# LOS CAMINOS DE HERRADURA Y SU SENDERO HACÍA VÍAS CARRETEABLES EN ANTIOQUIA

Mauricio Muñoz Z[1].

Dedico este artículo a mi abuelo Antonio José Muñoz, quien con sus anécdotas como arriero de oficio, ayudo a viajar mi alma por los caminos de herradura de estos paisajes montañosos.

**RESUMEN**

La mayoría de las vías carreteables del departamento de Antioquia, han sido construidas, o sería más correcto afirmar, que fueron superpuestas sobre los antiguos caminos de herradura que permitieron conectar a esta provincia antioqueña con el resto del territorio nacional durante todo el siglo XIX y la primera mitad del siglo XX.

Algunas de estas vías lograron un desarrollo en infraestructura importante y otras solamente se transformaron en carreteables con la adecuación de un afirmado y el ensanchamiento de la sección original del camino de herradura. Estas obras civiles en las vías colombianas han determinado, que en nuestro país exista una clasificación por parte del Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, en carreteras primarias, secundarias y terciarias.

El objetivo de esta ponencia es remitirnos en especial a los trazados originales que siguen en la actualidad algunas de las carreteras secundarias y terciarias. Porque en el presente como en el pasado esta red vial es la que ha permitido la comunicación terrestre entre los diferentes poblados que fueron asentándose en el territorio antioqueño, pero que en general conducían finalmente a lo que en el futuro sería la ciudad de Medellín.

[1] Ingeniero Forestal. Dirección: Calle 23ª #55-43, Barrio La Cabañita, Bello (Antioquia). Tel: (574) 2737573. -2390735. e-mail: mmunoz@grupohtm.org

## 1. ANTECEDENTES

Este artículo surge a partir de un interés personal por descubrir y descifrar ese sendero real e imaginario que trazaron y dejaron huella en el paisaje montañoso de Antioquia, los caminos de herradura que servían para comunicar poblados y transportar víveres y mercancía entre diferentes regiones.

Durante mis recorridos en campo por diferentes regiones del departamento de Antioquia durante años, y ejercer como geógrafo y viajero, he asumido una actitud de paisajero que esta atento a las señales particulares que emite el territorio. Una de estas señales particulares que han marcado para la posteridad el territorio son los caminos, tanto de herradura como prehispánicos, cuyos trazados originales generaron una dinámica comercial y social a lo largo de su recorrido que fomentaron la creación de fondas, posadas o tambos y de pueblos alargados entorno de los caminos.

Este texto es el producto parcial de una indagación permanente que encontró un espacio de reflexión y desarrollo personal, durante el trabajo de campo realizado en el marco del contrato especifico No. 5896 de 2005, para la ejecución de la consultoría "Determinantes Físico-Espaciales y Socio-Económicos para el Ordenamiento Ambiental de la Jurisdicción de Corantioquia", suscrito entre la Corporación Autónoma Regional para el Centro de Antioquia CORANTIOQUIA y la Universidad de Antioquia, por medio de la Corporación Académica Ambiental.

Además todo este interés personal por los caminos, particularmente los de herradura, tuvo un origen en las charlas y conversaciones familiares que mi abuelo Antonio José Muñoz, entabla conmigo acerca de sus anécdotas, aventuras, pericias y percances que él vivencio como arriero durante la primera mitad del siglo XX entre Medellín (Antioquia) y Anserma en el departamento de Caldas.

Las dos situaciones anteriores, sumadas a la experiencia que otorga el trabajo de campo como investigador territorial que he venido realizando desde la Universidad en diferentes

regiones antioqueñas, me permitió plantear la temática de esta ponencia a partir de la siguiente realidad territorial; y es la evidencia física de la superposición de la mayoría de las vías carreteables del departamento de Antioquia sobre los antiguos caminos de herradura que conectaban a las provincias de Antioquia entre sí y con el país.

Para abordar el tema, el presente artículo está organizado básicamente en dos momentos: El primer momento hace una corta, pero breve descripción geográfica de los nuevos caminos coloniales trazados como nuevas rutas que circundaron la región central antioqueña, además de los caminos "reales", basados algunos en la superposición sobre el trazado de los antiguos caminos prehispánicos o indígenas[2]. El segundo momento hace referencia en particular a tres caminos coloniales (llamados también de herradura porque eran diseñados para el transito de bestias, mulas y caballos, que iban moldeando el camino con el golpe constante de las herraduras puestas en sus cascos). Estos caminos representaron importantes rutas comerciales en la dinámica comercial de Antioquia, pero que desaparecieron para dar paso a las carreteras actuales. Sin embargo estos caminos de herradura pueden ser visibles porque al recorrerlos se pueden evidenciar algunos rastros que indican su marca en el territorio. Estos tres caminos son los siguientes: el camino entre Sopetrán y el altiplano norte por el corregimiento de Horizontes, conocido por algunos como "camino de las frutas". El camino entre San Jerónimo y Niquía pasando por Poleal, y por último el camino entre Medellín y Supía en el departamento de Caldas.

De acuerdo a lo descrito por este artículo, al final se evidenciará que la infraestructura vial existente en el departamento de Antioquia tiene como patrón de trazado la antigua red regional de caminos de herradura.

## 2. UNA REGIÓN ATREVESADA POR CAMINOS

"Los primeros caminos que se establecieron en Antioquia estuvieron relacionados con al explotación minera, el abastecimiento de oro y la movilización al exterior"[3]. El primero

[2] Sofía Botero, Caminos ásperos y fragosos para caballos, 2005, p.2.
[3] Germán Ferro Medina, A lomo de mula, 1994, p.40.

comunicaba a Santa Fe de Antioquia vía terrestre con Puerto Espíritu Santo, en donde se concentraba la mercancía con destino a la capital de la provincia y sus distritos mineros. A partir de este punto, que estaba ubicado en la desembocadura del río Espíritu Santo al Cauca, cerca al actual Puerto Valdivia, la ruta era navegable hasta Cáceres, para luego buscar Mompóx y terminar en Cartagena

"A mediados del siglo XVI, un segundo camino conectaba Santa Fé de Antioquia por el sur con la provincia del Cauca, con Popayán. Por allí entraba buena parte de la importación, especialmente de ganado mular"[4].

Otra ruta importante para la capital de la provincia era la comunicación con el valle del Magdalena para exportar el oro e importar las mercancías que mejorarían el nivel de vida de la naciente y floreciente ciudad de Antioquia. Esta ruta adoptaba diferentes nombres de acuerdo al tramo del camino que iba recorriendo. Es conveniente señalar que estos caminos tenían una dirección predominante Oeste Este (W-E), entre los ríos Cauca y Magdalena y usaban el Valle de Aburrá como un lugar de paso y estadía, mas no de destino. Ya que para la época, siglo XVIII, Medellín era una pequeña villa y el Valle de Aburrá representaba la despensa agrícola y ganadera de la provincia[5]. Además este valle interandino presentaba unas calidades ambientales excepcionales por sus paisajes singulares, propicios para el descanso y disfrute de los viajeros.

Además los arrieros que llegaban acompañados con sus grandes muladas a las posadas y fondas, luego de las extenuantes jornadas de camino, podían disponer de amplios potreros y fuentes de agua para dar de comer y beber a las mulas, antes de continuar la jornada caminera.

Las calidades escénicas naturales del Valle de Aburrá, son reafirmadas por todos los viajeros que cruzan por estas tierras, tal como lo expresa el viajero alemán, a fines del siglo

---

[4] I*bid*., p. 40.
[5] Manuel Uribe Ángel, Compendio histórico…, 1887, p.133.

XIX, geógrafo, economista y catedrático Friedrich von Schenck en su obra *Viajes por Antioquia en el año 1880*: "La vista desde el alto (Santa Helena) sobre el cañón de Medellín constituye uno de los paisajes más bellos de la parte tropical de Sur América"[6].

Estas calidades ambientales del Valle de Aburrá, hicieron de este territorio un cruce de caminos de herradura que comunicaban el río Cauca y el Magdalena. Estos tres caminos eran los siguientes:

El camino de Aná[7], cuyo trazado original esta reemplazado por la carretera al mar en el tramo entre Santa Fé de Antioquia, pasando por San Jerónimo, ascendiendo por el corregimiento de Palmitas hasta el Boquerón de Occidente, para después descender por San Cristóbal y seguir la quebrada La Iguana hasta llegar a Medellín.

El camino de Niquía o vía prehispánica de Jorburá (nombre antiguo de Sopetrán)[8], iba desde la Hacienda Corrales en las estribaciones orientales del Cerro Quitasol en Bello, ascendía al Alto de .Medina y continuaba por el Llano de Ovejas hasta el Tambo en San Pedro, luego descendía por la vereda Pantanillo pasando por Poleal hasta llegar a San Jerónimo y cruzar hacia Sopetrán.

El camino de Altavista o vía prehispánica de Zenufaná[9], este fue el primer camino hacia el suroeste antioqueño, desde el corregimiento de Altavista ascendía hasta el Alto del Chuscal, para luego descender hasta Heliconia, cruzar hacia Angelópolis y Titiribí y continuar hasta Venecia y Fredonia, en donde se bifurcaba en dos ramales, uno hacia Bolombolo y Tarso, y el otro hacia Puente Iglesias, Támesis y Valparaíso.

Como se puede deducir, los tres caminos mencionados confluían al Valle de Aburrá, para continuar como uno solo en busca del valle del Magdalena, a través del camino de Piedras

---

[6] Eduardo Santa, La colonización antioqueña, 1994, p. 202.
[7] Juan Fernando Osorno, Caminos prehispánicos en el Valle de Aburrá, 2003, p.201.
[8] *Ibid,* p.200.
[9] *Ibid,* p.201.

Blancas[10] o de Cieza de León[11], que ascendía por el barrio Enciso y siguiendo la actual calle 57, cruzaba el Cerro Pan de Azúcar por su franco noroccidental, a través de tramos con presencia de una banca en lajas y vallados en piedra hasta la laguna de Guarne en la cuenca de la quebrada Piedras Blancas, para luego dividirse en un ramal hacia Rionegro y otro hacia Guarne, Marinilla y el Peñol para interceptar finalmente el famoso camino de Islitas[12] o de Nare, "que desde mediados del siglo XVIII, cada vez estaba tomando mayor importancia para la vida económica de Antioquia"[13].

Existió otro ramal, continuación del camino de Ana, que partía desde el oriente de Medellín hacia el suroriente de la provincia de Antioquia (La Ceja, La Unión, El Retiro, Abejorral, Sonsón)[14]. Este ascendía por el conocido "camino del tirabuzón" hasta la cuenca alta de la quebrada Santa Elena en Cerro Verde y continuaba por el altiplano oriental en busca de la Ceja.

Existió otro camino de herradura que no entraba al Valle de Aburrá, pero que represento un medio de comunicación muy importante en la dinámica comercial entre el cañón del río Cauca y el altiplano norte antioqueño. Este camino partía desde Santa Fé de Antioquia cruzando por Sopetrán, para ascender hacia el oriente por el corregimiento de Horizontes hasta el poblado de Petacas (nombre antiguo de Belmira), para luego atravesar el páramo de Sabanas y descender hacia el Valle de los Osos, cruzando por Entrerríos, para terminar finalmente en Santa Rosa, que ya para el siglo XVIII, era la capital política y económica del altiplano norte.

La importancia de este camino se puede evidenciar porque por él llegaban los insumos, las cuadrillas de mineros y los víveres necesarios para comenzar el poblamiento y la extracción minera de aluvión de oro en una región inhóspita hasta ese momento. "…las cuadrillas que

---

[10] *Ibid*., p.201.
[11] Norberto Vélez, Caminos antiguos del Medellín sin carreteras, 1999, p. 66
[12] .Dr. Aquiles Echeverri, La arriería en otras partes y Antioquia, s.f., p. 38.
[13] G. Ferro Medina, *op. cit*., p. 41.
[14] N. Vélez, *op. cit*., p. 68.

subieron desde la ciudad de Antioquia hasta el sitio de Petacas…"[15]. Ya que este camino era la única vía de comunicación y acceso que tenia esta región, pues las cuadrillas de esclavos, la mercancía, el ganado y los insumos para la actividad minera debían recorrer primero el camino del Espíritu Santo[16], que venía desde Mompox, cruzaba por Cáceres y llegaba a Santa Fé de Antioquia. Para luego ascender desde el río Cauca hasta Santa Rosa de Osos.

Después de realizar este recorrido histórico y geográfico por los principales caminos que cruzaban la región central antioqueña, se puede inferir que en aquellos tiempos el Valle de Aburrá 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 y particularmente de Medellín, el punto de partida y llegada de la mayoría de caminos de herradura que en antaño solamente lo cruzaban.

Esta nueva dinámica en el desarrollo territorial de Antioquia con centro en Medellín, en otrora lo fue la ciudad de Santa Fé de Antioquia, comenzó a incentivar el uso de los caminos de herradura ya existentes y la apertura de nuevos caminos que comunicaran a Medellín con el mundo exterior. Fue así que tomo más fuerza el camino del Nare como ruta comercial y se trazó el camino que comunicaría la naciente villa de Medellín con el sur del país. En su primer tramo este se denominaría camino del Valle de Aburrá[17], que luego se interceptaría con el riesgoso y fragoso camino de Caramanta[18].

## 3. CAMINOS SEPULTADOS POR "EL PROGRESO"

Este corto itinerario geográfico e histórico por los caminos de herradura por donde trasegaban los arrieros y sus mulas, permite vislumbrar que en Medellín poco a poco fueron confluyendo los caminos que salían o llegaban desde los diferentes puntos

[15] Alba Shirley Tamayo, Camino a la región de los Osos, 2002, p. 85.
[16] J. F. Osorno, *op cit*., p. 133.
[17] N. Vélez, *op. cit*., p. 66.
[18] S. Botero, *op. cit*., p. 98.

cardinales, por ser este el lugar que representaba el centro de las nuevas dinámicas comerciales y económicas del territorio antioqueño.

La transición que han padecido las diferentes clases de caminos existentes en el territorio antioqueño ha sido la siguiente: A partir de la red intrincada de caminos prehispánicos, los conquistadores españoles pudieron inicialmente, reutilizarlos y renombrarlos como caminos reales o de la colonia[19]. Luego estos trazados 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[20]. Y por último, estos fueron reciclados para darle paso a las carreteras de uso vehicular que conocemos actualmente.

Los caminos de herradura comenzaron a ser reemplazados por vías carreteables 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.

Una manera de evidenciar lo planteado anteriormente, es a partir de los recorridos que decidimos emprender como caminantes por estos caminos carreteables, sea tanto en vehículo o a pie, en donde podemos comprobar que las vías siguen por tramos, los vestigios de un antiguo empedrado con arreglos de piedra tan bien organizados y puestos unos con otros, que ni la misma naturaleza haría una obra tan perfecta. Y en otros casos ocurre que cerca a la vía actual, han persistido en el tiempo algunos Canalones por donde antiguamente circulaban los arrieros con sus mulas transportando la mercancía de un pueblo a otro. Otra señal de la existencia de estos antiguos caminos de herradura, es la permanencia en el tiempo de las fondas camineras, las cuales en el pasado sirvieron de lugar de descanso y posada, a todos los arrieros y sus mulas en las largas jornadas de

[19] J. F. Osorno, *op cit*., p. 206.
[20] E. Santa, pp. 89-117.

trabajo. Y que actualmente encontramos a la vera de muchas de estas vías ahora carreteables, al igual que pueblos configurados urbanísticamente a lo largo de estos caminos.

Como se ha insinuado antes, la mayor parte, por no decir toda la red vial vehicular que posee el departamento de Antioquia, sigue el trayecto de los antiguos caminos de herradura. Algunas de estas vías lograron un desarrollo en infraestructura importante y otras solamente se transformaron en carreteables con la adecuación de un afirmado y el ensanchamiento de la sección original del camino de herradura. Estas obras civiles en las vías han determinado, que en Colombia exista una clasificación por tipos de carreteras, así como existió, guardando las proporciones, una tipología de caminos. Las carreteras primarias son aquellas de carácter nacional que comunican un departamento con otro, las secundarias son de carácter departamental y permiten la integración regional o intermunicipal, y las carreteras terciarias son las vías municipales o los caminos veredales.

De acuerdo a esta clasificación es posible deducir que las carreteras primarias que atraviesan el territorio antioqueño, en su mayoría siguieron la ruta de antiguos caminos de herradura. Tal es el caso de la denominada Troncal Occidental que esta superpuesta, desde el sur del departamento de Antioquia, al antiguo camino del Valle de Aburrá, y luego continúa por el norte hacia la costa atlántica, superponiéndose al antiguo camino entre Santa Rosa de Osos y Cáceres[21].

Un tramo de la autopista Medellín – Bogotá, esta superpuesta al antiguo camino del Nare en el oriente antioqueño. Y la carretera al mar sigue el trazado del antiguo camino de Aná, entre el corregimiento de San Cristóbal y Santa Fé de Antioquia.

Con respecto a las carreteras secundarias y terciarias, los casos son tan numerosos, que el listado desbordaría la extensión de este artículo. Por eso para ilustrar el tema, se presentaran tres casos particulares de caminos de herradura sepultados por “el progreso”,

[21] A. S. Tamayo, op. cit., p. 154.

que conllevaron a la transformación y emplazamiento de una carretera primaria, otra secundaria y por último una terciaria respectivamente.

La comunicación de Medellín con el sur del país se realiza por la ya mencionada troncal occidental, que parte desde el Valle de Aburrá hasta La Pintada, para luego continuar paralela al río Cauca en su margen izquierda. Este tramo de la vía pertenece actualmente a una carretera primaria, que antiguamente continuaba desde La Pintada hacia Valparaíso, Caramanta y Supia para salir al Valle del Cauca. Este segundo tramo corresponde a una vía secundaria que presenta indicios de la existencia de un camino empredado pocos kilómetros después de la cabecera urbana de Valparaíso hacia Caramanta.

A finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX, este camino era muy arriesgado y peligroso para los viajeros que se aventuraran a recorrerlo. Tal como lo reseñan los profesores de la Universidad de Neuchatel (Suiza), Otto Fuhrmann y Eugenio Mayor, quienes realizaron en 1910 una expedición científica entre Medellín y Manizales[22]. En este viaje relatan todas las pericias que debieron soportar durante 7 días; "Al llegar a la orilla del río quedamos sorprendidos de ver, en medio de esta región apenas habitada, un hermoso puente metálico suspendido. La impresión producida es tanto más fuerte cuanto los caminos que allí conducen son espantosos senderos llenos de huecos… atravesamos el Cauca y comenzamos a trepar los primeros contrafuertes de la cordillera occidental,… comenzamos por atravesar cenagosos pastales, alcanzamos luego un magnífico bosque parecido, aunque menos grandioso, a los que acabábamos de ver en la otra orilla del río"[23].

Retomando las conversaciones con mi abuelo sobre el camino de herradura que él transitaba como arriero entre Medellín y el sur de Antioquia, recuerdo sus conversaciones acerca de las encomiendas y mercancías que él transportaba en sus mulas en la ruta entre Medellín y Anserma en el departamento de Caldas. Particularmente me llamo la atención

[22] O. Fuhrmann y E. Mayor, "Viajes científicos en Colombia de Medellín a Manizales", 1910, pp. 170-184.
[23] *Ibid.*, p. 175.

la anécdota en que mi abuelo José, transporto en sus mulas una 'turega'[24] que soportaba la maquinaria que usarían para extraer el oro en las minas de Marmato en el departamento de Caldas.

El primer tramo de esta ruta coincide con un camino antiguo referenciado como el Camino del Valle de Aburrá; "…tan al sur como el sector entre las bocas de los ríos Arma y Poblanco sobre el río Cauca, hasta confluir en Caldas los ramales de Fredonia/Piedra Verde y Damasco/Sabaletas/Minas, para continuar hacia el norte por la margen occidental del río y pasar por Ancón Sur, parte baja de La Estrella, Itagüí, piedemontes al occidente de Guayabal…"[25].

Esta descripción me permite afirmar la información suministrada por mi abuelo, pues a lo largo de los caminos de herradura se asentaban de forma lineal, los grupos familiares de los arrieros que fueron tejiendo lazos sociales entre los diferentes poblados. En el caso de mi abuelo, él era oriundo de Anserma, pero su trasegar por esta ruta del sur ya mencionada, lo llevo a establecerse con su familia en el corregimiento de Damasco y unos años más tarde en Santa Bárbara. Estos dos poblados estaban dispuestos linealmente al camino, emplazados sobre la cuchilla de la montaña o la divisoria de aguas que separa la cuenca del río Poblanco y el Buey. Este camino responde a un trazado que era muy común a los caminos de herradura, y era seguir las cuchillas, filos o cimas de las montañas, pues esto evitaba enfrentarse con los obstáculos naturales de los ríos encajonados entre montañas propios de la geografía antioqueña y además brindaba un viaje agradable al ofrecer al caminante una vista panorámica del paisaje recorrido.

Otro camino de herradura que fue sepultado por "el progreso", fue el camino reseñado anteriormente y que comunicaba el cañón del río Cauca con el altiplano norte por el corregimiento de Horizontes. Aunque en la literatura no hacen referencia a él con un

[24] Turega: sistema de carga consistente en tomar dos largos y resistentes palos o varas, entre los que colocaban a los extremos dos mulas, adelante la una de la otra y en el centro de éstas la carga, como maquinaria y otros objetos pesados. Dr. Aquiles Echeverri, La arriería en otras partes y Antioquia, s.f., p. 33.
[25] N. Vélez, *op. cit*., p. 66.

nombre o apelativo en particular, entre la tradición oral de La Miranda en Sopetrán, algunos ancianos lo reconocen como el "camino real o de las frutas", ya que por este subían las frutas producidas en las tierras bajas de clima caliente, para luego abastecer el mercado del altiplano norte, "por ser lo comprendido en este marco, estéril para frutos, pero utilísimo para potreros y cría de todos los ganados"[26].

El antiguo camino real fue entrecortado literalmente por la nueva vía secundaría que comunica a Sopetrán con Belmira por Horizontes. Cuando se recorre esta vía es fácil identificar algunos tramos de los canalones propios del camino antiguo permanece con un trazado por la cuchilla de la montaña, mientras la carretera lo va zigzagueando a medida que asciende hacia Horizontes. Luego el camino de herradura pierde toda evidencia para darle paso a la carretera que sube hasta el Alto del Indio (2800 m.s.n.m.) y desciende a Belmira. El camino reaparece cuando se asciende entre profundos canalones hacia el Páramo de Sabanas, para luego bajar al paraje de Valle Urbano en Entrerríos y continuar hasta Santa Rosa de Osos por la carretera actual entre estos dos municipios.

Y el último camino de herradura sepultado por "el progreso", es el antiguo camino de Niquía referenciado anteriormente. El tramo que esta perdido para la historia por cuenta de una precaria y pésima vía terciaria, es el trayecto que parte desde San Jerónimo, asciende por el sector de Los Cedros, para continuar hacia el poblado de Poleal, y terminar de subir en la vereda Pantanillo y proseguir por el Llano de Ovejas hasta el paraje del Tambo en el municipio de San Pedro. Luego de este punto quedan algunos vestigios del camino de herradura como es el Canalón de La Mata, que continuaba hacia el Alto de Medina y descendía por el costado oriental del Cerro Quitasol hasta intersectar el camino conservado en piedra de Corrales.

Cuando el viajero recorre el tramo entre Los Cedros y Poleal, por la estrecha vía actual, puede percatarse de que parte de la banca de esta vía corresponde a un empedrado propio de los caminos antiguos, pero que como afirmado y especie de losa que recubre la carretera,

[26] A. S. Tamayo, op. cit., p. 140.

se convierte en un tortuoso obstáculo para el desplazamiento cómodo y normal de los vehículos.

## 4. EPÍLOGO DE LA MORDENIDAD VIAL

Este artículo pretendió hacer una resignificación y valoración de los caminos de herradura, como aquellas rutas que determinaron la dinámica económica y el progreso comercial del territorio antioqueño, al conectar esta provincia de regiones entre sí y el mundo exterior. Estos fueron los ejes alrededor de los cuales giro gran parte de la vida cotidiana de la sociedad regional durante los siglos XIX y la primera mitad del siglo XX.

El reconocimiento histórico y geográfico de los caminos de herradura en Antioquia, es un ejercicio necesario para preservar la memoria de estos hitos territoriales que han dejado huella en el paisaje, porque de esta manera se comienzan a visibilizar ante la sociedad que debe valorarlos como un patrimonio de su propia historia generacional.

Este es un llamado de atención para todos, antes de que desaparezcan totalmente estos caminos de herradura que poco a poco han sido sepultados por el mal llamado progreso, que ha conllevado a la imposición de las actuales vías carreteables sobre el trazado original de estos caminos antiguos.

Sumado a esta lamentable e irreversible perdida patrimonial, esta el hecho de que además de superponer el sistema vial actual de Antioquia a esos caminos, la mayoría de esas "nuevas vías", por no decir todas, no cumplen las normas técnicas específicas y necesarias para las condiciones de movilidad y accesibilidad que requiere el territorio antioqueño. En este orden de ideas, la tarea de esta sociedad antioqueña esta a medias, pues además de despreciar y sepultar los antiguos caminos de herradura, su ideal de progreso se quedo anclado a ellos, es decir en el pasado, ya que Antioquia no ha sido capaz de construir un sistema vial independiente del trazado original de aquellos caminos, y el cual debería estar acorde con las exigencias del mundo moderno y no del siglo XIX.

## BIBLIOGRAFÍA


1. Botero, Sofía, Caminos ásperos y fragosos para caballos, Apuntes para la historia de los caminos en Antioquia. CODI, CISH, Departamento de Antropología de la U. de A., Imprenta Universidad de Antioquia, Medellín, 2005.

2. Ferro Medina, Germán, A lomo de mula, Fondo Cultural Cafetero, Santafe de Bogotá, 1994.

3. Uribe Ángel, Manuel, Compendio histórico del departamento de Antioquia en la Republica de Colombia, Imprenta Republicana, Medellín, 1887.

4. Santa, Eduardo, La colonización antioqueña, 3ª reimpresión, Tercer mundo editores, Bogotá, 1994.

5. Osorno, Juan Fernando, Caminos prehispánicos en el Valle de Aburrá, Trabajo de grado, Departamento de Antropología, Universidad de Antioquia, Medellín, 2003.

6. Vélez, Norberto, "Caminos antiguos del Medellín sin carreteras", en: Territorio Cultural, 1999, (02) Agosto, pp. 65-70.

7. Echeverri, Aquiles, La arriería en otras partes y Antioquia, Editorial Zuluaga, Medellín, s.f.

8. Tamayo, Alba Shirley, Camino a la región de los Osos, Editorial El Malpensante, Ministerio de Cultura, Bogotá, 2002.

9. Fuhrmann, Otto y Eugenio Mayor, "Viajes científicos en Colombia de Medellín a Manizales", en: Colombianos en Suiza, Suizos en Colombia, Gabriel Giraldo Jaramillo, Editorial Santafe, Bogotá, 1955, pp. 170-184.