

# Itinerarios culturales en Antioquia:

*Una forma de redescubrir y reevaluar nuestro territorio*

José Lubín Torres Orozco



## RESUMEN

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

**PALABRAS CLAVES:** Itinerarios culturales, paisaje cultural, caminos precolombinos, caminos de arriería, rescate del patrimonio, caminería y senderismo ecológico en Antioquia



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

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

## INTRODUCCIÓN

La inmensa red de caminos precolombinos en Colombia están ubicados dentro de los grandes e invaluable patrimonio de la humanidad no sólo por su gran variedad y riqueza arquitectónica sino porque son un testimonio único de la transformación de nuestros pueblos y de nuestro territorio [Botero 2008, 2003] [Rave 1999]. En Colombia, igual que en otras regiones como Machu Pichu en Perú; considerada una de las más excelsas maravillas de todos los tiempos, existen obras monumentales ancestrales con gran riqueza a todos los niveles: cultural, histórica, paisajística, natural, arquitectónica, etc. Los mismos se deterioran y destruyen cada vez más por múltiples razones como el avance de la malla vial, el cambio de usos del suelo, el desconocimiento por empresas agroindustriales del valor patrimonial de los mismos, la falta de leyes claras en el tema, el rápido avance de los procesos urbanizadores, entre otros [Muñoz, 2005]. Los proyectos e investigaciones de diferentes instituciones sobre

estos caminos, intentan sensibilizar sobre la necesidad de rescatar y mantener muchos de estos caminos como patrimonio único e invaluable, ya que fuera de conservarse, se fortalece a la vez la conciencia ambiental, memoria e identidad alrededor de los mismos. Por la complejidad que revisten los estudios sobre la caminería en Colombia, ésta y futuras investigaciones deberían unir esfuerzos y vincular diferentes sectores sociales con interés sobre los mismos, ya que en su estudio se plantean muchas preguntas de difícil solución: sus artífices; su extensión y uso; los factores socioeconómicos que los rodeaban; sus significancias, imaginarios y entorno mágico; los métodos para su construcción y sus diferencias entre otros aspectos [Botero 2008, 2003] [Correa 2007, 2004, 2000].

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



Figura 1. Izquierda. Camino de Corrales, sale de Niquía hacia el cerro Quitasol. Considerado prehispánico [Muñoz 2005], aunque ha sido parcialmente restaurado carece de obras de infraestructura que permitan su conservación y adicionalmente la arquitectura del camino original ha perdido en su majestuosidad. Derecha. Camino

paralelo al anterior un poco más al norte desde La Navarra hacia El Alto de Medina, también enmarcado en la red de los más importantes caminos de arriería alrededor del Valle de Aburrá; muchos de sus hermosos vallados y empedrado han sido casi totalmente alterados por las actividades agroindustriales, un poco más abajo desde la salida en la autopista, el camino fue destruido por los procesos urbanizadores del sector. [Fotos tomadas por el autor.]

## GEOGRAFÍA E HISTORIA DE LOS CAMINOS EN COLOMBIA

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

natural.

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

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

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

Desde una perspectiva generalista hay una tendencia de la mayoría de los investigadores e historiadores de los caminos en Colombia a encontrarse en una red intrincada y compleja de caminos, en todas las regiones, con características muy autóctonas de cada cultura indígena, llámese Muisca, Tayrona, Calima, Quimbaya, etc, donde los testimonios del pasado, incluso hoy, generan muchas más preguntas de las que logran resolver. Preguntas sobre la extensión de estos caminos y sus fines ceremoniales o de intercambio con otras culturas plantean paradojas evidentes, así muchas culturas parecían utilizar los caminos para labores especialmente domésticas, ceremoniales y de autosostenimiento, no hay muchos indicios que permitan establecer un contacto directo entre estas culturas a un nivel más extensivo, sin embargo se han encontrado relaciones entre la orfebrería Muisca y grupos indígenas de Costa Rica (González 1988).

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

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

(...) así mismo de otro valle que se dice Quindio que estaba circa de aquella provincia que se dice

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

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

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

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

“No era aconsejable llevar sobre las mulas cargas voluminosas, pues las características del suelo y la estrechez de la senda, provocaban con frecuencia la caída de los animales al abismo. Santander dio cuenta en sus Memorias de la imprudencia de Serviez al llevar en su huida, en un cajón demasiado aparatoso, el cuadro de la Virgen de □Chiquinquirá. Se estimaba como peso normal 10 arrobas y 10 libras por carga, y se pagaban 6 pesos por el flete de cada mula, entre Santafé y Apiay, y un peso más hasta San □Martín. Como lugares para pernoctar o descansar se encontraban diseminadas a lo largo del recorrido, sencillas enramadas o tambos. El reglamento general de correos de 1720, refrendado en 1760, además de organizar lo atinente a

este ramo, daba instrucciones precisas sobre cómo se debían mantener los caminos, y aconsejaba la construcción de dichos tambos cada tres leguas. En cinco días se podía recorrer el trayecto entre Santafé y Apiay. Si se deseaba continuar hasta San Martín, y el río Guayuriba lo permitía, el viaje se prolongaba dos o tres días más. Todo dependía de los pasos difíciles, de las lluvias y de si se viajaba escotero o con carga”

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

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

Botero también es de la hipótesis de que muchos de estos caminos, en círculos y grandes oscilaciones, violaban una misión netamente utilitaria y práctica de llegar rápido al Magdalena o al Cauca, proponiendo más bien otros fines como lo eran el comercio y la minería. Sólo con la llegada de los españoles se observa esta necesidad de acortar las distancias y buscar nuevas opciones, así el camino del Herve, entre Rionegro (Centro de Antioquia) y Honda (Magdalena), toma dos meses en invierno, se recorren alrededor de 200 kms y se pasan más de 20 ríos caudalo-

sos incluso llegando a una región paramuna al norte del hoy departamento de Caldas (Páramo de San Félix). Este camino crearía la necesidad de buscar opciones la cual es finalmente encontrada con el camino del Nare el cual tomaría 14 días en temporada de invierno.

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

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

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

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

transite por él desde que se abrió el de Juntas...”

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

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

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

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

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

punta de machete y azadón donde bien se necesite.

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

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

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

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

Como una herencia ancestral de la región de influencia de la arriería antioqueña, quedaron también los caminos, los cuales hoy casi olvidados y condenados a una lucha desigual con otras formas de comunicación y urbanización modernas, subsisten gracias no sólo por los vestigios de la arriería dentro de los campesinos sino por la preocupación de muchos grupos ambientalistas y de caminantes o senderistas que a punta de machete y azadón promueven

la recuperación y conservación de estos caminos para sus actividades.

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

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

También es bien elocuente el siguiente relato del teniente de la armada sueca Carl August Gosselman quien en 1825 llegó a Colombia, y en su recorrido por Quindío,

Caldas y Antioquia, muchas veces a lomo de “sillettero o carguero” por donde la mula no podía pasar, lo cual lo impresionó profundamente, la tenacidad de estas hospitalarias y honradas personas para enfrentar la montaña y semejantes caminos, hasta el mismo sabio Alexander von Humboldt se impresionaría ante este oficio:

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

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

### El colono como predecesor del arriero en Antioquia

Esta casi mítica figura del arriero, que llega a donde las águilas difícilmente llegan, que trabaja por dos o tres hombres normales, que con su machete desafía hasta el Putas (ser mítico representando al demonio), que en su carriel (pequeño bolso que lleva al costado) carga casi 100 cosas para sobrevivir a tempestades, intenso frío en la noche, fuertes calores en el día, al hambre y la sed,

que lleva como a su más fiel compañera a la mula; este hombre, en búsqueda de sueños representados en nuevas tierras, de nuevas oportunidades para él y su familia, de comida y fortuna, abrió las puertas y forjó el camino durante casi 200 años de la cultura antioqueña y el llamado viejo Caldas en Colombia, y ha tenido influencia en casi todo el territorio nacional con su música, lenguaje, comida, etc. No se puede pasar por alto que desde aquellos tiempos hubo un conflicto entre el colono y la corona española o con los nuevos jefes republicanos, entre el colono y unas leyes ambiguas para la época. Muestro los siguientes párrafos, extraídos de uno de los mejores libros históricos del tema en Colombia, quizás estas notas son un poco extensas, pero intentan ilustrar bien la situación de ese entonces, con ellas deseo aclarar, de acuerdo a los estudiosos de la colonización, los detalles de las luchas que debieron enfrentar estos nuevos quijotes de los Andes:

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

Era tal el espíritu de esas personas paupérrimas, que solo deseaban una parcela para descansar en su odisea humana. Porque ninguna zozobra tan honda como la que nace de no tener donde “reclinar la

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

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

Con base en la minería ocurrieron las primeras ocupaciones y el desarrollo y florecimiento de los primeros asentamientos antioqueños. Se establece una vida económica sustentada en el laboreo de las minas, configurando un área especial ubicada al norte y nordeste de Antioquia: Santa Fe de Antioquia, la capital, centro de la explotación minera y otras villas como Cáceres, Zaragoza y Remedios. A partir de la minería y con la pronta crisis de la esclavitud se constituyó una población libre e independiente, con alternativa de trabajo

y una alta movilidad. Sólo en la medida que ese oro tuvo salida o posibilidad de ser exportado y comercializado fue que generó riqueza, y por lo tanto desde el principio y como algo inseparable de la minería surgió una «clase mercantil cuya doble función consistía en rescatar una producción metálica dispersa y abastecer un mercado cautivo de consumidores (Ferro Medina 2006).

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

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

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

consideraba más seguro.” (Ferro Medina 2006)

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

Aunque es cierto que muchos de los caminos antiguos ya es imposible recuperarlos en su totalidad por la dinámica territorial a la cual han sido sometidos, podemos encontrar hoy en día que la utilización de muchos de los mismos brindaría una opción más para actividades lúdicas, recreativas, educativas y de sensibilización ambiental, además de ser una alternativa económica para comunidades rurales que padecen los resultados de la utilización durante siglos de métodos agrotecnológicos poco amigables con su hábitat. Máxime que estos caminos, en el caso de Medellín, están conectados con varios cerros tutelares, reservas ecológicas y en general con el gran cordón de bosque alto andino que rodea el valle de Aburrá, lo cual, en general también se cumple a nivel de su extensión hacia los diferentes puntos cardinales del departamento. Adicionalmente, emergen nuevas formas de turismo íntimamente ligadas a los paisajes culturales, a la observación e interpretación del paisaje, y al descubrimiento de culturas milenarias localizadas precisamente a lo largo ya ancho de estos caminos. Particularmente alrededor del área metropolitana, miles de caminantes y cientos de grupos que disfrutaban de estos caminos sobre todos los fines de semana, se encuentran con la triste realidad de que tenemos obras monumentales de la naturaleza como los cerros que rodean la ciudad, los cuales todavía albergan mucha riqueza biológica y paisajes culturales de cientos y hasta miles de años conformados principalmente por los caminos prehispánicos y de arriería, pero la mayoría de este patrimonio está echado al olvido. En los últimos años ha habido importantes avances en la transformación de esta conciencia nefasta con el patrimonio y se evidencia en parte por proyectos como el Parque Arví y su red de senderos, la declaratoria de los cerros occidentales como patrimonio (proyecto Arova, Correa 2007), y la posibilidad de pensar al centro de Antioquia como un parque con conectividad biológica entre los ecosistemas (proyecto Parque Central de Antioquia, Corantioquia) donde los caminos empiezan a

jugar un papel diferente al habitual; opciones que deben ser pensadas como una nueva ordenación del territorio en consonancia con el derecho al agua pura, al aire limpio, a la recreación, a un paisaje agradable y a la conservación del patrimonio (Corantioquia 2002), y a la posibilidad de que cada persona tenga derecho a un ambiente sano como lo enunciaron la asamblea nacional constituyente de 1991 y los postulados básicos de la declaración universal de los derechos humanos. Ya en declaraciones sobre derecho ambiental en Estocolmo en 1972 y en Ginebra en 1991, se extiende este derecho a un ambiente ecológicamente sostenible [Chirino 2009] en consonancia con las cartas de Río en 1992 y de Johannesburgo en 2004.

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

comunidades y/o ecosistemas vulnerables.

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

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

De esta manera lo que se puede recuperar patrimonialmente y que pueda ser utilizado para un turismo basado en itinerarios culturales, son vestigios. El patrimonio de estos caminos yace en su capacidad de vincular a la gente con su historia y memoria recuperando la identidad de un pueblo y encarnando el valor simbólico de identidades culturales: las ceremonias religiosas, los cerros tutelares, la arriería, la minería, la dinámica comercial, las posadas y sitios de descanso, las rutas de la sal, el maíz, la leche, la papa, entre otros (Correa: 2004, 2000). Caminos como el de Santiago de Compostela han sido integrados a patrimonios de la humanidad por la UNESCO por su valor

cultural, y otros, como la ruta Inca (Visitar <http://www.tiwanakuarqueo.net/>) y el camino real de Tierra Adentro en México y sur de los Estados Unidos (<http://www.tierraadentro.com>) entran a integrar el selecto grupo de valores histórico-culturales modernos que cada persona desearía visitar, recorrer o conocer. Países como Alemania, Italia, Francia y España ya han rescatado y promocionado muchos trayectos de sus caminos ancestrales, los cuales han llegado a ser mundialmente conocidos: El camino de Santiago de Compostela ya mencionado, el camino del Arcipreste de Hita, el camino del Mio Cid, la travesía de los Alpes, la red de caminos de las Islas Canarias y en los Pirineos, los caminos romanos, etc (Observatorio Europeo LEADER 2001). Hay posibilidad de recorrerlos en bicicleta, caballo o caminando y la mayoría también se pueden seguir en internet (Ver por ejemplo los vínculos <http://www.rutasyviajes.net/gr-pr/gr/gr-index.html>, para España; o <http://www.wanderbares-deutschland.de>, para Alemania).

## LA CAMINERÍA COMO CIENCIA EMERGENTE

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

recreativa.

La Asociación Internacional de Caminería ha logrado no sólo ubicar la caminería en el contexto mundial académico, como una disciplina polisémica, sino que también la ha llevado para que sea incluida en el nuevo diccionario de la Real Academia Española, todo bajo el liderazgo de Manuel Criado de Val, en sus palabras puede definirse la caminería de esta manera [Criado de Val 2007]:

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

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

La caminería y el senderismo ecológico como un espacio de promoción humana para facilitar el crecimiento y bienestar de niños, jóvenes y adultos viene desarrollándose cada vez más en Antioquia y Colombia principalmente desde los años 80, a su vez de él se han derivado o emergido múltiples actividades que intentan buscar espacios de sano esparcimiento, actividades físicas y re-encuentro con la naturaleza, sin dejar atrás la misión ecopedagógica implícita en el movimiento caminero. Se prestan servicios ecoturísticos dirigidos para todo tipo de personas, desde excursiones, caminatas de un día y campamentos hasta talleres de observación de aves y del paisaje, geografía,

ecología y observación del relieve, espeleología, catonismo, escalada en roca, rapel, etc. En los últimos tiempos se ha intentado ligar más estas actividades con el llamado por un turismo sostenible y en armonía con el medio ambiente, así, la función conservadora que hay implícita en esta nueva tendencia es evidente, en el mundo de hoy se habla mucho de ecología y ambiente, sin embargo, es poco lo que la mayoría sabemos y experimentamos sobre sus elementos, factores, interrelaciones y funciones en juego; ahora es posible ser actores en vivo y directo, con aprendizaje incluido de las maravillas que la naturaleza nos ha brindado. La ignorancia de esos actores y procesos naturales, conlleva a una deficiencia de la función potencializadora de la conciencia y sensibilidad “ecológica”, o a una carencia de asombro ante nuestro hábitat, los actuales problemas ambientales como el deterioro de los ecosistemas naturales sustentadores de la vida en el planeta, la contaminación del medio natural, la inconciencia de la actividad mal orientada del hombre, entre otros, que han generado muchos de los males que padece el hombre moderno, nos hace pensar que de no cambiar esta mentalidad y conducta actual, en pocos años destruiremos totalmente nuestro hábitat, incluyendo nuestra propia existencia, es por esto que las personas las cuales hemos desarrollado esta conciencia tenemos la misión y el deber imprescindible de mostrar y ofrecer una alternativa plausible y amena para generar una nueva conciencia y experiencia que sensibilice ante este deterioro. Es por lo anterior que las actividades derivadas de la caminería y el senderismo ecológico en nuestro país deben ante todo propender por ayudar a la misión conservadora que no sólo la catástrofe ambiental presente sino nuestras generaciones futuras nos exigen [Torres 2006].

Podríamos hablar de una gran masa de senderistas y grupos que salen cada fin de semana, un estudio más detallado de esta actividad que dijera cómo ha sido su evolución en las últimas décadas sería otra investigación importante en el futuro. Lo cierto es que la actividad ha ido en un apreciable auge en las últimas décadas y es posible que puedan confluír en un parque de un pueblo antioqueño dos o tres grupos con un total de varios centenares de senderistas. Algunos grupos han incorporado ya dentro de sus filosofías de trabajo apoyar el rescate de caminos, haciéndole un trabajo de recuperación a los mismos o

promoviéndolos para que sean visitados mediante caminatas de un día o travesías; también se forman líderes y guías senderistas y se apoya la creación de grupos [Torres 2006].

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

“La desaparición del patrimonio genera en los individuos la pérdida de las posibilidades de saber “quien es” y fundamentalmente “hacia dónde va”.

Aldo Guzmán Ramos

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

Se puede resumir la transición de la red de caminos desde la conquista de la manera como menciona Muñoz [Muñoz 2005], que a partir de la red intrincada de caminos prehispánicos, los conquistadores españoles pudieron inicialmente reutilizarlos y renombrarlos como caminos reales o de la colonia. Posteriormente éstos fueron intencionalmente usados como caminos de herradura durante la apertura de la colonización de baldíos a través de las concesiones de tierras otorgadas a partir de la gran reforma agraria del siglo XIX. Y por último, estos fueron reciclados para darle paso a las carreteras de uso vehicular que

conocemos actualmente. La introducción del ferrocarril y del carro en Colombia determinaría umbrales en la transformación de los mismos. Botero [Botero 2003] también apunta en este sentido, los españoles no hicieron otra cosa que criticar los caminos durante siglos porque no se adaptaban a las herraduras finas de los caballos en las partes empedradas y porque durante temporadas de lluvia los suelos de los trópicos se tornan lisos, llenos de derrumbes (volcanes) y “ásperos y frágiles” para los caballos. Más de dos siglos después de la conquista, la corona española empezó a contemplar algunas leyes para los mismos, pero las mismas nunca solucionaron las grandes dificultades que incluso subsisten hasta nuestros días.

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



Figura 2. Camino entre Santo Domingo y Concepción en época de invierno. Se nota la falta de mantenimiento. La ausencia de una

carretera ha impedido su desaparición total, si no se le interviene puede desaparecer rápidamente. Los senderistas han apoyado con sus pasos la conservación de este camino (Concepción, Antioquia 2007. Fotos travesía Cisneros – Barbosa, Grupo Huellas UdeA).

Sin embargo este sueño de lograr un rescate y recuperación de los caminos ancestrales no es nada nuevo. Muchas tesis, proyectos y libros de profesionales de todas las disciplinas han sido dedicados al discurso y análisis sobre el patrimonio caminero [Melo 2006, Botero 2003, etc]. Desde principios de la década de los años 80 Coldeportes-Antioquia (hoy Indeportes) lideró un programa para el rescate de los caminos de herradura que consistía en promover caminatas ecológicas a través de estos caminos.

Buscando con esto la sensibilización de la comunidad sobre la importancia de la recuperación y conservación de los mismos. Muchos grupos de caminantes a nivel nacional han liderado también proyectos en esta dirección: la ruta de Mutis, la ruta Libertadora, el Viaje a Pie del filósofo Fernando González, las rutas colonizadoras desde Antioquia, etc; son sólo algunas que han inspirado a los románticos del pasado en toda la geografía nacional.

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

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

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

Otro ramal del suroeste sería el camino: Medellín – Prado – Heliconia – Armenia - Titiribí – Concordia – Salgar

– Ciudad Bolívar. Con variante por La Estrella y Angelópolis.

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

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

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

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

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

La destrucción cada vez más acelerada de los caminos sobrevivientes, ha generado la reacción de muchos sectores en Colombia, los cuales intentan por medios investigativos sobre el valor histórico, cultural y patrimonial de los mismos; políticos y reglamentarios (es el caso de los caminos como Guane Barichara y de Lengerke en el departamento de Santander); con la sensibilización y la concientización, rescatar, recuperar mediante trabajo comunitario, usar mediante la circulación permanente por ellos y mantener los caminos ancestrales en Colombia. Entidades como CORANTIOQUIA (CORANTIOQUIA 2002) y la Corporación Regional del Quindío – CRQ (Camargo 2011) precisamente apuntan en esta dirección al apoyar diferentes congresos y actividades orientadas al rescate de los paisajes relacionados con los caminos antiguos.

El concepto de patrimonio, que empieza a surgir desde el siglo XIX, se debe entender como la herencia de una comunidad que ésta deberá cuidar para las generaciones futuras para no perder sus representaciones, símbolos e imaginarios sobre su historia, identidad y memoria.

Considerado de esta manera es el patrimonio un espacio polisémico que puede abarcar desde los bosques, nacimientos de agua, quebradas, hasta las edificaciones y monumentos públicos, si hablamos de patrimonio material; o desde las técnicas de cultivo del maíz o la papa, hasta las tradiciones orales, si hablamos del patrimonio inmaterial.

La defensa del patrimonio y la riqueza multicultural en Colombia ha pasado de una larga época que buscaba y exigía una homogenización de lo sociocultural, hasta una nueva etapa después de la constitución de 1991, la cual reconoce la biodiversidad étnica y natural de nuestro país, como un gran legado que hay que defender. Y precisamente el patrimonio emerge desde una construcción social referenciada a su historia, creatividad y entorno natural. (Prats 1997); después de la constitución de 1991 aparecen leyes más claras y que muestran un mejor entendimiento y madurez en cuanto se refiere a la protección del patrimonio en su concepción más amplia: Ley 99 de 1993 o Ley General Ambiental de Colombia, Ley 388 de 1997 o Ley del Plan de Ordenamiento Territorial (regula los EOT, POMCA y POT), Ley 397 de 1997 o Ley General de Cultura, reformada por la Ley 1185 de 2008 o Ley de Patrimonio Cultural. En esta última Ley finalmente se presentan mecanismos efectivos para gestionar, vigilar, controlar, sancionar y salvaguardar el patrimonio cultural; bienes materiales o inmateriales relacionados con el patrimonio paisajístico, los paisajes culturales, el patrimonio antropológico, entre otros, pasan a ser parte de la memoria o herencia que todos estamos en la obligación de ayudar a proteger.



Figura 3. Camino de Geo Von Lengerke (Santander 2008, enviada al correo personal del autor por Gilberto Camargo, investigador de caminos). Una verdadera obra de arte en las montañas de Santander - Colombia. Precisamente, lo que ha pasado con estos caminos que han inspirado un romanticismo inicial por salvaguardarlos del auge del automóvil, se extendió a caminos como la Ruta Mutis, el camino nacional del Quindío, el camino de la Independencia o ruta libertadora, los caminos de Arví, el camino de Altavista, Guaca o la sal, entre otros. El camino Guane – Barichara, en Santander, se enmarca como el primer camino en Colombia en ser considerado bien cultural de la nación, reproducimos del edicto que así lo declara (tomado de la página oficial de mincultura):

## MINISTERIO DE CULTURA

### RESOLUCION NÚMERO 0790 DE 1998

(julio 31)

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

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

#### CONSIDERANDO:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### RESUELVE:

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

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

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

Publíquese, comuníquese y cúmplase.

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

El Ministro de Cultura,

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

#### LA CAMINERÍA LITERARIA: UNA NUEVA FORMA DE POÉTICA Y ESTÉTICA DEL PAISAJE.

Al lado de la valoración patrimonial de los caminos y de los itinerarios culturales se ha desarrollado otra forma estética de apreciar su significado a nivel de la evolución de los pueblos: el imaginario literario de los mismos. Se puede afirmar que el caótico universo en la ciencia y en el arte generado por el romanticismo europeo tuvo una gran influencia en Colombia principalmente a principios del siglo XX. Esta revolucionaria corriente que buscó en el ser y en la naturaleza la razón de la existencia, que puso patas arriba un racionalismo y enciclopedismo carentes de alternativas ante el embate de la nueva forma de pensar pero principalmente de sentir, hizo que el paisajismo, el viajar, la búsqueda de la libertad se pusieran de moda. Colombia no estaría aislada al empuje y dinamismo de las nuevas generaciones que llegarían a un fuerte enfrentamiento contra el dogma político-religioso de entonces, y los viajes, caminantes y vagabundos al mejor estilo baudelariano emergerían cargados de sospecha y crítica hacia todos los niveles de la vida cotidiana; el deseo quijotesco de la aventura toca principalmente las almas liberales de Antioquia y surgen figuras como el poeta León de Greiff y Fernando González que hacen del viajar una filosofía de vida, filosofía que fluyó hasta nuestros días y que nos permiten revivir su historia cargada de antagonismos: la pregunta por un paisaje y territorio agreste pero igualmente mágico y paradisiaco, autodescubrirnos como un ser en constante búsqueda de su autorrealización y felicidad, una felicidad ya no en la razón ni en Dios

sino en nosotros mismos articulados a una naturaleza pródiga en placeres y angustias, el descubrimiento de universos soñados en otras latitudes, serían los temas recurrentes de la época.. El camino del peregrino que fortalece el espíritu, la mente y el cuerpo, el caminar contemplando jardines y hermosos paisajes, el imaginario de los puertos y destinos, el riesgo y deseo constante de caminar y conocer nuevos caminos y caminantes, el caminar y el viajar del turista moderno, todas son formas de viajar que se recuperan de un universo humanizado y conquistado por los intrépidos héroes en sus viajes. Esta figura mítica del viajar y barzonear serían importadas principalmente de Europa e incorporadas y adaptadas a las características propias de nuestra cultura.

Desde el encuentro de los dos mundos en el siglo XV y XVI, la búsqueda del mítico Dorado es un ejemplo que puede ilustrarnos sobre este deseo insaciable por paraísos perdidos en el universo de las Indias Occidentales. Tanto Francisco de Orellana, que desobedeciendo a Gonzalo Pizarro alrededor de 1541 parte hacia el Amazonas en una de las más fantásticas y famosas expediciones para encontrar El Dorado, igual que otros conquistadores como Gonzalo Jiménez de Quesada y Álvaro Núñez Cabeza de Vaca, quienes lo habían antecedido en esta labor, se arriesgan en un laberinto sin fin donde la propia vida es parte del juego. Pero de este periodo no podemos olvidar el viaje que con claras intenciones geográficas, evangelizadoras y comerciales emprendió Fernando de Magallanes con un poco más de 200 personas y cinco naves, de las cuales solo regresó una de estas naves y un poco más de 14 personas después de casi tres años de viajes, aventuras, descubrimientos, motines, rezos, luchas y contactos con otros pueblos y culturas, de los pocos que regresaron, dos personajes importantes para la locura de los viaje-

ros, Antonio Pigafetta y Sebastián Elcano. El primero de ellos, nos legó un importante documento sobre el primer viaje alrededor del planeta tierra.

Pero este deseo de muchos viajeros y aventureros extranjeros de venir a América y particularmente a Colombia sobretodo motivados por el ánimo del viaje per se, sería especialmente notorio en el siglo XIX. A partir de este siglo es donde más dejaron impregnadas sus crónicas con universos mitológicos, de paraísos perdidos o sociedades extraordinarias que alimentaron en las almas intrépidas el deseo de llegar a las Indias (Morales 2003). Colombia, así como otros países de la región, por su naturaleza manifiesta en infinita cadena de montañas y valles, bosques vírgenes, ríos caudalosos, sería el motivo perfecto para dar rienda suelta al sueño romántico de muchos viajeros europeos de la época. Muchos de estos viajeros traían con ellos sus ideas de libertad y el deseo russeuniano de un Emilio entregado a las mieles de la naturaleza, semillas que serían sembradas en su nueva patria y que desde el siglo XIX y, especialmente a nivel de la caminería literaria, principios del XX impregnaría toda la vida cotidiana de la época.

Ya la caminería literaria presente en el Quijote de Cervantes, locura del espíritu del caballero andante continuada en el romanticismo con un deseo insaciable de aventuras, sería un referente que aportaría al deseo de la época un ingrediente más influenciando profundamente a la juventud literaria fuertemente revolucionaria a principios del siglo XX en Colombia.

### La Caminería Literaria en Colombia

La odisea de viajar en Colombia ha sido bien documentada desde el tiempo de la conquista, los cronistas de la expedición de Jorge Robledo en búsqueda del tesoro del Arví (1541) cuentan sobre el viaje desde Popayán hasta Medellín, viaje que en línea recta son aproximadamente casi medio millar de kilómetros y que su avance sería de alrededor de 6 y 7 kms por día (Botero 2000) costándole este viaje a esta expedición por lo menos más de 6 meses. El poeta y escritor Jorge Isaacs a mitad del siglo XIX (1860) nos contaba apartes de un viaje similar desde un poco más al norte, la ciudad de Cali; ver a Medellín desde el altiplano rodeada de montañas, paisaje que impresio-

naría profundamente a muchos viajeros extranjeros de la época, sería el trofeo soñado para por lo menos un mes de duros y arduos caminos:

“Al fin te diviso hermosa ciudad  
hermosa ciudad  
respiro tus aires que vida me dan  
la vega contemplo  
que moja al pasar  
la onda revuelta  
del manso Aburrá  
Morir es dejarte  
No vuelvo a viajar...”(Isaacs 1967)

Luis Tejada, periodista del periódico el Colombiano en Medellín, 60 años más tarde, en la década de los años 20, nos dejaba una clara pintura oral de los caminos de entonces, las descripciones de Tejada atrapan el contexto del camino en diferentes momentos del día:

“Quizás en estas vacaciones, muchos habréis dado un paseo largo por los pueblos de la montaña... transitado por los caminos bermejotes, tortuosos y solitario, que bordean la cordillera...que se hunden a ratos entre montes sombríos y a ratos siguen el curso de un río pequeño...La esperanza de llegar muere en nosotros y nos parece que estamos adheridos para siempre a ese camino sin fin...Sin embargo hay momentos en que esos caminos solitarios de llenan de un misterio enorme y delicado. Es generalmente en los atardeceres frescos, cuando el crepúsculo de oro se filtra entre los ramajes aureolando extrañamente las hojas menudas, haciéndolas translúcidas, ingravidas, rutilantes unas como sutiles puñales, rojas otras como el fuego de las fraguas. Una paz infinita desciende de los montes sobre el camino bermejo y sobre nosotros. Entonces es buen dejar ir la cabalgadura a su paso natural y hundirse en la beatitud mística y maravillosa del momento; detenerse a veces para oír la música salvaje del monte, el traquear tremendo de la madera, el canto agorero de un pájaro...” (Tejada 1977)

Para misma época en Colombia, el interés en el camino y el caminante como vagabundo entregado a el placer de descubrir un universo lleno de una hermosura sin igual, que nos permitía renacer en nuestras experiencias cada día, logran cautivar al interés del poeta, del escritor y filósofo. El poeta León de Greiff hace una descripción semejante a la de Tejada:

“...Y volvimos a las cabalgaduras piafantes  
La Cruz del Sur en la linde del monte y el cielo  
Cantó el hierro en los cantos redondos  
Callados iniciamos el descenso  
por el camino en caracoles y escalas;  
por el camino en lumbre tamizada de violetas;  
por el camino en perfumes del viento que susurra;  
por el camino en perfumes ásperos del monte;  
por el camino en músicas de las aguas dormidas  
y de las aguas que se despeñan.”  
(Arciniegas 1977).

Pero precisamente esta época no era aquella donde más libertad existiese para el librepensador y en especial en Colombia a principios del siglo XX se habían culminado innumerables guerras civiles entre liberales y conservadores, pensar más allá de los cánones de entonces era casi un delito y el status quo del poder político-religioso de la época no dejaba espacio para una mente demasiado activa y productiva. Es en esta situación que en Antioquia, donde se generará una corriente vanguardista y librepensadora a nivel nacional se funda el círculo de los trece panidas, la cual sería todo un acontecimiento para los deseos de la nueva generación cultural del momento: León de Greiff, Fernando González, Tomás Carrasquilla, entre otros sentarían bases de la nueva narrativa, poesía en Colombia y Latinoamérica, llegando a dejar huellas incluso en corrientes como el postmodernismo y realismo mágico latinoamericano (Escobar 1995).

Cabe resaltar que Europa era bien consultada y una biblioteca bien dotada de este entonces contaba con los mejores textos de Marx y Engels, Goethe, Baudelaire, Rimbaud, Whitman, Nietzsche y Freud; combinación que por si sola ya generan un espíritu rebelde, navegante sin confines como describe Baudelaire en su Viaje:

“Pero sólo el que parte por partir, es viajero:

corazones sensibles a todos los reclamos  
para quien su destino, bueno o malo, es primero,  
y, sin saber por qué, responden siempre: ¡Vamos!”  
Aquel cuyos deseos son cual nubes lejanas,  
y que sueña -cual sueña en la pelea el hombre  
de guerra- con placeres, con delicias arcanas  
para las que jamás hallará nadie el nombre.”

En la poesía de León de Greiff igualmente encontramos este mismo signo del caminante errante:

“Balada ahsverica del Ministril, trovero y juglar

Ministril, trovero, juglar  
de alma singular.  
Vago de todos los caminos:  
en tu alma funambulesca  
no cabe lo regular,  
ni los mohínos  
vivires en urbe grotesca...  
[...]  
Avienta tus destinos  
al viento aventurero,  
al suelo duro;  
entrégate al vagar  
por el espacio  
y el abismo...  
¡Y Por el feérico palacio  
que hay en ti mismo!  
[...]”

Varias décadas antes, en Así habló Zaratustra, Nietzsche se profundiza en su abismo de un camino para la perfección del espíritu humano (superhombre), él mismo se describe como un caminante:

“Recorres tu camino de grandeza: ¡ahora es necesario  
que tu mejor valor consista en que no quede ya  
ningún  
camino a tus espaldas! Recorres el camino de tu  
grandeza: ¡nadie debe seguirte aquí a escondidas!

Tu mismo pie ha borrado detrás de ti el camino, y sobre él está escrito: Imposibilidad. Y si en adelante te faltan todas las escaleras, tienes que saber subir incluso por encima de tu propia cabeza: ¿cómo querrías, de otro modo, caminar hacia arriba? ¡Por encima de tu propia cabeza y más allá de tu propio corazón! Ahora lo más suave de ti tiene aún que convertirse en lo más duro. Quien siempre se ha tratado a sí mismo con mucha indulgencia acaba por enfermar a causa de ello. ¡Alabado sea lo que endurece! ¡Yo no alabo el país donde corren - manteca y miel Es necesario aprender a apartar la mirada de sí para ver muchas cosas: - esa dureza necesítala todo aquel que escala montañas”.

Podemos observar la relación y la influencia de los intelectuales más reconocidos de entonces sobre la poesía y escritura colombiana.

### El Viaje del poeta León de Greiff: Búsqueda de un universo imaginado

Por sí solo, León de Greiff marca profundamente esta época, descendiente de suecos se combinan en él tres mundos: la isla rodeada de infinitas montañas de Antioquia, la península Escandinava soñada, tierra de navegantes y vikingos, el círculo de los trece panidas o la sociedad literaria donde se refugia el poeta en su soledad y en sus noches más profundas. Pero fuera de haber sido un revolucionario, guardián de lo más secreto de la lengua castellana, inventor de su propio diccionario, León de Greiff es el gran viajero vagabundo que juega a cada instante su vida:

“Juego mi vida!  
Bien poco valía!  
La llevo perdida sin remedio”

En Bolombolo (Antioquia) donde viviría varios años (1926, 1927), de los más fructíferos e influyentes en su larga producción poética, sería transportado al universo

de los caminos, de la noche y de la meta fugaz (Vega 1994):

“ Oh Bolombolo, país de tedio  
Badurnado de trópicos, país de tedio  
País que cruza el río bulloso y bravo, o soñoliento;  
país de ardores coléricos e inhóspites,  
De cerros y montes modos y de cejjuntos horizontes despiadados  
País de vida aventurera.  
País de rutilantes playas de esmerilado cobre  
...  
Síntesis de Saharas y summa de Congos!  
Monótono país del sol sonoro.

Cuando hablamos de la corriente de los trece panidas de la cual es él su fundador, no sólo insinuábamos la visión y propuesta de nuevas ideas, sino también la del imaginario de nuevos escenarios del conocimiento y la existencia a través del viaje de llegar a nuevos escenarios de la vida, escenarios imaginarios y soñados, del deseo que anima a muchos viajeros: llegar a la fronteras y superar el laberinto, el desconocimiento de lo mítico, de un camino o un puerto. Así lo enseña el poeta León de Greiff durante su caótica vida, en su balada del mar no visto nos deja un claro signo de esta búsqueda interior conectada a universos lejanos:

“Hermano de las nubes  
yo soy.  
Hermano de las nubes,  
de las errantes nubes, de las ilusas del espacio:  
vagarosos navíos  
que empujan acres soplos anónimos y fríos,  
que impelen recios ímpetus voltarios y sombríos!  
Viajero de las noches  
yo soy.  
Viajero de las noches embriagadas; nauta  
de sus golfos ilímites,  
de sus golfos ilímites, delirantes, vacíos,  
- vacíos de infinito..., vacíos...-Dócil nauta  
yo soy,  
y mis sueños derrotados navíos...  
Derrotados navíos, rumbos ignotos, antros  
de piratas...!el mar!

...

Mis ojos vagabundos  
—viajeros insaciados— conocen cielos, mundos,  
conocen noches hondas, ingraues y serenas,  
conocen noches trágicas,  
ensueños deliciosos,  
sueños inverecundos...  
Sabén de penas únicas,  
de goces y de llantos,  
de mitos y de ciencia,  
del odio y la clemencia,  
del dolor  
¡y el amar...!  
Mis ojos vagabundos,  
mis ojos infecundos...:  
no han visto el mar mis ojos,  
¡no he visto el mar!

### El Viaje a Pie del filósofo Fernando González: una lectura del paisaje y el territorio en primer plano.

Precisamente motivado por este renacimiento del deseo de aventura y conquista de un territorio perdido, en Envigado, “Otraparte” Antioquia, vivió un filósofo, Fernando González, que al igual que en la búsqueda de Itaca, narrada por el poeta Cavafis, el barzonear por la Alcarria de Camilo José Cela, o el mismo proceso de autodescubrimiento narrado por Petrarca al escalar el monte Ventoso; hizo una búsqueda interior, una exploración y conquista de su propio universo, a través del viajar caminando hacia nuevos horizontes. A finales de 1928 iniciaría un viaje de varios meses hacia el suroccidente de Colombia desde Envigado cerca a Medellín. El supo redescubrir los nuevos caminos en una sociedad petrificada por las tradiciones y el miedo al qué dirán, e igual que León de Greiff, buscó nuevos escenarios para el entendimiento de una sociedad que consideró enferma para la época, donde era casi imposible pensar o criticar los dogmas religiosos o políticos. En su Viaje a Pie nos invita a disfrutar los dones del viajar caminando por hermosos paraísos:

“Estas viejas son felices en el camino. “Soñamos con él cuando la necesidad nos obliga a quedarnos

en casa”. ¿Qué más propio del organismo humano que vivir al aire libre, respirarlo en toda su pureza, beber agua viva, comer los alimentos que nos ofrece la tierra, sin intervención del arte? Caminar es el gran placer para el cuerpo, pues todo está hecho para ello.” (González 1929)

Redescubrir el espacio, la geografía, el paisaje de lo natural y social, su territorio en constantes disputas de poder, era el sueño del filósofo que encontró en el viajar a pie la mejor manera de conquistar, rehacer o reconstruir ese imaginario que sobre una nación o región erróneamente se había formado.

“Subiendo a pie la vertiente del Arma tuvimos la impresión nítida de la dureza y pesadez que nos atrae hacia la tierra. ¡Qué dificultad para elevarse! Somos hijos de la tierra y sus parásitos; nos liga a ella, como un cordón umbilical, la ley de la gravedad. Por momentos la abandonamos, nos parece que existe otro ser que nos llama hacia las alturas aéreas; nos parece abandonar todo lo terrestre y después caemos más definitivamente abrazados a su seno materno; somos únicamente materia dura, materia grave. Cuando levantábamos las piernas para trepar hacia Aguadas tuvimos la impresión nítida de la atracción terrestre. Esta esfera dura es nuestra cuna y nuestro sepulcro. ¿Por qué deseamos abandonar esta madre? ¿Por qué los ímpetus de elevarse? ¿Por qué el Santo y el Héroe? Es un indicio, un leve indicio, de que hay en nosotros algo que no es terrestre. Ese leve indicio ha creado la metafísica y el misticismo.” (González 1929)

Ya Fernando González nos hablaba en su viaje de modernas teorías de la ciencia del paisaje, el patrimonio, el equilibrio hombre-naturaleza, la multidimensionalidad del espacio, la lectura y el análisis del territorio, el pensamiento sostenible, la lúdica y el ocio, son temas que aborda paso a paso en su camino.

“Este no es Manizales; es ya una enorme catedral principiada y grandes edificios de cemento. El verdadero Manizales comienza alrededor, a las siete cuadras de esos edificios y de las calles planas.

Hoy Manizales parece un molar de la mandíbula andina relleno de cemento. El Manizales de hace diez años está en la Cuchilla y en San José...calles misteriosas que se hunden y más allá aparecen en la altura; casas que parecen adefesios que caminan en zancos; escaleras hechas en la tierra de esos callejones; escaleras misteriosas para subir a las casas. ¿Cuál es ese agrado tan intenso cuando a los veinte años vagamos por allí, sin objeto determinado, al anochecer? Es que el amor misterioso puebla esas callejas, esas casas ocultas, jaulas preciosas del amor efímero. Las ciudades planas no tienen, como ésta, un alma para cada calle.“ (González 1929)

Es el filósofo de Otraparte un hombre y filósofo original, quizás el filósofo más original en todo latinoamérica, sin impresionar con copia de rancios o modernos academicismos, o con un ejercicio racional o enciclopédico fuera de lo normal, él vive su territorio, su morada como la única función vital de su existencia: “escribe con sangre” (Os-pina 2007). Encuentra en el camino y el viaje un medio forjador de un espíritu superior, purificado, escogido por Dios para grandes hazañas y merecedor de recompensas sin igual, así como lo describe Steinberg en el camino iniciático de Santiago:

“Hace falta vencer, una vez más, la mayor de las pruebas: el temor a lo desconocido, el temor a la muerte, representada en el Sol que cae y desaparece en el Occidente, allí donde acaba el Camino... Hay que arriesgarse, como los antiguos hombres que sobrevivieron a terribles catástrofes, a sobrevivir en este momento histórico de tinieblas. Hay que atreverse a caminar hacia el Occidente, allí donde cada cual pierde su nombre de ilusión, para reencontrarse con su verdadero ser; también los Iniciados perdían la vida para ganar la Vida...” (Steinberg 2009)

De igual manera nos habla González:

“Viajamos de noche, tristes, atormentados ante la idea de la muerte. Teníamos miedo. ¿Por qué tiene miedo don Benjamín? Para averiguarlo buscamos

la oscuridad, reminiscencia de la penumbra en que estaba el confesionario del padre Cerón. En la oscuridad se examina mejor el alma. Nos miramos por dentro y vimos allí confusos sueños, formas de amor, ansias de riqueza y miedo a la muerte. ... Los pueblos acostumbrados al esfuerzo son los grandes. Así, los países estériles están poblados por héroes.” (González 1929]

## CONCLUSIONES

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

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

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

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

## BIBLIOGRAFÍA

- [Arciniegas 1976] Arciniegas, Germán (1976). Antología de León de Greiff. Instituto Colombiano de Cultura, 1976.
- [Botero 2008] Botero Paez, Sofía (2008): Vestigios de una red vial antigua en el valle del río Aburra, antioquia-Colombia (Sur América) Ed: Área Metropolitana del Valle de Aburra.
- [Botero 2003] Botero Paez, Sofía (2003): Caminos ásperos y fragosos para los caballos. Universidad de Antioquia.
- [Botero 2000] Botero, Sofía; Vélez, Norberto (2000). La búsqueda del Valle de Arvi: descubrimiento de los valles de Aburrá y Rionegro por el capitán Jorge Robledo. Corantioquia – UdeA, Medellín, Colombia. 2000
- [Camargo 2011] Camargo Bonilla, Álvaro Hernando: El Camino del Quindío como referente de la cambiante biodiversidad en la Provincia Quimbaya. En Ensayos de Historia Quindiana. Vol 2. Academia de Historia del Quindío. Armenia, 2011.
- [Camargo 2007] Camargo Amoroch, Gilberto (2007): Historia resumida de la caminería y los encuentros nacionales de caminantes en Colombia– Bucaramanga.
- [Chirino 2009] Chirino, Alfredo (2009): Derecho Constitucional a un Ambiente Ecológicamente Sostenible. Disponible en [www.enj.org](http://www.enj.org). Edición digital 30-05-2009.
- [Corantioquia 2002] CORANTIOQUIA (2002): Experiencias en el Ordenamiento Ambiental del Territorio, Corporación Autónoma Regional del centro de Antioquia, Medellín.
- [Correa 2007] Correa, Elvia Inés et.al (2007): Inventario participativo del potencial ecoturístico en la localidad de el Barcino, zona de influencia del área de reserva del occidente del valle de Aburrá, RECAB, Antioquia - Corantioquia.
- [Correa 2004] Correa, Elvia Inés; Cardona, Alexander (2004): Hitos patrimoniales y poblamiento área de reserva las nubes, la trocha, el capote, Corantioquia.
- [Correa 2000] Correa, Elvia Inés (200): Poblamiento, marcas territoriales y estructuras en la cuenca media de la quebrada Santa Elena, Corantioquia.
- [Criado del Val 2007] Criado del Val, Manuel (2007): Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo. Facultad de Historia. Memorias I. Cátedras de Caminería Hispanoamericana. Manuel Criado del Val. Jitanjáfora Morelia Editorial. Morelia, Michoacán, México. 2007.
- [Echeverría 1996] Echeverría, María Clara (1996): Lo Urbano y Lo Cultural en el Ordenamiento Ambiental del Territorio. CEHAP, Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia-Sede Medellín. 1996. 24págs.
- [Escobar 1995] Escobar Calle, Miguel (2008). Los Panidas de Medellín, crónica sobre el grupo literario y su revista de 1915, Revista Credencial Historia, edición 70, Bogotá, octubre de 1995, Biblioteca Virtual Luis Ángel Arango, enlace revizado el 19 de junio de 2008.
- [Escobar 2007] Escobar R, Iván (2007): Regiones en Antioquia: realidad territorial, dinámicas y transformaciones recientes. 3 volúmenes. Investigación de la Facultad de Ciencias Humanas y Económicas, Universidad Nacional de Colombia, Medellín, 2007.
- [Escobar 2003] Escobar R, Iván (2003): Para un Observatorio en Territorio Educador en Antioquia. Investigación y pedagogía territorial para una nueva didáctica del medio ambiente. Medellín. 1 ed. P. 249.
- [Escobar 2001] Escobar R, Iván (2001): Humedales, Ríos, Ciudades y Paisajes Territoriales. Una relación ambiental del territorio. En: Espacio y Territorios: Razón Pasión e Imaginarios. Editorial Unibiblos. Bogotá.
- [Ferro 2006] Ferro Medina, Germán (2006): Capítulo 12: Caminos de Arriería en Antioquia, una historia a lomo de mula: por el camino de Nare e Islitas. Publicación digital en la página web de la Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República. Bogotá, Edición mayo 2006.
- [Ferro 1985] Ferro Medina, Germán. (1985): El arriero: una identidad y un eslabón en el desarrollo económico nacional, Trabajo realizado por para optar al grado de antropólogo en la Universidad de los Andes. Departamento de Antropología, Facultad de Humanidades, Universidad de los Andes. Bogotá.
- [González 2000] González Escobar, Luis Fernando (2000): Caminos republicanos en Antioquia. Corantioquia. Medellín.
- [González 1929] González, Fernando. Viaje a Pie - Medellín : Bedout, 1929. 270 p. (Bolsilibros Bedout ; 90).

- [Hooghiemstra et.al 1994] Hooghiemstra, H, Ran, E.T.H. (1994). Late pliocene-pleistocene high resolution pollen sequence of colombia: an overview of climatic change. *Quaternary Int.* 21, 63-80.
- [IGAC 1997] INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTIN CODAZZI (1997): Guía Metodológica para la Formulación del Plan de Ordenamiento Territorial Municipal. Santafé de Bogotá D.C.
- [Isaacs 1967] Isaacs, Jorge. Poesías. Biblioteca de la Universidad del valle. Cali, Colombia. 1967
- [Melo 2006] Melo González, Jorge Orlando (2006): Los caminos reales de Colombia. Publicación digital en la página web de la Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República. Bogotá, Edición mayo 2006.
- [Montañez 2001] Montañez G, Gustavo, (2001): Razón y Pasión del Espacio y el Territorio. En: Espacio y Territorios: Razón Pasión e Imaginarios. Editorial Unibiblos. Bogotá.
- [Morales 1951] Morales Benítez, Otto (1951): “Testimonio de un Pueblo”. Antares, Bogotá.
- [Morales 2003] Morales P., Angélica (2003). De Viajeros y Visitantes. Biblioteca Básica de Medellín – ITM. Medellín, 2003.
- [Muñoz 2005] Muñoz, Mauricio, 2005: Los caminos de Herradura y su sendero hacia vías carretables en Antioquia. Primer Congreso Internacional de Caminería, Medio Ambiente y Legislación Medellín 2005.
- [Observatorio Europeo LEADER 2001] La Valorización del Turismo de Senderismo en los Territorios Rurales. Munich, Alemania 2001.
- [OCA 2007] Organización de Caminantes de Antioquia (2007): Taller GENERALIDADES DE LA CAMINERÍA. Proyecto en conjunto con Indeportes Antioquia – Medellín 2007
- [Ospina 2007] Ospina, William (2007). Variaciones Alrededor de un Hombre. De la Rebeldía al Extasis, Viaje de Fernando González. Cuadernillo No 43, Medellín 2007.
- [Pérez-Monserrat 2006] Pérez-Monserrat, E.M., et.al. (2006): Rutas Geomonumentales: una herramienta para la difusión del patrimonio arquitectónico. En: VIII Congreso Internacional de Rehabilitación del Patrimonio Arquitectónico y Edificación, p. 215-226, 2006.
- [Pleumaron 2001] Pleumaron, Anita (2001): Ecoturismo: Una trampa Ecológica y Económica para el Tercer Mundo. Informationdienst Dritte Welt-Tourismus. <http://www.tourism-watch.de>. Servicio Informático No3.
- [Prats 1997] Prats, Llorenç. Antropología y Patrimonio, Ariel, Barcelona, 1997.
- [Ramos 2003] Ramos G., Aramburu M., Escribano B., Rubio M, (2003): “ Cartografía del paisaje de la comunidad de Madrid” Ed. Direccion General de la promocion y disciplina Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la comunidad de Madrid.. Madrid.
- [Ramos 2003] Ramos G., Aramburu M., Escribano B., Rubio M, (2003): “ Cartografía del paisaje de la comunidad de Madrid” Ed. Direccion General de la promocion y disciplina Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la comunidad de Madrid.. Madrid.
- [Rave 1999] Rave, Julia. Arquitectura prehispánica en el valle de Aburrá. Tesis doctoral Universidad Politécnica de Madrid, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Madrid, 1999.
- [Steiberg 2009] Steinberg G., Delia (2009). El camino iniciático de Santiago, <http://www.nueva-acropolis.org.ar/El-camino-iniciatico-de-Santia.430.0.html>. Consultado en mayo del 2009.
- [Starbridge 2002] Starbridge, Saren (2002): For future generations. Publicado por WWF Colombia en: In Transit: Towars Sustainable Development in Colombia. Santiago de Cali. Colombia, 36-48.
- [Strasdas 2006] Stasdas, Wolfgang. (2006): The Global Market for Nature-based Tourism. Natural Heritage, Ecotourism and Sustainable Development. Band 45. München Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie. Regensburg – Alemania 2006.
- [Tejada 1977] Tejada, Luis. Biblioteca Básica Colombiana. Instituto Colombiano de cultura. Editorial Andes, Bogotá, Colombia. 1977.
- [Torres 2010] Torres, José L. (2010): Propuesta para la creación de un Sistema de Información de Caminos en Antioquia - Colombia. X Congreso Internacional de Caminería. Madrid, España. Jun. 2010.
- [Torres 2009] Torres, José L. (2009): Bienestar, Patrimonio, Desarrollo Rural y nueva conciencia Ambiental alrededor de los caminos ancestrales: Seminario Nacional de Ecoturismo. Enero 2009. Iza Boyacá, Colombia
- [Torres 2006] Torres, José L. (2006): De la arriería al senderismo ecológico en los Andes Colombianos: Una nueva opción de vida y de Paz. Actas del VIII Congreso Internacional de Caminería. Madrid, España. Jun. 2006

[Vega 1994] Vega V., Carlos Mario. “La Conquista de San Xoaquín de Bolombolo por León de Greiff”. Revista DYNA, 114; pag. 61-79. UNAL, Medellín. 1994.

[WTO 2006] Organización Mundial del Turismo (WTO) (2006): Turismo en Iberoamérica. Panorama Actual. Edición 2006. VI Reunión Ministerial de Turismo. Colonia de Sacramento, Uruguay.

[WTO 2001] Organización Mundial del Turismo (WTO) (2001): Proceedings: Ecotourism in Mountain Areas – A Challenge to Sustainable Development European Preparatory Conference for 2002, the International Year of Ecotourism and the International Year of Mountains. Salzburg, Austria, 1