas como patrimonio cultural de la Nación y de los departamentos, incluyendo el histórico, artístico y arquitectónico, de conformidad con la legislación correspondiente”.

En el artículo de Rosángela Calle (2000) se escribe cómo el Camino del Virrey fue incluido en el POT del 2007 como un sector de interés patrimonial. Por lo tanto, también aparecen algunas consideraciones que la Secretaría de Planeación debe hacer sobre los bienes inmuebles de interés cultural, pero este camino hasta el momento no lo tienen referenciado. Esta autora enfatiza algo esencial sobre la planeación territorial de Medellín frente al *Camino del Virrey* y el patrimonio, “En el Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín se incluyó dentro de los sectores de interés patrimonial con hallazgos arqueológicos y evidencias, el Camino del Virrey”.

Rosángela sustenta la aceptación e inclusión del *Camino del Virrey* como patrimonio cultural, ya que según lo que exigen las leyes a nivel nacional, el hecho de incluir este camino dentro del Plan de Ordenamiento Territorial, lo hace preciarse de tener valores culturales desde los que una comunidad se reconoce.

Es paradójico que los mismos propietarios de los lugares por donde pasa el *Camino del Virrey* son los mismos que lo están desintegrando. No se ve tampoco, según las políticas de ordenamiento territorial, que quienes están destruyendo esta vía estén restituyendo los “elementos alterados”. Las distintas intervenciones que el sector privado ha hecho sobre esta vía, hacen pensar que se pueden sugerir sanciones, todo enmarcándolo dentro de las leyes que se encuentran en la Constitución de 1991, la Ordenanza 34 de 1912, la Ley 397 de 1997, la Ley de Cultura y el POT de Medellín (Calle, 2000).

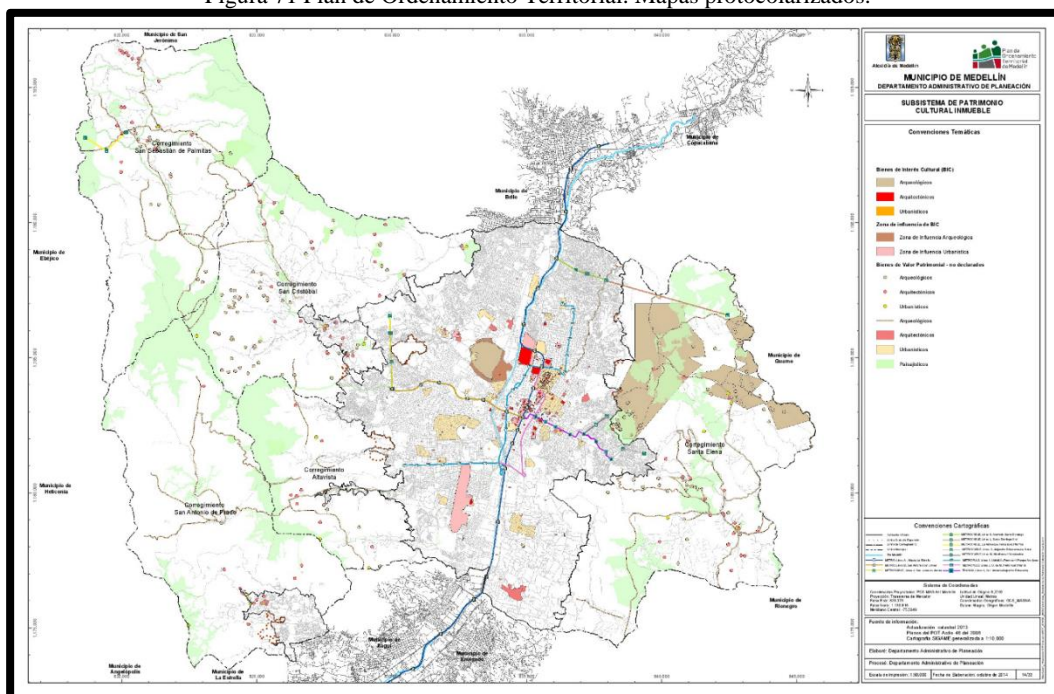
En el municipio de Medellín sus administradores y gobernantes, como el Concejo de Medellín, han intentado regular y proteger el patrimonio inmueble, por eso mismo se escribe

el Acuerdo 23 de 2009. En este Acuerdo se adopta el Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural Inmueble del Municipio de Medellín.

El POT de Medellín, en el año 2014, hace muy vagas especificaciones en cuanto a los bienes de interés cultural y los bienes de valor patrimonial no declarados. En este POT la capa de patrimonio del municipio de Medellín se encuentra dividido en Bienes valorados, Bienes valorados integrados, Zonas de influencia y Bienes de interés cultural.

En el POT del 2014 se realizó el *Plan de Ordenamiento Territorial. Mapas protocolarizados* (2014), figura 71. Esta figura se encuentra como parte de los mapas protocolizados el Subsistema de patrimonio cultural inmueble, y aquí se encuentra la clasificación de Bienes de Interés Cultural (BIC) en arqueológicos, arquitectónicos y urbanísticos, por lo tanto no hay un reconocimiento de las vías terrestres en este aparte. Después en las zonas de interés arqueológico, urbanístico y paisajístico tampoco hay lugares específicos reconocidos.

Figura 71 Plan de Ordenamiento Territorial. Mapas protocolarizados.



Fuente: Departamento Administrativo de Planeación. (2014). Subsistema de patrimonio cultural inmueble. Reproducción. Recuperado de <http://bit.ly/2pmjD7u>

A partir de la información anterior es de analizar que si para el POT de Medellín en el año 1999 se reconoce al *Camino del Virrey* como bien de interés cultural, y de conservación, no aparecen políticas públicas específicas que se diga cómo hacer posible su conservación material y recuperación histórica. En el POT de Medellín del año 2014 no tiene ese aparte que reconozca al *Camino del Virrey* como una vía parte del patrimonio cultural.

También en el POT de 1999 se reconoce la *Antigua Vía al Mar* en su artículo 35 de la comunicación vial regional. Pero en este momento a esta vía se le llama solo como Carretera al Mar, no se le da un reconocimiento de patrimonio cultural pero sí se le otorga como función la integración regional y nacional como corredor vial.

Carretera al Mar: Se constituye en vía alterna hacia Urabá y el occidente del departamento, cuando esté operando la conexión Valle de Aburrá – Río Cauca. Igualmente conecta a Medellín con los municipios de San Pedro, Belmira y Entreríos. En la parte urbana es necesario un espacio mínimo de 15 metros públicos a cada lado del eje proyectado. En la parte rural este valor se fija en 30 metros (15 públicos y 15 privados) al eje de la vía actual (POT de Medellín, 1999).

Cuando se quiere resaltar la búsqueda del patrimonio cultural en las vías de comunicación surge el patrimonio cultural como una herramienta en la planeación del territorio, en este Trabajo esas vías de comunicación que tratan de rescatarse y visualizarse como parte del patrimonio son un camino prehispánico y una carretera.

En algunos países europeos, y en otros americanos, existen caminos que son considerados como parte de su patrimonio cultural nacional, y a la vez mundial.

El turismo cultural en el *Camino del Virrey* y en la *Vieja Carretera al Mar* es apenas una proyección, porque aún no se han asumido acciones para incentivar y llevar a cabo tales servicios y empresas.

La puesta en valor del patrimonio, el uso del patrimonio y el Plan de manejo del patrimonio es a lo que se deben comprometer los gobiernos, tanto el nacional, como el regional y local. Para esto se necesitan poner en funcionamiento políticas públicas, que para más coherencia de ellas se ubican en los POT, más que en la legislación nacional que es más general.

Como una posibilidad de rescatar los bienes inmuebles y muebles de interés cultural en muchos países se ha usado el turismo cultural. Sin embargo, este intento de rescatar estas vías como parte del patrimonio cultural mediante el turismo es de cuidado, porque esa concurrencia de personas, aunque sea planeada, al *Camino del Virrey* y a la *Vieja Carretera al Mar*, puede llegar hasta el punto de que se deterioren más de lo que ya se encuentran.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Las vías de comunicación conocidas como el *Camino del Virrey*, la *Antigua Carretera al Mar*, y la *Nueva Carretera al Mar*, acompañadas por las representaciones y roles que las caracterizaron en diferentes épocas, se encuentran como una *solución a la naturaleza espesa*, que dificultaba y dificulta mantener conexiones terrestres en el departamento de Antioquia. La geografía en el departamento siempre será el condicionante inicial para que se proyecten los caminos, las carreteras, las autopistas y los túneles después. Los caminos, las vías de comunicación terrestres y carreteras actúan como estructurantes territoriales en Antioquia.

Antiguamente, como en la actualidad, los caminos y vías de comunicación terrestres se explican muchas veces desde los aspectos técnicos, administrativos y políticos del momento.

No solo las variables topográficas son determinantes para el trazado y permanencia los caminos o las vías terrestres, también influyen y se pueden tomar como huellas o marcas los intereses políticos, económicos, culturales y de subsistencia, que las distintas sociedades dejan en el paisaje.

Ver las vías terrestres como conectoras es primordial para entenderlas, primero el *Camino del Virrey* como previo al inicio de la planeación del territorio en el departamento, y también de la formación y desarrollo de los puntos poblados Medellín y Santa Fe de Antioquia. A partir de esta reflexión, las conexiones viales en las que se encuentran como parte de su trayecto a Medellín y a Santa Fe de Antioquia son necesarias como parte de la explicación de la distinta figuración que estas dos ciudades toman en el territorio. La Vieja Carretera al Mar, y la Nueva Vía al Mar, permiten clasificar estas vías como parte de la planeación territorial del departamento.

En el desarrollo del Trabajo se mencionaron a Medellín y a Santa Fe de Antioquia como puntos poblados y estratégicos para las vías terrestres que fueron elegidas y estudiadas. Se

eligieron como centros clave porque en diferentes momentos del departamento han sido su centro cultural, económico y político.

Estudiar las conexiones que acercan a Medellín y a Santa Fe de Antioquia, como parte de la red de los caminos del departamento, es encontrar diversos autores trabajando la misma temática. Estos autores dejaron en palabras sus impresiones, las investigaciones individuales, además el trabajo con mapas, y con la iconografía particular, inclusive.

El *Camino del Virrey* y la *Vieja Carretera al Mar*, sirvieron en tiempos pasados como parte de una conectividad esencial para que las gentes buscaran mejorar sus condiciones culturales y económicas, puesto que todo lo que por allí transitaba tenía esos incentivos. La religiosidad, según el historiador Antonio Restrepo (1989: 67), también aparece y tiene presencia como una directriz en todo lo que se proyecte o realice en el departamento, hasta en la construcción y continuación de los caminos. Aunque, se debe reflexionar que primero los intereses económicos, y culturales, fueron los motores evidentes para la construcción, el uso y la conservación de las dos vías anteriormente citadas, sin embargo en el presente se ha olvidado, y por lo mismo se encuentran deterioradas. Desde el presente se propone subsanar el estado de estas vías practicando el turismo cultural, este empleo de ellas como un beneficio más que permitirían. La *Nueva Vía al Mar*, con el Túnel de Occidente, también está proyectada y construida desde las motivaciones anteriormente expuestas, aunque a esto se les debe sumar la mayor brevedad del recorrido de sus trayectos, el tiempo que se puede ahorrar en el transitar de un punto poblado otro.

El *Camino del Virrey* es como un preámbulo a otros intentos de conexión y trazos de carreteras en el departamento, también de la organización de centros poblados como Medellín y Santa Fe de Antioquia, fue ese camino empedrado y hecho por los indígenas, en el periodo que se ha denominado como prehispánico, para después pasar al uso en la época colonial. La *Vieja Carretera al Mar*, que permite en uno de sus tramos la conexión de Medellín y Santa Fe de Antioquia, se creó para remediar las necesidades económicas, materiales y de traslado que requieren nacionales y extranjeros.

El cambio de nombre en los caminos se debe la mayoría de las veces al cambio en la tenencia de la tierra, la dinámica de la propiedad de la tierra. Así lo señala el libro *Caminos ásperos y fragosos para los caballos: Apuntes para la historia de los caminos en Antioquia* (2005), y por esto se puede explicar los cambios de nombre que ha tenido el *Camino del Virrey*. “Los caminos aparecen muy frecuentemente mencionados al señalar linderos y adquieren el nombre de los dueños o de los predios que señalan, o de lugares característicos por los que pasan, dando como resultado que un mismo tramo de camino puede ser denominado de muy distintas maneras” (Botero, 2005, 10).

En el periodo de la conquista y la colonia, los caminos en el actual departamento de Antioquia se presentaban con un acceso tan dificultoso que quienes transitaban por ellos no eran precisamente las mulas o los caballos, si no los seres humanos que servían como cargueros de lo que se quisiera transitar por ellos. Los caminos y las carreteras en Antioquia a través de la historia hasta el presente tienen grandes motivadores, en tiempos recientes se le puede atribuir la conservación de algunos gracias al intento de la construcción de un turismo cultural o patrimonial.

La conexión terrestre de Medellín y Santa Fe de Antioquia, primero y aún posible por la *Vieja Carretera al Mar*, después de la Nueva Carretera al Mar, incluyeron a Medellín y Santa Fe de Antioquia dentro de estas conexiones. El real interés de estas dos vías de comunicación no fue la aparición de Medellín y a Santa Fe de Antioquia, en realidad las construcciones de estas vías se encuentran inscritas dentro de proyectos nacionales de conexión y modernidad mucho más amplios.

Son tres tramos los principales, tres vías distintas las que acercan a Medellín y a Santa Fe de Antioquia. Entonces, independientemente de lo que se trasladara por estas tres (3) vías, las condiciones geográficas de los lugares incidieron en su aparición. Los gobiernos mediante leyes, decretos, o demás directrices, permitieron nuevas proyecciones, adecuaciones y regulaciones en sus tramos.

Es importante resaltar que el trazado del Ferrocarril de Antioquia también tuvo mucho que ver con el trazado y la permanencia de las carreteras la *Vieja Carretera al Mar* y la *Nueva Carretera al Mar*. Por esto mismo el *Camino del Virrey* deja de ser frecuentado con asiduidad.

La situación actual de las tres vías de comunicación es algo compleja describirla, pues por los menos el *Camino del Virrey* y la *Vieja Carretera al Mar* se encuentran en un notorio descuido por parte de las autoridades nacionales y regionales. Tanto así que el *Camino del Virrey* está en un estado casi que de desaparecimiento total, hasta sus vestigios van dejando de existir. Por lo que su trayecto poco a poco va siendo absorbido por el mismo paisaje, y en la cotidianidad las personas, y los vecinos ocasionalmente lo usan, pero no se sienten comprometidos en la conservación de este camino.

En el intento de regulación del territorio colombiano con leyes y decretos, como la ley 388 de 1997, la ley 397 de 1997, el artículo 5° de la ley 1185 de 2008, y el decreto 763 de 2009, la ordenación del territorio, la distinción de Bienes de Interés Cultural (BIC) y la protección del patrimonio se encuentran en el intento de ser reales frente a una legislación que muchas veces carece de claridad y de la distinción de un responsable cierto que reconozca, promulgue y proteja el Patrimonio cultural colombiano. Por lo mismo, las vías que se estudiaron en este trabajo, principalmente el *Camino del Virrey* y la *Vieja Carretera al Mar* carecen de un reconocimiento de su historicidad y de bien patrimonial por muchas de las personas que los frecuentan.

La legislación existente en Colombia sobre la planeación territorial, la cultura y el patrimonio no es suficiente para solucionar las problemáticas de descuido y abandono de muchos de los caminos de herradura, también de carreteras que se van dejando de usar en el presente, o de significado histórico en Colombia. Por lo mismo, a las autoridades departamentales, municipales y más locales, es de suma importancia proponerles la organización de un turismo cultural y patrimonial por esas vías. De esta forma el *Camino del Virrey* y la *Vieja Carretera*

al Mar pueden verse beneficiadas, tanto en la mejora de su estructura material como en el reconocimiento de su significado e importancia para la historia de la nación.

Se debe hacer el reconocimiento, que a partir de la Constitución de 1991 ha tenido la planeación del territorio y la salvaguarda de la cultura y el patrimonio de la nación. Estas vías de comunicación se pueden clasificar dentro del patrimonio cultural intangible de la nación, y así articularse también con el patrimonio natural, para así cumplir un rol territorial paisajístico.

Como uno de los segmentos de las vías que conectan a Medellín con el Mar Caribe, existe importancia territorial del sistema de conectividad entre el Corregimiento de San Cristóbal, que forma parte del área rural de Medellín, y Santa Fe de Antioquia. Puesto que esta subdivisión rural de Medellín también debe ser incluida como un punto por el que pasan las dos carreteras analizadas. A través de la historia se estudian los paisajes, y la transformación territorial que provocan estas rutas.

La construcción, funcionamiento, utilidad y uso de estas vías también permiten la estimulación del desarrollo regional, todo por las cercanías que se crean desde los diferentes lugares y contextos. Pero esta estimulación siempre debe explicarse desde las temporalidades en que han estado más vigentes estas vías. Por medio de los usos que en el pasado y el presente se le dan a estas vías, también es posible aproximarse a conocer varios aspectos de quienes las han transitado.

Las autoridades regionales, más cercanas a este camino, deberían formar a las personas que se encuentran cercanas a estos tramos, bien sea porque los usan o habitan, en cuanto a lo que es el Patrimonio Cultural en Colombia. Generar una conciencia de la importancia de reconocer, valorar y conservar lugares como estos que hacen parte de la historia del territorio y de la región, a partir de lo que según las valoraciones que se les dé se convierte en patrimonio cultural.

Debido a lo anterior, se debe proponer a las autoridades regionales y locales, que son las directamente responsables de la protección del territorio, crear campañas educativas en donde se sensibilice a los ciudadanos de la existencia e importancia de los Bienes de Interés Cultural como parte de la identidad de los habitantes de la nación colombiana. A partir de esto, también hay que hacer énfasis en la concientización de la protección y necesidad de continuidad de estas vías en el territorio, para que se evite así la alteración, y hasta la desaparición, de un paisaje con significado patrimonial.

Las autoridades regionales y locales, además de hacer reales estas campañas de continuidad y protección de las vías, no deben permitir que el sector privado las intervenga sin un estudio previo que las proteja y evite su desaparición como huellas de la historia del departamento y de la nación. La planeación territorial, departamental y municipal incide en el presente y futuro de estas vías, además de permitirles tener valores agregados a parte de la conectividad que permiten.

El ecoturismo también, y dentro del turismo cultural, se puede desarrollar en estas vías de comunicación como una posibilidad para mantenerlas vigentes.

La planeación regional del territorio, sumada al diseño de las vías terrestres del departamento, es poco coherente hacerlo sin contar con las acciones y el planeamiento que se hizo de él en épocas pasadas. Un dialogo entre el pasado y el presente del territorio es necesario.

A. Anexo: Aclaraciones del trabajo final

❖ No se puede hablar del camino empedrado que conecta a Medellín con Santa Fe de Antioquia como del que se está hablando desde el periodo prehispánico, porque no existe ese trazado desde el inicio, y primero hay que esperar que esos puntos poblados surjan.
❖ El tramo que conecta a Medellín con el Corregimiento de San Cristóbal es una vía pavimentada, que forma parte de la carretera al Mar. O sea que este sería un tramo que no se estudiaría de la misma forma, porque sería más apartes de una nueva proyección.
❖ En el Corregimiento de Palmitas, por el Boquerón, comienza el camino empedrado que acerca a Medellín con Santa Fe de Antioquia. Dos tramos del camino son los que se deben estudiar, el que es empedrado y comienza por Palmitas, y el pavimentado de Medellín a Santa Fe de Antioquia,
❖ Las vías que conectan a Medellín con Santa Fe de Antioquia se estudian en tres periodos y tres trayectos distintos, el primero prehispánico, empedrado y acompañado por vallados. El segundo la <i>Antigua Carretera al Mar</i> . El tercero la <i>Nueva Carretera al Mar</i> o la Vía Occidente, que tiene un túnel en su trayecto.
❖ Los tres trayectos que acercan a Medellín con Santa Fe de Antioquia tienen características de origen, de historia y de actualidad particulares.

B. Anexo: Nombres de las vías de comunicación terrestres de Antioquia que son estudiadas

Camino del Virrey
Camino de Aná
Camino del Boquerón de Palmitas
Camino de Occidente
Carretera al Mar (una parte)
Antigua Vía al Mar (una parte)
Nueva Vía al Mar
Nueva vía a Occidente

C. Anexo: Lugares clave del camino Medellín a Santa Fe de Antioquia (como punto de llegada y no de partida)

Medellín	Corregimiento de San Cristóbal	Alto del Boquerón	Cordillera Central	Corregimiento San Sebastián de Palmitas	San Jerónimo	Sopetrán	Río Cauca	Santa Fe de Antioquia
----------	--------------------------------	-------------------	--------------------	---	--------------	----------	-----------	-----------------------

Medellín	Cerro del Padre Amaya, 3100 msnm (una de las pendientes más altas del Corregimiento de San Sebastián de Palmitas)	Valle del Tonusco	Valle de Aburrá	Cerros Occidentales 3000 msnm como mínimo	A San Cristóbal lo rodean dos altos muy importantes: 1. Quebrada la Iguaná por San Javier La Loma. 2. El Boquerón, 2500 m. de altura Boquerón de Palmitas, paso más abajo.	Santa Fe de Antioquia
----------	---	-------------------	-----------------	---	---	-----------------------

D. Anexo: Conceptos clave

Palimpsesto (concepto referido por Marianne Cardale de Schrimpff (2000), “Caminos al paisaje del pasado”, en: <i>Caminos precolombinos. Las vías, los ingenieros y los viajeros</i>)
Palimpsesto (concepto referido por André Corboz (1994) “El territorio como palimpsesto”, en: Ramos Ángel Martín. Lo urbano en 20 autores contemporáneos. Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona, España, artículo original publicado en 1994, pp. 25 - 35).
Territorio Polisémico >>> Camino Polisémico (¿?)
Memoria
POT (Plan de Ordenamiento Territorial)

Camino
Caminos reales
Caminos de Herradura
Caminos carreteables Sendero (Herrera y Cardale, 2000)
Tierras realengas (distribución de tierras por mercedes, caballerías, peonías)
Escribano
Leyes de Indias
Oro
Vía
Colonización antioqueña
Las Concesiones y los caminos
Sendero (Herrera y Cardale, 2000)
Recorrido
Trayecto
Vías nacionales
Carretera al Mar
Patrimonio
Patrimonio cultural
Turismo
Turismo cultural
Camino intervenido (Camino del Virrey)
Autopistas para la prosperidad
Comercio y agricultura
Temporalidad histórica

E. Anexo: Línea del tiempo: periodización de los roles

PERIODOS HISTÓRICOS DE LAS VÍAS TERRESTRES QUE ACERCAN A MEDELLÍN CON SANTA FE DE ANTIOQUIA						
	Prehispánico	Conquista - Colonia	República			
			Siglo XIX Construcción de Nación	Siglo XX	Siglo XXI	Presente y proyecciones Vía al Occidente - Túnel de Occidente
Características	<p>Gran pregunta (debate): ¿Existencia o no de los caminos prehispánicos?</p> <p>* El historiador Roberto Luis Jaramillo dice que no, pero en un encuentro informal con la autora de este trabajo. En algunos de sus textos apoya la existencia de estos caminos prehispánicos.</p> <p>* Sofía Botero que sí.</p> <p>Gran pregunta (debate): ¿Existencia o no de los caminos prehispánicos?</p> <p>* El historiador</p>	Caminos reales (Botero Páez, Sofía 2005)	Muy poco interés por parte de las autoridades en invertir en vías de comunicación.	Gobierno de Rafael Reyes (1904 – 1909): busca modernizar la construcción de caminos y carreteras.	Formulación del Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural Inmueble de Medellín (PEPPIM) (Correa, 2011)	Crear un turismo cultural para recuperar estas vías de comunicación sería lo más adecuado para lograr la recuperación, sostenimiento y valoración de las mismas.

<p>Roberto Luis Jaramillo dice que no, pero en un encuentro informal con la autora de este trabajo. En algunos de sus textos apoya la existencia de estos caminos prehispánicos.</p> <p>* Sofía Botero que sí. Gran pregunta (debate): ¿Existencia o no de los caminos prehispánicos?</p> <p>* El historiador Roberto Luis Jaramillo dice que no, pero en un encuentro informal con la autora de este trabajo. En algunos de sus textos apoya la existencia de estos caminos prehispánicos. * Sofía Botero que sí.</p>					
<p>Crónicas de los cronistas (interpretaciones y percepciones de lo que se encuentran ya construido)</p>	<p>Crónicas. * Informes de los visitantes. (A parte de las crónicas de la conquista, los informes de los visitantes nos proporcionan información directa sobre la población indígena (Botero, Sofía. "Caminos frágiles..." p. 7))</p>	<p>Necesidad de adquirir suministros agrícolas por parte de la población que trabajaba en las minas.</p>	<p>Necesidad de adquirir suministros agrícolas por parte de la población que trabajaba en las minas.</p>		<p>Olvido e Intervenciones del Camino del Virrey</p>

Vía de comunicación empleada para intercambiar recursos de primera necesidad, como alimentos.	Camino que servía para que transitaran el oro y algunos recursos de sobrevivencia para las minas.	Colonización antioqueña.	La Carretera al Mar: Vía impulsadora del turismo en el departamento de Antioquia.		Olvido y deterioro de la Antigua Vía al Mar
Vía para ir a las tumbas (Sopetrán).	Leyes imperiales sobre caminos dictadas por la Corona Española (Ramírez, 2005) > Reseñando el texto de Sofía Botero	A finales del siglo XIX el camino Medellín Santa Fe de Antioquia fue clasificado como una troncal.	La carretera vía al Mar nació de la Ordenanza N° 8 del 26 de marzo de 1926) (Cano M., 1989)		
Tramos de otros caminos prehispánicos hasta llegar a construirse el de Medellín o Santa Fe de Antioquia.	Práctica real del contrabando y el tráfico de mercancías durante la Colonia (Ramírez, 2005) > Reseñando el texto de Sofía Botero	Parte del proceso social económico político y poblacional llamado la Colonización Antioqueña.	“La terminación de la carretera al Mar fue celebrada el 29 de enero de 1955 por el entonces Presidente de la República General Gustavo Rojas Pinilla” (Cano M., 1989)		
“la conclusión principal es que la red de vías de comunicación tiene su origen y necesidad en el periodo prehispánico y que a partir de su existencia se organizó la vida colonial e incluso republicana en la zona” Ramírez (2005) > Reseñando el texto de Sofía Botero	Administradores dueños de “pasos”, comerciantes y funcionarios en la gesta de abrir caminos. Vecindario. Iglesia. (Ramírez, 2005) > Reseñando el texto de Sofía Botero	La Guerra de los Mil Días (1899 – 1902).	“Corto resultaría nuestro libro si al discernir sobre el Puente de Occidente y su río no extendiera las miradas hacia la Carretera al Mar, originada en aquel Camino de Occidente concebido inicialmente por el doctor Marceliano Vélez...” (Cano M., 1998).		

Caminos de los hevevicos (Ramírez, 2005) > Reseñando el texto de Sofía Botero	Con la legislación borbónica la cuestión de los caminos pasó a ser un asunto oficial del Estado (Ramírez, 2005) > Reseñando el texto de Sofía Botero	La Guerra de los Mil Días (1899 – 1902).			
Caminos de Herve, Nare y Palagua (Ramírez, 2005) > Reseñando el texto de Sofía Botero	“abrir”, “descubrir” y “componer” > verbos que se citan en (Ramírez, 2005) > Reseñando el texto de Sofía Botero. Porque non estos verbos se hace énfasis en el descubrimiento y adecuación de los caminos indígenas por parte de los españoles.	“la ciudad de Antioquia volvería a ocupar las posiciones de capitalidad que revivió en 1851 cuando existieron los Departamentos de Medellín, Córdoba y Antioquia y a los finales del pasado cuando fue Capital de Cantones y prefecturas” (Cano M., 1998).	Personaje: Mejía, Gonzalo Fue participe del proyecto y ejecución de la Carretera al Mar, además de otras proezas en Antioquia, ligadas a la irrupción de la modernidad. http://bit.ly/2i7UH3q		
Rutas de indios (Ramírez, 2005) > Reseñando el texto de Sofía Botero	Acceder a viejas y desconocidas rutas (Ramírez, 2005) > Reseñando el texto de Sofía Botero	El Ferrocarril de Antioquia (1874 – 1929). (dicho en exposición de Juan David Chávez)			
Una explicación interesante que combina la importancia de tales caminos como vestigios arqueológicos (Ramírez, 2005) > Reseñando	Tráfico ilegal de mercancías por los caminos (Ramírez, 2005) > Reseñando el texto de Sofía Botero	Tranvía (Medellín) se funda en el año de 1887. (dicho en exposición de Juan David Chávez)			

el texto de Sofía Botero					
Intento de relacionar estos caminos de Antioquia con el universo incaico (Ramírez, 2005) > Reseñando el texto de Sofía Botero	Debido a razones económicas, tecnológicas y al estado de los caminos, el comercio en Antioquia se desarrolló por medio de cargueros humanos (Ramírez, 2005) > Reseñando el texto de Sofía Botero		“La ciudad cobró un aire afrancesado” (dicho en exposición de Juan David Chávez)		
Caminos iniciales que hicieron posibles los indígenas pisando la tierra en su continuo transitar	Desconocimiento de la geografía. Poca capacidad tecnológica de los colonizadores en la construcción y limitaciones en el ejercicio de autoridad (Ramírez, 2005) > Reseñando el texto de Sofía Botero Caminos reales (Ramírez, 2005) > Reseñando el texto de Sofía Botero Desconocimiento de la geografía. Poca capacidad tecnológica de los colonizadores en la construcción y limitaciones en el ejercicio de autoridad (Ramírez, 2005) > Reseñando el texto de Sofía Botero Caminos reales (Ramírez, 2005) > Reseñando el texto de Sofía Botero				

<p>Los caminos prehispánicos además sirvieron para posibilitar “gran desarrollo de las relaciones intergrupales a través de complejas redes de intercambio”, así se permitía también darle “continuidad a las relaciones sociales” (Castillo 1987).</p>	<p>Sofía Botero, apoyándose de otros autores, afirma que los caminos reales tuvieron poca o ninguna inversión por la Corona, pero que llamaron la atención por su importante y extensa longitud (Ramírez, 2005) > Reseñando el texto de Sofía Botero</p>				
<p>De las zonas montañosas, el oro y la sal, como ese elemento químico y esa sustancia que intercambian en gran cantidad, para hacer esto posible menciona las relaciones comerciales que se mantienen con otros territorios, apareciendo así el por qué los caminos son imprescindibles (Castillo 1987)</p>	<p>Necesidad de adquirir suministros agrícolas por parte de la población que trabajaba en las minas.</p>				

	<p>“Los caminos, tomados como emplazamientos controlados por la Corona, eran los espacios en los que las gentes sin tierra que flotaban por toda la provincia, podían construir un rancho y vivir de la piedad de los comerciantes que transitaban” (Caminos, rutas y técnicas: Huellas espaciales y estructuras sociales en Antioquia, 2005, p. 94)</p>				
	<p>Creación de la Provincia de Popayán (Jaramillo, R. L., 2010. La primera obra citada) Mediados del siglo XVI</p>				
	<p>Creación de la Gobernación de Antioquia: 1581 (Jaramillo, R. L., 2010. La primera obra citada)</p>				
	<p>“El gobernador Francisco de Montoya y Salazar dictó y firmó el auto de erección del sitio de Ana como villa, y fijó ejidos y límites” >> 20 de marzo de 1671 (Jaramillo, 1996: 114).</p>				
	<p>Cambios de las tradiciones de los Austrias por las Reformas Borbónicas en América.</p>				

	<p>“Durante el siglo XVIII, el cabildo reguló la ocupación de las tierras ejidales, ordenó la construcción de acequias e hizo énfasis en la legislación que regiría la reparación y buen estado de los caminos que comunicaban el valle de Aburrá con la ciudad de Antioquia, los minerales del valle de los Osos y las tierras agrícolas de Rionegro y Marinilla” (Caminos, rutas y técnicas: Huellas espaciales y estructuras sociales en Antioquia, 2005, p. 95. Esta referencia la hacen citando a pie de página varios tomos del Archivo Histórico de Medellín)</p>				
	<p>Visita del oidor Francisco Herrera Campuzano 1614 (Botero, Sofía. “Caminos fragosos...” p. 7)</p>				
	<p>Francisco Silvestre y Mon y Velarde implementando las reformas Borbónicas, siglo XVIII. Los caminos tuvieron afectaciones debido a esto.</p>				
	<p>“El 20 de marzo de 1671 el gobernador Francisco de Montoya y Salazar dictó y firmó el auto de erección del sitio de Ana como villa, y fijó ejidos y límites” (Jaramillo, 1996: 114).</p>				
	<p>Cargueros: nombre de quienes transitaban por los caminos con cargas (mercancías) a sus hombros.</p>				
	<p>Las Ordenanzas de la Población de 1573 (http://www.banrepcultural.org/no de/86394) Por Felipe II Las Ordenanzas de la Población de 1573 (http://www.banrepcultural.org/no de/86394) Por Felipe II</p>				

	Capitulaciones (Universidad de Antioquia, 2008)				
--	---	--	--	--	--

F. Anexo: Capitales

N°	Años de fundación como capital	Nombre de la capital	Fuente
1	Inicios de la colonia hasta 1826	Santa Fe de Antioquia	(Cano, 1998: 121)
2	1845	Santa Fe de Antioquia fue capital del Cantón de Antioquia, que con seis más estuvo conformada la Provincia de Antioquia	(Cano, 1998: 121)
3	Entre 1851 y 1855	Santa Fe de Antioquia como capital de la Provincia de Antioquia	(Cano, 1998: 121)
4		Medellín como capital de la Provincia de Medellín	(Cano, 1998: 121)
5	1908	Santa Fe de Antioquia como capital del departamento de Antioquia	(Cano, 1998: 121)

G. Anexo: Legislación sobre caminos en Colombia

LEGISLACIÓN SOBRE CAMINOS							
N	NORMA	FECHA	JURISDICCIÓN País, Estado,	ENTIDAD QUE LO EMITE	CONTENIDO	ASPECTOS CLAVES PARA LOS CAMINOS	Fuente
1	Decreto 833	Abril 26 de 2002	Colombia	El Presidente de la República de Colombia.	Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 397 de 1997 en materia de Patrimonio Arqueológico Nacional y se dictan otras disposiciones.		Universidad de Antioquia. (2008). Vestigios de una red vial antigua en el valle del río Aburrá. Además: http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=5337

2	Ley 397 de 1997	Agosto 7 de 1997	Colombia	Congreso de Colombia	<p>Por la cual se desarrollan los artículos 70, 71 y 72 y demás artículos concordantes con la Constitución Política y se dictan normas sobre patrimonio o cultural, fomentos y estímulos a la cultura, se crea el Ministerio de la Cultura y se trasladan algunas dependencias.</p> <p>Artículo 4: Definición de patrimonio cultural de la Nación. El patrimonio cultural de la Nación está constituido por todos los bienes y valores culturales que son expresión de la nacionalidad colombiana, tales como la tradición, las costumbres y los hábitos, así como el conjunto de bienes inmateriales y materiales, muebles e inmuebles, que poseen un especial interés histórico, artístico, estético, plástico, arquitectónico, urbano, arqueológico, ambiental, ecológico, lingüístico, sonoro, musical, audiovisual, fílmico, científico, testimonial, documental, literario, bibliográfico, museológico, antropológico y las manifestaciones, los productos y las representaciones de la cultura popular.</p> <p>Las disposiciones de la presente ley y de su futura reglamentación serán aplicadas a los bienes y categorías de bienes que siendo parte del</p>	<p>http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=337</p>
---	-----------------	------------------	----------	----------------------	---	--

					Patrimonio Cultural de la Nación pertenecientes a las épocas prehispánicas, de la Colonia, la Independencia, la República y la Contemporánea, sean declarados como bienes de interés cultural, conforme a los criterios de valoración que para tal efecto determine el Ministerio de Cultura (Ley 397 de 1997).	
3	Ley 388	Julio 18 de 1997	Colombia	Congreso de Colombia	Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989, y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones.	* Artículo 10.

4	Decreto 1112	Mayo 31 de 1994	Colombia	El Presidente de la República de Colombia.	Por el cual se reglamenta el artículo 62 de la Ley 105 del 30 de diciembre de 1993.		
5	Ley 2	Enero 15 de 1991	Colombia	Congreso de Colombia	Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989.		
6	Ley 60	Abril 30 de 1905	Colombia	Asamblea Nacional Constituyente y Legislativa	Sobre vías de comunicación (declara vías nacionales)	Sobre vías de comunicación (declara vías nacionales).	Ley 60 de 30 de abril de 1905: "Declara vías nacionales" (Moreno de Ángel y Melo González, 1995). http://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?id=1611598

7	Ley 19	Noviembre 10 de 1904	Colombia	Congreso de Colombia	Por la cual se dictan varias medidas para la región del Chocó (se declaran los caminos de utilidad pública). Art. 7.º En atención á que los Departamentos del Cauca y Antioquia, a virtud de ordenanzas, han invertido o invertirán sumas destinadas á la apertura de vías de comunicaci
---	--------	----------------------	----------	----------------------	--

				ón en las citadas Provincias, facultase igualmente al Poder Ejecutivo para unificar, de acuerdo con los Gobernadores de esos Departamentos, la acción de estos y la nacional en orden á los trabajos que habrán de ejecutarse, y determinar los derechos y prerrogativas que, una vez concl	
--	--	--	--	---	--

					uidas, corresponden a las tres entidades.	
8	Ley 9	Enero 11 de 1989	Colombia	Congreso de Colombia	Por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compra y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones.	

9	Ley 28	Noviembre 08 de 1929	Colombia	Congreso de Colombia	Por la cual se reforma la número 106 de 1927, se confieren unas autorizaciones al Gobierno Nacional y se dictan disposiciones sobre carreteras departamentales.		
10	Ley 106	Noviembre 26 de 1927	Colombia	Congreso de Colombia	Por la cual se establecen impuestos de pasajes y de consumo de gasolina.		
11	Ordenanza N° 8	Marzo 26 de 1926	Departamento de Antioquia ¿?		Nace la Carretera al Mar de esta		

					Ordenanza	
1 2	Ley 43	Noviembre 3 de 1886	Colombia	Consejo Nacional Legislativo	Que fomenta la apertura de vías de comunicación entre el Departamento del Tolima y los de Antioquia, Cauca y Cundinamarca.	
1 3	Ley 55	Mayo 28 de 1872			"Presupuestos nacionales para el ramo, incluidas las 100.000 arrobas de sal concedidas a Antioquia para el fomento de sus obras"	(Moreno de Ángel y Melo González, 1995: 298).

14	Ley 1185	2008	Colombia	Congreso de Colombia	Por la cual se modifica y adiciona la Ley 397 de 1997 - Ley General de Cultura - y se dictan otras disposiciones.	http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=29324
15	Decreto 763	2009				
16	Ordenanza 34 Esta ordenanza se cita en el artículo de Rosángela Calle (2000). No lo encontré en internet, posiblemente está en el libro de Caminos reales	1912				

de Colombia.						
17	Acuerdo 23 Concejo de Medellín	2009	Medellín	Concejo de Medellín	Por el cual adopta el Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural Inmueble del Municipio de Medellín	http://www.colmayor.edu.co/uploaded_files/images/archivos/normograma/acuerdos/Acuermunicipal023de2009(areasdepatrimonionatural).pdf

BIBLIOGRAFÍA

Agudelo Hernández, Cristina y Tamayo Hincapié, María Ayde. (2010). *Mi San Sebastián de Palmitas: ideas y herramientas para recrear la memoria histórica del corregimiento*. Medellín, Alcaldía. Programa de Planeación Local y Presupuesto Participativo de la Secretaría de Cultura Ciudadana.

Álvarez Álvarez, Juan Carlos. (Coord.). (2009). *Crónicas de San Cristóbal*. Medellín, Alcaldía de Medellín, Secretaría de Cultura Ciudadana.

Álvarez Morales, V. (1988). La sociedad colonial 1580 - 1720, en *Historia de Antioquia*. Director general Jorge Orlando Melo. Colombia: Suramericana de Seguros, Editorial Presencia.

Álvarez Morales, Víctor., Álvarez Múnera, José Roberto., Aristizábal Johnson, Catalina., Jurado Jurado, Juan Carlos., Londoño Correa, Diana., López Díez, Juan Carlos., Marulanda Valencia, Flor Ángela., Suárez Quirós, Jorge Andrés., González Salazar, Natalia. & Ramírez Patiño, Sandra Patricia. (2014). *De caminos y autopistas: historia de la infraestructura vial en Antioquia*. Medellín: Gobernación de Antioquia: Universidad Eafit. Grupo de Investigación en Historia Empresarial.

Andrade, N. B. (2011). El debate de la multifuncionalidad de la agricultura y nueva ruralidad. Aportes teóricos y evidencias empíricas. Realidad, tendencias y desafíos en turismo. Año XI. Volumen 9.

Anónimo. Vías de comunicación. (9 de noviembre de 1909). Periódico *El Sol*. Consultado en el Sótano de la Biblioteca Carlos Gaviria Díaz de la Universidad de Antioquia.

Arcila Rojas, Claudia. (2011). *Recuperación de la memoria histórica del corregimiento de San Cristóbal*. Medellín, Secretaria de Cultura Ciudadana. Programa Planeación Local y Presupuesto Participativo.

Arciniegas, Germán. (2010). Caminos reales: caminos del mar, caminos en tierra. En Moreno de Ángel, Pilar y Melo González, Jorge Orlando. (dirs.). (2010). *Caminos reales de Colombia*. Santafé de Bogotá, OP Gráficas. Recuperado de <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/caminos/introdu1.htm>

Babelmedellín (2015, marzo 23). Medellín: Deterioro y abandono de su patrimonio histórico: El Camino del Virrey [Archivo de video]. Presentación: Carlos Alberto Valle. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=IDw2ptc2qCk>

Barney – Cabrera, E. (1986). Costumbrismo y arte documental. En: Historia del arte colombiano. Volumen V. Barcelona, Salvat Editores.

Barona Becerra, Guido. (2010). Por el camino de Guanacas. El camino Santafé Quito por Guanacas, Tocaima, Neiva, La Plata, Popayán. Capítulo 10. En: Useche Losada, Mariano. (Ed.). (2010). *Caminos Reales de Colombia*. Recuperado de <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/caminos/guana10.htm>

Betancur Cuartas, B. (1987). Antioquia, entre la tradición y la modernización, en *La Historia de Antioquia*. Dirección académica Jorge Orlando Melo. Colombia: El Colombiano.

Bloch, M. (1952). *Introducción a la historia*. México, Fondo de Cultura Económica.

Botero Gómez, Fabio. (1988). Las vías de comunicación y el transporte, en *Historia de Antioquia*. Director general Jorge Orlando Melo. Colombia: Suramericana de Seguros, Editorial Presencia.

Botero Páez, Sofía. (2005). *Caminos ásperos y fragosos para los caballos: Apuntes para la historia de los caminos en Antioquia*. Medellín: Universidad de Antioquia.

Botero Páez, Sofía. (2013). Huellas de antiguos pobladores del Valle del Río Aburrá: piedras, arcilla, oro, sal y caminos. Medellín, Editorial Universidad de Antioquia.

Brand, P. (2009). (comp. y ed.). La ciudad latinoamericana en el siglo XXI: Globalización, neoliberalismo, planeación. Medellín: Universidad Nacional de Colombia, Escuela de Planeación Urbano – Regional, Presentación pp. 7 – 33.

Braudel, F. (1974). *La historia y las ciencias sociales*. Madrid: Alianza Editorial.

Calle Vásquez, Rosángela. (Marzo – abril del 2000). El patrimonio cultural – un caso de

estudio: El camino del virrey. *Eco Divers.o.s*, número 17, CORANTIOQUIA, pp. 6 y 7.

Cano, S. De J. (1998). *Un siglo del Puente de Occidente 1895 – 1995*. Medellín, Gobernación de Antioquia.

Cano M., S. de J. (1989). *Historia de los servicios públicos de Santa Fe de Antioquia: historia local*. Medellín, Secretaría de Educación y Cultura de Antioquia.

Castillo Espitia, N. (1988). Las sociedades indígenas prehispánicas, en: *Historia de Antioquia. Todo un acontecimiento*. Medellín, Suramericana de Seguros.

Colombia (1905). *Ley 60 de 1905 (abril 30) sobre vías de comunicación*. Bogotá: La Asamblea Nacional Constituyente y Legislativa de Colombia. Recuperado de: <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1611598>

Colombia. (1929). *Ley 28 de 1929* (noviembre 8) por la cual se reforma la número 106 de 1927, se confieren unas autorizaciones al Gobierno Nacional y se dictan disposiciones sobre carreteras departamentales. Congreso de Colombia.

Colombia. (1991). *Constitución Política de Colombia de 1991* (6 de julio). Bogotá: Asamblea Nacional Constituyente. Recuperado de: <http://bit.ly/2rjgMNn>

Colombia (1997). *Ley 388 de 1977 (julio 18) por la cual se modifica la Ley 9 de 1989, y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones*. Ibagué: Congreso de Colombia. Recuperado de: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=339>

Colombia (1997). *Ley 397 de 1997* (agosto 07) por la cual se desarrollan los artículos 70, 71 y 72 y demás artículos concordantes con la Constitución Política y se dictan normas sobre patrimonio cultural, fomentos y estímulos a la cultura, se crea el Ministerio de la Cultura y se trasladan algunas dependencias. Barranquilla: Congreso de Colombia. Recuperado de: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=337>

Colombia (2008). *Ley 1185 de 2008* (marzo 12) por la cual se modifica y adiciona la Ley 397 de 1997 – Ley General de Cultura – y se dictan otras disposiciones. Bogotá: Congreso de Colombia. Recuperado de: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=29324>

Colombia (2009). *Decreto 763 de 2009* (marzo 10) por el cual se reglamentan parcialmente las Leyes 814 de 2003 y 397 de 1997 modificada por medio de la Ley 1185 de 2008, en lo correspondiente al Patrimonio Cultural de la Nación de naturaleza material. Bogotá: Presidente de la República. Recuperado de: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=35447>

Corboz, A. (2005). El territorio como palimpsesto, en: Martín Ramos, Ángel. *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* (pp. 25 – 35). Cataluña, Universidad Politécnica de Cataluña.

Correa Arango, Inés., Cardona Galeano, Alexander & Restrepo, Laura. (2010). *Intervención de caminos ancestrales. Camino de la Cuesta: tejiendo patrimonios y memorias*. Medellín: Alcaldía de Medellín. Secretaría de Cultura Ciudadana.

Correa Arango, E. I. (2011). Los caminos ancestrales de Medellín: muchos patrimonios, muchas memorias, muchas historias, en: *Conocer y divulgar el patrimonio. Ciclo formativo de los vigías del patrimonio de Medellín* (pp. 66 – 74). Medellín, Alcaldía de Medellín, Secretaría de Cultura Ciudadana y Subsecretaría de Metrocultura.

De Mattos, C. (2013) Reestructuración económica y metamorfosis urbana de América Latina: de la ciudad a la región urbana. En: Noyola, J., De Mattos, C. y Orellana, A. (editores) *Urbanización en tiempos de crisis* (pp. 13-43). Pontificia Universidad Católica de Chile, colección Estudios Urbanos UC.

Departamento Administrativo de Planeación. (2014). Subsistema de patrimonio cultural inmueble. Plan de Ordenamiento Territorial. Mapas protocolarizados. Recuperado el 24 de abril de 2017, de <http://bit.ly/2pmjD7u>

Escorce Bernal, Eufredo. (1991). *Estudios geológicos y geotécnicos de prefactibilidad. Proyecto vial Medellín – Santa Fe de Antioquia (incluye el Túnel San Cristóbal – San Jerónimo)*. Medellín.

Espinosa Pelaéz, Iván. (2000). *Estudio documental para los caminos del Virrey. Una aproximación a las comunicaciones entre los valles de Aburrá río Cauca en Antioquia*. Medellín, Informe final.

Geoffrey y Susan Jellicoe. (1995). *El paisaje del hombre. La conformación del entorno desde*

la prehistoria hasta nuestros días. Barcelona, Editorial Gustavo Gili S. A.

Gobernación de Antioquia (2015). *Conexión mar | documentos temáticos. Proyecto análisis de las implicaciones sociales y económicas de las Autopistas para la Prosperidad en el departamento de Antioquia*. Medellín, Antioquia la más educada, Universidad de Antioquia, Universidad Pontificia Bolivariana, Sistema General de Regalías (SGR). Recuperado el 20 de marzo de 2017 de <http://bit.ly/2nPPo85>

González Gómez, L. M., Almario García, O., Ortiz Mesa, L. J. (Eds.). (2015). *Antioquia: territorio y sociedad en la configuración de una región histórica. Hacia un nuevo siglo XIX del noroccidente colombiano. Balance bibliográfico de Antioquia, Caldas y Chocó*. Medellín, Universidad Nacional de Colombia.

Gutiérrez Flórez, F. (2012). *Las comunicaciones en la transición del siglo XIX al XX en el sistema territorial colombiano*. Medellín, Universidad Nacional de Colombia.

Hermelin, M. (1987). "Geografía física de Antioquia", en: *Historia de Antioquia. Todo un acontecimiento*. Medellín, Periódico El Colombiano.

Herrera, L. y Cardale de Schrimpf, M. (Eds.). (2000). *Caminos precolombinos. Las vías, los ingenieros y los viajeros*. Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e historia, Ministerio de Cultura, Imprenta Nacional de Colombia.

IGAC. (2007). *Antioquia características geográficas*. Bogotá: Imprenta Nacional de Colombia. Instituto Para El Desarrollo de Antioquia.

Jaramillo Velásquez, Roberto Luis (1988) "La colonización antioqueña", en: *Historia de Antioquia*. Director general Jorge Orlando Melo. Colombia: Suramericana de Seguros, Editorial Presencia.

Jaramillo Velásquez, Roberto Luis y Perfetti, Verónica. (Eds.). (1993). *Cartografía urbana de Medellín 1790 – 1950*. Medellín, Concejo de Medellín, Comisión Asesora para la Cultura.

Jaramillo, Roberto Luis (1996) "Del pueblo de aburraes a Villa de Medellín", en: *Historia de Medellín. Sección Segunda. La ciudad colonial. Tomo I*. Editor Jorge Orlando Melo. Bogotá, Suramericana de Seguros, Panamericana.

- Jaramillo, Roberto Luis (2010a). El Valle de Aburrá: de Villa a Área Metropolitana. En: Área Metropolitana del Valle de Aburrá (autor corporativo), *Patrimonio urbanístico y arquitectónico del Valle de Aburrá* (pp. 12 - 31). Medellín: Área Metropolitana. M. F. Lince Prada (director).
- Jaramillo Velásquez, Roberto Luis (2010b) *Viajeros y proceso independentista*. (Recurso electrónico) Cátedra Luis Antonio Restrepo Arango. “Imaginario y representaciones: Colombia en el siglo XIX.
- Jiménez Meneses, Orián (2002) “Rumores, cartas y caminos en la sociedad colonial”. *Historia y Sociedad*. Núm. 8, en: <http://www.revistas.unal.edu.co/index.php/hisysoc/article/view/23220/23974> (consultado enero 2016).
- Jiménez Meneses, Orián (2009) “Objetos y cultura. Rituales, flujos y elaboraciones en el Nuevo Reino de Granada”, en: file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/-data-H_Critica_39-n39a05.pdf (consultado enero 2016).
- Jiménez Meneses, O., Pérez Morales, E., Gutiérrez Flórez, F. (Eds.). (2005). *Caminos, rutas y técnicas: huellas espaciales y estructuras sociales en Antioquia*. Medellín, Universidad Nacional de Colombia.
- Langlois E. y Seignobos E. (1913). *Introducción a los estudios históricos*. Madrid, Daniel Jorro Editor.
- Londoño Vélez, Santiago. (Sin fecha). *Historia de la pintura y el grabado en Antioquia*. Medellín, Editorial Universidad de Antioquia: Señas de identidad. II: color.
- López Cano, Juan de Dios. (2010). Don Felipe de Villegas y Córdoba o del primer mapa de Antioquia. Legado de Antioquia. Recuperado el 16 de mayo del 2017 de <http://bit.ly/2qtEtCM>
- Medellín (2009). *Acuerdo 23 de 2009* (abril 29) por el cual se adopta el Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural Inmueble del Municipio de Medellín. Medellín: Concejo de Medellín Recuperado de: <http://bit.ly/2mep5Z5>

Molina, Luis Fernando. (Sin fecha)., Ficha bibliográfica Gonzalo Mejía. Biografías Biblioteca Virtual del Banco de la República. Recuperado de <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/biografias/mejigonz.htm>.

Morales Benitez, Otto. (1951). *Testimonio de un pueblo*. Capítulo VII. Bogotá, Antares. Recuperado el 16 de mayo de 2017 de <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/modosycostumbres/testimonio/test7.htm>

Moreno de Ángel, Pilar y Melo González, Jorge Orlando. (dirs.). (1995). *Caminos reales de Colombia*. Santafé de Bogotá, OP Gráficas.

Moreno de Ángel, Pilar y Melo González, Jorge Orlando. (dirs.). (2010). *Caminos reales de Colombia*. Santafé de Bogotá, OP Gráficas. Recuperado de <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/caminos/introdu1.htm>

Molano Barrero, Joaquín (1990.) *Villa de Leiva*. Ensayo de una interpretación social de una catástrofe ecológica. Fondo FEN Colombia. Bogotá, Presencia.

Museo del oro del Banco de la República (Sin fecha). Oro, cobre, plata y platino. Recuperado de <http://bit.ly/2nq4nFC>

Ortiz Mesa, Luis Javier (1996). “Viajeros y forasteros en Medellín, siglos XIX y XX”, en: *Historia de Medellín. Sección Segunda. La ciudad colonial. Tomo I*. Editor JorgeOrlando Melo. Bogotá, Suramericana de Seguros, Panamericana.

Ospina Zapata, Gustavo (2015). Palmitas se divide por sus caminos ancestrales. *El Colombiano*, en: <http://bit.ly/2nqecTS> (consultado marzo 2017).

Pardo Londoño, Benjamín (2010). *La ciudad de Antioquia y la villa de Santa Fe: orígenes del pueblo antioqueño*. Medellín, Fondo Editorial Universidad EAFIT. Colección Bicentenario de Antioquia.

Parsons, J. (1996). *Urabá, salida de Antioquia al mar. Geografía e historia de su colonización*. Bogotá, El Áncora Editores.

- Parsons, J. (1997). La colonización antioqueña en el occidente de Colombia. Bogotá, El Áncora Editores.
- Paz, Manuel María. (2011). *Libreta de apuntes de Manuel María Paz, 1820 - 1902*. Medellín, Fondo Editorial Universidad EAFIT Manizales, Editorial Universidad de Caldas.
- Plan Estratégico de Antioquia – PLANEA – (2005). *Atlas Geoestratégico de Antioquia*. Medellín, Gobernación de Antioquia.
- Polanco, Jorge Andrés. (5, 6 y 7 de marzo 2008). *Impacto local del desarrollo socioeconómico inducido por el túnel de Occidente. Diversidad y desigualdad en los territorios contemporáneos*. Medellín, Universidad de Colombia. VII Seminario de Investigación Urbano Regional.
- Poveda Ramos, Gabriel. (1988). Codazzi y la Comisión corográfica. En: *Revista de Extensión Cultural*, N° 24/25. Medellín, Universidad Nacional de Colombia.
- Rama, Ángel (1998). *La ciudad letrada*. Montevideo, Arca.
- Ramírez Bacca, Renzo (2005). Reseña de "Caminos ásperos y fragosos para los caballos. Apuntes para la historia de los caminos en Antioquia" de Sofía Botero Páez, en: Boletín de Antropología Universidad de Antioquia, vol. 19, núm. 36, pp. 384-387 Universidad de Antioquia, Medellín, Colombia. Recuperado el 12 de octubre de 2016 <http://www.redalyc.org/pdf/557/55703617.pdf>.
- Restrepo, Vicente (1888). "III.- Estudio sobre le oro de Antioquia", en: *Las minas de oro y plata*. Bogotá: Imprenta de Silvestre. Recuperado el 18 de noviembre de 2016 de <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/minas/minas5.htm>
- Restrepo Uribe, Jorge (1981). Medellín su origen, progreso y desarrollo. Capítulo V, Medellín, Servigráficas.
- Reyes Cárdenas, Ana Catalina (2011) "Minería: trabajo de muchos, riqueza de pocos", UN Periódico, Universidad Nacional de Colombia. Disponible en: <http://bit.ly/1P7O4su> (consultado enero 2016)

Roy, Ananya. (2011) Commentary: Placing Planning in the World—Transnationalism as Practice and Critique. *Journal of Planning Education and Research*, SAGE, 31(4) 406 – 415.

Santa, Eduardo (1993). *La colonización antioqueña. Una empresa de caminos*. Bogotá, Tercer Mundo Editores.

Universidad de Antioquia (2007). Registro y caracterización de la red de caminos antiguos en el departamento de Antioquia. *Palimpsestos caminos y mapas*. Medellín, Corantioquia. Facultad de Ciencias Sociales y Humanas. Grupo de Investigación y Gestión. Departamento de Antropología. Investigadora responsable Botero Páez, Sofía.

Universidad de Antioquia. (2008). *Vestigios de una red vial antigua en el valle del río Aburrá*. Medellín, Corantioquia. Facultad de Ciencias Sociales y Humanas. Grupo de Investigación y Gestión. Investigadora responsable Botero Páez, Sofía.

Universidad Nacional de Colombia (2010). *Atlas Veredal de Medellín*. Medellín, Facultad de Ciencias Humanas y Económicas. Secretaría de Desarrollo Social.

Uribe Ángel, Manuel. (1885). *Geografía y compendio histórico el Estado de Antioquia en Colombia*. Impreso en París.

Zuluaga Sánchez, G. P. (2008) Dinámicas urbano – rurales en los bordes en la ciudad de Medellín. *Gestión y Ambiente*, vol. 11, núm. 3, diciembre 2008.