Titulo

EL CAMINO REAL SIGUE SIENDO REAL

Institución

CORPORACION RASTROS DE SANTANDER

Autor

GILBERTO CAMARGO AMOROCHO
Bumangués
Arquitecto Universidad Piloto de Bogota
Especialista en Planeacion para la Educación Ambiental USTA
Especialista en Arquitectura para la Salud U de Antioquia
Fundador en 1992 de la Corporación Rastros de Santander
Presidente Vitalicio
Caminante activo
Carrera 22 # 28 - 72 telefax 6341364 y 6472605 buenhom@yahoo.com, Bucaramanga

Observaciones

Este trabajo ha sido presentado en I CONGRESO IBEROAMERICANO DE CAMINERIA Y PATRIMONIO CULTURAL – MEDELLIN AGOSTO / 2005.

Palabras Claves

Caminos de Santander - Colombia

EL CAMINO REAL SIGUE SIENDO REAL

Resulta curioso pensar en rendir un homenaje y tratar de sacar de estados moribundos a objetos, cosas materiales, concretas, aparentemente inertes. Pero si retomamos la frase de Georg Von Lengerke, aquella que rescato Pedro Gómez Valderrama en la Otra Raya del Tigre, que dice: "Me desazona tener que romper los caminos de los españoles…..no se por que, pero me parece que estoy cortando un ser vivo, un deposito de recuerdos de todas las gentes que lo transitaron", la intención de conservar los caminos de piedra, se inserta con fuerza, en la identidad santandereana.

El camino real del oriente colombiano se integra siguiendo la ruta Santa Fe de Bogota, Tunja, Bucaramanga, Pamplona y Cúcuta, con ramales hacia Cartagena de Indias y Venezuela; se extiende en esta parte de la patria en los hoy departamentos de Cundinamarca, Boyacá, Santander y Norte de Santander. Se ubican estas sendas en la cordillera Oriental, en paisaje de montañas y mesetas, paramos, valles interandinos, cañones geográficos, el cañón del Chicamocha, valle de los Ríos Suárez, Sogamoso y Lebrija, la sierra nevada del Cocuy, las montañas santandereanas y mesetas cundinoboyacense, las selvas del Catatumbo y otras subregiones y paisajes naturales y culturales.

El camino real del centro-oriente colombiano integra un pueblo con diversos elementos raciales que forman los diversos grupos humanos de la región: El Amerindio y el español que penetro en los siglos XVI, XVII y XVIII. En la misma forma algunos grupos de negros africanos que llegaron en la esclavitud para los trabajos de haciendas, las minas de oro, el transporte y el servicio domestico. En Bucaramanga es famoso un lugar en la orilla del Rió de Oro cerca de Girón llamado el Palenque, que quiere decir en lengua ancestral: lugar de negros. La zona se caracterizo por su gran mestizaje y a la vez con dos estilos en la época colonial: El hispano – chibcha en la zona cundido-boyacense y el hispano-mestizo en los Santanderes.

La Corporación Rastros de Santander, a través de este documento le rinde un homenaje a los caminos reales del Departamento, porque los hemos caminado, casi redescubierto para luego inventariarlos, buscando revivir la memoria histórica que Si poseemos.

Como baluarte de esa red tenemos para mostrar el Camino de piedra que une a Los Santos con Jordán - Sube, a este se le unen otros 44 tramos dentro del Departamento, algunos en tierra, otros carreteables, buscando darle importancia a esa autopista por donde hace 80 años entró el desarrollo, y por donde también salio la imagen regional Santandereana que hoy tanto se reconoce. Nuestros caminos de piedra fueron en la época prehispánica-colonial y luego en la republicana, la única gran vía para comunicar a Santander con el centro o para que el centro del País se comunicara con Santander, sobretodo con la provincia de Soto, con el sector que antiguamente se llamaba el Cantón de Girón y del cual hoy hace parte Bucaramanga.

Del conjunto de Caminos inventariados por Rastros, aun hoy se conservan empedrados el 25%; del resto quedan atajos y trochas, algunos todavía tienen pisadas Muiscas en los intercambios con los Guanes, aquel que pasando por Encino, Coromoro atravesaba a Belén antes de llegar al Gran templo del Sol en Sugamuxi. Parte de los caminos de Santander aun pueden conservarse; esa es la propuesta de Rastros, apoyada en una exhaustiva investigación que incluye la reunión de documentación histórica de la Construcción de Caminos y los puentes colgantes, y la posible reconstrucción de la gran mayoría.

Los caminantes Rastros que nos creamos en 1992, nos masificamos en 1993 y nos convertimos en Corporación en 1994, llevábamos casi 14 años haciendo el inventario de caminos, muchos de los cuales no han sido recorridos por problemas de orden público, pero se saben que están íntegros. Un ejemplo es el camino que atraviesa el rió Opón, llega a Santa Helena y asciende a Guacamayo, haciendo parte de la ruta descubierta por Gonzalo Jiménez de Quesada[1].

En una gran longitud los caminos aun mantienen sus diseños originales, en cuento a forma y colocación de la piedra, el manejo de las pendientes, encuentros entre tramos y técnicas de cambios de nivel, algunos demuestran gran sostenibilidad en el manejo de taludes porque las correntias de agua lluvia a través del diseño de bateas fueron siempre planeadas y prioritarias en la ejecución de sus obras. Rastros de tecnologías tanto indígenas como Alemanes aun sobresalen en muchos tramos de los caminos de hoy.

Hoy según cifras de Rastros, por los caminos transitan en promedio, durante los 52 domingos del año, unas 120.000 personas, entre grupos de caminantes, turismo, estudiantes, arrieros y campesinos. Cifra significativa que sustenta aun más, esta propuesta de conservación y defensa.

Parte de la propuesta también busca comprobar que estos caminos de piedra, tienen una ingeniería y una matemática. Uno como investigador, encuentra detalle de manejo de ángulos, de inclinación, de alzados de puentes, lo que hace pensar que no fue cualquiera quien lo diseño.

Una manera de demostrar lo anterior es el camino de Jordán – Sube los Santos, los constructores en planta jugaron con esa pendiente a través de tramos de 30º, los cuales se repiten entre uniones de tramos.

Esto solo puede darse mediante estudios de topografía, altimetria, geometría, algo de geografía y geología. Algunos profesionales en salud indican que también una determinante en el recorrido y sus características topográficas que influyeron para evaluar y rediseñar el trazado, fue el movimiento y fenotipo del caballo, especialmente la mula que es la mas utilizada por los arrieros en cuanto a rendimientos.

Uno de los caminos más antiguos es el del comercio de los Guanes, Antropólogos y otros investigadores han encontrado rezagos de presencia de rutas camineras con una antigüedad superior a los 700 años antes de la llegada de los españoles. Geográficamente se ubican hoy en la región de Sangil que comunica con Charala y Duitama.

Los primeros moldes para hacer los caminos fueron las plantas de los pies de los indígenas. German Arciniegas[2] en el libro Los Caminos Reales de Colombia, afirma que "la única manera de darle alguna seguridad a la bestia de carga, era con una piedra de apoyo. Por eso hay tramos en que el camino se convierte en escalera. Como si se tratara del ingreso a un palacio."
Aquí los diseños y obras de dichas sendas sufren un valor agregado, es cuando el español decide decorarlo, mejorarlo, para darle una mejor tonalidad al camino y mejorar su dinámica.

A la piedra se le unió el talud, la cuneta y la banca bien soportada. Con atención uno comienza a encontrar las famosas piedras de laja colocadas en los bordes, como canto. Son detalles de ingeniería, de diseño Arquitectónico y manejo de las pendientes, previendo derrumbes o pérdida de vida útil.

Gracias a la disciplina de la observación nosotros los caminantes logramos entender la manera como se manejaron los caminos en la época republicana en Colombia. Las primeras planillas confirman que la primera mano de obra utilizada fue el personal presidiario.

Entre las leyes que hacen referencias a los caminos reales, se encuentra un decreto de Tomas Cipriano de Mosquera de 1848[3], donde aparece la norma sobre el uso de lasa carretas en los caminos por los periodos de tiempo, la norma de la anchura de la llanta y el tipo de carga que puede soportar el camino en época de invierno (menos peso para no deteriorarlo) y en verano (mas peso porque la banca esta fuerte).

A través de estas medidas gubernamentales se obligaba al usuario de carretas y demás pasajeros a conservar y proteger los caminos, algo similar hoy pero con las tracto mulas en especial en el uso de puentes.

La historia de los caminos incluye los primeros pasos por los grandes ríos, donde se utilizo la cabuya. A través de un sistema apoyado en un árbol, los trabajadores pasaban a las personas al estilo canasta. Se subían todos hasta el alto de la escalera y bajaban corriendo tirando la soga para lograr transportarla. Esto exactamente sucedió en los Ríos Chicamocha, cabuya de Sube y Salazar y en el Suárez por el camino hacia Contratación.

En el caso de Santander es interesante ver como las rutas de caminos fueron impuestas para unir grandes capitales o poblados, que en general seguían la ruta del correo[4]. Esta el caso de Bogota y el camino que salía hacia Zipaquira por el puente del Común y unía a Ubate, salía hacia Chiquinquirá y por Puente Nacional llegaba a Vélez.

Estos largos corredores establecieron los pueblos de media jornada o refrigerio, donde solo se descansaba y los pueblos de jornada completa o dormitorio donde se terminaba el día y se terminaba la noche. La diferencia entre pueblos aun puede apreciarse en el tamaño del centro o en su plano urbano. Esta el camino del Socorro (dormitorio) que va al Hato o al Palmar (refrigerio) y llega al Galán (dormitorio)[5]. Esta organización se va repitiendo a lo largo del camino. El tamaño de los municipios influía mucho en las tendencias que en esa época generaba el forastero, el correo y cada una de estas rutas.

Lo mismo pasaba en la ruta Girón hacia el Socorro, pasando por Piedecuesta la Mesa de los Santos, Sube, Villanueva, Guane, Cabrera y finalmente la capital comunera.

Lengerke decía que esta región había que comunicarla con el rió, que estaba cerrada pero que tenia dos puntos de salida claves como lo eran los ríos Lebrija y Sogamoso. Entonces hizo caminos de Girón al

Sogamoso y de Girón al Lebrija. Por eso existió el camino de Motoso al Puerto de Santa Martha, porque hasta allí era la parte navegable del Rió Sogamoso, donde bajaban las chalupas, las lanchas y llegaban las mulas.

Esta historia esta llena de decretos y normas. Aparecen por ejemplo algunos derechos de los contratistas a quienes se les daban 20.000 fanegadas de tierra para construir en 6 años y la posibilidad de gozar durante 15 de sus beneficios, una vez terminada la obra, incluido paso de mula, peatón o grupos de semovientes llamados recuas.

También existen decretos para el incremento de las posadas que como caso curioso se encuentra a mitad del ascenso y no en el casco urbano. La razón era porque allí había pasto para las bestias, en el pueblo no se consigue.

Muchas de estas posadas aun pueden verse a lo largo del camino, cuando uno va de los Santos por el camino de Sube, encuentra una gran casa hermosa con sus respectivos pasadizos donde se bajaban las cargas y con las pesebreras para las bestias. Hoy en día estas haciendas continúan habitadas por familias y cuando se atraviesa el rió en el otro ascenso vuelven y se encuentra con características similares.

Existe un decreto de Bolívar que llama la atención porque ordena que se cuantifiquen los caminos, de lo cual queda un primer inventario. Hay otro decreto de igual importancia que habla sobre el camino del Carare. Sobre este camino había mucho interés por parte de los tunjanos y véleños en mejorarlo, este fue la primera salida que encontraron los españoles para salir al rió Magdalena, fue trazado por el licenciado Gonzalo Jiménez de Quesada antes de llegar a Bogota.

También aparece en 1845, un decreto del Presidente Tomas Cipriano de Mosquera[6], quien como buen ingeniero civil, rescata la dirección técnica de los caminos e insiste en su demarcación.

Tres años mas tarde el mismo presidente define en otro decreto, que ningún camino nacional debe ser interrumpido al pasar por una villa o parroquia, la norma exigía que parte de la trama urbana de calles era la continuación del camino tanto de entrada como de salida, en Santander sobresale con la aplicación de esta norma el municipio actual de Guadalupe.

En Santander son muy importantes los caminos de Lengerke[7], personaje alemán que llego en 1852 con una visión de comerciante, ingeniero, exportador y comprador de tierra. Llega con la noción de comunicar a Santander con las vías principales, no importa que se fluvial y ayuda a crear la gran malla de caminos. Aunque no los hizo todos , la malla que construyo, unió a toda la región socorrana con la región de Girón y el Rió Magdalena.

De la herencia de los ingleses hay que rescatar la construcción del Puente de Jordán – Sube, acto este precedido por un sin numero de acontecimientos donde participó lo mejor del talento humano en diseño de la época para solucionar el paso en este famoso lugar. En 1864 Don David Mcormick[8], fue el gran constructor, pero antes en 1854 también se ejecutaron obras en dicho lugar, fueron puentes pasajeros de estrategia militar, tales como los portátiles diseñados por Tomas Reed (el diseñador del capitolio nacional) y de Agustín Codazzi para el paso de las tropas cuando las pugnas entre Legitimistas y Constitucionalistas era una constante.

En el contrato realizado con Mcormick se le ordenaba al contratista el cobro del puentazgo hasta 1885, con las siguientes tarifas: 10 centavos persona a caballo, 5 centavos persona a pie, 10 bestia cargada y 5 bestia sin carga. Este contrato lo firmaba Don David y Eustorgio Salgar presidente del Estado Soberano de Santander.

Entre el análisis de planos encontrados, aparece uno que llama la atención por ser uno de los primeros que anuncia el primer Ordenamiento Territorial de lo que hoy es Bucaramanga de fecha 1838[9], llamado Plano de los Cultivadores de tabaco del Cantón de Girón, allí sobresale Girón como el gran corazón y polo de desarrollo, desde donde surgen toda la red de caminos en busca de los 4 puntos cardinales, tales como el camino del oro hacia Surata, el camino de motoso con doble dirección, hacia Canta en busca de Zapatoca y el de Rió Sogamoso en busca del Puerto de Santa Martha, simultáneamente alerce el trazado del camino de Palogordo que empalmaría con el camino llamado de la Panela, que comunicaba Piedecuesta con el Páramo de Berlín.

En este ordenamiento territorial sobresale la inmensidad de área que alrededor de Girón cultivaba el tabaco, por el norte el camino del cacao, que empalmaba con el rió Surata, Rió Negro y la senda en busca de Puerto Botijas sobre la orilla derecha del Rió Lebrija.

De estas obras camineras hay una actividad que fue una constante en su construcción, dada la escarpada topografía y ser zona de alto riesgo sísmico, como lo fue el manejo de los taludes. En el análisis de caminos encontramos las técnicas de estabilidad de la banca a través del uso de la batea,

tanto vertical como horizontal para el manejo de las correntias procedentes de las aguas lluvias, complementada esta acción con el buen uso dado a la cuneta.

Un ejemplo de lo anterior y que aun se nota hoy es el camino de los Santos, donde su estado de vida útil con respecto a la construcción inicial no es muy alejada, su deterioro no sobrepasa el 20%, algo que acredita la calidad, la efectividad de las obras y la seriedad de sus constructores, aun creo sin la aplicación de una póliza de cumplimiento exigida hoy a los contratistas.

El Arquitecto Alberto Saldarriaga Roa, profesor de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Colombia, autor del prologo del libro Arquitectura y Estado cuyo autor es el Arquitecto Carlos Niño Murcia afirma: "La historia de la Arquitectura e Ingeniería Colombiana ha sido periódicamente victimizada por la generaciones que sucesivamente han destruido con éxito los Rastros del Pasado. Esta perdida de memoria es grave afecta directamente la conciencia del ciudadano o campesino que pierde su dimensión temporal para establecerse en un presente sin raíces, sin puntos de referencia.

El Investigador que enfrenta el problema de esta historia, tiene que hurgar en los testimonios dispersos, en documentos e imágenes para reconstruir esa memoria para dar a conocer un pasado significativo, no tanto por la monumentalidad de sus realizaciones sino por ser, finalmente, el único pasado con que cuenta COLOMBIA, su única Historia."[10]

Es precisamente esta labor la que se propone multiplicar la Corporación Rastros de Santander participando en el Primer Congreso Internacional de Caminería, Ambiente, Legislación y patrimonio Cultural a realizarse en la ciudad de Medellín durante los días 24-27 de agosto del 2005.

La Historia de los caminos reales de Santander y de Colombia, traza la senda por donde se ha venido haciendo la sociedad, la economía y el espíritu de la nación, pero también es la historia de la disolución y la transformación de otras maneras de convivir. Esta es hoy nuestra realidad.

"Aunque en un principio, se trato de caminos que fueron abiertos por orden expresa de la corona para trasladar el situado fiscal, por lo tanto, objeto de cuidado y vigilancias especiales; también los hubo sobre la senda en uso, abierto por los gobiernos indígenas, ambos a fuerza y sudores de indio, yendo y viniendo hacia y desde los mismo puntos", afirma Mariano Useche Losada.[11]

Así como sucede en Santander, hoy en día encontramos reminiscencias de caminos reales en todo el territorio nacional, cuya realeza solo consiste en la certeza de que fueron o son reales caminos. Algunos de los más elaborados, cubiertos de piedras e incomprensibles en términos de funciones económicas, fueron descritos por los cronistas.

Pero los caminos reales no solo hacen parte de la historia colonial, su vigencia se prolongo mientras permanencia el uso de la energía animal como elemento central de los sistemas de transporte. "El trazado tenue de las rutas indígenas respondía a las necesidades de un caminante, que podía ascender y descender rápidamente, saltar sobre las piedras para pasar una corriente de agua o superar pasos difíciles y estrechos" afirma Arciniegas[12].

La mayoría de los caminos reales y republicanos se constituyeron en el eje del sistema de transporte del siglo XIX. Aun así los grupos de caminantes siguen recorriendo obsesivamente los caminos rurales que por trozos aun quedan. Esta propuesta fue elaborada con afecto por Profesionales del Caminar, vinculados al Grupo de Caminantes Rastros de Santander que ven en las sendas arrieras un testimonio y manera de comprender un presente partiendo del análisis de sus raíces, para anunciar que el Camino Real sigue siendo Real.

Este trabajo va dedicado a todos los Santandereanos y Colombianos, pero especialmente a los Alcaldes y Gobernadores de esta vigencia 2005, con el fin de mostrar una Razón y pretexto de la Importancia de los Caminos que aun componen su territorialidad, tal como dice en algunos apartes Jorge Orlando Melo en el Prologo del libro Los Caminos Reales de Colombia: "……Ojala sirva para impulsar un mejor conocimiento de los caminos que ayudaron a constituir el espacio de Colombia, aun tan poco investigados: El esfuerzo paciente de los autores por reconstruir unas primeras imágenes de este universo que revela ante todo lo mucho que queda por investigar. Y sobre todo, ojala sirva para que los colombianos de hoy descubran la importancia de conservar e incluso recuperar lo que queda de esta red, antes de que pierda por completo su carácter publico y se borren del horizonte mental de los colombianos. Como ya ha empezado a ocurrir, el paseo al campo, la cabalgata lejos de los automóviles y sobre todo el viaje a pie, del que nos dejo un último testimonio literario Fernando González."[13]

Las rutas que aun subsisten en Santander hoy agosto 2005 son:

#	Ruta caminera	Distancia km.
1.	Arcabuco (Boy.) – La Palma (Sant.)	19
2.	La Palma - Gambita	15
3.	Barbosa-Velez (Vds. Semisa y Bolas)	21
4.	Velez – Bolívar (El Amarillo y Barrancas)	18
5.	Circuito: Cuchilla de Velez: La María – El Gaital - La Peña	19
6.	Contratación - Guacamayo	12
7.	Guacamayo - Guadalupe	18
8.	Guadalupe – Las Gachas – San José de Suaita	18
9.	Guadalupe - Contratación	17
10.	Palmas del Socorro – Guapota - Guadalupe	38
11.	Contratación – Monserrate - Contratación	15.5
12.	Contratación – Chima (Aliñadero)	22
13.	Simacota – El Hato (caminos de la Nariz)	21
14.	Socorro – Puente Baraya – Puente Sardina – Berlin	15
15.	Berlin – Puente Sardinas - Cabrera	15
16.	Cabrera – El Palmar – El Hato	20
17.	Cabrera – Galán – La Fuente	25
18.	La Fuente – La Zapatoca	21
19.	Zapatoca – Pico de la Vieja – La Cimarronera	18
20.	La Cimarronera – Cuchilla de Lagunetas - Zapatoca	21
21.	San Vicente – Zapatoca: S. Vicente – Finca el Talismán	13
22.	San Vicente – Zapatoca: Finca el Talismán - Zapatoca	27
23.	Galán – El Pino - Barichara	14.5
24.	Barichara – Cabrera – Barichara (el Hoyo y la Peña)	18
25.	Barichara – Villanueva – Barichara (Agua Fría y Patiamarillos)	18
26.	Barichara – Guane - Villanueva	15.5
27.	El – Uvo – Cruz de Piedra - Jordan	20
28.	San Gil – Guarigua - Barichara	26
29.	Aratoca – Pescaderito - Curiti	17
30.	Jordan - Villanueva	20
31.	Pescadero – San Rafael – Alto de los Pozos	19
32.	El Granero – San Rafael – La Mojarra	26
33.	Los Santos – Jordan – Los Santos (la Peña)	25
34.	Pescadero – Umpala – el Tope	31
35.	Pescadero - Cepita	15
36.	Vereda San Miguel – Cepita – Pomarroso - Chiflas	21
37.	Aratoca – San Miguel – Laguna de Ortices	32
38.	San Andrés – Laguna de Ortices	22
39.	Laguna de Ortices - Molagavita	19
40.	Molagavita – Alto de Miranda - Málaga	15
41.	Málaga - Pangote	16
42.	Cincelada – Escuela del Ture	19
43.	Escuela del Ture – Páramo de Guantiva – Q. El Hoyo	18
44.	Q. El Hoyo – Laguna de Cazadero – Belen (Boyaca)	19
45.	**TOTAL**	**874.5**

FUENTES REFERENCIALES

---

[1] Tomo I Nueva Historia de Colombia, Editorial Planeta-1989 pagina 80 y siguientes.

[2]Libro Caminos Reales de Colombia –Fondo FEN Colombia – 1995 pagina 19 y sgts.

[3] Archivo General de la Nación-Actos Administrativos del Siglo XIX

[4] Caminos Reales de Colombia – FEN – Colombia – capitulo 4 paginas 80-85

[5] Caminatas Corporación Rastros de Santander –año 2004

[6] Archivo General de la Nación-Anuarios sobre Actos Administrativos – Siglo XIX

[7] Gaceta de Santander – Socorro 10 de diciembre de 1868: Contrato Puente Ruedas. Archivo Regional de Santander UIS

[8] Caceta de Santander – Socorro 6 de agosto de 1863: Contrato Puente de Sube. Archivo Regional de Santander UIS

[9] Caminos Reales de Colombia – Fondo FEN – 1995 mapa pagina 240

[10] Libro: ARQUITECTURA Y ESTADO, Centro Editorial Universidad Nacional de Colombia 1991 – prologo pagina 10.

[11] Libro CAMINOS REALES DE COLOMBIA – FONDO FEN 1996 COLOMBIA Nota Editor Académico pagina 11.

[12] Libro CAMINOS REALES DE COLOMBIA – FONDO FEN 1996 COLOMBIA Nota Editor Académico pagina 19.

[13] Libro CAMINOS REALES DE COLOMBIA – FONDO FEN 1996 COLOMBIA Nota Editor Académico pagina 17.