
POR LOS CAMINOS DE SANTANDER



TRAVESIJS

Martin Ernesto Álvarez Tobos
Cindy Lorena Lemus Rendón
Mónica Johanna Giedelmann Reyes
Carl Henrik Langebaek Rueda

Como citar:

Langebaek, C., Giedelmann, M., Álvarez, M., Lemus, C. (2021). *Por los caminos de Santander*. Escuela Región Travesías-Universidad de los Andes, Universidad de Santander.

© 2021

Universidad de Los Andes y Universidad de Santander.

Autores: Martin Ernesto Álvarez Tobos, Cindy Lorena Lemus Rendon, Mónica Johanna Giedelmann Reyes, y Carl Henrik Langebaek Rueda.

Edición realizada en la plataforma en línea de diseño Canva.



Un camino es una experiencia que se puede vivir a través de la palabra. Te invito a que esta cartilla, más que leerla, la camines.

Cuando hablamos de caminos, de manera implícita, pervive el espíritu de aventura, que es una invitación a explorar el territorio, una excusa para asombrarnos con la estética del paisaje y el ingenio humano. Caminos, como los erigidos en tierra santandereana, se hacen merecedores de recorrerlos palmo a palmo, de experimentar la sed, el sol ardiente y la belleza de la flora y fauna que los circunda: Un trayecto que se imprime en la memoria.

Ven, atrévete a recorrerlos con nosotros.



UN POCO DE ANTECEDENTES... DE LOS CAMINOS INDÍGENAS A LA COLONIA Y A LA REPÚBLICA

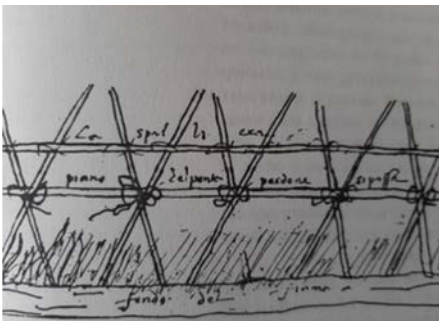
Los caminos son más que piedras ordenadas para facilitar que las personas, ideas y productos se muevan de un lugar a otro. Los caminos son rastros del pasado que tienen mucho que contar. El paisaje santandereano, como en otras partes del país, está jalonado de evidencias de estas construcciones. Hay largos trayectos bien conservados que animan a caminar y conocer. Los hay también en muy mal estado, destruidos por personas que no conocen su importancia. Ojalá después de leer esta historia todos nos animemos a cuidarlos y defenderlos. Son parte de nuestro pasado. Son lo que somos y seremos.



Camino Ancestral Barichara - Guane. Monumento Nacional.

Fuente: Equipo Travesías.

Desde antes de la llegada de los españoles, los indígenas construyeron caminos que comunicaban diversos territorios entre sí con el fin de hacer intercambios y participar en ceremonias con sociedades vecinas. De hecho, hace más de 2000 años ya existían algunos caminos verdaderamente admirables en el suroccidente de lo que hoy es Colombia y en el siglo XVI eran muy usados en la Sierra Nevada de Santa Marta, la Cordillera central y occidental. Es más: los indígenas no solo hicieron caminos, sino que también construyeron puentes y tarabitas, también conocidas como cabuyas. Los muisca hicieron amplias calzadas ceremoniales que comunicaban sus aldeas con santuarios. Eran construcciones bastante notables: tenían unos 12 metros de ancho y varios cientos de metros de largo. Los indígenas las mantenían impecablemente parejas y limpias porque las consideraban lugares sagrados destinados a realizar ceremonias religiosas. Es más: tenían prohibido caminar sobre ellas, puesto que solo se usaban para bailar.



Fuente: Viaje y Descripción de las Indias, Siglo XVI.

Así dibujó Galeotto Cey un puente entre los Andes y los Llanos orientales en el siglo XVI.

Por supuesto, en la mayor parte de los casos, los caminos muisca tenían funciones más prácticas y podían ser bastante largos, de hasta 10 o más kilómetros, aunque eran bastante estrechos y los indígenas caminaban uno detrás del otro. Las mujeres siempre caminaban adelante, los hombres atrás.

Los caminos por los que transitaban los indígenas no eran suficientes para los españoles. La razón es muy sencilla: por donde caminan los humanos no siempre es fácil que se muevan los animales y éstos fueron muy importantes para los europeos. Por esta razón, necesitaron vías más anchas por donde pudieran pasar los caballos, las mulas y asnos, los cuales reemplazaron poco a poco a los indígenas que por un tiempo se usaron para cargar mercancías y personas de un lugar a otro. Sin embargo, es claro que los conquistadores aprovecharon algunos caminos indígenas para seguir las mismas rutas. Para ellos era necesario conectar las diferentes colonias entre sí, promover la circulación de productos hacia y desde Europa, movilizar ejércitos y abastecer los pueblos y villas de comida producida en lugares apartados.

Dependiendo de la región, los indígenas habían desarrollado caminos enlosados de piedra, o simplemente habían despejado el monte para moverse de un lugar a otro, a pie, sin la ayuda de animales de carga. A veces los caminos indígenas no eran más que profundas y angostas cárcavas producidas por tanto caminar a pie durante siglos. Los españoles, por su parte, heredaron de los romanos diversas técnicas de construcción de caminos adecuados para un tránsito más pesado y frecuente, adecuado al transporte de personas a caballo o de ganado. En un principio ampliaron las viejas sendas existentes, pero con el paso del tiempo, a medida que se fundaban nuevos pueblos y ciudades, cambiaron el trazado de muchas rutas.

Con el paso del tiempo, y pese a las enormes dificultades que imponía una geografía tan difícil como la nuestra, los esfuerzos coloniales permitieron comunicar los pueblos de los Andes con grandes ríos como el Cauca y el Magdalena, así como con las tierras bajas donde se cultivaba algodón o se producía ganado, y los Llanos orientales. También lograron la movilización de personas, ideas y productos con la Audiencia de Quito y con el virreinato del Perú.



Fuente: Biblioteca Nacional de Colombia.

“

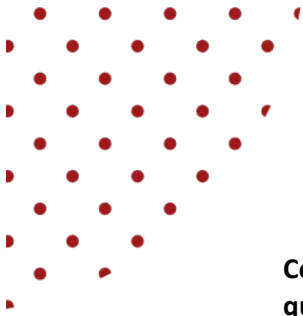
SABIAS QUÉ...



Fuente: Biblioteca Nacional de Colombia.

Muchas veces quienes tenían que transportar a los viajeros eran indígenas, como se aprecia en este dibujo de la Comisión Corográfica de mediados del siglo XIX.

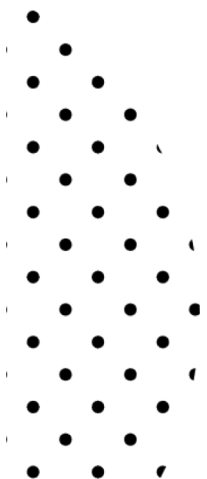
”



ACTIVIDAD 1

Conversa, especialmente con los adultos mayores, y averigua si el municipio en el que estas existe o existió un camino real, y relata qué encontraste:

A large, blank, lined scroll of parchment paper, intended for writing the response to the activity. The scroll is yellowish-tan with horizontal lines and is rolled up at both ends. It is positioned centrally on the page.



CÓMO SE CONSTRUYERON LOS CAMINOS

Construir un buen camino no era fácil. Además de la geografía difícil, y de atravesar territorios que no siempre eran familiares, las lluvias torrenciales del trópico y el tránsito de animales grandes y pesados impusieron retos enormes. Si se leen los documentos de la época, se encuentran múltiples quejas sobre el estado de los caminos, los cuales a veces fueron descritos como lodazales intransitables, especialmente después de las épocas de lluvia. Los primeros caminos fueron sin duda bastante precarios, pero poco a poco, a medida que se consolidaba el régimen español, su construcción recibió cada vez más impulso y se establecieron criterios claros sobre cuáles debían ser sus especificaciones técnicas. El hecho es que hoy, cientos de años después de su construcción, aún son transitados y en muchos casos son todavía las únicas vías disponibles...

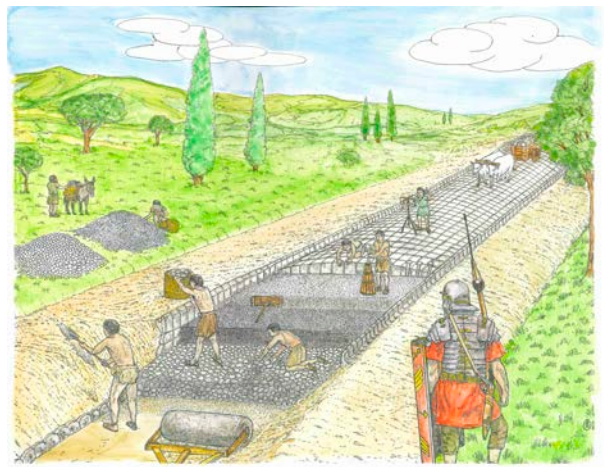
Para construir un camino, lo primero consistía en determinar su trazado. A veces, quienes estaban a cargo debían procurar que fueran lo más recto posible, que se rompieran las peñas que se interponían, que se hicieran desagües y que fueran más anchos donde la vegetación era más abundante o se requiriera debido al transporte de ganado. En otros casos, los caminos debían hacerse siguiendo la topografía del terreno. Se debían evitar los pantanos, tener en cuenta las crecientes de las quebradas y ríos y determinar los buenos lugares para construir posadas. Por lo general se buscaba lo más elevado de las lomas. Por supuesto, muchas veces, era complicado seguir las recomendaciones al pie de la letra y se debía improvisar. El ejemplo del camino real de San Gil, según se describió en 1778 es bastante diciente. Dice el testigo que el camino se había construido, pero:

No conforme a la instrucción, a causa de los imposibles, que se repararon

“ DATO CURIOSO

Fueron los romanos quienes sentaron las bases para que los españoles construyeran vías de comunicación en el Nuevo Mundo.

Este dibujo nos da una idea de cómo se hacía un camino...



Fuente: Equipo Travesías, 2021.

”

en algunas partes, y también por lo muy pobres, que son muchos de estos vecinos, pues aunque el método que se tomó por nuestros antecesores, fue nombrar cuadrillas, para que trabajaran, y concurriesen con herramientas, aunque sí se efectuó, nunca se logró quedasen los caminos según la intención, a los pobres se les obligó a trabajar sin dárselos bastimentos, ni pagarles su trabajo; que los de alguna comunidad tenemos noticia que dieron herramientas...



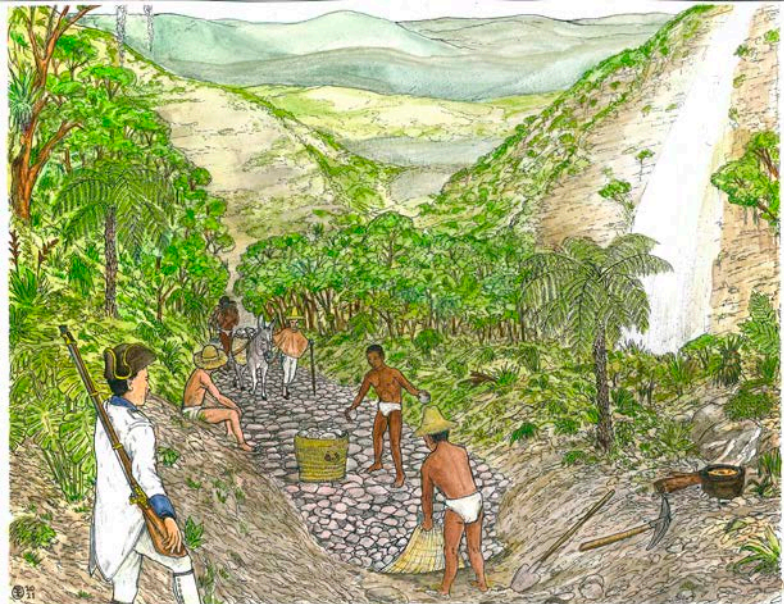
Detalle del borde de un camino en Barichara. El trabajo de las piedras da una idea del cuidadoso trabajo que se requería



Muro de contención de un camino en Barichara. Verdadera obra de ingeniería de la época

Vale la pena mencionar algunos aspectos técnicos. Los caminos podían ser hechos construyendo calzadas elevadas sobre el terreno. Esa era la forma más sofisticada y costosa de hacerlo. Primero se elaboraba una base firme compuesta de piedras grandes y luego, a lado y lado, se hacía un pequeño muro formando un cajón que se rellenaba con piedras pequeñas y tierra sobre las cuales se ponía losas grandes. A veces la calzada no iba levantada, sino que se enterraba en la tierra, o simplemente se acudía a métodos más sencillos y económicos, como por ejemplo omitir la primera capa de piedras grandes que ayudaban a sostener la estructura y así hacerla más duradera. Era una buena solución, pero el camino era menos duradero. En todo caso, en ciertas ocasiones se construyeron obras de ingeniería importantes: a veces se hicieron cunetas para evacuar el exceso de agua, o se construyeron escalones para superar pendientes. En casos muy

sofisticados se hicieron acequias cubiertas de losas por la mitad de los caminos. Inclusive en algunos casos se labraron túneles en la piedra y por supuesto se hicieron puentes.



Fuente: Equipo Travesías, 2021.

La mejor evidencia del esfuerzo que se hizo por construir estas vías es que en muchos lugares son aún transitados y que hasta hace poco algunos de los puentes más importantes fueron usados para el tránsito de automotores. Algunos puentes fueron construidos hace más de 250 años y allí están todavía. Algunos son muy famosos, como el Puente del Común y el Puente de Boyacá...

CURIOSIDADES



Fuente: Biblioteca Nacional de Colombia.

Puente del Común en la vía Bogotá-Cajicá. Se uso hasta hace unos 50 años para el tráfico de automóviles.



Fuente: Wikipedia Commons.

Puente de Boyacá, otro ejemplo, muy conocido de un trabajo colonial.

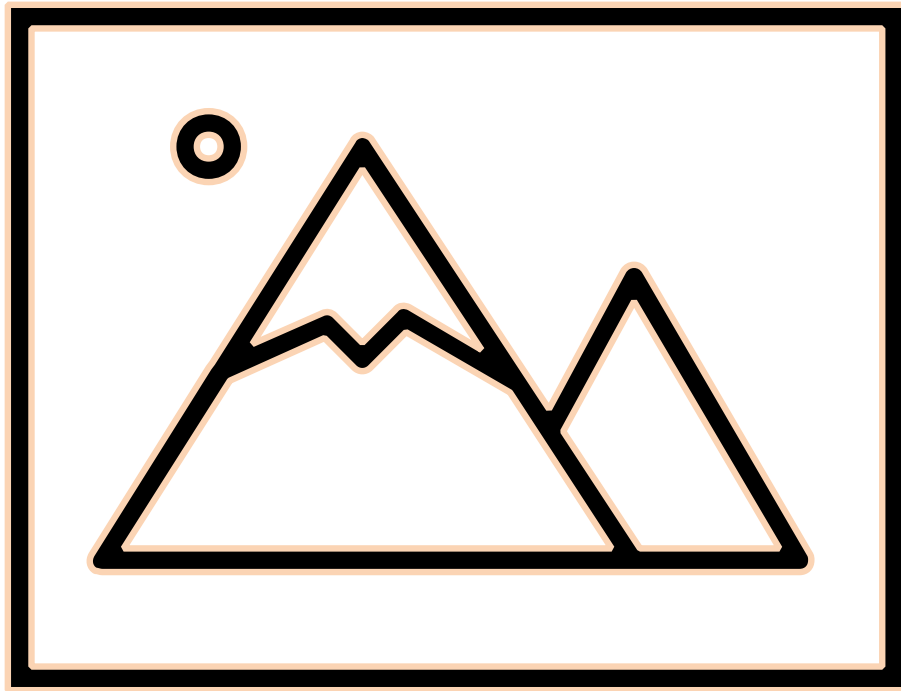


ACTIVIDAD 2

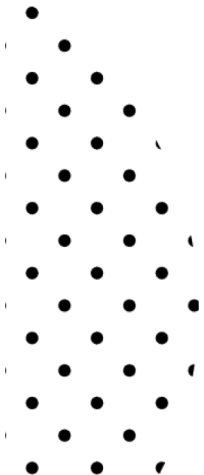
¿Qué arquitectura vial podría integrar esta galería fotográfica?



El título de la foto aquí



Descripción de la fotografía



LOS CAMINOS DE SANTANDER Y BARICHARA

Los caminos coloniales en Santander no solo sirvieron de vías de comunicación. Fueron mucho más que eso. Fueron también objeto de conflictos, escenario de fe, tensiones, robos, encuentros y desencuentros entre personas. La historia de los caminos es también la historia de una región.

A lo largo de la vida colonial, en lo que hoy es Santander, había dos pueblos muy importantes, Vélez y Girón. Sin embargo, no bastaba con comunicar esos lugares entre sí: era necesario integrarlos a la vida más amplia de otros lugares más apartados. Si el lector mira un mapa, inmediatamente se da cuenta de la importante ubicación del actual departamento de Santander. Estas tierras están a mitad de camino entre la costa caribe y el centro del país, entre los Llanos y el Valle del río Magdalena, entre Colombia y los andes venezolanos.

A través de sus tierras habían entrado los expedicionarios españoles al centro del país, y a lo largo de toda la Colonia mantuvo su importancia para las comunicaciones y para que las grandes villas fundadas en otros lugares, así como la Metrópoli, estuvieran abastecidas. El reto más importante era comunicar con el río Magdalena, vía de acceso al Caribe, y con los

principales poblados andinos. Fue clave el camino del Opón para evitar ahorrarse un tramo del peligroso río Magdalena, así como el camino del Carare, permanentemente bajo amenaza de indígenas rebeldes. Con el tiempo se encontraron otras rutas, como la que seguía el río Lebrija, o la vía entre Girón y Mompox. Más tarde, se impusieron otras prioridades, como establecer caminos que llevaran a Pamplona y a los Andes venezolanos.

Con el paso del tiempo se construyeron muchos caminos. Vamos a describirlos brevemente. Dos de los principales comunicaban con Santafé.



Mapas



Archivo General de la Nación - Colombia
Sección: Mapas y Planos, Mapoteca N° 4, Rol. 481-A, Dimensiones: 41 x 30,5 cm.
V.F. Barichara, San Gil, Carvajal, Segura y Bujarrán de Ciro, Carare, Barranquilla, San Victor, Páez, Cúcuta, Antioquia y otros.

Fuente: Archivo General de la Nación.

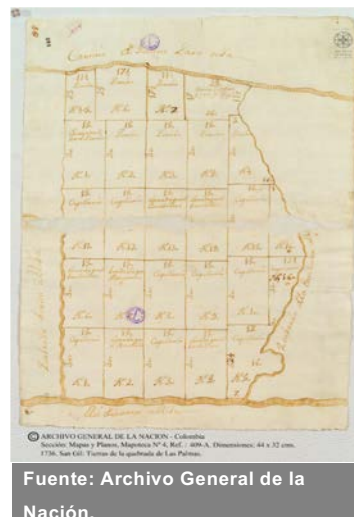


Archivo General de la Nación - Colombia
Sección: Mapas y Planos, Mapoteca N° 4, Rol. 481-A, Dimensiones: 41 x 30,5 cm.
V.F. Barichara, San Gil, Carvajal, Segura y Bujarrán de Ciro, Carare, Barranquilla, San Victor, Páez, Cúcuta, Antioquia y otros.

Fuente: Archivo General de la Nación.



El primero, salía de la capital de la Real Audiencia hacia Tunja, pasaba luego a Puente Real, Vélez, y de allí al Socorro y San Gil. En este último, salían dos caminos, uno hacia la región de Barichara y Guane, desde donde conectaba con los caminos secundarios de aquella región, y el otro se dirigía a Piedecuesta, de allí iba a Girón y al distrito de Río de Oro. De este lugar, seguía para la provincia de Pamplona, que era centro minero, textil, comercio de cacao y otros productos. El segundo camino que salía de Santafé, pasaba igualmente por Tunja, pero de allí se dirigía a Soata, pasaba por el sitio de Capitanejo hasta llegar a Silos, y finalmente terminaba en Pamplona, pasando por el pueblo indígena de Chicamocha.



Además de los dos caminos principales ya señalados, había dos más que conectaban el centro de la provincia de Vélez con el río Magdalena, los conocidos caminos del Opón y del Carare. El del Opón seguía el trayecto que Jiménez de Quesada y su tropa había tomado para ascender a la cordillera oriental y encontrar a los muiscas. El del Carare comunicaba localidades como Flores, Cachipay hasta llegar a puerto Carare, sobre el río Magdalena. Por el otro camino, se llegaba al puerto de San Silvestre de Opón para poder acceder al río Magdalena. Sobre decir que estos caminos fueron bastante precarios. Hasta la primera mitad del siglo XVIII, ambos trayectos estuvieron prácticamente intransitable por lo malsano del clima, lo desolado del terreno, la inexistencia de poblados indígenas y de cultivos.

Teniendo en cuenta lo anterior no es sorprendente que Barichara jugara un papel importante en las comunicaciones coloniales. Un mapa de finales del siglo XVIII muestra que tenía comunicación con las siguientes localidades: el pueblo de indios de Guane, la parroquia de Zapatoca (usando una cabuya sobre el río Suárez), y La Robada (cruzando un puente sobre ese mismo río). Por la parte norte se cruzaba por una cabuya el río Chicamocha para ir a Salazar de las Palmas y de allí a Girón. Por el oriente, sin necesidad de cruzar por San Gil se podía ir a Curití, Aratoca, y a Cepitá (esta última, cruzando el Chicamocha). Hacia el sur cruzando por dos cabuyas el río Mochuelo, se llegaba a la Villa del Socorro.



© ARCHIVO GENERAL DE LA NACION - Colombia
Sección: Mapas y Planos, Mapoteca N° 4, Ref.: 28-A. Dimensiones: 40 x 30 cms.
1804. Barichara: Ríos Chicamocha-Suárez, Ocamonte, Mogotes.

Fuente: Archivo General de la Nación.

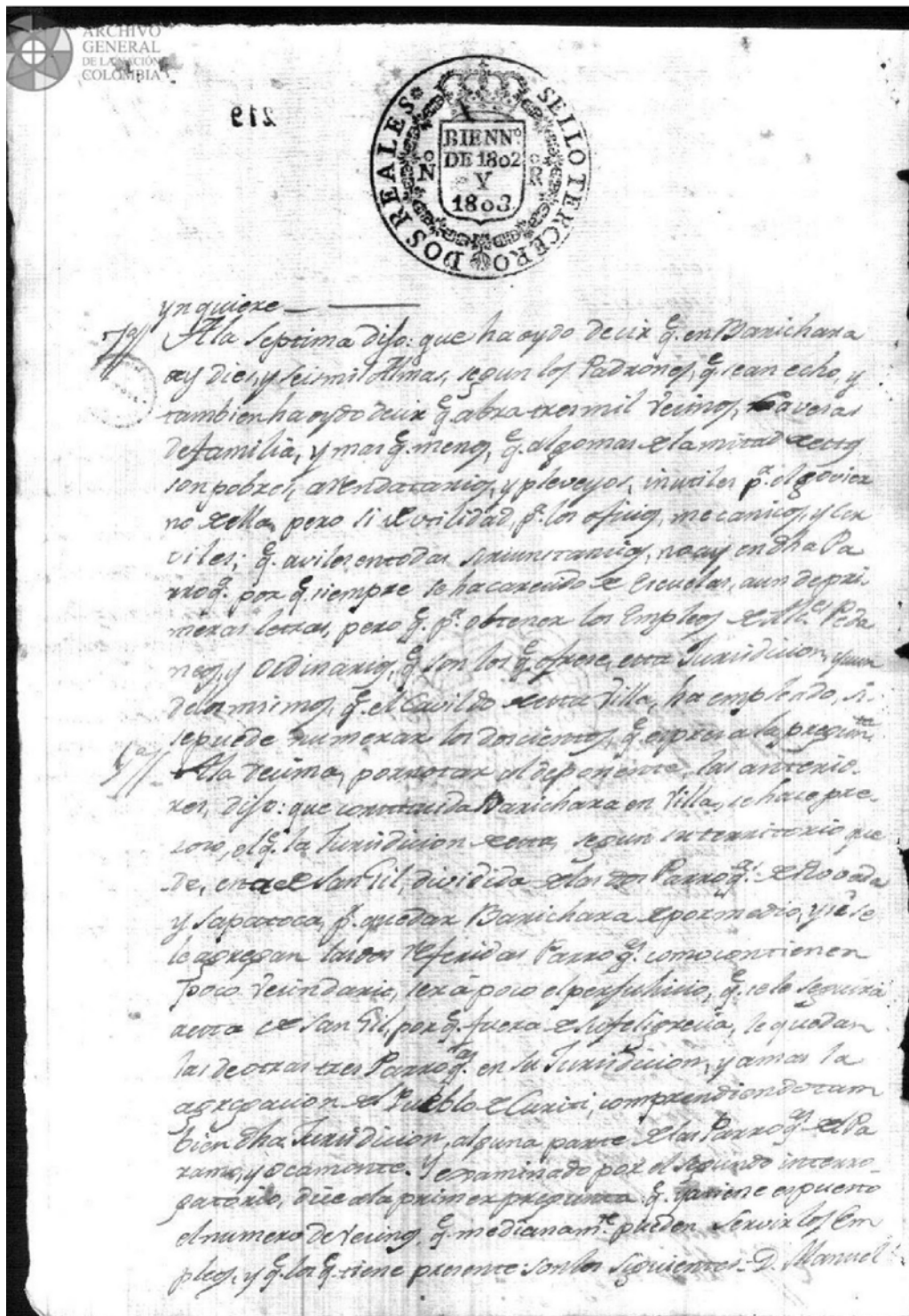
ACTIVIDAD 3

Inspírate en los mapas visualizados e ilustra el lugar en donde te encuentras.



ACTIVIDAD 2

Viaja al pasado y conoce una parte del escrito del siglo XIX (1800 – 1821) donde se solicitaba erigir en Villa la población de Barichara. Actualmente este documento se puede encontrar en el Archivo General de la Nación, Bogotá.



LA ECONOMÍA Y LOS CAMINOS

La vida colonial era impensable sin los caminos: la economía dependía de ellos. Inicialmente, los encomenderos tenían prohibido visitar sus encomiendas, así que los indígenas llevaban sus tributos a los lugares donde éstos vivían, especialmente a Tunja, Vélez, San Gil, Socorro y Pamplona. Los productos de Europa llegaban a través de los caminos, y los misioneros y soldados se trasladaban de un lugar a otro siguiendo las vías abiertas por iniciativa de la Corona o de las comunidades. Esto permitió que Vélez pudiera abastecer de carne de cerdo, bizcochos y conserva de guayaba (antepasado del bocadillo) a la costa caribe, que las harinas producidas en lugares como el Valle de Leiva pudieran circular hacia Cartagena y que, en sentido contrario, llegara el vino, el aceite de oliva y objetos de lujo europeos. No sorprende, por lo tanto, que los caminos fueran objeto de interés de las autoridades, las cuales tenían que lidiar con los costos de hacerlos, con la hostilidad de los vecinos, y con la corrupción. Construir caminos fue un proceso largo, con muchos obstáculos. Y fueron fuente también de muchos problemas sociales.

“ ILUSTRATIVO

Desde el siglo XVI las autoridades virreinales dieron la orden de emprender la construcción de caminos, y fundar ventas a su lado, pidiendo que no se establecieran cerca de las encomiendas indígenas para no incomodar a sus habitantes. En 1549 se autorizó importar esclavos africanos para que trabajasen en su construcción y reparación. Estos caminos fueron bastante precarios hasta que en el siglo XVIII los borbones interesados en el desarrollo del comercio hicieron importantes esfuerzos para hacer nuevos caminos y mejorar los existentes. Con el paso del tiempo, las autoridades comprendieron que los privados podían ayudar a la construcción de vías. Autorizaron que algunas personas hicieran caminos reservándose el derecho a ser los únicos que los pudieran usar por un tiempo. Luego establecieron peajes para poder

Fuente: Biblioteca Nacional de Colombia.



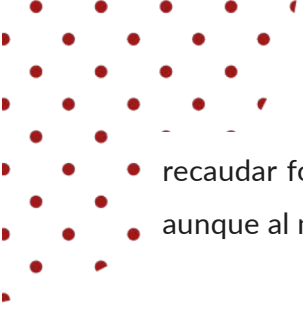
Una posada y un camino.



Fuente: Wikipedia Commons

Trepando por los andes a
"lomo de indio" y
cuidándose del sol...



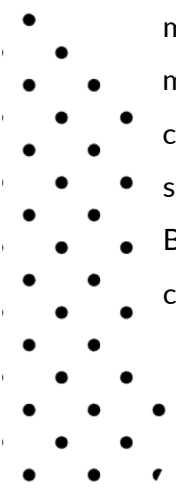


recaudar fondos que en teoría serían dedicados al mantenimiento de los caminos, aunque al mismo tiempo establecieron que las comunidades debían colaborar.

La relación entre los caminos y la gente no fue siempre fácil. A través de los caminos circulaba ganado que con frecuencia invadía los campos de cultivo de comunidades indígenas. Como si fuera poco, circulaba gente extraña, no siempre con las mejores intenciones. Transitar un camino por primera vez era una aventura desconocida, implicaba caminar o cabalgar por tierras ajenas y conocer gente diferente. A través de los caminos circularon misioneros y autoridades, ejércitos y rufianes, o comerciantes de buena fe. Por años, los caminos fueron un lugar de desencuentro entre los indígenas y las autoridades. Primero porque, como ya se mencionó, el sistema de construcción de caminos implicó que las comunidades debían ayudar en su construcción y mantenimiento, lo cual frecuentemente se prestó a abusos. Segundo porque dieron lugar a riñas, asesinatos y hurtos.

Frecuentemente a través de los caminos circulaba ganado robado, o contrabando y esta economía ilegal trajo problemas para la gente que vivía cerca. Para citar un caso, en 1791, el alcalde de la parroquia de Barichara un tal Manuel Narciso de los Reyes demandó a Jacinto Sánchez y sus hijos por robo de ganado mayor. En la investigación que ese robo había ocurrido en una estancia cercana a Barichara y que los semovientes robados fueron llevados por el camino a Macaregua, a una estancia ubicada en el Alto de la Cruz. Es seguro que la gente vecina a los caminos no siempre vivía contenta con ellos.

Como suele suceder, la gente, poco a poco, comenzó a beneficiarse de los caminos, a tomarles cariño, y a incorporarlos como parte de su cultura. Fueron muy útiles para que los indígenas y campesinos pudieran llevar sus productos a los mercados, o a ir de un pueblo a otro para ferias y fiestas. Muchas personas montaron posadas para alojar viajeros de otras tierras, otros se volvieron comerciantes y con el tiempo los caminos se integraron a la vida económica y social de las comunidades. Como ya se mencionó, los caminos que salían de Barichara y San Gil permitieron la comunicación con Pamplona, Tunja y Santafé y con el puerto del Carare, en el río Magdalena. En sus tierras se cultivaban trigo,



maíz, maderas para tintes, y se cortaban árboles de los cuales se sacaba leña para la construcción de casas. Además, había un producto heredado de los guanes que era muy valorado en la región: el algodón. Su comercialización, así como la de mantas, hizo que Barichara y sus alrededores tuvieran una gran importancia dentro del sistema económico del virreinato. Y ese renombre de la localidad no hubiese sido posible sin los caminos existentes.

Después de la Independencia hubo esfuerzos enormes por seguir construyendo caminos y mejorar los existentes. Muchos de los líderes que organizaron los levantamientos contra la Corona española eran comerciantes, o tenían proyectos relacionados con la producción agrícola. Para ellos los caminos eran sinónimo de progreso, un requisito necesario para impulsar la producción, el intercambio y la circulación de gente hacia nuevas áreas de colonización. A lo largo de todo el siglo XIX otorgaron tierras a familias para que vivieran al lado de caminos, trabajaran en su mantenimiento y colaboraran con la seguridad. Se establecieron incentivos para construir posadas en las cuales se pudieran quedar los viajeros, se hicieron trabajos topográficos para que quienes construyeran los caminos tuvieran información confiable.

El ejemplo más conocido al respecto es el del alemán Geo von Lengerke quien llegó a Santander en 1852 para establecer compañías de sombreros y tabaco en gran escala. Su proyecto más conocido consistió en construir el camino que iba de Girón al puerto de Marta, cerca al río Magdalena. A cambio el alemán recibió el privilegio de usar los caminos de forma exclusiva por varios años, pudo cobrar peajes y recibir varias facilidades adicionales, como por ejemplo contar con los prisioneros para que trabajaran en los caminos. Él y otros empresarios se dieron a la tarea de completar lo que los indígenas

“ DATO CURIOSO



Fuente: Equipo Travesias, 2021.

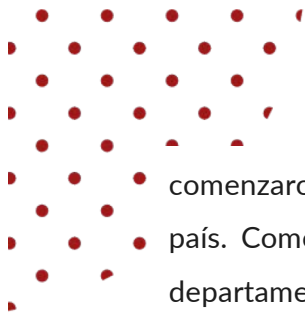
Camino construido por Geo Lengerke



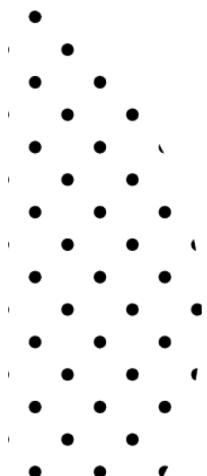
Fuente: Wikimedia Commons.

Geo Lengerke





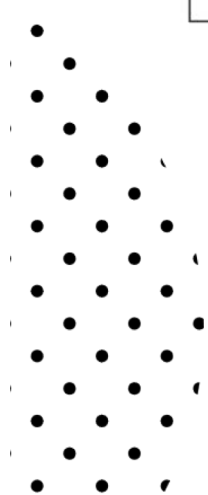
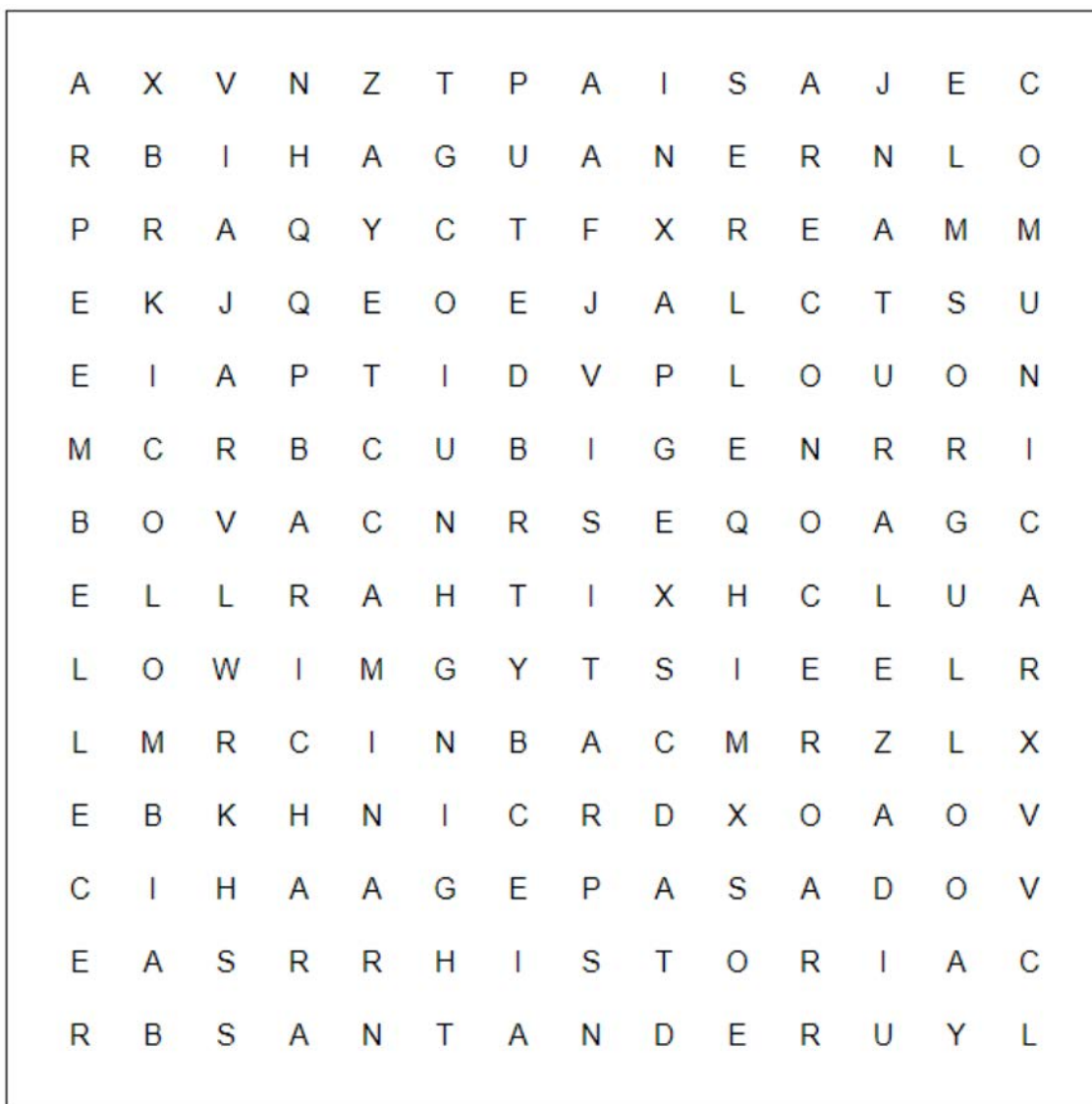
comenzaron, logrando comunicar el centro del país con el mundo y el resto del país. Como se puede apreciar, los caminos que atraviesan esta zona del actual departamento de Santander son testimonio de conexiones por las que transitaban productos, saberes y personas. A través de ellos se puede hacer un seguimiento de la historia del país, así como imaginar un montón de aventuras que sin duda sucedieron, pero de las cuales conocemos muy poco. Los caminos fueron testigos de amores, peleas, tensiones territoriales, actos delictivos y muertes. Ayudaron al desarrollo económico, a la circulación de gente, ideas y productos. A través de ellos llegaron las modas y se escaparon los prisioneros. Sin ellos, poco hubiera sido posible.





ACTIVIDAD 4

Te invitamos a descubrir las dieciséis (16) palabras insertas en esta sopa de letras, y a crear con algunas de ellas, un escrito donde respondas ¿Para qué se usan los caminos en la actualidad?





LOS CAMINOS Y LOS CUENTOS POPULARES

Los caminos también son espacios donde se crea cultura. Esto es especialmente cierto en el caso de quienes transportaban ganado de un lugar a otro. Algunos dicen incluso que ayudaron a construir una imagen machista de la vida. La gente consideró que quienes se arriesgaban a transitar por los caminos eran gente valiente, arriesgada, dispuesta a grandes sacrificios. Las jornadas podían ser largas y duras, varios días subiendo o bajando lomas con la tarea de llevar ganado de un lugar a otro, ganado que muchas veces provenía de tierra caliente y se adaptaba mal al frío.

El ganado que se movía a través de los caminos se podía escapar o que otras personas podían robar. Uno de los aspectos más notables es que el transporte de ganado dio origen a una división del trabajo bastante interesante: adelante, guiando el transporte, estaban los cabestreros, los arrieros y cagones, o cargadores, atrás. Los primeros lideraban la marcha, los arrieros se encargaban de encauzar el ganado y los cagones llevaban auestas las pesadas cargas, recibiendo un salario bastante menor. Era un trabajo duro, cosa de hombres, que gastaban buena parte de sus ingresos en las posadas al lado de los caminos, bebiendo chicha o guarapo y jugando naipes.

“



Fuente: Museo Nacional de Colombia.

*Jugando naipes... pintura colonial del
Museo Nacional*

”

Los caminos estaban llenos de peligros. El mayor de ellos consistía en quedar atrapado de noche, sin llegar a una buena posada o un pueblo seguro. Imagínese el lector la travesía de salir de Girón con cacao o tabaco para Santafé, salir del pueblo, ir a Floridablanca (antes Mano del Negro), llegar a Curití, la Mesa de los Santos, y luego a Oiba, Zipaquirá y finalmente la capital del Virreinato donde había amantes del tabaco y del cacao. Semejante travesía solo se podía hacer en varios días con sus noches, bajo las inclemencias del clima, con difíciles encuentro con otros mercaderes y sus mulas cargadas de mercancía, y el posible encuentro con maleantes o avivatos funcionarios de la Corona dispuestos a sacar ventajas de ellos. Además, estaba el peligro de encontrarse con brujas y fantasmas, especialmente en la noche.

Donde hay peligros hay fe. Hoy en día es común encontrar al lado de las carreteras santuarios dedicados a la virgen, especialmente a la Virgen del Carmen, la encargada de sacar las ánimas del purgatorio. Muchas veces esos santuarios marcan el lugar donde sucedió algún percance: una persona fue atropellada, o murió a manos criminales. La Virgen del Carmen es también la protectora de los transportistas y su imagen adorna buses y camiones. Esta costumbre existió también durante la colonia. Aún hoy, a lo largo de los viejos caminos coloniales, existen santuarios e imágenes de la Virgen a la cual los campesinos y viajeros piden por la buena fortuna que necesitan para culminar sus jornadas.

“

ILUSTRATIVO



Fuente: Equipo Travesías, 2021.
Camino Ancestral Barichara-Guane

La Virgen cuida a sus viajeros y los viajeros cuidan de la Virgen



Fuente: Camino Ancestral Cabrera, Equipo

Estación del viacrucis en el camino destino al pueblo de Cabrera.



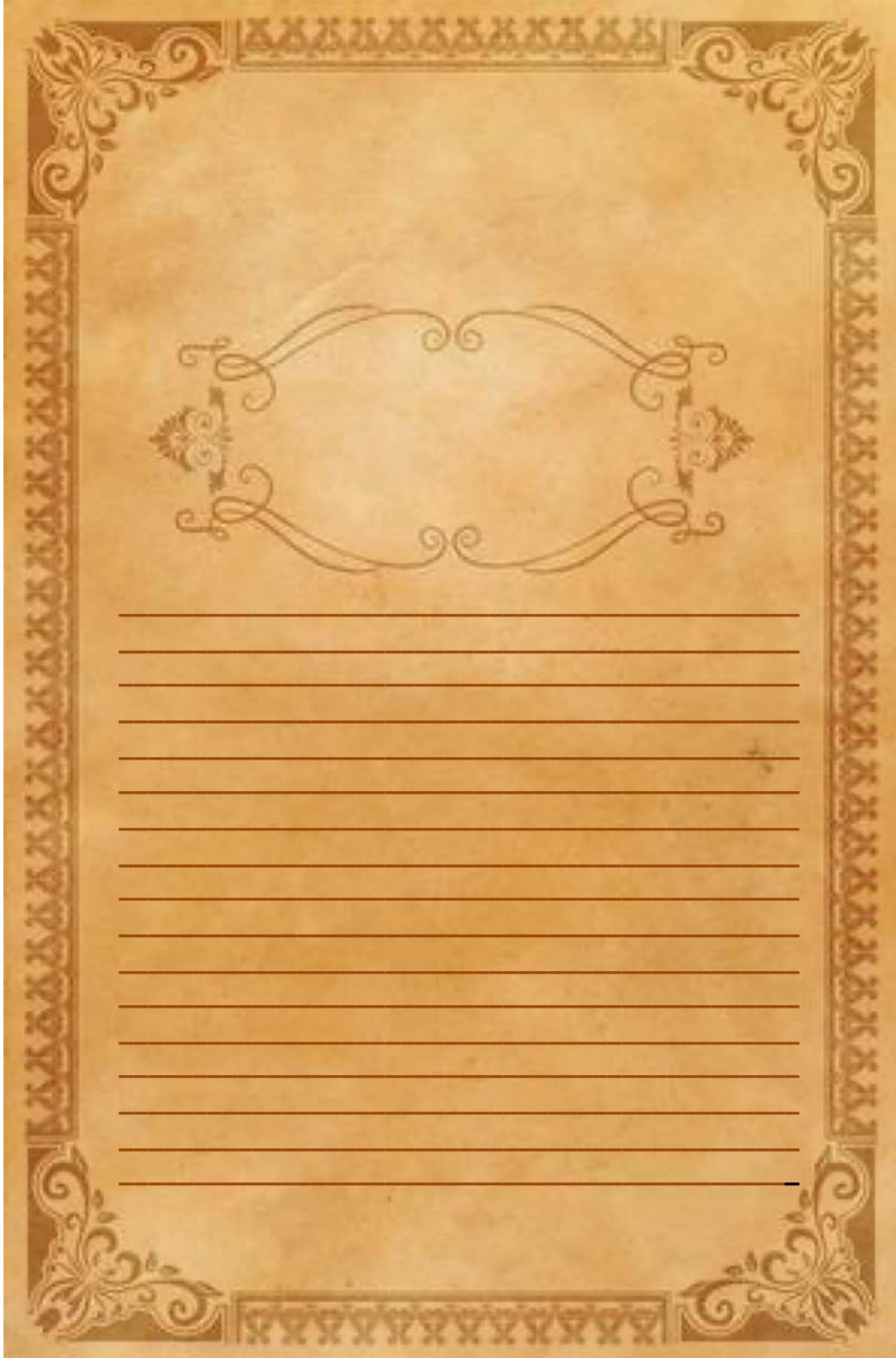
Fuente: Fieles a Dios, fielesadios.org.

La Virgen del Carmen protege a los conductores, como hace siglos cuidaba de los viajeros que transitaban a pie o a caballo los caminos....

”

ACTIVIDAD 5

¡Relata una breve historia, un mito o una leyenda del camino que conoces!



The image shows a vertical rectangular template designed to look like aged parchment. It features a decorative border with intricate scrollwork and floral patterns in the corners and along the sides. In the center, there is a large, ornate frame with a scalloped, oval shape, also decorated with scrollwork. Below this central frame, there are approximately 15 horizontal lines spaced evenly down the page, providing a designated area for writing a story, myth, or legend. The overall color is a warm, light brown or tan, consistent with old paper.

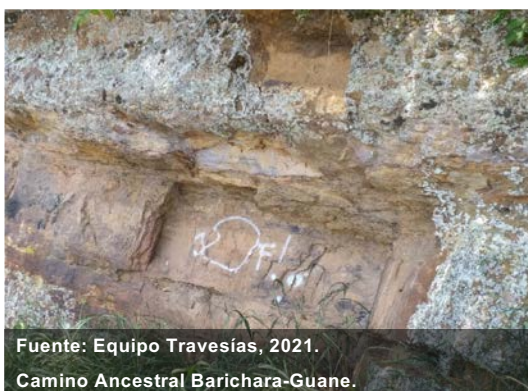
LOS CAMINOS AMENAZADOS...

La amplia red de caminos que se fue construyendo a lo largo de siglos está amenazada. No falta quien extraiga piedras de ellos para hacer construcciones o muros, destruyendo a sí largos tramos que difícilmente se pueden recuperar. Cientos de años de grandes esfuerzos, de historias terribles o divertidas, se pueden acabar en unos pocos minutos por parte de personas que no saben de su importancia y, sobre todo, de su potencial. Los caminos son maravillosos, a la gente le gusta recorrerlos y conocer de la mejor manera las regiones que atraviesan. Muchos turistas se interesan en ellos, los quieren conocer y con ello nos benefician a todos. Quieren oír las sorprendentes historias sobre cómo fueron construidos, qué pueblos comunicaban, cuáles son las leyendas por los cuales son conocidos. El riesgo de acabar con este patrimonio es enorme, a menos que tomemos consciencia y comencemos a cuidarlos y conocerlos.

Esta es una invitación a que recorramos los caminos de nuevo, a que los cuidemos y a que los conozcamos. Son inseparables de la historia de los hombres y mujeres que los recorren, tanto como las viejas iglesias coloniales o las gigantescas fortalezas españolas del Caribe, o los objetos prehispánicos que se exhiben en los museos.

“

DATO CURIOSO



*No se cuida, lo que no se conoce.
Salgamos todos a conocer y recorrer estos caminos...*

”



ACTIVIDAD 6

¡Ayúdanos! ¿Qué idea se te ocurre para cuidar estos caminos? Cuéntanos cómo fue tu experiencia y cuáles son tus mejores fotos. Recuerda mostrarnos tus avances en nuestro sitio web escaneando nuestro código QR.

