

REDESCUBRIMIENTO DE LOS CAMINOS EMPEDRADOS MUNICIPIO DE EL COLEGIO, CUNDINAMARCA

Convenio No 459 de 2013
Gobernación de Cundinamarca, Idecut –Municipio El Colegio

Convenio No 354 de 2013
Municipio EL Colegio-Corporación **Gipri Colombia**

INFORME FINAL JULIO 2014

Investigador Principal:

*Guillermo Muñoz Castiblanco
Director GIPRI, Colombia*

Co-investigadores:

*Orlando Rodríguez
Carlos Rodríguez Martínez
Judith Trujillo Tellez*

Asistentes de investigación:

*Oscar Hernández Medina
Salómon Fique
Ricardo Prado
Nina Riveros
David Pérez*



MinCultura
Ministerio de Cultura





CONTENIDO

1. PRESENTACIÓN	6
EL PROYECTO	8
IMPORTANCIA EN EL CONTEXTO GEOGRÁFICO	11
JUSTIFICACIÓN LEGAL	11
IMPORTANCIA EN EL CONTEXTO AMBIENTAL	11
IMPORTANCIA EN LA ACTUALIDAD, PROVINCIA DE TEQUENDAMA	11
ALCANCE DE LA INVESTIGACIÓN	13
2. ANTECEDENTES	14
CONQUISTA	17
ETNOHISTORIA	21
NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO DE CALANDAYMA	23
VIAJEROS	27
UN NUEVO OBJETO DE ESTUDIO: LAS OBJECIONES	32
LA CONSTRUCCIÓN DE LOS CAMINOS COLONIALES: LA TEORÍA	33
ANTECEDENTES ARQUEOLÓGICOS DE EL COLEGIO	35
3. METODOLOGÍA	42
TRABAJO DE CAMPO	44
FASES DE INVESTIGACIÓN	45
GLOSARIO METODOLÓGICO	47
PROCESO FOTOGRÁFICO	50
EL USO DE LAS FUENTES	50
FUENTES PRIMARIAS	51
LA DOCUMENTACIÓN Y EL DIBUJO	52
LA EXPERIENCIA DEL ARTISTA Y EL CAMINO	52
LA OBSERVACIÓN Y LA CONEXIÓN CON EL ENTORNO	53
EL MOMENTO DEL DIBUJO	53
LOS MOMENTOS POSTERIORES AL TRABAJO DE CAMPO	54
4. RESULTADOS	56
A. TABLA RESUMEN CON LA DESCRIPCIÓN GENERAL DE LOS CAMINOS	58



B. SINOPSIS DE LOS CAMINOS DE EL COLEGIO	59
CAMINOS C01 Y C02	59
CAMINO 03	62
CAMINO 04	63
CAMINO 05	63
CAMINO 06	66
CAMINO 07	70
CAMINO 08	72
CAMINO 09	73
CAMINO 10	74
CAMINO 11	76
CAMINO 12	77
CAMINO 13	79
CAMINO 14	81
CAMINO 15	82
CAMINO 16	85
CAMINO 17	88
CAMINO 18	92
CAMINO 19	95
C. DISCUSIÓN DE RESULTADOS	96
CAMINOS Y ANTIGÜEDAD	96
“CAMINOS” DE LA CAZA-RECOLECCIÓN A LA SEDENTARIZACIÓN	97
CENTROS Y PERIFERIAS	99
CAMINOS Y COMUNIDAD	102
LOS CAMINOS DE EL COLEGIO. PROYECTO 2014 GIPRI COLOMBIA	103
5. CONCLUSIONES GENERALES	106
CAMINOS Y TURISMO	113
AMBIENTAL	113
PALEONTOLÓGICO	114
DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN	115
ANTECEDENTES BIOGEOGRÁFICOS	115
ARTE RUPESTRE	115
PUENTES, CASAS Y OTROS	116
6. APROPIACIÓN SOCIAL DEL PATRIMONIO	118
7. BIBLIOGRAFÍA	122



1. PRESENTACIÓN

Cuando se viaja por el territorio nacional, el común denominador es la carretera; ese espacio demarcado y construido para facilitar el viaje en carro por todos y cada uno de los lugares del territorio nacional. Es tan común este elemento que ha sido asociado de forma rápida y acrítica con el desarrollo. En muchos de los sectores sociales del país se ha dicho y se repite que las carreteras son las vías naturales del progreso, y por ello, se sigue promoviendo como el termómetro de la gestión administrativa, tanto a nivel local, como nacional. Nadie imagina que exista una amplia y compleja red de comunicación antigua, anterior a la presencia de los automóviles y que en ella se suplieran las necesidades de producción y distribución de productos. Se olvida que las culturas aborígenes no solo vivían y trabajaban en un piso térmico, sino que tenían áreas de diferentes climas, donde por temporadas trabajaban, y con ello, tenían relación con diferentes productos, utensilios, artefactos y ambientes ecológicos.



Camino 02. Hacienda Misiones.

Lo que se olvida es que hasta hace muy poco lo corriente de los desplazamientos de productos agrícolas y de las mercancías y de las poblaciones era el camino empedrado, es decir, ese espacio estrecho que se había elaborado por la fuerza de la necesidad y por el ingenio de los habitantes de cada área. La lógica y la razón de los recorridos y los desarrollos intelectuales vinculados a esta dinámica de comunicación podrán hacerse comprensibles, cuando se sistematicen los caminos y se describan con precisión sus características, como aspecto fundamental de los registros arqueológicos. Los trazados de los mismos correspondían a una lógica, que poco tiene que ver con las vías carretables. En lugar de ser espacios diseñados para la máquina, estaban organizados para los pies y, en algunos de ellos, para el uso de bestias de carga, incluso transporte de ganado.



El cuidado de los mismos, la selección de los trazados y los materiales de construcción, como las técnicas de elaboración, no eran el resultado de la expresa planificación del teodolito, y de las oficinas de obras públicas de los centros urbanos. Por el contrario, estaban enteramente en manos de los ingenios rurales y ellos eran los que se encargaban de su elaboración y mantenimiento. Es por ello, que el camino no era un espacio ajeno y simple a la cotidianidad de la vida social de los grupos humanos que habitaban un territorio. Más bien, se puede asegurar que el camino constituía parte de su complejidad cultural e intelectual, dando forma a la vida y demarcando el acceso a bienes y productos, como también a espacios y lugares.

EL PROYECTO

Este informe final es el resultado del proceso de investigación teórico práctica derivado del inventario de los antiguos caminos empedrados (reales, de herradura, de veredas, trochas y senderos) de la zona sur-occidental de Cundinamarca (Provincia de Tequendama), específicamente en el municipio de El Colegio, en el departamento de Cundinamarca. La propuesta de este trabajo fue presentada por el municipio de El Colegio quien gestionó con la Gobernación de Cundinamarca, específicamente con el IDECUT (Instituto Departamental de Cultura y Turismo de Cundinamarca -el convenio Interadministrativo 459 de 2013). Luego del concepto del Consejo de Cultura y de la aprobación del ICANH, se firmó un convenio entre el ministerio de Cultura, sección de Patrimonio y el municipio de EL Colegio, que permitiera iniciar los trabajos de investigación.

En este proceso, se firmó un convenio entre el municipio de El Colegio y la Corporación GIPRI Colombia (Grupo de Investigación del Patrimonio Rupestre Indígena), en el cual esta entidad prestaría sus servicios de investigación relacionados con: elaboración de un inventario sobre los caminos empedrados en el municipio de EL Colegio, para su documentación y estudio con el Rubro No 2013000641 de 11 de septiembre de 2013, fuente 31000 IVA de telefonía Móvil (investigación e inventario del patrimonio cultural de Cundinamarca).

Durante el proceso de investigación de los caminos en el Municipio de El Colegio, se revisaron diversos materiales, que corresponden a los contextos de la investigación sobre caminos en Colombia, en el área y en diferentes épocas históricas, en las cuales, distintos investigadores se han pronunciado frente a los caminos precolombinos, coloniales o republicanos. Este tema es desarrollado en el capítulo de antecedentes.

El trabajo consistió en la búsqueda y la documentación de 19 recorridos encontrados en el Municipio de El Colegio. Algunos de estos caminos atraviesan el municipio y se prolongan en zonas de tierra caliente o tierra fría; aspecto detectado, que hace necesario hacer otras fases de investigación sobre líneas de comunicación más grandes, que aquellas que se imaginaban simplemente para pequeños territorios, en la formulación inicial del proyecto. Las descripciones detalladas de los caminos registrados se encuentran en el capítulo de resultados. El capítulo de la metodología se incluyen los modos, con los cuales se preparó el proceso de registro y documentación (dibujo, fotografía cartografía y mapas reconstruidos).

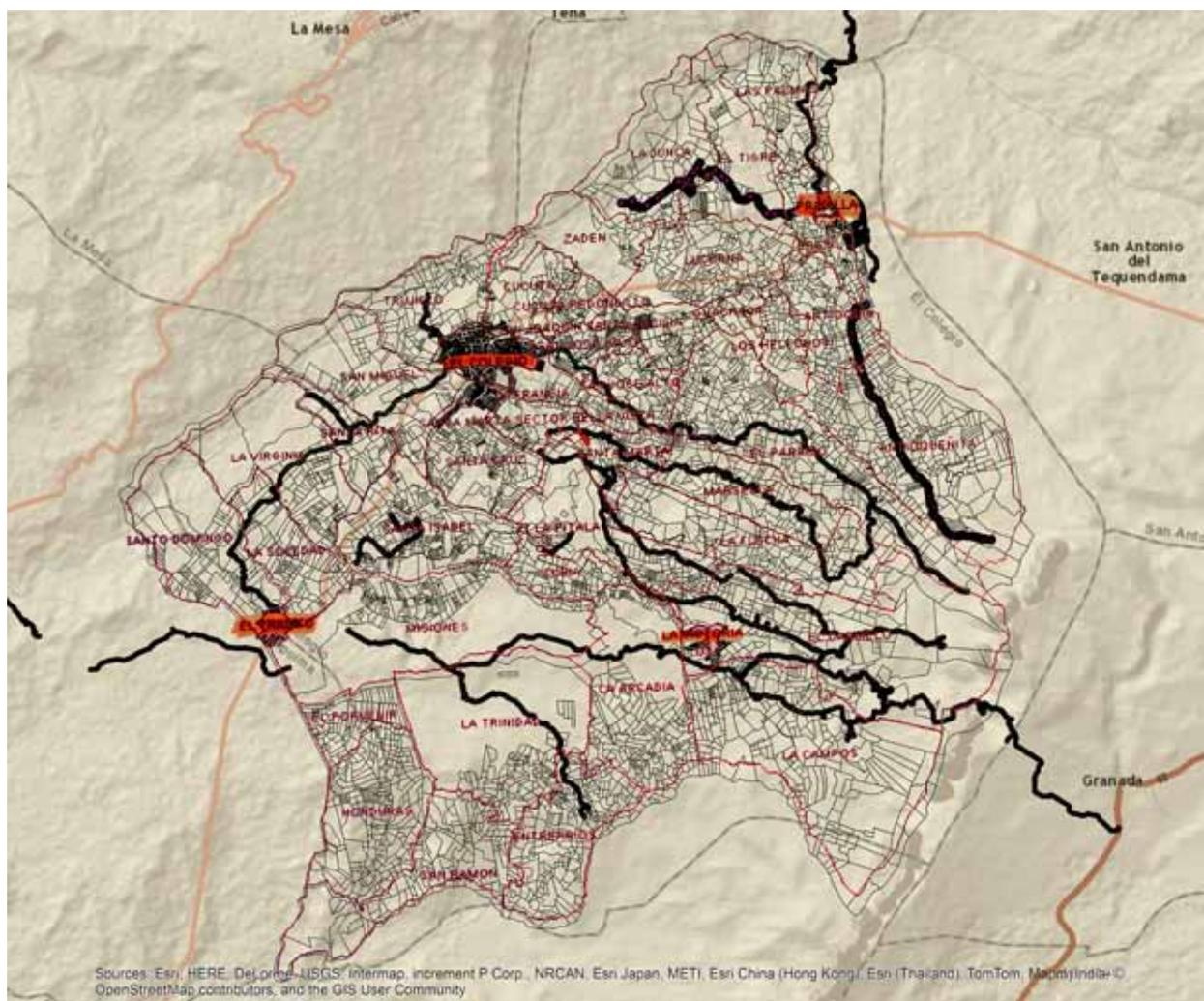
Este trabajo así mismo se justifica en la necesidad de comprender que los “Caminos Empedrados” están íntimamente ligados a la construcción de la historia de estas zonas, a la conformación de



la identidad local y nacional, así como también, a las formas de humanización del territorio y la organización socio cultural, ambiental y política de cada territorio. Todos estos aspectos son, en el proceso de trabajo, divulgados y diseminados en la población, como un aporte a la apropiación social y cultural de este patrimonio, en las diferentes etapas del proyecto.

La reconstrucción de la vida económica de un territorio pasa por el estudio de las vías de comunicación, y como lo dijera Trombold (1991b) en Erikson (2000): “... los caminos juegan un papel político económico, tecnológico y estratégico importante [en la conformación y consolidación] de las sociedades del pasado y del presente...”. En el mismo sentido Sofaer y Aveni afirman que “...los caminos...tienen poderosas funciones sociales, culturales, simbólicas y cosmológicas cuando conectan lugares y gente...” (Sofaer et al. 1989 y Aveni 1990 en Erickson, 2000).

Erickson (2000) afirma con razón, que los caminos son “un modelo de y un modelo para” una sociedad, puesto que son un elemento de la fisonomía del ambiente. Por ello, se debe entender que los caminos no son pasivos, no son estructuras inmóviles, que sólo sirven para ser transitadas, sino que son en realidad componentes y demarcadores estructurales de la vida



Mapa Vías Rurales y Veredas. Municipio de El Colegio



social y cotidiana; esto es, son y han sido determinadores de la cultura y la vida política de los grupos que los elaboraron, usaron y usan. Los caminos son la evidencia tangible de los cambios acaecidos tanto en el paisaje, como en las sociedades en períodos y procesos amplios en el tiempo, ya sean estos de grupos prehispánicos, de pos conquista, coloniales o republicanos. Por tanto, el análisis estructural de las redes de caminos puede llevar a entender mejor la interacción social, la tenencia y pertenencia de la tierra, los sistemas de creencias y en general las prácticas culturales de la vida cotidiana, por cuanto los caminos encausan y dirigen la actividad humana.

Ahora bien, estos caminos, por su historia, sus características particulares, son patrimonio histórico y cultural de los colegiunos, los cundinamarqueses, y por supuesto de los colombianos, pues fueron y siguen siendo las vías arterias por las que circula la cultura; vías que se vienen usando, probablemente desde el período precolombino, y que han sido reemplazadas, en parte, por la malla vial de las carreteras actuales, pero que en muchos casos siguen vivas y activas. Es paradójico que los caminos empedrados, a pesar de haber jugado un papel importante en la construcción de nuestras raíces y desarrollo, están en el completo olvido y abandono. Los caminos empedrados, que antes fueron importantes en la vida de los habitantes de una región, con el paso del tiempo, con la llegada de los nuevos desarrollos tecnológicos, y determinados por los nuevo ordenamientos territoriales, han pasado gradualmente a ser inesenciales.

Esta circunstancia ha conllevado a determinar un número importante de consecuencias. La primera, es la pérdida de su historia (importancia, sucesos, implicaciones culturales e históricas, etc.). La segunda, con su abandono, es su deterioro natural, pues su tendencia es a desaparecer tapado por la vegetación. La tercera consecuencia, y derivada de las anteriores, la pérdida de su registro histórico y de su memoria histórica. Finalmente, estos antiguos senderos y recorridos han venido siendo destruidos total o parcialmente y en ellos se realizan todo tipo de intervenciones alterando y destruyendo este patrimonio cultural.



Camino Marsella. Punto referenciado como C01P0024.



IMPORTANCIA EN EL CONTEXTO GEOGRÁFICO

En cuanto al contexto geográfico regional de EL Colegio, se tiene que este es un municipio que se ubica entre las zonas medias-bajas del valle del río Bogotá y las zonas altas de la cordillera oriental. Situación que hoy probablemente no tenga mucha relevancia en el contexto económico, político y social de la región y del país. Pero históricamente, EL Colegio, al estar ubicado entre zonas altas y bajas de la cordillera oriental, jugó un papel importante al ser un paso obligado para quienes intentaban acceder a la ciudad de Bogotá o para quienes intentaban descender al valle del río Magdalena.

Esto hace que El Colegio haya sido y siga siendo un sitio de intercambio económico de productos de tierra fría, templada y caliente. Lo cual lo constituye como un sitio importante en la economía de la región. Igualmente, al pasar por allí importantes vías de acceso entre tierra altas y bajas y a sus vez entre valles interandinos, EL Colegio se convirtió en un lugar estratégico para el control y dominio político, económico y militar. Esta y otras razones de las más diversas índoles se constituyen en la principal motivación para documentar los caminos empedrados del municipio debido a su importancia y trascendencia social e histórica, tanto en el contexto local como regional.

JUSTIFICACIÓN LEGAL

También se debe tener en cuenta que la Ley General de Patrimonio (LEY 1185 de 2008) considera que los bienes muebles e inmuebles deben ser protegidos y cuidados por cada una de las entidades del Estado, tanto a nivel general, como local; en consideración a lo anterior, es importante y fundamental por tanto, para el municipio de EL Colegio, rescatar las antiguas vías de intercomunicación (los caminos empedrados), para fines de afirmación de la identidad cultural y la memoria histórica. Las cuales hacen parte del patrimonio de los habitantes de EL Colegio y las regiones circunvecinas.

IMPORTANCIA EN EL CONTEXTO AMBIENTAL

Adicionalmente, si nos ubicamos hoy en el contexto de los temas ambientales y de sostenibilidad ecológica, los caminos empedrados se convierten en una alternativa sustentable, que favorece la conservación de los ecosistemas. Además de ser aulas ambientales muy especiales, ya que por sus características especiales y particulares de encontrarse en medio de la naturaleza, permiten educar en contexto a niños, jóvenes y adultos y, además son una herramienta muy importante para la afirmación de valores.

IMPORTANCIA EN LA ACTUALIDAD, PROVINCIA DE TEQUENDAMA

Como se mencionó anteriormente, los caminos empedrados de la provincia del Tequendama han jugado un papel importante en la comunicación entre distintos espacios geográficos de Cundinamarca, a la vez que jugaron un papel esencial en el proceso de consolidación de la



República de Colombia en tiempos recientes, pues por estos caminos se desplazaron las huestes libertadoras en épocas históricas.

Sin embargo, algunos de estos caminos importantes han perdido protagonismo ante la construcción de vías pavimentadas; pero esto no significa que no sigan siendo usados por los habitantes circunvecinos de estas zonas. Ya que por su localización y diseño estratégico para sortear en corto tiempo los abruptos paisajes del piedemonte cordillerano, son excelentes alternativas de comunicación, que les permite llevar productos agrícolas entre tierras altas y bajas de la cordillera a un bajo costo en un breve tiempo. Incluso, estos caminos permiten hoy mantener vivas y activas las redes socioculturales que antaño se construyeron y que hoy, se constituyen en parte fundamentales de la idiosincrasia y de la cultura de los pobladores locales.

Hoy por hoy, a pesar de la llamada modernización del mundo actual, surge una nueva multitud de personas que desean recorrer y vivir de primera mano, las experiencias que antaño, tanto los primigenios pobladores como sus descendientes vivieron y experimentaron. Se trata de los turistas amantes de la naturaleza y de la historia conocidos como ecoturistas, quienes deseosos de alejarse del ambiente contaminado y cada vez más deteriorado e insalubre de las urbes modernas, buscan ambientes “*más sanos*”, que además les permita acercarse a sus raíces históricas y culturales.

Por tanto, estos caminos se constituyen en el atractivo principal de la región y en un patrimonio cultural y ambiental que amalgama historia, ambientes e imponentes paisajes naturales, biodiversidad, culturas tradicionales, etc.; los cuales son la base fundamental para emprender proyectos productivos que pueden beneficiar a los habitantes de la región.



Los habitantes de la hacienda Misiones, dicen venir utilizando los caminos empedrados desde hace por los menos 20 años.



ALCANCE DE LA INVESTIGACIÓN

El aporte de esta investigación, en primer lugar, hace referencia a la importancia de ser el primer registro sistemático de los caminos del Municipio de EL Colegio en el Departamento de Cundinamarca (incluso de la región), y del cual no se tenía un registro detallado de sus características, físicas, técnicas, arquitectónicas y ambientales.

En segundo lugar, este proyecto se constituye en la línea base para adelantar futuros proyectos, que permitan establecer una relación con aspectos de tipo social, antropológico y arqueológico (como el arte rupestre, producido por habitantes precolombinos en distintos periodos) del municipio y de la región.

Ya desde 1996 se han venido desarrollando diversos trabajos que han permitido tener una nueva imagen del poblamiento de este territorio. Más de 2200 rocas con grabados rupestres en las distintas veredas permiten asegurar que se trata de una zona que fue poblada en diversos periodos y que se determina aún más en sus cualidades, con las redes de comunicación que el proyecto de caminos genera y posibilita.

Esta información sobre los procesos de habitación, comercio, movilidad, etc. posibilitará mejorar el conocimiento sobre la vida de los antiguos habitantes del municipio, así como de las relaciones de estos con sitios simbólicos.

Entonces, el estudio de los caminos (prehispánicos, reales, de herradura y republicanos) es indispensable si se quiere entender cuáles y de qué modo se fueron objetivando y construyendo con criterios distintos y cómo estos sistemas socioculturales fueron resolviendo necesidades e incorporando posibilidades en los espacios de la vida social, material y espiritual de los diversos grupos humanos, en distintos periodos de poblamiento de una misma zona. Idealmente no es posible imaginar que todos los caminos, senderos y trochas fueron del periodo colonial, como tampoco imaginar que estos simplemente correspondan, de la misma manera, a los distintos periodos de hábitat de las comunidades precolombinas.

Finalmente, con los resultados de este trabajo, se pueden aportar elementos teóricos a la discusión sobre el origen y la construcción de los caminos empedrados, así como su relación y funcionalidad para los pueblos prehispánicos, coloniales y republicanos que habitaron la zona de la municipalidad de EL Colegio (Provincia del Tequendama). Además, el trabajo permitirá complementar la información de línea base con una serie de registros fotográficos y cartográficos digitales para mejorar el conocimiento, del aún nuevo e incipiente tema, de los “caminos empedrados”.

En conclusión, la importancia del proyecto no reside específicamente en el cartografiado de los caminos empedrados, sino que busca, además, ser una base útil para próximas investigaciones en el campo de historia y la arqueología, que ayuden a develar la historia sociocultural de los diferentes grupos que habitaron y habitan esta región de Cundinamarca.



2. ANTECEDENTES

No es esta la primera vez que se estudian con algún cuidado los caminos antiguos en Colombia. Ya en la historia de la arqueología nacional existen antecedentes de trabajos rigurosos (Mason, 1922; Serje, 1984; Groot, 1985; Botero Páez, 2007, Cardale, 1996), que se ocupan de registrar algunas características de determinadas zonas y se refieren a sus aspectos constructivos, a su composición, a los vínculos que generaban (unión de valles y sitios de cultivo), y relativos a las posibles relaciones entre pisos térmicos, recursos y etnias (Langebaek, 1987 micro-verticalidad cultural) e incluso a su sentido y función como espacio de ritos y ceremonias.

Trabajos técnicos, cartografías y diferentes puntos de vista se han venido presentando sobre dichas redes de comunicación, objetos que constituyen la historia del territorio y permiten



Camino Pradilla-La Junca. Punto C09P006.

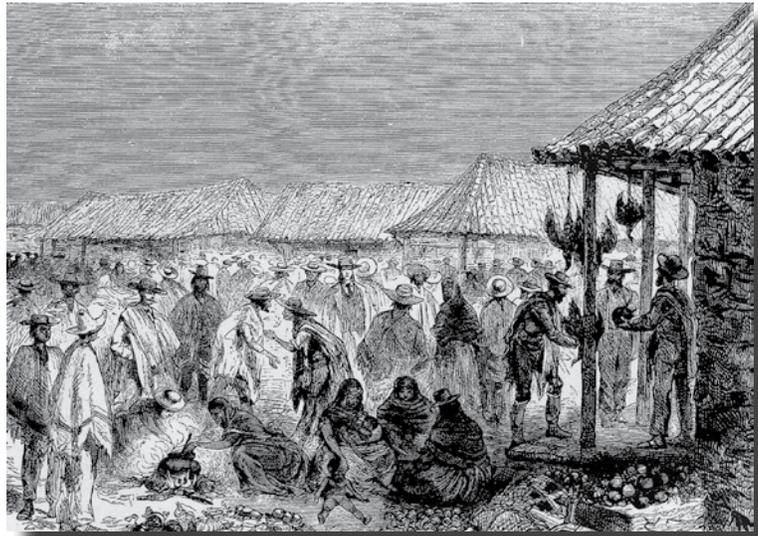
comprender épocas y procesos. También estas investigaciones se ocuparon de construir opciones en sus posibles cronologías, y determinar que estos caminos tienen un origen precolombino (Reichel-Dolmatoff, 1951, Serje, 1984; Cadavid y Herrera, 1985, Cardale, 1996). Aun así, los autores en casi todos los casos reiteran la importancia de acceder a mayores registros, ampliar las descripciones y especializar el tema y como es común en la investigación de agregar más registros arqueológicos, que amplíen y determinen aún mejor sus características (Cardale, 1996).

Para algunos de los autores es fundamental reflexionar sobre su importancia relativa y discutir sobre la calidad y cobertura de los mismos en pequeñas áreas o en la imagen de redes de comunicación en grandes territorios. Algunos autores consideran que estas rutas eran espacios



sagrados, o por el contrario otros suponen que son vías de comunicación comercial de productos exóticos y de objetos de poder.

Sobre su importancia y sobre la cantidad de objetos de intercambio a cortas y largas distancias se discute aún, con lo cual se debate su importancia, fundamentalmente en los temas abiertos del comercio precolombino. Triana (1951) desde comienzos del siglo veinte reseña algunos sitios como lugares de encuentros de etnias (Piedra de Aipe) como cruce de comercio e intercambio de productos. Todos estos temas constituyen el ambiente de la reflexión y el espacio académico y arqueológico de la reconstrucción de las vías antiguas (precolombinas, coloniales o republicanas). Las investigaciones sobre los caminos empedrados y su historia hacen referencia en todos los casos a procesos complejos en el tiempo, desde periodos tempranos, a discusiones sobre su uso y su origen, como también a su sentido y su función.



*Mercado de Bogotá
América pintoresca. Descripción de viajes al Nuevo Continente a
través de 392 grabados. Ancora editores. 1987. Página 14.*

Es evidente que las ciudades fundadas por los europeos a partir del siglo XVI en América se alimentaron de los productos cautivados y trabajados por las diferentes etnias. Los diversos grupos humanos del territorio naciente de América se vieron obligados a una nueva dinámica del mercado

Desde los trabajos de J. Alden Mason de 1923 en el área de Pueblito en las inmediaciones de la Sierra Nevada de Santa Marta se tuvo noticia de los caminos empedrados con lozas, de la dinámica compleja de las escaleras y de la conexión de diversas áreas por medio de estas vías.

En 1946-50 Gerardo Reichel-Dolmatoff realizó trabajos en la Sierra Nevada en calidad de director del Instituto Etnológico del Magdalena y allí, como continuación del trabajo de Mason determinó igualmente, un conjunto importante de caminos que conectaban valles y que se extendían en amplios territorios, los cuales fueron usados para el desplazamiento de las etnias que habitaban el territorio y posteriormente abandonados, cuando el recién régimen colonial, no les consideró esenciales dentro de sus planes económicos. Resulta interesante que además de tales descripciones se incluyan los registros de los sitios de las viviendas y la presencia de rocas con petroglifos en el área de Pueblito.

En 1922, el arqueólogo John Alden Mason (1885-1967) realizó un intenso estudio del norte de la Sierra Nevada y coleccionó material cultural Tairona para el Field Museum of Natural History de Chicago. Durante las exploraciones el autor confirmó la existencia de una compleja y extendida red de caminos, así como la de grandes aldeas construidas en piedra en el noroeste de la Sierra Nevada (Oyuela 1990).

Esta temática abierta para los grupos de la familia Macro lingüística Chibcha que describe excepcionalmente el grado desarrollo de los grupos Taironas es sintetizada por Augusto Oyuela



en el libro de “*Ingenierías Prehispánicas*” en su trabajo de “*Las Redes de caminos prehispánicos en la Sierra Nevada de Santa Marta*”. Allí se proponen aspectos importantes del mundo social y cultural de las poblaciones precolombinas.

Así, los espacios míticos y cotidianos en el sur del Alto Magdalena Agustiniño, la estabilidad y dinámica agrícola, las transformaciones de una sociedad agrícola en relación a los camellones de la Sabana de Bogotá, son ejemplos de ingeniería indígena precolombina. De igual forma, las investigaciones de Clemencia Plazas (1990) en sus trabajos arqueológicos del Manejo hidráulico Zenú, comprometen nuevos problemas de investigación con nuevos datos, que se interesan en determinar el grado de desarrollo cultural y técnico, que no se había advertido en los grupos precolombinos, sin duda derivados por el silencio producido por las políticas coloniales, que hicieron olvidar y desaparecer capacidades intelectuales y técnicas que ahora se comienzan reconocer con las investigaciones mencionadas. la presente investigación complementa y amplía los temas mencionados.

CONQUISTA

Las primeras referencias sobre la existencia de rutas de transporte de productos sin duda corresponden a las descripciones de los cronistas, y con ello inequívocamente a la existencia de caminos que usaban los indígenas en diversas y amplias zonas del territorio. Muchas de ellas están descritas en los libros de los escribanos y algunas de estas en el archivo de Sevilla (A.G.I). Los registros obviamente se inician con los comentarios a tales rutas en la zona norte en el actual Urabá, donde se constituyó el laboratorio de la conquista continental de América. Ya desde la primera población fundada de Santa María La Antigua del Darién y luego desde Cartagena y Santa Marta se hacen las expediciones de trueque con los nativos indígenas. Procedimientos de conquista como **el rescate, el repartimiento o el depósito**, y posteriormente **la encomienda** (Tovar 1995) se hicieron más ágiles y posibles con la existencia de rutas antiguas, de caminos indígenas, empedrados o no, que facilitaron la penetración de los sitios, el asalto de los territorios, el pillaje y destrucción de los lugares, circunstancia que se hizo más agresiva cuando se aceleraron las ansias de explotación de los recursos, la llegada de nuevos grupos de militares y se ampliaron igualmente las hostilidades, con la resistencia de las comunidades.

El **rescate** en el Caribe colombiano fue una de las primeras acciones, que permitía el intercambio de objetos gracias a que ya existían los accesos: los caminos precolombinos. Con el rescate, diversos grupos de militares europeos hacían avanzadas a zonas cada vez más distantes, a territorios e intercambiaban objetos europeos por oro y perlas y para hacerlo, sin duda vieron facilitados sus recorridos por los caminos, que unían valles y regiones, zonas de cultivo y viviendas de los indígenas de distintas etnias (Tovar 1997).

Estas referencias etnohistóricas dan por hecho la existencia de dichas redes, que no siempre coincidían con zonas planas, sino que se hacían en regiones quebradas y escarpadas y áreas de difícil acceso como la Sierra Nevada de Santa Marta. Las vías de intercambio de esta primera etapa sin duda se hicieron por los caminos existentes. Otros ejemplos del proceso de Conquista y Colonia parecen tener la misma lógica. Destruídas las regiones en el período colonial posterior, las rutas precolombinas se abandonaron y estas fueron invadidas por la vegetación hasta desaparecer.



Un ejemplo semejante de los caminos precolombinos se encuentra en las mismas relaciones y visitas que se escriben en torno a la región centro oriental de Colombia, precisamente en el área de la tradicionalmente denominada zona Muisca. La Crónica de Indias afirma que durante algunas semanas el ejército de Gonzalo Jiménez de Quesada se detuvo en la Tora (actual Barrancabermeja). Habían descubierto un camino (Tovar, 1995) por donde bajaba la sal que se hacía en la sierra y *llevaban a contratar al río* (relación de 1539). Se habían realizado expediciones de por lo menos 50 leguas del sitio donde se encontraban. Sin duda debieron hacer dichas operaciones de vanguardia por caminos que conducían directamente a la población actual de Zipaquirá, en el corazón del altiplano y lugar de la cultura Muisca.

Distintas expediciones son igualmente citadas en este período hacia los territorios de los Panches, actividades que se agilizaron con el conocimiento temprano de las minas de oro en el actual municipio de Falan (Tolima). El saqueo continuaba ahora en la zona centro oriental y las fórmulas de explotación y desplazamiento que se habían experimentado en el Caribe colombiano se usaron con mayor fortaleza para acceder a oro y esmeraldas. Según Hermes Tovar sólo cuando Quesada acumuló un botín nada despreciable regresó al valle de los Alcázares (Sabana de Bogotá) y fue cuando fundó la ciudad y todo este deambular por las regiones, se facilitó al transitar por los caminos existentes, que muy seguramente esquivaban los pantanos y los humedales .

Se transcriben aquí algunas de las síntesis publicadas sobre referencias diversas sobre los caminos en el sector centro oriental, incluidas en el libro de Caminos Reales de Colombia.

En el altiplano muisca las crónicas describen caminos que salían desde las tierras altas hacia el piedemonte llanero (Simón, 1981, 2: 81; Piedrahíta 1973 1: 63). Tres documentos de fines del siglo XVI mencionan caminos muiscas; dos hablan de «caminillos» en Teusacá (ANC V.C 37 f413r) y en Simijaca (ANC T.C 34f 48v); otro habla sobre un camino que comunicaba el valle de Gachetá con Súnuba y Somondoco, cerca de los Llanos (ANC Enc 19: 380r; en Perea, 1989: 48). Según el documento, los caminos que iban a Súnuba y Somondoco eran muy pequeños y se utilizaban para «contratar unos con otros».

Otras referencias mantienen que había «carreras» que comunicaban las aldeas muiscas con santuarios (Castellanos, 1955: 187, y Simón, 1981, 3: 188). «Carreras» que cumplían con una función estrictamente ceremonial se describen, por ejemplo, en Guasca y Siecha (ANC T.C 32: f55r y 57r). Castellanos (1955, 4:187) nos deja la siguiente impresión sobre las «carreras» muiscas:«...y de cualquier cercado procedía/una niveladísima carrera/en longitud de larga media legua/y en latitud podía sin estorbo/ir caminando dos grandes carretas/»

Las evidencias arqueológicas de caminos o «carreras» en el altiplano son muy pocas. Ancízar (1983: 322), a mediados del siglo XIX, describe en el valle de Samacá restos de una «larga calzada». Además, Silva (1946: 34) reporta una «trocha angosta y profunda» que interpreta como un camino prehispánico en La Belleza (Santander) pero no brinda detalles. Aparte de las «carreras», que sólo parecen haber servido para la comunicación entre aldeas y santuarios, los caminos muiscas unían regiones en dominios étnicos de los pueblos de lengua chibcha en el altiplano, y no regiones más apartadas. Aquellos que comunicaban las tierras altas con el piedemonte llegaban a pueblos como Súnuba o Somondoco, comunidades muiscas que suministraban algodón y coco a los grupos de su misma etnia que ocupaban pisos térmicos más altos (Langebaek, 1987: 82-87). No hay indicios de que llevaron al llano propiamente dicho, o que penetraran profundamente en territorio de etnias distintas de la muisca; por el contrario,



una vez por fuera de los dominios muisca, las comunicaciones con el llano se describen como muy deficientes (Castellanos, 1955, 4:2 18).

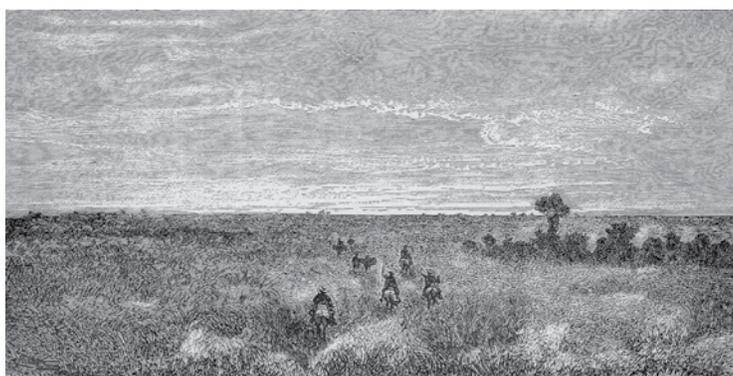
Aguado (1956, 1:236) describe una situación similar a la del piedemonte llanero en el flanco occidental de la cordillera; según el cronista, había caminillos por los cuales circulaban los indígenas que intercambiaban sal con las poblaciones del valle del Magdalena; sin embargo, el caminillo entre las tierras altas y bajas era tan estrecho que los españoles debieron abrirse paso a las tierras altas «a pura fuerza...de brazos» (Aguado, 1956, 1:233). Sólo más adelante, una vez en tierra fría y en territorio muisca propiamente dicho, los españoles se pusieron contentos «por los muchos caminos» que encontraron (Aguado, 1956, 1:235). En efecto, al llegar a tierra fría los conquistadores encontraron «por allí muchos caminos que atraviesan de unos pueblos a otros» (AGI Santa Fe 49 Ramo 3 No. 10).

Resulta también importante introducir algunos elementos sobre el contexto y la historia del territorio, es decir “*el establecimiento de un determinado ordenamiento espacial*” impulsado por la conquista y colonia desde el siglo XVI, bajo el conjunto de cambios impuestos con los términos genéricos de pueblos de Indios y Resguardos (Herrera, M. 1996).

El proceso de reducción de los indígenas, consistió esencialmente en la búsqueda de los mismos en distintas zonas y su concentración en ciertas áreas designadas por la administración, con el propósito de controlar la mano de obra y el acceso a los recursos para crear procesos de dominación y control social y cultural. Este cambio configuró la estructura y el camino en la construcción de los municipios actuales (Herrera, M.1996) con el abandono de ciertas áreas y el acento y organización en otras.

Ya desde 1549 se ordenó unir a los indígenas en pueblos, con el propósito de establecer un nuevo control político, religioso y posteriormente para organizar definitivamente el trámite de organizar los resguardos y encomiendas y establecer el despojo de las tierras y desarticular radicalmente su manejo económico para el año de 1593, (Herrera, M. 1996) e impulsar proyectos productivos de carácter colonial.

Desestructurar las jerarquías de los dominados e imponer una nuevas jerarquías, es en su esencia el proceso que desdibujará para siempre el sistema de estructura cultural de los aborígenes, cuyos vestigios pueden ayudarse a reconstruir también con algunos caminos que puedan ser detectados, en el registro arqueológico y que correspondan a las vías antiguas.



*Perdidos en la Sabana
América pintoresca. Descripción de viajes al Nuevo Continente
através de 392 grabados. Ancora editores. 1987. Página 23.*

Los diversos grupos de conquistadores se adentraron en el territorio por los caminos hechos y usados por los grupos aborígenes. Sin esas vías, la conquista continental de América hubiera sido muy complicada y seguramente, habría sido más lenta y costosa.



seguramente fueron cubiertos por la vegetación. Así con este cambio del ordenamiento territorial se generaron dos tipos de percepción del espacio que se enfrentaron en dos concepciones del territorio (Herrera, M. 1996).

De esta manera, las rutas de articulación de los grupos precolombinos fueron abandonadas, pues no estaban incluidos en los planes de invasión y ordenamiento económico de los conquistadores y desaparecieron en la época de la Colonia, tapados por el matorral o por la selva; y las zonas ya civilizadas perdieron sus conexiones antiguas o se conservaron tan sólo algunos caminos como también se prolongaron por aceptación de los conquistadores algunas instancias de poder de los caciques.

Pero igualmente, es imaginable una reconstrucción de ciertas áreas que aún no eran invadidas por los recién llegados y allí se concentrarán las dinámicas antiguas y con ello, las pautas de trabajo y relación social, en donde los caminos, seguían cumpliendo una función de resistencia étnica. Este posible aspecto se puede introducir en la discusión, pues no fue una estructura homogénea la que fue impuesta, sino que fue gradual. Muy al contrario, cada región debió vivir en tiempos distintos las demandas de reducción de indígenas en pueblos y sufrir la expropiación de sus territorios con los resguardos y encomiendas.

Aquellos caminos que fueron reusados en unos nuevos proyectos económicos, adecuados y restaurados (adaptados para caballos), se les dio la connotación de reales y perdieron así su origen precolombino para incorporarse a la malla vial que, permitía el transporte a pie o normalmente con mulas. Pero algunos de los tramos de dichos caminos fueron desarticulados, cuando no cumplían con el nuevo ordenamiento territorial, que indicaba en su esencia una política colonial de explotación de recursos y privilegios para las metrópolis en la utilización del trabajo de los nativos y en la búsqueda desesperada de tesoros y control de recursos (oro, perlas, esmeraldas y mano de obra)

Desde 1505 los españoles se instalan en el actual Urabá y desde allí iniciaron los procesos de búsqueda de perlas y oro, en las diversas avanzadas hacia el sur (Tovar, 1997). Las evidencias de la destrucción de las áreas y del desplazamiento forzado, muestran que este procedimiento usado en la conquista ha sido desde estos inicios del contacto un modo útil y probado para la desarticulación de las culturas, que allí se alojan y alojaron desde el siglo XVI hasta hoy.

Para 1525 los españoles se pusieron en la tarea de revisar con cuidado todas las áreas de estas regiones, desde Urabá hasta la Guajira y con ello realizaron toda clase de travesías para establecer los recursos que fácilmente pudieran expropiar. De esta manera, según todos los autores que han trabajado en esta zona ahora arqueológica, debieron transitar por caminos que habían sido adecuados para transportar productos a los diversos valles y áreas empinadas de este territorio (Serje, 1984; Groot, 1985).

El proceso de colonización se demoró mucho más de lo esperado en ciertas áreas, con lo cual pudieron prolongarse en resistencia un número importante de tradiciones, y de espacios, dentro de los cuales están los caminos de las denominadas zonas peligrosas, donde vivían Panches, Pijaos y Muzos.



ETNOHISTORIA

Los caminos de arriería del municipio de Mesitas de El Colegio se encuentran referenciados desde la época colonial cuando el ascenso desde el Magdalena hasta Santafé se realizaba por dos caminos principales. Uno por Tocaima, La Mesa, Zipacon, Bojacá, Serrezuela, Funza a Fontibón, y el otro por Guaduas, Villeta, Facatativá, Subachoque, Tabio, Cajicá, Chía, Suba a Santafé.

El primer camino resultó favorecido por la acción directa del Cabildo de Santafé, debido a la construcción del camellón de Fontibón y su prolongación hasta Serrezuela; los dueños de tierras vecinas a este camino entre ellos EL Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario, poseedor de El Rosario de Bosa, EL Colegio de Calandayma, Mesa de Yeguas, Jagual y Trujillo, y a la Compañía de Jesús, dueña de La Chamicera, Techo y Tena, estaban en posición estratégica para el mercadeo de sus productos, miel, panela, alfandoques y otros. En documentos del año 1648 relacionados con títulos de las haciendas del Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario se evidencia la existencia de un camino que ascendía a la Sabana de Bogotá por la margen sur del Río Bogotá, para empatar cerca del Salto de Tequendama con el que venía de Santafé a Soacha, Boca de Monte, El Salto, Subia y Tibacuy.

En 1653 se crea la Parroquia de Nuestra Señora del Rosario de Calandayma debido a la distancia y los caminos frágiles para desplazarse hasta la Mesa de Juan Díaz. Por la misma época, se construye un puente sobre el Río Bogotá para facilitar el desplazamiento hacia una u otra parroquia.

Durante los siglos XVI y XVII la alta producción de miel y sus derivados obligó a la construcción de caminos veredales que conducían de los climas cálidos y templados a la meseta.

En los años 1775 y 1776 EL Colegio del Rosario litiga contra don Santiago Sala propietario del estanco de aguardiente de La Mesa por la instalación de un estanquillo en el potrero de Las Palmas en la Hacienda del Colegio; en el cual el Fiscal Moreno y Escandón sostiene que el camino que por allí pasaba, por los



M4-679A s.f. Pueblos de La Mesa, El Palmar y Colegio. Archivo General de la Nación – Colombia. Sección: Mapas y Planos, Mapoteca No 4, ref.: 679-A dimensiones 31x21 cms



M4-234A 1700. Camino de Santafé a Ibagué, atravesando el río Magdalena. Archivo General de la Nación – Colombia. Sección: Mapas y Planos, Mapoteca No 4, ref.: 234-A dimensiones 41x30 cms



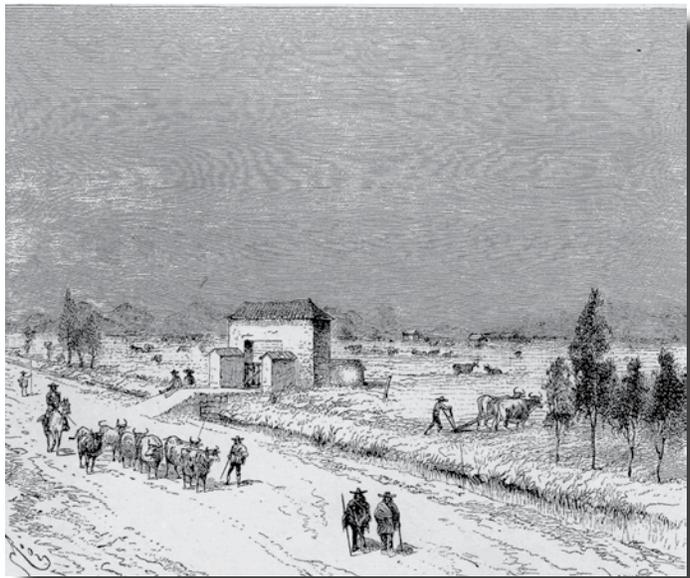
potreros Mesa de Yeguas y las Palmas, uniendo además la Hacienda El Espinal y El Pedregal con Viotá y Anapoima, esa vía era camino real, lo que significaba, lugar público a la vera del cual era licito poner estanquillos, la falta de los cuales iría en perjuicio del fisco.

El asentamiento de las comunidades religiosas el valle medio y alto de Rio Bogotá hace que la actividad evangelizadora sea determinante en la apertura de vías. Por este motivo, hacia el año 1653 se solicita al gobierno.

“... proveer de remedio acerca de que en el sitio Calandayma, había muchos vecinos españoles, indios y negros, que estando distantes y con caminos fragosos carecen de misa y consuelo espiritual y sacramentos por no poder ir a la iglesia de Ciénaga; por tal razón desde épocas tempranas se construyó un puente sobre el Rio Bogotá para facilitar a los vecinos de ambas márgenes asistir a una o ambas parroquias”. (Velandia 1987).

Hacia finales del siglo XVI se ordena a la provincia de Neiva enviar ganados hacia Santafé pasando por Tocaima y La Mesa favoreciendo a esta población y los trapiches aledaños cuya producción de melaza, panela y sus derivados, redundó en la multiplicación de caminos veredales que conducían de climas cálidos y templados a la meseta.

Las haciendas de EL Colegio y Mesa de Yeguas se vieron favorecidas por el comercio que se realizaba en la ladera del cerro Macute sobre el camino real de Tocaima hacia Santafé, próximo al sitio hoy llamado La Gran Vía; *“...es pueblo rico y de mucho comercio, todos los jueves hay ferias donde concurren de todo el Llano Grande, del Llano de San Juan (Meta), y de los Llanos de Santafé, Vélez y Tunja. De Santafé llevan ropa de España, sal de Nemocón, ropa de lana y algodón, paños, bayetas, etc. papas, trigo y*



Arriba. En el camino de Honda Bogotá. América pintoresca. Descripción de viajes al Nuevo Continente a través de 392 grabados. Ancora editores. 1987. Página 12.

Abajo. Campiña de Fontibón, en la llanura de Bogotá. América pintoresca. Descripción de viajes al Nuevo Continente a través de 392 grabados. Ancora editores. 1987. Página 14.

La arteria del comercio a larga distancia, de la costa Caribe al interior del territorio fue el río Magdalena. Los productos del interior se movían por bestias y a pie por los caminos empedrados. Durante mas de cuatrocientos años estas vías fueron las que alimentaron los mercados locales y regionales. Sin los cargueros las plazas de mercado se hubieran visto completamente desabastecidas.



harinas; de San Juan plátanos, mieles, panela y cacao; de Neiva ganado y todos en general comercian con caballos y mulas." (Velandia 1987). Se deduce que para entonces se hacía uso del camino que por el cerro de Catayma hoy cuchilla de Peñas Blancas llevaba hacia el Páramo de Sumpaz y los Llanos de Ariari.

NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO DE CALANDAYMA

Reseñar la historia de una región desde los acontecimientos de una hacienda, pareciera ser restringido y poco eficiente. Sin embargo, cuando se revisan con cuidado las formas y modos de tenencia de la tierra durante el período colonial, se advierte que las encomiendas y luego haciendas tenían terrenos superiores a las municipalidades actuales.

La importancia de los productos de tierra caliente es advertida por S. Luque de la siguiente manera:

El volumen de productos domésticos que se llevaban a la capital era setenta veces mayor que el de productos extranjeros y casi tres cuartas partes de dicho volumen de producción local era melaza. La miel y sus derivados eran los únicos alimentos aportados por la cultura europea que registraron un consumo popular y elitista a la vez, abarcando simultáneamente el mercado de la numerosa población indígena y la escasa de españoles en los siglos XVI y XVII. Su trasporte redundó en la multiplicación de los caminos veredales que conducían de los climas cálidos y templados a la meseta (Luque, 2009).

La extensión del cultivo de caña de azúcar y los caminos se convirtieron en fundamentales para la producción de la melaza, que desde temprano mostró ser fuente importante de ganancias. Por ello, la encomienda de la zona de Calandayma, que se extendía desde las estribaciones del Salto de Tequendama hasta Mesa de Yeguas, hoy Tocaima, fue vital para el sostenimiento del Colegio del Rosario en Santa Fe. Las descripciones del camino de la zona hacen evidente la importancia de la región; no sólo se construyeron dos puentes sobre el río Bogotá, sino que en la mayor parte del trazado se hicieron las obras necesarias para el tránsito de las mulas. *"De la ciudad de Tocaima a la de Santafé hay 14 leguas, las 9 de tierra caliente y las 6 de tierra fría y Sabana de Santafé; es camino que puede andallo todo recuas excepto un pedazo de una cuesta de Zipacon, que es a la subida de la Sabana de Santafé, que por no estar aderezado, pasan gran trabajo los caminantes..."* (Relación de Popayán y del Nuevo Reino. Anónimo. Citado por Luque 2009).

Según S. Camacho, citado por S. Luque el estimativo del tránsito anual por las vías de las vertientes de la parte media del río Bogotá era amplio:

Como se nota, los caminos de ese sector del país tenían una carga amplia y continua, que seguramente estaba asociada al transporte de melaza y de otros productos endulzantes. Sin embargo, es necesario recordar que el trigo producido en la zona alta y fría de la región también alimentó el mercado de Bogotá. Además de ello, se tienen datos suficientes para demostrar que de esa región llegaban a la Sabana ganado; ya fuera criado en las zonas interandinas o en sitios tan alejados como Neiva. (Luque 2009).

Las redes de caminos implicaban la movilidad de los productos, para las plazas de mercado como para el sostenimiento de las comunidades religiosas. Teniendo en cuenta la orografía



del territorio fue necesario utilizar los antiguos trazados indígenas y sobre todo las técnicas de construcción de los grupos aborígenes, tanto para los caminos como para los puentes (Colmenares citado por Luque 2009). Cada uno de los sectores de las redes viales fue intensamente utilizado, la más de las veces por cargueros que tenían como oficio principal transportar los productos de las zonas distantes al interior del virreinato.

Si por el camino que llevaba de Mesa de Yeguas a La Mesa y luego a Santa Fe se transportaba el ganado y los productos de climas cálidos y templados, por el camino de la zona alta se transportaba el trigo y seguramente otros productos de tierra fría. Es posible que dicho camino fuera el llamado “camino de monte” que se había cerrado para el año de 1648, y que posiblemente fue luego rehabilitado para sacar los productos de la zona alta de Calandayma. Ese “...antiguo camino ascendía a la Sabana de Bogotá para empatar cerca del Salto de Tequendama con el que venía de Santafé a Soacha, Boca de Monte, El Santo, Subia y Tibacuy”. (Luque 2009). El que se hubiera cerrado en tan temprana fecha (1648, fecha de la fundación del pueblo de blancos del Rosario de Calandayma) hace suponer que el camino no fue una construcción española sino aborígen, y que como muchos otros de los trazados de vías coloniales, en realidad correspondían a las antiguas vías prehispánicas.

Lo cierto es que los caminos respondían a la necesidad de mover bienes y mercancías. Por ello, es importante preguntarse cuáles eran los balances de producción de la encomienda y luego hacienda del Calandayma. Los datos existentes provienen de los balances del Colegio Mayor del Rosario y fluctúan de acuerdo con los períodos históricos y con las condiciones políticas y sociales del territorio. Un balance de los bienes de 1712 es bastante ilustrativo sobre la situación y condición de la hacienda (*Ver tablas*).

Concluyendo, se puede decir que por el área de cultivos y de ganadería era necesario mantener una red importante de caminos. No de otra



Puente de las Juntas el río Dagua América pintoresca. Descripción de viajes al Nuevo Continente a través de 392 grabados. Ancora editores. 1987. Página 47.



El perro caruncho (Las crucitas) América pintoresca. Descripción de viajes al Nuevo Continente a través de 392 grabados. Ancora editores. 1987. Página 63.



forma habrían salido los bienes producidos en Calandayma al mercado de la Sabana y de otros sitios del territorio aledaño.

Finalmente, la construcción de caminos reales, por ser costeados por la Hacienda Real, en otras regiones del país se encuentra profusamente documentados. Roberto Velandia en su obra *Descubrimientos y Caminos en los Llanos Orientales* (1987), realiza seguimiento a las diferentes rutas trazada con el fin de comunicar el altiplano cundinamarqués con Europa a través de los ríos Meta y Orinoco. Se intensifica la comunicación con esta región del país en el siglo XVI para facilitar el desplazamiento de la real comisión demarcadora de límites entre España y Portugal, proceso en el cual, el coronel Eugenio de Alvarado solicita recuperar el camino de indios que a pesar de ser intransitable para cabalgaduras, es el más rápido para llegar a los Llanos de San Juan, estableciendo además de esta, otras rutas por Tunja, El Cocuy y por El Sumapaz, esta última muy relacionada con la actividad comercial con la región del Tequendama.

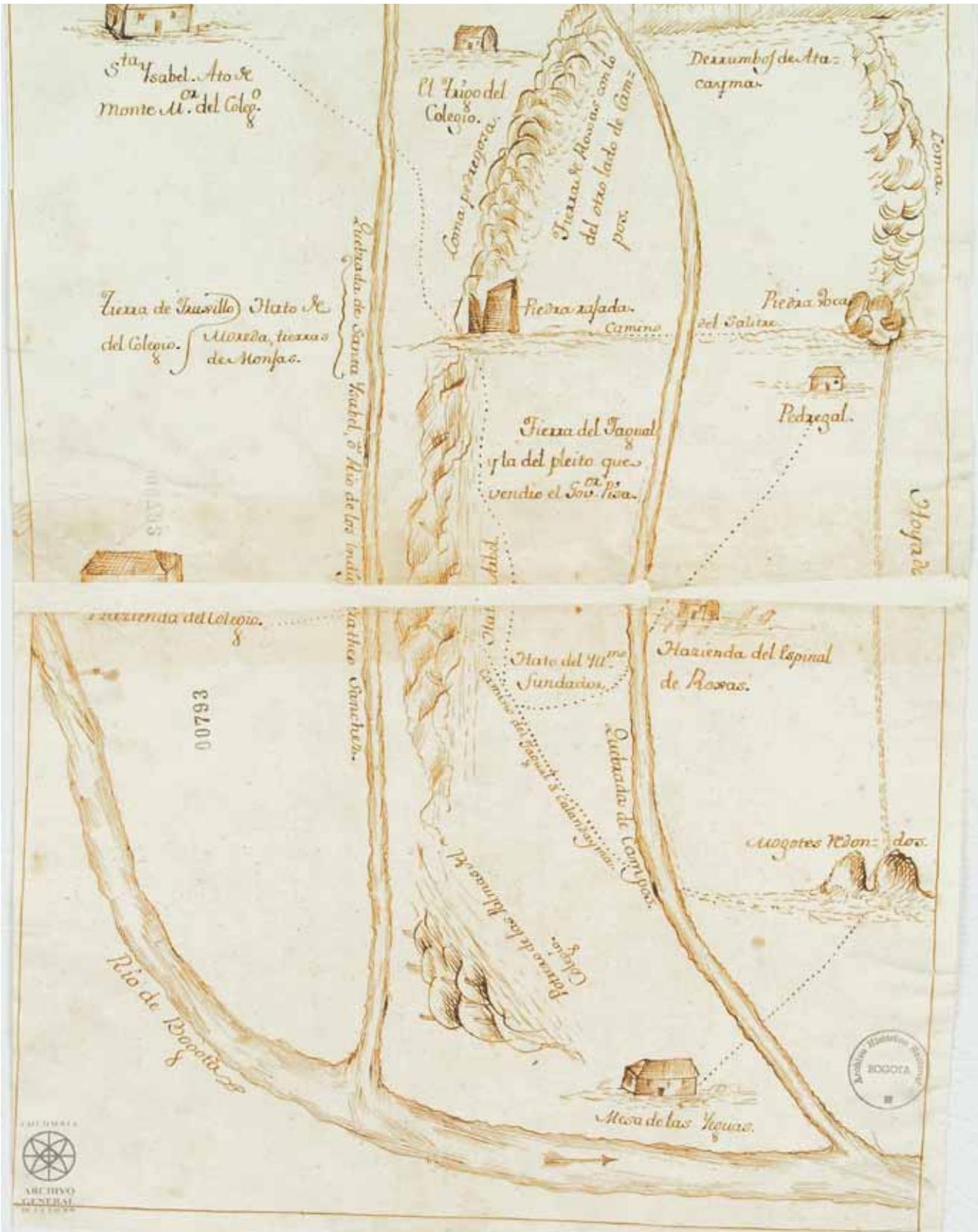
Entre Bogotá y La Mesa, Cargas	150.000
Pasajeros a caballo	30.000
Id. a pie	40.000
Entre La Mesa y Girardot, cargas	80.000
Pasajeros a caballo	9.000
Id. a pie	35.000

	1806	1826	1833
Casa- principal y otras	170	400	1800
Muebles y enseres	62	730	487
Infraestructuras trapiches	1434	1029	7368
Herramientas	308	231	195
Caña cultivada y en bruto	2545	2411	2900
Platanal	115	162	180
Ganado	2349	3289	1019
Esclavos	5656	6175	5980
Campanas y cobre	365		
Total	13008	14427	

(Fajardo, Villaveces, Cañon. 2003).

Las tablas permiten tener una idea precisa de la importancia de los caminos y del hacienda Calandayma. El la primera se evidencia la cantidad de mercaderías y población que se movía por los caminos de la zona de estudio. En las otras dos están los balances de la Hacienda Calandayma.

Bienes	Pesos
Tres casa de trapiche	180
Casa de Mayordomo con cocina	50
Casa para el cura	50
Una Capilla Grande	50
Ornamento	80
Altar, Imagen Nuestra Señora del Rosario	40
Sagrario Dorado	40
Tierras	4800
Esclavos (34 en total)	7650
17 suertes de caña con 1200 botijas	1200
2 trapiches de moler	240
6 fondos de paila y otra dorada y un brasero	650
Dos canoas grandes (40 pesos cada una)	80
1 hornillas de ser miel	60
8 hachas, 12 azadones, 13 machetes	40
Una ramada	200
1 hierro, 2 Barretones, 1 sierra, 1 suela, 2 machetes	40
2 cunas	40
46 mulas aparejadas	920
Una romana	8
3 yuntas de bueyes	36
Total	16832



© ARCHIVO GENERAL DE LA NACION - Colombia
Sección: Mapas y Planos, Mapoteca N° 4, Ref. : 97-A. Dimensiones: 40 x 28 cms.
1781. Tierras del Colegio de Nuestra Señora del Rosario.



VIAJEROS

En resumen, lo que se necesita es abrir caminos. En las ciudades, en los pueblos, allí, en fin, donde la educación es posible, no hay apenas quien no conozca las letras. El comercio, la industria, la instrucción, en una palabra, toda la prosperidad de este país, depende tan sólo de una cosa: de los caminos. Cuando Nueva Granada los tenga, es indudable que se podrá proclamar como un país sin rival, porque en rigor no sabe lo que posee, y parece no haber apreciado, como merecían las inmensas riquezas que le podrían convertir en una de las repúblicas más florecientes del mundo. Charles Saffray

Los viajeros del siglo XIX vieron y describieron los caminos de la naciente República. En casi todos los casos las quejas por el estado de los caminos es una constante, pues no sólo hay ausencia de tramos bien conservados y empedrados, sino que adicionalmente no se encontraban posadas y sitios de descanso adecuados.

El estado de las vías de comunicación implicaba siempre un sobre costo en las mercancías, no sólo por el tiempo de carga, sino también por el constante riesgo de pérdida o deterioro. La lejanía de Bogotá respecto de los puertos, y las dificultades de conseguir buenas bestias de carga hacían que los viajes al interior fueran difíciles y bastante prolongados. Esto no sólo fue una constante en el período colonial, sino que hasta bien entrado el siglo XX los trasportes en Colombia fueron lentos

y altamente costosos. Los caminos empedrados o no, eran las naturales vías de viaje, la mayor de las veces las mercaderías eran transportadas por la fuerza humana y animal. Los objetos más delicados eran llevados a cuestras por cargueros, y en muchas regiones de la geografía nacional los viajeros eran literalmente cargados a la espalda de los cargueros. Unas particulares sillas fueron diseñadas para tal fin, las razones de esa particular práctica era el estado y trazado de los caminos.

Esto se hace evidente en los relatos los viajeros del siglo XIX, quienes sin excepción hicieron anotaciones sobre el estado y modo del transporte en la naciente República. Gaspard-ThéodoreMollien afirma en 1823:

Dejé el camino principal que va de Puente Real a Bogotá para tomar el de Moniquirá; su dirección es Sur-Sureste. Empecé, por lo tanto, a recorrer los valles que entrecortan la parte alta de la cordillera: los caminos eran espantosos, pues el declive de las montañas que estaba escalando es el punto donde descargan la lluvia las nubes que vienen del Noroeste, de modo que toda esta región no es más que un pantano profundo, en el que uno se atolla a cada paso.



Carguero del Quindío con su silleta América pintoresca. Descripción de viajes al Nuevo Continente a través de 392 grabados. Ancora editores. 1987. Página 43.



Más adelante

El trazado de los caminos lo hacen las lluvias; los terremotos los abren y los torrentes los cavan; sólo se puede andar por ellos en mula y en algunos sitios en bueyes, que gracias a la seguridad de su paso pueden salir de los cenégaes y de los profundos pantanos en que a cada momento uno se atolla; en algunos sitios ni siquiera se puede utilizar este animal, y hay que recurrir al hombre, en cuyas espaldas se hace uno transportar a poco costo, a pesar de las fatigas terribles que sufren esos infelices. En esta forma pasan el Quindío y la cordillera que separa el Cauca del Gran Océano.

Todas las carreteras reales han sido desembarazadas de los árboles que las obstruían; tienen quince varas de ancho; este importante servicio se debe a España, pero claro está que no remedia un sin fin de otros inconvenientes, como se verá más adelante.

En algunos sitios las montañas son tan abruptas que el único medio de suavizar lo escarpado de la pendiente es trazar el camino en zig-zag, y en otros sitios construir verdaderos peldaños, que constituyen una escalera tan angosta y tan empinada como las de algunas de nuestras torres, pero no obstante se bajan a caballo (Mollien 1992).

Como se advierte la situación de los caminos no era la más ideal para el comercio y la circulación de mercancías. Pero sobre todo, es importante resaltar la dificultad en el uso de los caballos en los caminos. No sólo porque los animales se resbalaban en los empedrados, o se enterraban en los lodazales, sino también por lo estrecho de las vías y por la pendiente de los trazados. Es posible imaginar que esos caminos eran más adecuados para ser transitados a pie que en bestias. Los animales cargados seguramente tenían dificultades para moverse, y en muchos casos podrían presentarse dificultades por los estrecho del camino, sobre todo cuando un grupo de cargueros o viajeros se encontraban en direcciones contrarias.

Charles Saffray viaja hacia 1861 por la Nueva Granada. En su libro *Viaje por la Nueva Granada* relata con mucha precisión las dificultades de los viajes y los curiosos procedimientos para superarlas. De igual forma advierte sobre el poco o casi nulo progreso en la infraestructura vial del país, él considera absurdo que los españoles durante su proceso de dominio no hubieran construido un sistema de caminos eficientes y adecuados a las dificultades geográficas de la Nueva Granada.

Las descripciones que realiza de los trazados y del estado de los caminos permiten entender el ordenamiento territorial y las razones de una producción autárquica, con la configuración de mercados locales y no de orden nacional. Esto ya lo había advertido Manuel Ancízar en 1850-1851, y será retomado por muchos de los economistas del país en el siglo decimonónico. C. Saffray en el texto referido afirma:

“¿No es triste ver que después de tres siglos de dominación no tenga el país sino unos míseros caminos, que dan a conocer su rápida decadencia desde que se halla en poder de un pueblo civilizado?”

“En los estrechos valles de las cordilleras, el sendero suele seguir las orillas de un río o de un torrente; es la pista de los primitivos viajeros, que luego se ensanchó un poco. Aquellos atrevidos exploradores no tenían más remedio que costear las corrientes para no extraviarse a la vuelta; y allí donde el lecho era poco profundo, parecían menos fatigoso avanzar por él que abrirse camino en la orilla. Una vez en las montañas, ganaban las crestas más altas, a fin de reconocer el país; y así es como procede aun el indio que marcha a la descubierta. Parece que en las partes pobladas se podría adoptar un sistema menos primitivo; pero no sucede así. En tierras bajas, el camino sigue



tan pronto la orilla como el lecho mismo de las corrientes; en las regiones altas serpentea por las cimas; si una montaña aislada intercepta el paso, se sube y se baja, y encuéntrase el viajero, después de un día de marcha, a media legua del punto de partida.”

Únicamente la naturaleza es la que se encarga de la conservación, o más bien del deterioro de la mayor parte de los caminos: sólo se encuentran hoyos, desprendimientos, rocas bordeadas de precipicios, y árboles caídos, que ponen a prueba la paciencia del hombre más resignado. A cada momento se hallan también como unos pasadizos que llaman allí canalones, cuya formación explicaré aquí. Durante la estación de las lluvias, el camino que sigue la arista de las colinas se ablanda bajo los pies de las mulas, y a cada tempestad, la capa de barro es impulsada por las aguas. Poco a poco se ahueca el camino entre los declives que le bordean; y cuando se está en el fondo de esta especie de desfiladero, no se ve, al mirar hacia arriba, sino una estrecha faja de cielo. En ciertos sitios se inclina de tal manera el suelo, que las mulas no se atreven a bajar paso a paso; estiran las piernas delanteras, recogen lo más posible el cuarto trasero, y se dejan deslizar sobre las cuatro herraduras.

Los muleteros tienen muy buen cuidado de lanzar sonoros gritos antes de penetrar en estos desfiladeros, pues si dos caravanas llegaran a encontrarse, no podrían retroceder ni pasar adelante.

Cierto día que avanzaba yo solo por un camino poco frecuentado, al llegar al centro de un tortuoso canalón, vime de pronto frente a un jinete, que adelantando a su vez, no había tomado la precaución de costumbre. Y he aquí que nuestras mulas llegaron casi a tocarse, y nos quedamos mirándonos uno a otro sin proferir palabra. No obstante, recobrándose al punto el viajero, que parecía hombre de buen humor, rompió el silencio diciéndome:

-Vaya, hétenos aquí bien apurados entre dos muros!

-Sí, contesté yo, y por culpa nuestra.

-Felizmente, repuso el otro, no es la primera vez que me veo en caso semejante.

-Entonces sabréis cómo salir del apuro.

-Sí. ¿Conocéis bien vuestra mula?

-No, porque es de alquiler.

-Pues bueno, voy a deciros lo que debe hacerse.

Apeaos; yo vendaré los ojos de vuestra mula, le ataré los pies y la obligaremos a echarse de lado. Después será preciso cubrir la silla con nuestras mantas; nos agarraremos un instante a las paredes del canalón, y mi mula pasará sobre la vuestra sin hacerle daño alguno.

Dicho y hecho; un momento después pudimos continuar nuestro camino. (Saffray, 1948).

Como ya se advirtió, el grueso de la producción era local y destinado al mercado regional, poco se usaba para alimentar una demanda de orden nacional. En buena medida esto se debía al estado y trazado de los caminos, pues era muy difícil trasportar grandes volúmenes de mercancías de una región a otra, sobre todo en las zonas montañosas. La vía que mejor soportaba las grandes cargas era la que de la costa Caribe llevaba al interior, hasta el puerto de Honda. El río Magdalena durante todo el período colonial y el siglo XIX fue la arteria del comercio nacional. Las mercaderías del viejo continente se descargaban en los puertos costeros y de allí se transportaban al interior. Luego de varias semanas de viaje legaban a Honda, donde eran almacenadas y luego trasportadas en mulas o a “lomo de indio” a la capital.



Jean Baptiste Joseph Boussingault reseña de forma magnífica el asunto de la siguiente manera:

De Honda se transportan hacia la meseta las mercancías que vienen de Cartagena o de Santa Marta, ya sea a lomo de mula o por indios cargueros. Se puede formar una idea de las dificultades de los transportes al conocerse los accidentes del terreno desde la Bodega Honda hasta Facatativá, en donde comienza la llanura de Bogotá:

Aun cuando la distancia en línea recta de Honda a Bogotá no pasa de 10 miriámetros las recuas de mulas necesitan de 6 a 7 días para recorrerla. Un carguero indio que lleva a sus espaldas 75 kilos necesita de 12 a 15 días para llevar a la capital. (1 miriámetro son 10 kilómetros) (Boussingault, 1994).

La descripción realizada por J. B. Boussingault de los accidentes del terreno muestra la ruta y trazado del camino de Honda-Bogotá, de igual forma, los pueblos o caseríos por los cuales se atravesaba antes de llegar a Facatativá, que era la última estación antes de arribar a Santa Fe. Los 100 kilómetros requieren para ese momento (1821) de varios días para ser recorridos.

Los tiempos estaban directamente condicionados por el medio de transporte; si era animal, estos implicara cerca de una semana, en cambio sí era por fuerza humana se duplicara el tiempo. Otro factor que intervenía era las condiciones climáticas, en la estación lluviosa los lodazales impedían hacer el recorrido de forma eficiente, y por tanto, el tiempo de viaje se ampliaba considerablemente (Stübel, Reiss. 1995).

Para la misa época que J. B. Boussingault visitaba Colombia, C. S. Cochrane realizaba un viaje por el territorio, e igual que aquel, dejó consignadas sus impresiones en un texto intitulado *Viajes por Colombia 1823 y 1824*. Como en los otros casos reseñados, los caminos son descritos. Solo que en este caso, hay característica distintiva, pues él advierte que los caminos españoles habían sido hechos, en algunos casos, con madera, la cual se había podrido para dar paso a los lodazales (Cochrane, 1994. 258). Esta característica es interesante, en la medida en que parece que en los lugares donde el acceso a materiales como piedra no era fácil, se usaron otros recursos para hacer más transitables los caminos. En estos casos el mantenimiento debería ser más frecuente, y con las guerras de independencia los posibles arreglos se aplazaron y olvidaron de forma definitiva. Otro asunto que anota Cochrane, es el que tiene que ver con un camino aborigen en los alrededores de la laguna de Guatavita, él afirma que: *“El cuatro de octubre escalamos la cúspide del cono en cuyas faldas esta la laguna; continuamos por un viejo camino indígena cubierto hoy con rastrojo...”* (Cochrane, 1994).

Si bien no hace una descripción amplia y suficiente -apenas se trata de unas líneas-, si parece que había diferencias marcadas entre los caminos usados cotidianamente y el que él determina como indígena.

Frente a los caminos y a los trazados afirma:

El placer que nos proporcionaba el paisaje que se abría a medida que ascendíamos, fue disminuyendo por los peligros del camino. Si la mula da un paso en falso se corre el riesgo de perder la vida. A esto yo no lo llamaría un camino, parece más un paso hecho por un torrente montañoso, donde el viajero tiene que escalar rocas, que en muchas ocasiones la mula no puede alcanzar con sus patas delanteras. Además fuimos desafortunados, cayó una fuerte lluvia que hizo el sendero más resbaloso.



Más adelante

Continuamos subiendo la montaña, cuyo camino estaba en mal estado debido a la lluvia y la falta de empedrado, que lo hacía tortuoso y peligroso. En esta ruta tropezamos ocasionalmente con grupos de muleteros, conduciendo sus mulas y llevando cobijas para el ejército, acantonado en Honda.

...cada caravana está formada por cincuenta mulas cargadas y tiene tres o cuatro arrieros bajo las órdenes de un caporal.

Cerca de tres décadas después, los caminos siguen siendo similares. Las ideas del gobierno de construir vías eficientes no se cumpliría a cabalidad. Sólo los intereses particulares y las necesidades de momento hicieron que se modificaran, ampliaran y construyeran caminos. Lo cierto es que para mediados de 1855 cuando Eliceo Reclús viene a Colombia los caminos siguen teniendo los problemas descritos para los períodos anteriores. Un asunto interesante en las descripciones del geógrafo Reclús, es lo que tiene que ver con el camino a la Mesa. En ellas se advierte la cobertura y amplitud geográfica del mismo, partiendo de Bogotá, tierra fría, a las zonas más cálidas de las vertientes del río Bogotá, esto es, Anapoima.



Una caída peligrosa América pintoresca. Descripción de viajes al Nuevo Continente a través de 392 grabados. Ancora editores. 1987. Página 50.

El camino de Bogotá hacia el alto Magdalena y el Ecuador tiene por primera etapa la ciudad de La Mesa, así llamada por una terraza de conglomerados de 1,281 metros de altura, que domina al Norte la profunda garganta por donde rueda el Bogotá, abajo del Salto. Dicha población de la zona templada, rodeada por cacaotales y cafetales, es el principal centro intermedio entre la capital y los valles tórridos; fuera de Bogotá, sus mercados son los más animados de la provincia. En la base de su terraza y hacia el Sudoeste, el pueblo de Anapoima, que tiene cerca aguas sulfurosas, ocupa el árido asiento de un antiguo lago; al Oeste pasa por un desfiladero el río Apulo, que nace en las alturas de Anolaima, pueblo que ya pertenecía a los Panches antes de la conquista. El ferrocarril que de Girardot debe ascender hasta la Sabana se detiene a 5 kilómetros de la confluencia del Apulo, y su próximo esfuerzo será ganar el promontorio de La Mesa por medio de una rampa de cremallera como la del Righi (Reclús. 1953).



UN NUEVO OBJETO DE ESTUDIO: LAS OBJECIONES

Este texto se escribe desde la arqueología y la historia que se conoce y se ha desarrollado en Colombia, y pretende fundamentalmente llamar la atención sobre la importancia de su red vial prehispánica, sintetizar una gran cantidad de información relacionada con los caminos y proponer un objeto de estudio, a partir del cual sea posible acercarse al entendimiento de múltiples aspectos de la vida de sus constructores y de los entornos geográficos por los que circularon (Botero, 2007).

Con estos términos la arqueóloga Sofía Botero Páez del Departamento de Antropología de la Universidad de Antioquia inicia su trabajo de síntesis sobre *Redescubriendo los caminos antiguos desde Colombia*. Constructores y transeúntes son las denominaciones que utiliza para reconstruir la temática de los caminos precolombinos, pues estos son ejes físicos, a través de los cuales se concreta el poblamiento y se articulan las relaciones sociales y económicas, estabilizando y estructurando una zona, una etnia. La dificultad que conlleva su construcción y destrucción, los convierte en vestigios persistentes, posibles de identificar y rastrear junto con la historia de sus transeúntes. (Botero, 2007).

Según la autora, además de lo ya reseñado:

Los caminos son una síntesis de la complejidad técnica que implica su trazado y construcción, contiene un inmenso potencial para informar sobre formas y procesos que implican muy diversos conocimientos. Al incorporar a su análisis la geografía y las características físicas de los territorios que atraviesan, su estudio hace posible concretar, de la manera más completa, los modelos y propuestas derivadas de las nuevas corrientes del análisis arqueológico denominadas como «arqueología del paisaje. (Botero, 2007).

El proyecto que adelanta busca reconstruir todas las posibilidades para hacer un objeto de estudio que se ocupe en reflexionar sobre los estudios de los caminos, no sólo en el ámbito colombiano, sino también en las experiencias de reconstrucción arqueológicas en América. Sin embargo, enfatiza el conjunto de nuevos trabajos que en los últimos treinta años con distintos enfoques y acentos, que se han realizado precisamente en Colombia (Salgado López, 1986; Oyuela Caicedo, 1990; Patiño, 1991; Arciniegas, 1995; Velandia, 1996; Cardale de Schrimpf, 1996; Vélez & Botero, 1997; Vélez Escobar, 1999; Cardale de Schrimpf & Herrera, 1995; 2000; Langebaek et al., 2000; González Escobar, 2001; Jiménez et al., 2005).

El debate sobre la construcción de dichas vías se inicia cuando la investigadora Botero reflexiona sobre su origen y sobre los argumentos y evidencias de sus propios registros arqueológicos en el valle de Aburra y en sus inmediaciones (Antioquia). En casi todos los casos, se hacen a los españoles responsables de la ejecución de dichas obras, con argumentos que al igual que en Europa recurren a la fórmula ya advertida del bajo desarrollo de las culturas americanas y al uso de la técnica romana, desde el comienzo mismo de la conquista.

La economía de autoabastecimiento según Langebaek (1987) también ayudó a imaginar la poca importancia de estas vías en amplios y extensos territorios y los autores se inclinaron a imaginar que los caminos de los habitantes precolombinos del área actual de Colombia tenía tan sólo pequeñas rutas, para intercambios ocasionales sin importancia y estos conectaban si acaso sitios de cultivo en distintos pisos térmicos, sistema nominado como micro verticalidad cultural.



Muy al contrario, la autora cree que una buena cantidad de estas estructuras fueron originadas por las culturas indígenas precolombinas y su deducción se origina en el tipo peculiar de construcción que estas tienen. Son precisamente el sistema de escaleras las que ayudan a diferenciar los caminos reales coloniales, de los caminos precolombinos. En estas estructuras antiguas es imposible el tránsito de caballos pues simplemente fueron diseñados para el pie del transeúnte. Dichos trazos con escalera permiten recortar el territorio y acceder a los sitios, sin las curvas que provoca el camino que se usa para caballos y carga. Al lado de la temática de los trazos precolombinos, de las rutas cortas o largas y de los entrecruces, donde probablemente había intercambio de productos.

S. Botero considera que es necesario además, ampliar los estudios incluyendo toponimias, y con ello el vínculo entre la arqueología y la antropología, en el auxilio de una exposición menos descriptiva y más reflexiva, que muestre cómo se ha venido haciendo en Antioquia para el uso de los caminos precolombinos por la recién llegada invasión europea.

Con respecto a los caminos reales, Sofía Botero (2007) aporta elementos importantes para la discusión como:

...Los denominados caminos «reales», por ser los de mayor tránsito y de mayor envergadura, captaron el interés tanto de la administración colonial como el de los estudiosos actuales. Invariablemente asociados al accionar español se ha asumido tacita y explícitamente que fueron trazados y construidos por los españoles; sin embargo, llama la atención que en sus descripciones y quejas, se refieran, permanentemente, a caminos empedrados, a pesar de la evidente dificultad que este tipo de vías representa para el tránsito de los equinos:

En la época de la colonia por las estrechas escalinatas construidas con piedras, sendas que se iniciaban en el piedemonte y subían a las cumbres andinas, por esos caminos empedrados trepaban las fatigadas mulas, emitiendo por intervalos sus resoplidos, guturales sonidos, en tanto que los arrieros las azuzaban con gritos y silbos. (...) En veces los caminos eran estrechos senderos cavados en las rocas de altísimos riscos desde donde se oteaban profundos abismos o se veían muy arriba los vértices paramunos con herbazales azotados por el viento y golpeados por el granizo (Repizo Cabrera, 1994:86-87. Citado por Botero 2007). (Botero 2007).

En cuanto a la tecnología empleada en la construcción de caminos el arqueólogo Carl Langebaek en su libro “Por los caminos del piedemonte. Una historia de las comunicaciones entre los Andes orientales y los Llanos. Siglos XVI al XIX”, nos trae una propuesta teórica de cómo se construyeron los caminos.

LA CONSTRUCCIÓN DE LOS CAMINOS COLONIALES: LA TEORÍA

Las técnicas de construcción de calzadas que encontramos en los caminos reales construidos a lo largo de Colombia tienen un origen remoto en el imperio romano y el desarrollo medieval de caminos en España. Las vías romanas se construían abriendo una caja de seis metros de ancho por un metro de profundidad. En esta se depositaba una primera capa de afirmado de grandes piedras (statumen), después de la cual venía una gruesa capa de recebo (rudus). Finalmente, esta última era cubierta con piedras planas o cascajo y cemento. Si bien hay casos en que las calzadas romanas alcanzan los nueve metros de ancho y un metro con cincuenta de firmado, la mayoría tiene entre cuatro y seis metro de



ancho y cuarenta de profundidad (Menéndez 1951:26). Los romanos llegaron a distintas soluciones de construcción de calzadas, las cuales, simplificadas se continuaron ofreciendo en la Edad Media ibérica. Sin embargo, la España del siglo XVI mantenía la red de caminos legada por los romanos y las pocas obras adicionales no llegaron a tener su calidad.(Langebaek, 2000:72)

Al hablar de los caminos ha sido un lugar común, aceptado y repetido por historiadores y académicos, considerar la región como aislada y periférica, por carecer de caminos importantes o adecuados para su desarrollo; la comparación se hace con relación a centros de importancia política y económica como Teotihuacán o Cuzco; se ha considerado que las dificultades que impone la arrugada topografía en gran parte de su territorio, hizo extremadamente complicada su construcción, a la vez que explica el pésimo estado de los pocos caminos existentes (Patiño, 1991:25-26; Langebaek, 1995:2001, en: Botero, 2007:347).

Sin embargo, estos planteamientos no son del todo compartidos por algunos investigadores. Por ejemplo, en *"Elementos para leer un palimpsesto: indígenas, caminos, piedras, mulas y caballos en Colombia"*, Sofía Botero (2007) critica duramente las tesis de Langebaek:

Antes de discutir si esta idea corresponde a lo efectivamente sucedido, nos interesa resaltar que la mera asociación llama la atención sobre la magnitud de la red vial a la que se alude, y de entrada reconoce la existencia generalizada de caminos empedrados sólidamente construidos en nuestro medio, a la vez que reconoce una cierta, aunque ambivalente, antigüedad. Además de esto interesa resaltar que, a pesar de que los romanos dejaron innumerables testimonios escritos sobre sus acciones y motivaciones, en la antigüedad romana -más de dos mil años atrás- no existían ingenieros tal y como los conocemos ahora. Los encargados de asumir los proyectos constructivos eran hombres con experiencia y entrenamiento en construcciones, ayudados por el conocimiento tradicional de los artesanos y campesinos en general, quienes proporcionaban la información necesaria al proyecto. El conocimiento de unos y otros, en la época -y en realidad hasta hace poco tiempo-, no fue sistemáticamente recogido y puesto a disposición de otras personas de manera que tales experiencias pudieran generar conocimiento socialmente compartido y susceptible de ser transmitido durante generaciones y a través de distintas culturas y sociedades. Es esta falta de información la que justifica con creces el interés y trabajo de muchos investigadores dedicados a encontrar y estudiar sus construcciones (Trujillo, 1993; Barceló et al., 1988, en: Botero, 2006:269).

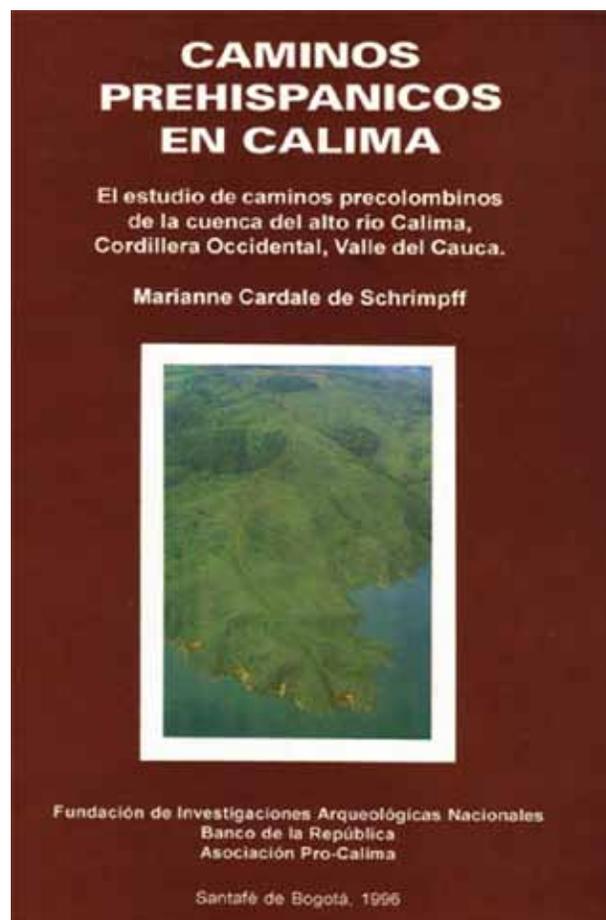
Particularmente, las vías romanas son en la actualidad objeto de juiciosos estudios: se busca precisar trazados, verificar estratigrafías, establecer tipologías, herramientas, etc., planteándose un interesante debate en torno a la "romanidad" de muchas vías "antiguas", y al igual que en nuestro caso, ante la inexistencia de textos y la dificultad de obtener cronologías absolutas, la discusión se ha dado en términos de tecnologías constructivas, tratando de definir cuáles aspectos pueden considerarse únicamente romanos y cuáles no. Analizando esta información en el marco del Primer Congreso de Caminería realizado recientemente en Medellín, el doctor Andrés Botero señalaba el hecho, por demás significativo e interesante, de que en toda esta discusión se ha ignorado el aporte que pudieron haber dejado los ingenieros del al-Ándalus durante los ocho siglos de ocupación en España. Esta ausencia, que por demás caracteriza los estudios del "medievalismo", sin duda tiene explicación en un esfuerzo de carácter nacionalista y no en la ausencia de evidencias, entre las cuales La Alhambra no es el único ejemplo al que podemos aludir: arqueólogos e historiadores ya han llamado la atención sobre los sistemas de riego y los circuitos de distribución cerámica creados y desarrollados durante este periodo (Trujillo, 1993; Barceló et al., 1988, en: Botero, 2006:269).

Esta discusión pone nuevamente en la palestra, la importancia y la necesidad del estudio de los antiguos pobladores como constructores altamente avanzados y tecnificados. Demostrando con ello la enorme complejidad del tema.



En diferentes regiones del país se ha intentado determinar el origen y estudiar el contexto sociocultural de los caminos antiguos, incluidos los empedrados, tanto de herencia prehispánica como de diseño europeo; encontrándose que, a pesar de la importancia de los trabajos realizados, es mucho lo que falta por realizar y que son muchas más las preguntas que quedan sin respuesta. Además, como resultado de investigaciones recientes, se empieza a desdibujar la creencia que los únicos que conocieron la tecnología para construir la enorme red de caminos antiguos en las diversas regiones, muchos de ellos empedrados, fueron los ingenieros militares españoles (Botero Páez, Sofía, 2007); lo cual le confiere mayor interés a la problemática planteada por la trascendencia de sus implicaciones.

Igualmente ya desde el título usado para la investigación de los caminos en la zona Calima efectuado por Marianne Cardale se expone con seguridad que sus registros arqueológicos demuestran muy al contrario de la opinión más divulgada que se trata de caminos precolombinos de “*caminos de los indios*”. Según sus investigaciones esta área al igual que el área de la Sierra Nevada ya descrita, se abandonó y tan sólo a principios del siglo XX se hicieron visibles los caminos, los majestuosos “*canalones*”, los “*caminos reales*” prehispánicos de la zona Calima. Con esta cronología relativa se pudieron determinar que caminos eran precolombinos. De otro lado, se determinaba su antigüedad pues su recorrido no llevaba a ninguna parte actual, aspecto que parecería manifestar su antigüedad. Esta investigación pudo registrar 6 caminos diferentes y sus ramales para diferenciar distintos grados de importancia, que según la autora muestran elementos jerárquicos. La autora llama la atención sobre el futuro de los sistemas de información geográfica, la precisión de los GPS y las posibilidades de describir con mayor detalle nuevos proyectos de reconstrucción de caminos (Tierradentro).



ANTECEDENTES ARQUEOLÓGICOS DE EL COLEGIO

Los trabajos arqueológicos en el área del municipio han sido intensos y prolongados. Estos realmente se inician con las primeras referencias sobre la presencia de representaciones rupestres en la zona del occidente del casco urbano con los trabajos continuados con el apoyo de diversas administraciones desde 1996 hasta el 2005. Al parecer este primer trabajo se hace con la influencia de clases de ciencias sociales de Guillermo Muñoz, como profesor de la Universidad Externado. Javier Rodríguez alumno de sociales y habitante del municipio de EL Colegio visita con estas influencias y con un interés por los indígenas y su historia algunas rocas y en estas encuentra petroglifos, para hacer los primeros denuncios de Arte rupestre (Rodríguez, 1987).



Algunos años después con el objetivo de acceder a la licenciatura Herminda Duarte y Rafael Urbina publican su libro *Las Mesitas de El Colegio de Nuestra señora del Rosario de Calandaima*, (1989) en donde incluyen una lista de rocas y algunos dibujos de los motivos que estas tienen, con otras referencias generales. Diez y ocho rocas fueron incluidas en la publicación y algunos datos sobre las veredas, en la cuales cada una de estas rocas se encuentran.

Tres distintas temporadas de trabajo realizadas con el trabajo de GIPRI y el apoyo de las administraciones han estado construyendo una nueva imagen de la presencia del arte rupestre. En cada una de las temporadas 1996- 2005 -2012 se ha construido una mejor imagen de la presencia de manifestaciones rupestres, de motivos diversos y de figuras complejas, que componen un cuadro de tiempos y posiblemente de etnias distintas para un total de 2200 rocas con miles de trazos y motivos. Como resultado de estas investigaciones se publicó una primera introducción al trabajo en el 2006 con el título de *“Patrimonio Rupestre Historia y Hallazgos”* escrito por Guillermo Muñoz, con la colaboración del grupo GIPRI. En esta publicación se sintetizan algunos temas y se recogen problemas que deberán ahora buscar las articulaciones con el proceso derivado de los registros de los caminos empedrados. La investigación realizada por GIPRI, que en cada una de sus etapas ha sido dirigida por Guillermo Muñoz, ha permitido localizar, documentar y discutir a profundidad las manifestaciones estéticas precolombinas presentes en el municipio (Muñoz, 2006).

La cantidad de yacimientos con petroglifos, la inmensa profusión de figuras rupestres, la presencia de afiladores y de metates se han convertido con los años en la evidencia más concreta de la humanización del territorio y en la prueba que manifiesta que esta es una de las zonas geográficas mejor investigadas, por lo menos en el departamento de Cundinamarca.



Detalle de la Roca de El Sol. Vereda Pradilla, El Colegio Cundinamarca. Temporada 2012.

La investigación arqueológica y estética de GIPRI, es la única fuente existente hasta el momento, que permite tener una idea certera de la ocupación del territorio del municipio. Los resultados obtenidos llevan a afirmar que la totalidad de la zona fue habitada. Los problemas y temáticas discutidas en cada momento de la investigación, han hecho que hoy se pueda tener una idea aproximada de la complejidad de pensamiento y de técnicas de los antiguos habitantes de la zona. (GIPRI 2002-2013, Muñoz 2006a, 2006b, Muñoz et al 1998, Rodríguez 1998, 2010). La presencia de afiladores y metates, el conjunto amplio de yacimientos, la recurrencia de formas como de la diversidad de las mismas, las huellas dejadas por los instrumentos usados, entre otros temas, han servido de



vehículos a nuevas preguntas y formas de documentación y de preguntas arqueológicas. De igual manera, la constante preocupación por la conservación de los yacimientos rupestres del municipio ha permitido ampliar las formas en que se ha constituido la relación entre el grupo de investigación, la población y la administración municipal.

Sin embargo, y pese al volumen de documentación obtenida, hasta el momento no se han podido fijar cronologías para los petroglifos existentes; esto mismo sucede con la filiación cultural de los grabados. Sin duda la presencia de afiladores (huellas dejadas en el proceso de fabricación de artefactos pulidos) y metates permite inferir una asociación cronológica, esto es, realizar una primera aproximación a la época de elaboración de los grabados rupestres. Ya que los afiladores y metates han sido comúnmente entendidos como resultado de pueblos con agricultura (Castaño-Davila 1984, Langebaek 1996, Cooke 1976 (citado por Langebaek 1996).

Así estas investigaciones en el municipio de EL Colegio han permitido registrar una amplia cantidad de yacimientos rupestres en donde están presentes grabados y metates (CoCuElc11Pe002, CoCuElc11Pe012 y CoCuElc11Pe036), como también petroglifos y afiladores (CoCuElc05Pe066). Muchas razones diferentes en períodos distintos pudieron llevar a que diversos grupos humanos hubieran realizado una u otras elaboraciones. Los metates podrían corresponder a un momento de ocupación, mientras los petroglifos a otro. Lo mismo se puede decir con respecto a los afiladores y los petroglifos. Y aunque fueran contemporáneos unos y otros, el problema está en probar de manera irrefutable esa correspondencia temporal.

Las investigaciones recientes emprendidas por GIPRI en el municipio (Etapa 2 del registro y documentación 2012) han permitido revisar con cuidado nuevas zonas y volver a sectores antes visitados. En ese proceso se ha examinado nuevamente una de las áreas de la vereda Santa Rita. Allí se han podido localizar 39 rocas con petroglifos, 3 de las cuales se conocían desde la temporada inicial de la investigación, esto es, de la que comenzó en 1996. Tres de las 39 rocas mencionadas tienen sobre la superficie afiladores, los cuales están en distinto estado de conservación.

Los bloques rocosos que tienen grabados se encuentran en los sectores más planos del área. La distribución del terreno hace pensar que los lugares de habitación o por lo menos, los espacios seleccionados para la hechura de los petroglifos tuvieron que ver con las áreas donde no se anegaba el terreno. Es posible que este criterio fuera un determinante importante a la hora de seleccionar los bloques rocosos a utilizar. En la parte media del potrero a unos 800 metros de la vía principal EL Colegio-Viotá y a unos 600m de la casa más cercana, se encuentra un conjunto de rocas en un alto. En total son 14 rocas con petroglifos. Una buena parte de las mismas tiene grabados muy superficiales, esto es, fueron elaborados con muy poca profundidad en los surcos, lo que dificulta su identificación, al menos, cuando la roca se encuentra cubierta de material agregado. Existe una recurrencia de triángulos punteados, de igual forma, varias rocas tienen metates.

Las excavaciones arqueológicas en el municipio de EL Colegio son realmente pocas. Se limitan a escasos de tres trabajos y 4 reportes. Uno realizado en el año 2001 (Argüello, Rodríguez, Tovar, Romero, 2001), el cual corresponde a un trabajo de arqueología de rescate de una tumba en la vereda Trujillo. Los resultados de las investigaciones allí emprendidas son problemáticos, en tanto el contexto del sitio había sido intervenido por los trabajadores de la municipalidad,



www.gpri.net



GIPRI
COLOMBIA

3 LEVANTAMIENTO POR CARA (DIBUJOS)

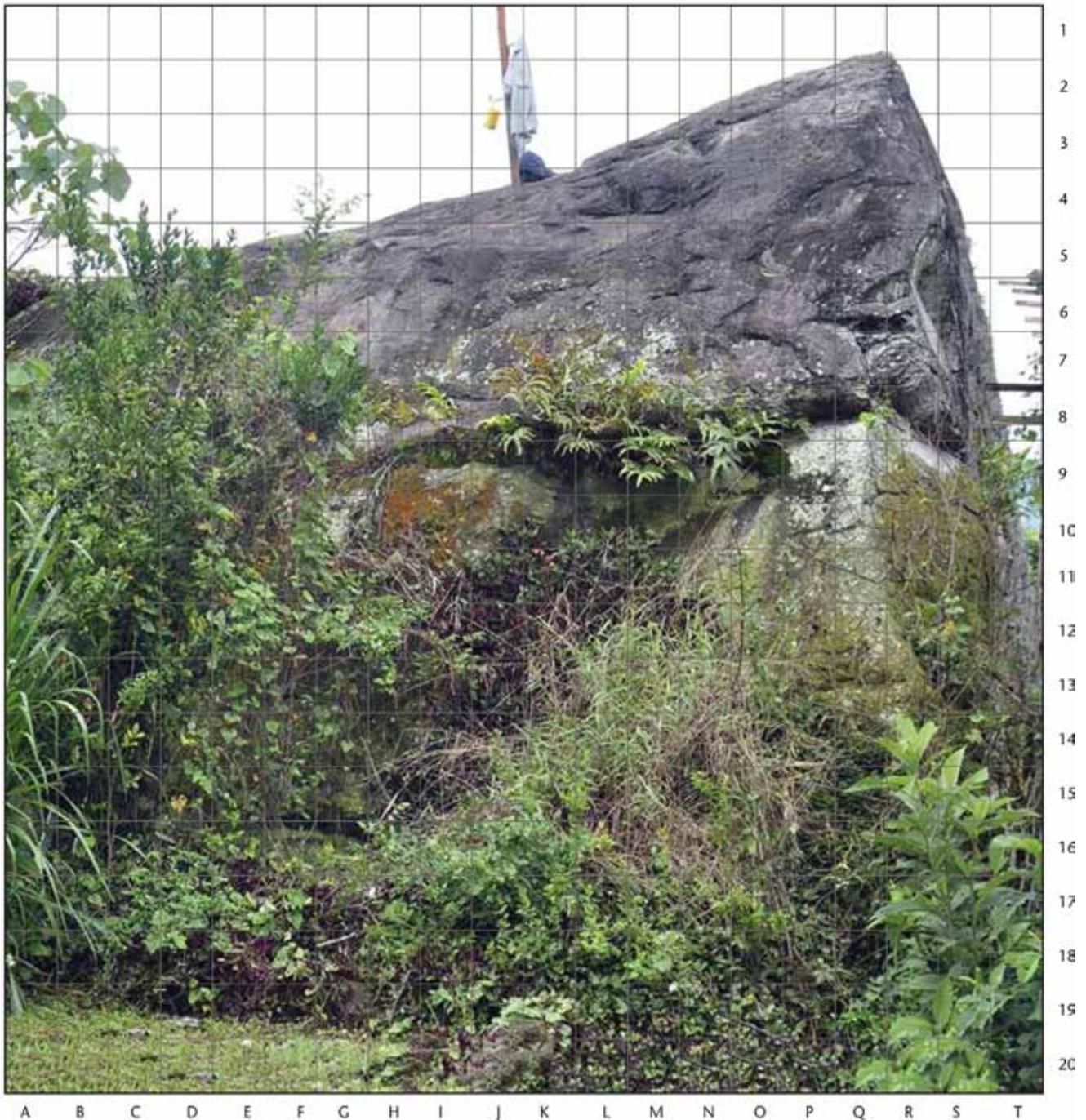
CÓDIGO

Co|Cu|E|C|11|Pe|011|
País Depto. Municipio Zona Modalidad Número

Criterios: Describa en detalle cada cara del yacimiento e incluya los motivos presentes en ésta. Incluya su orientación y escala utilizada.

- | | | |
|---------------------|-------|----|
| 1. Número de Caras | _____ | 1 |
| 2. Número de Grupos | _____ | 12 |

ESCALA 1:8



Hoja 3 de la ficha de levantamiento de la Roca de El Sol. Vereda Pradilla, El Colegio Cundinamarca. Temporada 2012.



Martelina de la roca de Los Metates Cuadrados. Temporada 2014. GIPRI

y por ello, una parte importante del material cultural se vio afectado. De igual modo, las limitaciones que implican estas excavaciones de rescate no posibilitaron realizar una labor investigativa amplia, que permitiera tener una idea más clara de la población, de las formas sociales, productivas y de asentamiento de los grupos humanos que habitaron en el lugar. Sin embargo, el estudio de la cerámica rescatada "...dio la posibilidad de ubicar cronológicamente el enterramiento en el denominado "Período Herrera" (800 a.c- 800 d.c, según Langebaek." (Argüello, Rodríguez, Tovar, Romero, 2001). Esa aproximación cronológica se convierte en una de las fechas existentes, desde la arqueología, para el municipio de EL Colegio.

En el 2004 Julio Cesar Rodríguez Buitrago presenta su tesis para obtener el título de antropología en la Universidad Nacional (Rodríguez, 2004). Rodríguez realizó una serie de estudios en la zona de EL Colegio, en particular lo que le interesaba era entender los procesos de integración política en los grupos humanos prehispánicos en el área. Para poder determinar las áreas de ocupación realizó una prospección mediante pozos de sondeo y cortes estratigráficos que el investigador describe en detalle en el siguiente aparte:

Sobre las subunidades seleccionadas se realizaron sondeos de 40 por 40 centímetros cada cien metros, considerando las variaciones del relieve y las posibilidades que ofrecía la vegetación existente. Adicionalmente, se realizaron cortes estratigráficos en dos zonas diagnósticas a fin de aclarar la secuencia de las ocupaciones y de brindar el referente cronológico para extrapolar al resto de la zona. (Rodríguez, 2004).

Los resultados generales y las conclusiones de ese trabajo las presenta en la Revista de Estudiantes de Arqueología en 2006. Rodríguez (2004) concluye que: "El resultado de este proceso de recolección y análisis de datos terminó con la identificación de dos escenarios claramente diferenciados, uno que corresponde a las ocupaciones del Período Herrera y otro, para las ocupaciones del siglo IX al XIV". Lo que no necesariamente se debe entender como dos ocupaciones distintas o con proceso de migración, abandono y ocupación. En realidad J. Rodríguez no hace una amplia discusión en torno a las implicaciones de los resultados, en buena medida porque las excavaciones son aun escasas para poder plantear ideas generales de ocupación y de abandono de las áreas.

Es sorprendente que en el trabajo de J. Rodríguez no se haya usado la información existente en torno al arte rupestre en la zona, la cual estaba disponible en la alcaldía municipal, en el



ICANH, en revistas, libros e internet. Los mapas de distribución del arte rupestre realizados por GIPRI y los reportes de los yacimientos con petroglifos, metates y afiladores resultados de más de una década de investigaciones en el área hubieran permitido tener una idea más clara de la distribución poblacional y de las zonas.

Otras prospecciones se realizaron en la parte media y alta del municipio (Argüello, 2009. Argüello, Rodríguez, 2013). En dichos lugares se realizaron trabajos alrededor de algunos yacimientos rupestres (13 yacimientos) y se asoció de forma rápida y completamente acrítica los materiales culturales localizados con las figuras rupestres. Las excavaciones mencionadas, junto con las conclusiones de P. Argüello fueron objeto de debate y de objeciones en *Rock Art Research: The Journal of the Australian Rock Art Research Association (AURA)*, Vol. 26, No. 2, 2009, lugar donde se publicó el reporte de Argüello. (Querejazu, Echevaría, Carden, Troncoso; Martínez, Steinbring, Trujillo, Muñoz Montelle, Bednarik, 2009). Lo cierto es que esas excavaciones arrojaron muy pocos resultados, porque los presupuestos fueron bastante endeble, y casi que se realizaba el trabajo con una respuesta previamente establecida. En el artículo del 2013 de Argüello y Rodríguez se usa la misma información y conclusiones que en el del 2009. Lo cual implica que no se trata de un trabajo que amplíe y modifique lo expuesto en los períodos anteriores, sino que ahora se publica en castellano. La única variación notoria, es que los resultados ahora parecen susceptibles de ser asociados a lo ritual, al menos de forma parcial. En esto hay una ambigüedad, pues si bien en principio los autores consideran que el arte rupestre de la zona podría estar más asociado a lo cotidiano, al final torciendo el brazo y poniéndolo en el campo de lo ritual. Un asunto que, como casi todas las conclusiones del artículo no están suficientemente justificadas. Un ejemplo de ello, es lo que denomina variable del "*vecino más próximo*", donde suponen que las áreas de concentración de petroglifos permitirían pensar en concentraciones intencionales. Lo cierto es que en el estado actual de la investigación lo único que se podría decir, es que en todo el municipio hay arte rupestre, y que la concentración del mismo depende de la existencia de rocas como procesos estrictamente geológicos.

Para el caso de la relación entre arte rupestre (petroglifos) y viviendas, Argüello y Rodríguez utilizan dos fuentes. Por un lado, los resultados de J. Rodríguez (2004) y por el otro, los reportes de GIPRI (2002). El problema estriba en que hasta el momento en la zona no se ha realizado ninguna excavación de área y menos aún se ha reportado excavaciones de núcleos habitacionales. Es mediante la concentración de cerámica y de arte rupestre que se hacen las inferencias de sitio de vivienda. Si bien estos elementos culturales son evidencias de ocupación, no necesariamente pueden ser asociados de forma directa a sitios de vivienda.

El trabajo de Argüello y Rodríguez contrasta con las excavaciones realizadas en las zonas de Cachipay y Apulo (Peña, 1991), que en un caso se realizaron colindantes con un yacimiento con petroglifos y donde se documenta bastante material cultural. Sin embargo, no se realiza una asociación directa con los petroglifos del área, aunque el autor afirma que "*... se puede suponer que fueron realizados por las gentes de una misma ocupación*" (Peña, 1991). Esto desde las similares técnicas y estilísticas presentes en los 40 yacimientos para los municipios de Cachipay y Apulo.

Lo cierto es que las tres excavaciones reseñadas apenas permiten tener una primera y precaria aproximación al territorio del actual municipio de EL Colegio. En donde con alguna certeza se puede asegurar que grupos con cerámica de tipo Herrera habitaron el lugar; lo que no implica que antes de esos asentamientos no hayan estado allí otros grupos, o que en períodos posteriores se



realizaran mutaciones poblacionales. Lo cierto es que mientras no se emprendan campañas de excavación de área, prospecciones en diferentes sectores del municipio y se realicen comparaciones entre los diversos materiales colectados, junto con los resultados de laboratorio, será imposible tener una imagen completa de los distintos momentos de ocupación y de las variaciones técnicas y de producción que se presentaron en el período prehispánico.

Lo mencionado hasta acá, no implica que no existan otras fuentes arqueológicas, que son igual de valiosas a las que se podrían obtener por vía de las excavaciones. Ya desde inicios del siglo XX hay reportes de arte rupestre en la zona (Triana 1951). Durante ese siglo diversos investigadores utilizaron la información que originalmente había recogido Miguel Triana para realizar balances sobre el arte rupestre del país o del departamento. Sin embargo, sólo hasta finales de la década de los 80 es que se encuentran reportes de nuevos yacimientos rupestres (Rodríguez, 1987; Urbina y Duarte, 1989). A partir de 1996 se inicia una campaña, que ya con casi dos décadas de trabajo, ha permitido tener un reporte realmente amplio y complejo de los petroglifos existentes en la región (Muñoz, 2006; GIPRI, 2002; GIPRI, 2012).



Detalles de los motivos rupestre grabados en la roca de El Sol, vereda Pradilla, El Colegio Cundinamarca. Temporada de investigación 2012.



3. METODOLOGÍA

El presente trabajo de investigación adelantado en el Municipio de EL Colegio, desarrolló una propuesta metodológica que realizó la combinación de dos ejercicios simultáneos. El primero consistió en la búsqueda directa de cada uno de los “caminos empedrados”, para observar en detalle las características y particularidades que componen cada tramo y espacio y con ello construir los temas de su estudio posterior creando las categorías, derivadas del registro arqueológico. Realizar los primeros registros significa hacer una descripción, análisis, documentación de las condiciones en las que se encuentran estas vías antiguas de comunicación. El segundo ejercicio académico, consistió en la organización de los posibles materiales que ayudarían a pensar el objeto de estudio, como son las experiencias de otras investigaciones y referencias (archivos). Se trató entonces de hacer una búsqueda documental de textos diversos que pudieran convertirse en los materiales bibliográficos, que dieran cuenta de la existencia



Antiguas haciendas de la zona

de otras percepciones y puntos de vista, como experiencias investigativas a nivel nacional e internacional sobre el tema en mención, y con ello poder ir estructurando un modelo de investigación que pudiera dar cuenta de las diferentes peculiaridades de los caminos de este municipio.

En tal sentido, el trabajo se inicia con la organización de los materiales necesarios para realizar las labores de registro sistemático de los caminos empedrados del Municipio de EL Colegio, esto con el fin de poder tener todos los insumos necesarios que permitan establecer tiempos y espacios de trabajo, así como también el poder realizar una descripción minuciosa de todos los caminos y los contextos en los que se hallan inmersos cada una de estas rutas. Aquí lo que se pretende es organizar un cronograma por etapas, y con ello establecer un orden y una



secuencia en la producción semanal del trabajo en campo, y poder ir organizando este material de forma sistemática y coordinada, según las necesidades de investigación.

Como trabajo previo a las salidas de campo, se realizó el acopio de algunos materiales bibliográficos y las referencias y transcripciones existentes, tanto de los denuncios anteriores, como de los dibujos, gráficas y fotografías de diversos archivos y publicaciones. Dicha labor permitió reconstruir los materiales sobre este tema en particular, así como establecer un estándar frente a la calidad y fidelidad de tales documentos, y con ello poder proponer un nuevo patrón que permitiera un conocimiento y descripción más rigurosa de los caminos. Estas carencias hacen ahora referencia a las posibilidades de usar sistemas más precisos en la descripción y en los registros arqueológicos de los caminos, tales como el GPS con grados mínimos de error, los programas de visualización de los Tracks (recorridos) y los puntos de descripción que pueden ser determinados con detalle, incluyendo incluso su área.

Todo esto se logró en la elaboración de fichas de registro, bases de datos, fotografía digital de alta calidad (Nikon D90), cartografías a través de programas como Garmin Base Camp y GPS como Garmin Etrex 30.

Los mapas existentes sobre la zona fueron el sustento inicial de los procesos de búsqueda; las cartografías a distintas escalas muestran en algunos casos antiguos senderos y caminos. Esta información gráfica permitió bosquejar algunas de las rutas y programar las salidas y planificar las entradas a los recorridos por los cuales había que empezar las labores de registro y documentación. Con estas primeras pautas se pudo ir estableciendo diferentes fases de trabajo de campo. Con estos primeros eventos fue posible tener en cada semana la organización, digitalización y cronogramas del trabajo de campo y oficina, así como también el manejo que debería ir dándose a la información recolectada semanalmente (bases de datos tracks y puntos de registro de los caminos).

Antes de iniciar las labores de campo, los miembros del grupo revisaron y estudiaron la información arqueológica de la zona, lo que permitió que el equipo de búsqueda y prospección pudiera acceder a las informaciones existentes, a las referencias esenciales sobre las investigaciones en la misma provincia que puedan ayudar a pensar la presencia de los vestigios y sus posibles contextos y nexos culturales. Ya existía un cierto conocimiento de diversos procesos de investigación en el área del municipio (Gipri, 1996- 2005;2012) en los registros arqueológicos del arte rupestre con un resultado de 2200 rocas con miles de trazos y motivos rupestres, que muy seguramente corresponden a distintas etapas de poblamiento.

TRABAJO DE CAMPO

El trabajo de campo impuso al equipo nuevas dinámicas de investigación y documentación de este tipo de manifestaciones culturales, toda vez que al tratarse de un elemento que se encuentra expuesto a todo tipo de modificaciones y alteraciones no perceptibles a simple vista, había que generar un ficha de descripción de cada una de las particularidades del camino, así como también un registro fotográfico detallado de estas condiciones, a la vez que el levantamiento topográfico de la ruta metro a metro a través de un GPS Etrex 30 Garmin, con el cual se fueron construyendo las nuevas cartografías.



El primer elemento que se construyó fue la ficha de descripción, para lo cual se recurrió al estudio de los trabajos desarrollados Christian Vitry (2005), sobre los caminos incas en el Perú. Este modelo de investigación permitió el desarrollo de varias categorías de análisis, así como también del diseño de una ficha de registro, en la cual se fueron registrando los diferentes elementos observados en las labores de campo.

FASES DE INVESTIGACIÓN

Operativamente este trabajo se realizó en dos fases: una fase de oficina y una de campo. Para la primera fase se realizaron básicamente dos conjuntos de actividades: consulta de documentos relacionados (estudios, tesis, investigaciones, mapas, imágenes de satélite, etc.) y análisis y discusión de la información. Este conjunto de actividades permitieron orientar la fase de campo (posible localización de los caminos empedrados, estrategias de registro, cronogramas, movilización del equipo de trabajo, tipos de equipos e instrumentos de registro). En esta etapa se fueron organizando poco a poco las plataformas digitales, en las cuales se tendría que incluir el material allegado por los navegadores, que permiten determinar las líneas de los recorridos (Garmin Base camp) y los puntos en los cuales es necesario hacer una descripción más detallada del camino. Se organizaron diversos códigos, para que las actividades de trabajo de campo pudieran recoger de manera ordenada sus características.

De igual manera, en esta primera etapa del proyecto se fueron construyendo las diversas capas de la cartografía en sistemas SIG., que facilitarían incluir distintas estructuras cartográficas, una de las cuales resulta importante y que recoge toda las investigaciones anteriores en arte rupestre en la misma área. Así que en los procesos de trabajo se está buscando establecer alguna relación entre los materiales ya sistematizados de las zonas rupestres y las posibles relaciones de los caminos empedrados con la presencia de rocas que poseen grabados o con aquellas que tienen talleres de fabricación y adecuación de artefactos. Con esta base de criterios se realizó la etapa de trabajo de sistematización de las salidas a las zonas.

Para la segunda fase, se visitaron semanalmente las diferentes veredas del municipio, con el fin de entrevistar los informantes que orientaron la localización de los caminos empedrados. Una vez identificados los caminos, se procedió a recorrerlos con el propósito de adelantar un registro sistemático, tanto en fichas de registro, como en medios digitales. En términos generales en esta fase se cartografió, geo-referenció, reseñó y fotografió, la extensa red de caminos empedrados del municipio.

Algunos de estos caminos cuentan con registros generales, pero faltan otros datos como el contexto histórico y cultural, los aspectos ambientales, así como el estado de conservación. De igual manera, tampoco se tiene información sobre las posibles causas de deterioro, lo cual es requisito fundamental para adelantar medidas de restauración, mantenimiento y conservación. Por tal motivo, se incluyeron estos ítems en las fichas de registro. (Ver anexo: ficha de registro de caminos).

Además de estos trabajos que vinculan estrategias metodológicas del registro arqueológico, se fueron poco a poco inventariando y distribuyendo en los colaboradores la bibliografía de referencia general de investigadores de otras latitudes con el propósito de incluir preguntas



y temas arqueológicos de grupos que para otras áreas han venido estabilizando diversas experiencias en la investigación precisa de los caminos precolombinos. Se consultaron las fichas de Vitry, (2005) y de Cardale (1996) pero no se ajustaron al tipo de registro que se pretendió adelantar en este trabajo porque excedía los objetivos del presente trabajo; y porque las fichas de estos investigadores fueron elaboradas para responder preguntas de tipo histórico-antropológico, las cuales no son el objeto de este proyecto. Por tanto, se decidió diseñar y ajustar una nueva ficha utilizando la información proporcionada por estos autores, pero incluyendo nuevos ítems para lograr el propósito del presente trabajo.

Para la toma de datos de geoposicionamiento global en campo, se utilizó un GPS GarmínEtrex 30. Y para el procesamiento de la información georreferenciada se utilizó el software Garmin BASE CAMP. Para el registro de información adicional en campo, se realizó una descripción general (diario de campo), de los aspectos socioculturales, antropológicos y ambientales que surgieron producto de las visitas y del diálogo con los habitantes del municipio. Por ejemplo, en las fichas de registro de Excel no es posible recoger datos como las historias personales que cuentan los habitantes del municipio relacionadas con los caminos, el uso que ellos le daban, los productos que transportaban, los tiempos de recorridos, las anécdotas, etc.



Vereda Misiones. Conversaciones habituales con los habitantes de la zona.



GLOSARIO METODOLÓGICO

Cada uno de los caminos es una unidad arquitectónica, que se encuentra compuesta por diferentes particularidades y procesos de construcción. Estas peculiaridades deben ser registradas y documentadas, con el fin de poder reconstruir con entera precisión las diferentes estrategias y etapas de construcción del camino. En este sentido los puentes, canales, contrafuertes, puntillones o cuñas, cruces de caminos, escaleras, curvas, descansaderos y losas, al igual que algunos vestigios, llamados testigos que deben ser registrados. Por ello, fue preciso elaborar un "abc" a forma de glosario, donde se discriminara cada una de estas particularidades, y diera como resultado una recolección de datos más ordenada y precisa, de los puntos señalados.

PUNTES Y CANALES. Tiene que ver con el manejo de las aguas y con el cuidado y eficiencia del camino; en muchos casos, las aguas fueron dirigidas y reunidas en canales los cuales evitaron que el agua cubriera el camino y arrastrara tierra y arena sobre el mismo o desprendiera y erosionara el camino. Estos canales intencionalmente evitan que el agua genere erosión y por tanto destrucción del camino empedrado. En algunos casos fue necesario que el camino pasara sobre los canales de desagüe, de tal forma que fue necesario hacer puentes, los cuales la más de las veces fueron hechos con una sola losa de piedra. Esta pieza se diferencia por el tamaño y la forma de las demás losas que componen el camino. Lo mencionado anteriormente permite entender que el camino no se reduce al sector del empedrado, si no que incorpora el sector aledaño, el de los canales y la servidumbre o costados del camino. En estos dos espacios se tuvo en cuenta el manejo de las aguas, como también la distancia necesaria para caminar cómodamente entre uno y otro extremo de la servidumbre.



Cruce de caminos.



CRUCES DE CAMINOS. Como es comprensible los caminos están atravesados por otros trazados, lo cual en algunas ocasiones implicó una variación en la construcción. Estos sitios son documentados para entender la red de caminos, y como no hay un destino único de cada una de las rutas de viaje. Estos puntos podrían ser entendidos como los nudos que componen y dan forma a la red, por ello, son tan esenciales, ya que en algunos casos se trata de un cruce en cruz, y otros hay una verdadera estrella, esto es un punto donde muchos trazados se encuentran.

ESCALERAS Y CURVAS. En los sectores de mayor inclinación del suelo se hicieron verdaderas escaleras. Estas secciones son muy interesantes, pues permite entender la recursividad y pericia de quienes hicieron los trazados y los empedrados. Muchos de los caminos del municipio de EL Colegio conectan las zonas frías con las calientes, de tal manera que la inclinación del suelo es bastante alta, y por ello, es frecuente encontrar escaleras y curvas. Si quienes hicieron los caminos empedrados hubieran hecho el trazado de forma recta se habrían presentado muchas dificultades para sostener el empedrado y para transitar por el camino, pues el desgaste físico del caminante probablemente llevando objetos hubiera sido más agotador. Entonces, las curvas y las escaleras fueron el recurso arquitectónico ideal para estos espacios, aspecto que también hace pensar en la distribución del área del trazado por las cotas o la solución de este camino frente a ellas.



DESCANSADEROS. Estos espacios son más difíciles de determinar, ya que se trata de rocas que están al lado, que servían para descansar y tomar aliento. En muchos casos el trazado del camino aprovechó los bloques naturalmente dispuestos, y en otros se acomodaron algunas rocas para que cumplieran la función de descansadero. En casi ningún caso parece haber modificación de las rocas, sólo fueron acomodadas (en algunos lugares) y esto hace que sea difícil determinar su funcionalidad. Sin embargo, es importante registrar estos espacios, pues permiten pensar en la unidad arquitectónica que es el camino empedrado. Hasta el momento se puede afirmar que la frecuencia de los descansaderos está directamente relacionada con la inclinación del camino, en los sectores más planos hay mayor distancia entre cada descansadero. En el caso de las zonas de mayor inclinación, parece haber un descansadero al iniciar el ascenso y otro al terminar, cuando es muy inclinado el suelo, suele haber un descansadero hacia la mitad de la subida o bajada.



CONTRAFUERTES. Es necesario entender que el camino empedrado no es un



simplemente una acumulación de rocas, sino que estas losas están ordenadas y distribuidas de forma eficiente, de tal manera que se trata de una obra arquitectónica perfectamente planificada. Los contrafuertes son parte esencial de la arquitectura estructural de camino, pues ellos son los que permiten estabilidad a cada tramo del empedrado. Estos contrafuertes, están hechos casi siempre de una única pieza lítica la cual atraviesa de forma horizontal el camino. Es una especie de columna de retención, que permite el equilibrio de los pesos de la estructura y maneja la conservación del camino, evitando que las losas pequeñas se desagreguen o se tuerzan. En general los contrafuertes fueron colocados a distancias regulares, más distanciadas en el terreno plano y más cerca en las zonas de mayor inclinación.



PUNTILLONES O CUÑAS. Al igual que los contrafuertes estos elementos hacen parte de la estructura del camino, están encargados de apretar las losas líticas y generar sus ajustes y estabilidad. En todos los caminos se han podido registrar estos elementos. Para el primero caso, se trata de bloques líticos que sirven para retener y dar forma al camino, los cuales están ubicados en la parte externa del camino. Esto es, a lado y lado del camino, de tal modo que dan forma a la calzada. Las cuñas sirven para apretar las diferentes losas, son las piezas estructurales de menor dimensión del camino. En general, se trata de conos líticos enterrados de punta. La desaparición de estos implica, la mayor de las veces, la desagregación de las otras rocas que componen el camino.



LOSAS. son las rocas que componen el camino. Es importante registrar las diferencias de tamaño (ancho, largo y grosor), forma y material. Si bien no se puede hacer esta documentación para todo el camino, si por lo menos, debe hacerse en uno o dos sectores, con el fin de dar cuenta de las particularidades y diferencias con otros caminos empedrados. Un asunto que parece ser recurrente es que las rocas que se usaron para hacer el camino fueron “cortadas” y organizadas de una forma determinada. Estudiar esto permitiría pensar en la técnica y manejo de la roca de los pueblos que hicieron cada camino.



TESTIGOS. Se denomina de esta forma a los vestigios que han quedado de los caminos destruidos. Si bien amplios sectores de caminos empedrados se transformaron en carreteras, no en todos los casos se perdió completamente el antiguo empedrado, pequeños sectores se conservaron



y hoy esos permiten identificar con certeza los trazados antiguos. Por ello es importante registrar estos fragmentos.

PROCESO FOTOGRÁFICO

Durante el proceso de documentación se realizó un registro fotográfico digital (Nikon D90, Canon D Mark 2 y Canon EOS), donde se documentó de forma detallada cada uno de los elementos que componen el camino, siguiendo los criterios descritos anteriormente.

Así mismo, se realizaron las correcciones digitales necesarias a dichos materiales, ajustando color, temperatura, contraste, brillo, intensidad entre otros.



En el proceso fotográfico se tomó un número significativo de fotos (aprox. 300 por camino), de forma seriada, de tal forma que en algunos casos fuera posible realizar ensambles digitales (Photomerge) que dan como resultado una fotografía de gran tamaño y resolución (100 a 150 megas y 300 pdi), situación que permite observar detalles que a simple vista no son perceptibles. Por otro lado, se realizaron ensambles de fotografía con la utilización de brazos telescópicos, que permitieron la toma de fotografías desde 4 a 5 metros de altura, situación que permitió tener una nueva perspectiva de la composición y la técnica de elaboración de los caminos empedrados.

Otra de las técnicas desarrolladas en campo fue la georreferenciación, esta herramienta consiste en la utilización de un navegador Garmin Etrex 30, que determina la ubicación satelital de cada el track (recorrido) y los Waypoint (puntos) del camino, con un margen de error de 1 a 2 metros. Esta herramienta permite que los datos recogidos en campo puedan ser llevados a programas como Garmin Base Camp o a Garmin Road Trip de libre circulación en la red, donde le son asignados códigos distintivos a cada camino y a cada punto de especial interés dentro de este recorrido, con lo cual se logra construir una cartografía aproximada del camino.

EL USO DE LAS FUENTES

Al intentar adentrarse en el conocimiento de la historia, de la importancia y del significado (cultural, social económico y político) de los caminos empedrados, no es fácil encontrar las fuentes (por su limitado número o por la escases de los estudios), que permitan comprender las dinámicas que los determinaron en el área particular de estudio (Municipio de EL Colegio). Con el agravante que una buena parte de los caminos que ahora se investigan se han venido destruyendo y la información que estos podrían dar se ha venido perdiendo definitivamente, con el paso del tiempo.

Para este trabajo se emplearon básicamente dos fuentes: la primera, derivada de los documentos escritos y la segunda derivada de la tradición oral. Con relación a la primera, alguna información



(a veces bastante exigua) se encuentra en registros históricos (crónicas, documentos legales, periódicos de épocas pasadas, etc.). Otra buena parte, se halla en los registros oficiales como por ejemplo los levantamientos cartográficos de las antiguas vías y caminos veredales, la cual reposa en las administraciones locales (en las oficinas de planeación, en las bibliotecas o en los archivos muertos, cuando los hay).

Con respecto a la segunda fuente, parte de la información se encuentra en la memoria de los campesinos y habitantes de las regiones por donde pasan estos caminos. Ya que ellos han sido quienes por tradición han recibido y a su vez han transmitido voz a voz los saberes alrededor de estos bienes culturales.

Otra importante parte, proviene de los grupos de caminantes que practican el ecoturismo, quienes han hecho un registro gráfico y vivencial de los mismos durante sus recorridos. El inconveniente con esta última fuente, es que en muy pocas ocasiones se ha realizado de manera rigurosa (georreferenciación, levantamiento topográfico y cartográfico, histórico, tradición oral, etc.); sin embargo, esta información manejada debidamente, puede generar conocimiento con validez científica.

FUENTES PRIMARIAS

La principal fuente de información para este trabajo fueron las personas que transitaban por los caminos empedrados o que vivían cerca a estos; ya que muchos de ellos han interactuado con esos caminos desde hace algunos años y conocen de manera directa sus particularidades. Estas personas fueron entrevistadas mediante la modalidad de entrevista no estructuradas durante las visitas de campo. La particularidad de este tipo de entrevista, es que se va construyendo a partir de las respuestas que las personas van dando; lo cual tiene la ventaja de convertir la entrevista en un diálogo cálido (amigable) con las personas el lugar, y permite obtener información que de otra manera no sería fácil de lograr. Es claro que se debe tener un conocimiento previo de la historia de los caminos empedrados para ir direccionando las preguntas sobre el tema de interés, conocimiento que se obtuvo poco a poco con la revisión previa de las distintas fuentes.

Igualmente, se revisaron las crónicas de viajeros que transitaron por la región, en los diferentes momentos de la historia colombiana y en particular de la región (Castellanos, Juan de ,1955; Cieza de León, 1984) para buscar información que permitiera localizar los caminos antiguos dentro del municipio, su trazado, sus características, las apreciaciones de los europeos sobre su diseño y construcción, etc. Finalmente, se consultaron algunos mapas topográficos de la región elaborados por IGAC de 1950 hacia atrás, para determinar la posible ubicación de los caminos antiguos, su trazado, los accidentes geográficos sorteados, entre otros aspectos.

Fuentes Secundarias

Se revisaron las investigaciones que sobre caminos empedrados se han realizado en Colombia (Langebaek, 2001, 1995; Langebaek y Morales, 2000; Botero, 2008, 2007, 2006, 2005; Herrera y Cardale, 2000; Cardale, 1996; Cardale Y Herrera, 1995) para tratar de comprender las diferencias y particularidades de los caminos empedrados del municipio de EL Colegio. Igualmente se revisó alguna información sobre caminos precolombinos



fuera de Colombia, particularmente sobre caminos incaicos empedrados (Vitry 2005, 1999) para establecer algunas similitudes y diferencias con los caminos encontrados en el municipio. Igualmente se revisó la información sobre caminos veredales que reposa en las oficinas de planeación y del centro de documentación del municipio (mapas veredales, informes técnicos, etc.)

Finalmente, se realizaron dibujos de perspectiva, de planta y de detalle de los caminos en mejor estado de conservación y de los aspectos relevantes relacionados con el diseño y la construcción de los caminos (como puentes, canales para conducción de aguas lluvias, empalmes con otros caminos, ensamblaje de las rocas, entre otros).

LA DOCUMENTACIÓN Y EL DIBUJO

“El dibujo también plasma de múltiples maneras el fenómeno del tiempo”
Volker Adolph

El acto de dibujar entendido como la compenetración entre el ser y el espacio que busca llevar al papel imágenes que reinterpretan la realidad en determinado tiempo y espacio, ha permitido en este proyecto titulado “Redescubrimiento de los caminos empedrados Municipio de EL Colegio, Cundinamarca”, la posibilidad de construir mediante el dibujo una historia que se manifiesta en formas y texturas evidenciando su importancia y su trascendencia a través de los años. Los caminos denotan la unión entre lo natural y lo cultural donde la mano del ser humano ha transformado su entorno y ha permitido la configuración de espacios de vida cotidiana construyendo nuevas formas de interacción en los ámbitos sociales, culturales y económicos. Desde el punto de vista artístico el dibujo de los caminos ha implicado compenetrarse con esta historia de manera vivencial, ya que el acto de dibujar brinda la posibilidad de plasmar en el papel el proceso de pensamiento que se configura en estos espacios que han implicado la construcción colectiva. De esta manera y como lo menciona VolkerAdolphs: “Cuando el dibujante alza la mano para trazar una nueva línea, la línea anterior en el tiempo continúa presente para el ojo, presencia y recuerdo. Una línea puede repetirse pero nunca será idéntica a su repetición, sino una línea distinta en otro tiempo”. (Adolphs, 2013)

Por tanto, cada trazo en los dibujos de los caminos ha implicado una gran variedad de gestos gráficos en un momento presente que demarcan una reinterpretación hacia lo contemporáneo y que permiten dejar en este momento histórico evidencias de una emocionalidad propia del artista y de su tiempo.

LA EXPERIENCIA DEL ARTISTA Y EL CAMINO

El dibujo en este proceso de investigación se ha convertido en un medio importante de reflexión





y análisis para documentar un hecho histórico. Por esta razón, ha implicado la construcción y apropiación de una metodología que permite la interrelación entre el artista, el medio y el objeto dándole un valor simbólico.

LA OBSERVACIÓN Y LA CONEXIÓN CON EL ENTORNO

Observar es abstraer para dibujar, por tanto, dibujar en campo requiere de un minucioso proceso de indagación que permita analizar el objeto a dibujar, así como, el contexto en el que se encuentra inmerso, lo que lleva a una mejor percepción de los objetos. En el caso de los caminos ha implicado detallar aspectos como: la forma y la textura de las rocas, los trayectos, el paisaje, los usos, elementos que permiten realizar un análisis visual del espacio y darle vida al camino en el papel. En cuanto a la conexión con el entorno se involucran sentidos como el tacto que permite tener una mayor información en cuanto al volumen, textura de las rocas ensambladas en el camino, así como, el olfato y el oído que contextualizan los trazos del camino.

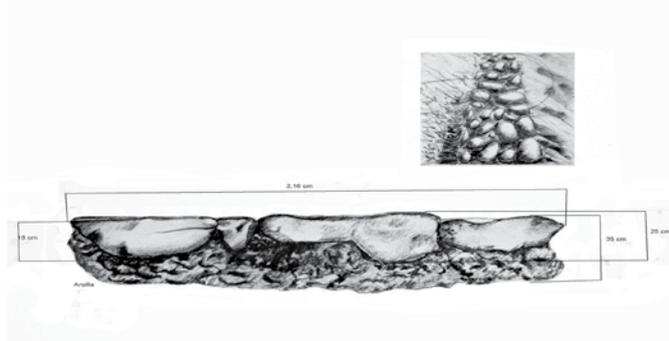
La selección de los materiales

Los materiales se convierten en una herramienta indispensable para concretar el proceso de observación. Su selección depende de las necesidades iniciales del trazo teniendo en cuenta textura, dureza y volumen, así como, el detalle que busca lograrse con las imágenes, de esta manera los lápices se seleccionan de los más duros a los más blandos para dar una mayor riqueza tonal. En el proceso de dibujo de los caminos los lápices blandos se utilizan para dar sensación visual de cercanía y los lápices duros sensación visual de lejanía, esto para el caso de la perspectiva tanto de detalle como general. En cuanto al papel que constituye el escenario para la composición del dibujo este debe ser resistente y de buena calidad, lo cual permite su perdurabilidad, esto debido a que en trabajo de campo se está expuesto a diferentes cambios climáticos que pueden llegar a alterar las características propias del papel.



EL MOMENTO DEL DIBUJO

El momento del dibujo es un acto de conexión con los sentidos, los cuales permiten llevar a la hoja en blanco el proceso de abstracción. En el caso de los caminos implica llevar a la libreta de dibujo un boceto de apunte en donde a través de trazos gestuales se configura el lugar a dibujar. En este primer acercamiento se tiene en cuenta la posición geográfica y las medidas de ubicación del





camino. Otro acompañante del dibujo es la fotografía, la cual permite tener una visión a nivel general y particular del punto del camino a dibujar; la ayuda digital permite tener una visión más cercana a las características del camino. En esta labor influyen aspectos de tiempo dado que el proceso de dibujo es una labor que requiere un buen nivel de concentración, paciencia y compenetración con el paisaje. Así mismo, se requiere un clima favorable que no obstaculice el proceso de dibujo. En el momento de dibujar se interactúa además con la comunidad, quien manifiesta su curiosidad por dicha labor y se involucra desde sus múltiples saberes. Este proceso se acompaña por largos recorridos que permiten en cada etapa de los caminos identificar los puntos relevantes que son susceptibles de plasmar en el papel.

LOS MOMENTOS POSTERIORES AL TRABAJO DE CAMPO

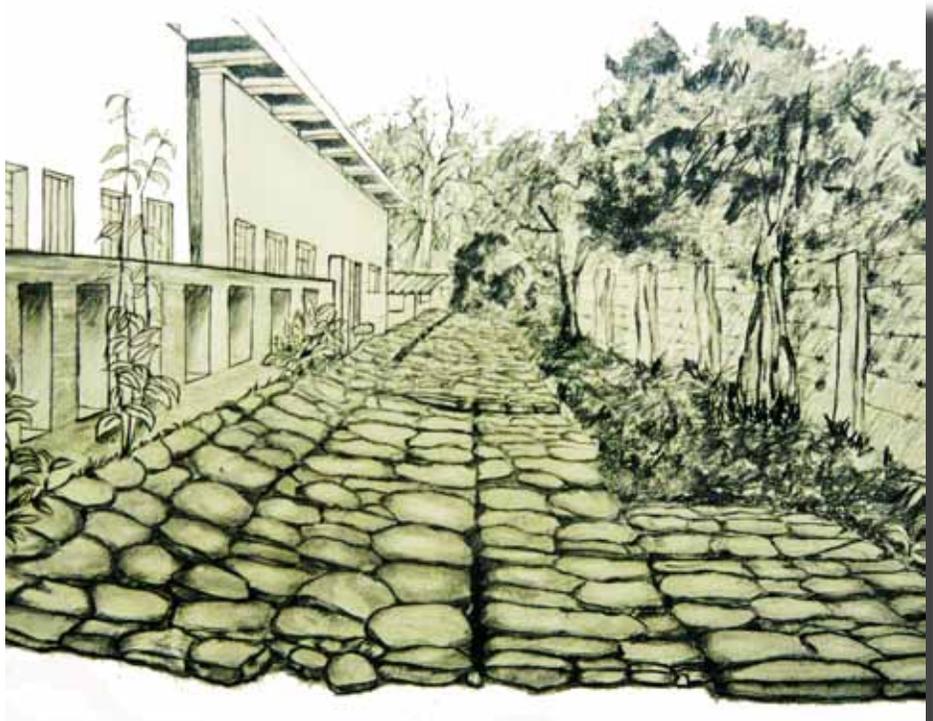
La labor de campo plantea nuevas tareas las cuales se desarrollan frente al computador. Una de ellas es la selección minuciosa de las fotografías para ensamblarlas mediante la utilización de una herramienta técnica llamada “Photomerge” que permite tener una visión general y particular del paisaje y del punto a dibujar. Esta técnica a nivel de dibujo permite realizar planos de detalle más precisos.

Con el soporte de la fotografía se procede a dibujar teniendo dos puntos a favor, uno de ellos es la interacción previa en campo que permite tener una idea vivencial de los pormenores de los caminos a nivel visual y táctil y otro el registro fotográfico que permite que el dibujo tenga mayores posibilidades de acercarse a la realidad.

El tiempo para un dibujo de estas características oscila entre las cuatro y cinco horas donde se hace un bosquejo a nivel de línea, para luego detallar el volumen, tanto a nivel de perspectiva como de planta; ubicando un dibujo detallado del paisaje en donde se encuentra inmerso el punto del camino seleccionado.

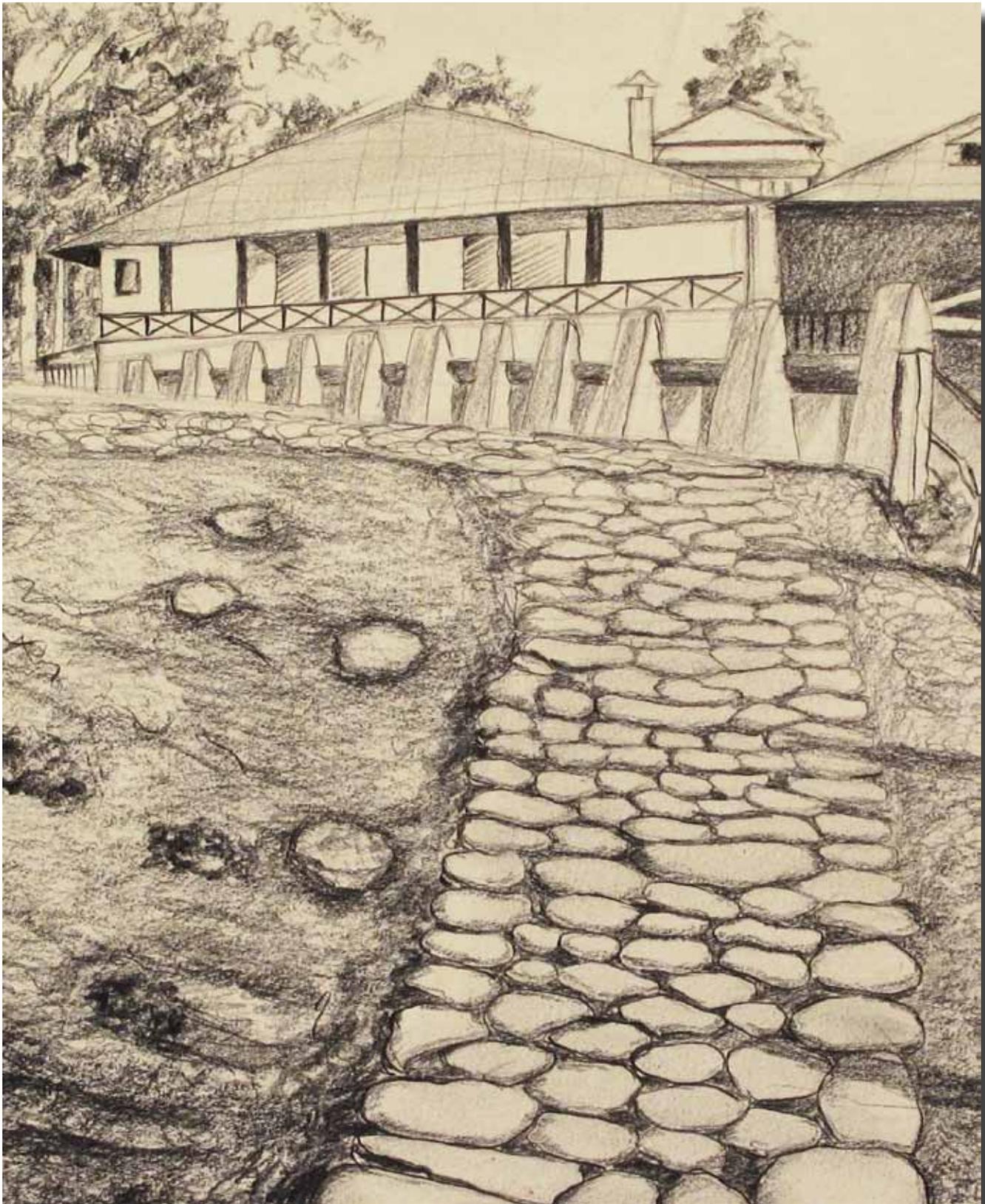
EL NACIMIENTO DEL DIBUJO

Después de largas horas de trabajo viene la realización en el papel de un camino que ha implicado un proceso de construcción, tanto a nivel técnico, como conceptual. Acto que vislumbra la riqueza a nivel plástico de las formas inscritas en los caminos, los volúmenes a nivel tonal y los detalles de las piedras.





De esta manera cada dibujo es la culminación de un acto creativo en donde la abstracción permite rescatar algo de la historia y la reflexión sobre los caminos y su devenir a través de los años. Y acto seguido el proceso vuelve a empezar...





4. RESULTADOS

Como resultado de la investigación y para este informe se presentan los siguientes productos:

- a. Una tabla en la que se resume y se destacan los siguientes aspectos de cada camino:
 - Código del camino
 - Longitud de cada camino (distancia).
 - Altura máxima y altura mínima de cada camino.
 - Pendiente promedio del camino

- b. Descripción general de los caminos (sinopsis)
En este aparte se describe, de manera general, cada uno de los caminos recorridos, resaltando su estado de conservación, los sitios por donde atraviesa, algunos aspectos ambientales, presencia de arte rupestre, técnica, diseño, entre otros aspectos. Adicionalmente se incluyen algunas fotos de los aspectos descritos.



Detalle del empedrado.

- c. **Discusión de resultados**
Es esta parte se realiza una discusión argumentada (basada en la literatura) de los hallazgos y, adicionalmente, apoyados en una base empírica (producto de la observación, del trabajo de campo y de la discusión de los resultados por parte del equipo de investigadores), se plantean algunas hipótesis sobre orígenes, elaboración y función de los caminos revisados.
- d. **Mapa general con los caminos recorridos.**
- e. **Mapas individuales de los caminos referenciados.**
- f. **Ficha descriptiva de los principales puntos de interés en los caminos más representativos.**
(ver anexos N^os.)



A. TABLA RESUMEN CON LA DESCRIPCIÓN GENERAL DE LOS CAMINOS

Código Camino	Caminos	Coordenadas Inicio	Coordenadas Finales	Distancia (Km)	Altura mínima (m.s.n.m)	Altura máxima (m.s.n.m)	Pendiente
C01	Camino Marcella	N04'33.825 W74'23.514	N04'34.473 W74'26.262	10,9	1110	1943	4.1°
C02	Camino La Victoria-Misiones-El Triunfo	N04'32.307 W74'24.635	N04'32.730 W74'27.940	8.8	1214	1857	3.8°
C03	Camino Peñas Blancas-Paraiso-El colegio (tubo)	N04'33.061 W74'22.730	N04'34.970 W74'26.538	11.7	1019	2276	5,9°
C04	Camino la Virginia (santa Rita destruido)	N04'34.241 W74'26.318	N04'33.293 W74'27.876	6.5	1008	1165	1,7°
C05	Camino Alto de la Mula-Trinidad-El Triunfo	N04'32.736 W74'27.939	N04'31.162 W74'25.955	6.5	1218	1731	4.5°
C06	Camino Las Delicias-El triunfo-Anapoima	N04'32.415 W74'28.438	N04'33.573 W74'31.198	7.6	585	1136	2.8°
C07	Camino Peñas Blancas-Antioqueñita-Antioquia	N04'22.492 W74'22.530	N04'35.464 W74'23.581	6.0	1440	2219	6.1°
C08	Camino Mesitas-Trujillo-Puente Ibáñez	N04'35.052 W74'26.837	N04'35.547 W74'27.272	2.5	684	1014	7.5°
C09	Camino Pradilla-La Junca	N04'36.027 W74'23.588	N04'36.317 W74'25.646	9.8	750	1429	3,9°
C10	Camino Victoria-Granada	N04'32.156 W74'24.517	N04'31.075 W74'21.465	12,5	1716	2686	2,7°
C11	Camino Victoria-Campuna	N04'32.159 W74'24.520	N04'32.264 W74'24.655	10,7	1731	2188	0,7°
C12	Camino Vereda el Carmelo-Sector Santa Martha	N04'32.596 W74'22.935	N04'32.325 W74'24.628	4.4	1811	2371	7.3°
C13	Camino Vereda el Carmelo-Flechas	N04'32.622 W74'23.040	N04'32.945 W74.24.270	2.9	1883	2303	8.1°
C14	Camino Santa Martha Baja	N04'34.374 W74'26.266	N04'34.300 W74'25.931	0.903	1073	1192	7.4°
C15	Camino El Carmelo-Pitala-Granjas-Santa Martha	N04'32.538 W74'23.937	N04'34.243 W74'26.314	8.2	1157	1955	5.0°
C16	Camino Subía-Tres Esquinás	N04'33.547 W74'26.056	N04'33.403 W74'26.297	0.631	1409	1493	7.6°
C17	Camino Pradilla-Tena	N04'35.667 W74'23.522	N04.39.258 W74.23.411	10.8	852	1460	10.1°
C18	Camino Flechas Santa Martha	NO4'32.953 W74'24.269	N04'34.234 W74'26.240	6.0	1152	1827	6.4°
C19	Camino Santo Domingo	N04'32.731 W74'28.462	N04'35.019 W74'26.502	12.9	685	1071	0.1°



B. SINOPSIS DE LOS CAMINOS DE EL COLEGIO

Es importante mencionar que no todos los caminos se pueden o se pudieron recorrer en su totalidad por múltiples razones:

- Algunos están completamente cubiertos por vegetación secundaria (bosque andino denso) que naturalmente se ha regenerado y ha prácticamente borrado cualquier vestigio del camino.
- Otros han desaparecido por causas ambientales como derrumbes, erosión hídrica, pérdida de la banca, etc.
- Otros han sido utilizados por los habitantes circunvecinos, quienes los han utilizado para construir las bases de sus casas, adoquinar las entradas de sus fincas, levantar los muros limítrofes de sus propiedades, construir los cimientos de las casas, etc.; o simplemente, han sido arrancados con ayuda de maquinaria pesada para adecuar las vías y permitir la circulación de vehículos (carros, camperos, colectivos, etc.) hacia las fincas aledañas.

CAMINOS 01 Y 02

Es necesario decir que un camino es más que la estructura física (rocas, ancho, etc.). En él se conjugan toda una serie de conocimientos y de aspectos sociales, culturales, ambientales. No son sólo aspectos de tipo ingenieril.

Esto se puede apreciar cuando por ejemplo se encuentra toda una serie de estructuras que pretenden manejar (controlar, dirigir, regular, etc.) el agua, ya sea que esta provenga de las precipitaciones o del agua que corre superficialmente. En el camino de Misiones, hay por ejemplo, líneas de piedras colocadas verticalmente y en dirección diagonal, para dirigir el agua hacia unos de sus costados; pero además, para controlar cierto volumen de agua de lluvia recogida en determinado tramo. De igual manera, la colocación de estas barreras de manera repetitiva, a corta o a gran distancia, implica que se debió conocer o tener al menos una medida de la cantidad de agua a controlar para evitar el deterioro del camino. Esto es notorio ya que se previó el impacto del agua sobre el camino previamente a su diseño y construcción.

Otro ejemplo lo constituyen las canaletas a bajo nivel para permitir que el agua superficial y con poco caudal proveniente de los alrededores pueda atravesar el camino. Pero si el caudal es mayor, por ejemplo, producto de una quebrada o riachuelo, estos ingenieros diseñaron especies de puentes con estructuras laterales para permitir el paso del agua por debajo del camino.

También es patente la conexión con el entorno natural, el cual se evidencia de muchas maneras. Una de ellas es la presencia de plantas y animales nativos a lo largo de algunos tramos de los caminos como sucede con el de Marsella a Santa Marta abajo de la I.E.D. de





Pradilla. En este tramo se registró un animal nativo muerto. Al consultar en la bibliografía, se encuentra que trata de un cánido nativo latinoamericano muy raro. Según Emmons (Neotropical Rainforest Mammals, p. 146) parece ser un Perro de Orejas Cortas, Short-eared dog perteneciente a la especie *Atelocynus* sp.

Otra conexión con el entorno natural se evidencia cuando una parte del camino de Marsella - Santa Marta, ha sido destruida por un derrumbe, lo que pone de manifiesto las dificultades para construir el camino. En este camino, sin embargo, no hay presencia evidente de vegetación de tipo primario lo que sugiere que hasta hace poco tiempo los bosques fueron prácticamente arrasados. Encontrándose vegetación típica de los primeros seres o estadios sucesionales. Hay presencia de muchos arbustos, lianas, y herbáceas; y muy poca o exigua presencia de árboles. La mayoría se trata de brinzales, latizales (diámetro > 10 pero < 20 cm) y fustales (20 - 50 cm).



Otra manifestación de lo natural con efectos adversos sobre el camino, se evidencia por la destrucción ocasionada por las raíces de los eucaliptos. Esto se evidencia en el camino de Misiones en su parte media donde las raíces de eucaliptos que crecen a la vera del camino han levantado las rocas del camino, destruyéndolo por completo.

Otro ejemplo de aspectos sociales y culturales asociados a los caminos, se evidencia en la parte media del camino de Misiones con la presencia de arte rupestre (petroglifos) al lado del camino. Ejemplo, "La Piedra de los Novios" o afiladores, líticos y cerámica, espirales, cúpulas (Carlos Rodríguez, pers. com.) en otro sector. Esto parece sugerir que el camino fue anterior al camino empedrado. Probablemente de origen indígena.

También se puede evidenciar esta relación sociocultural de los caminos cuando en la parte media del camino de Misiones se encuentran, al lado del camino, los "descansaderos", que son rocas de gran tamaño colocadas de determinada manera como para que un carguero pueda sentarse sin bajar la carga de sus hombros. Incluso, hay sitios donde por su amplitud y construcción de plazoletas con descansaderos, parece que se permitía la reunión de varios cargueros, lo que puede sugerir una especie de sitio de reunión para el intercambio de información sin tener que bajar las cargas.

Pero lo más notable, además de lo anterior, es que estas rocas - descansaderos fueron movidas o acomodadas para facilitar al carguero sentarse sin perder el apoyo en el piso pero además



apoyar y descargar y descansar los hombros y espalda. Utilizando y aplicando principios de ergonomía; lo cual es un tema de estudio y análisis relativamente reciente.

Igual, el ancho del camino de Misiones, indica que fue diseñado para ser usado por cierto volumen de personas tanto en una dirección como en la otra. Lo que implica que se sabía o se conocía de la importancia de ese camino para comunicar y transportar objetos (productos, mercancías, personas, etc.). Incluso hay sitios en este mismo camino donde se previó el cruce de recuas de mulas, o grupos de personas, ya que se encuentran especies de glorietsas o ensanchamientos.

Esto es aún algo que sucede en otros sitios del país (los caminos de la cordillera central) donde cuando una recua de mulas va en ascenso y viene otra en descenso, estos se van comunicando mediante gritos, de manera que el que viene descendiendo, pueda hacerse a un lado del caminos en estos ensanchamientos, para permitir que el que asciende pueda pasar sin tener que detenerse o formado un trancón. Esto hace evidente que los diseñadores de estos caminos conocían los aspectos de la movilidad y de la dificultad de tener que detenerse en subida para volver a impulsarse.

Otro aspecto que se evidencia en estos caminos de Misiones, de Granjas y de Santa Marta, es que había diferentes tipos de caminos. Unos principales y otros secundarios o ramales. El de Misiones parece que era una de las autopistas que comunicaba poblaciones como Anapoima con Granada atravesando la montaña de Peñas Blancas. Incluso, este camino comunicaba y comunica con otras regiones naturales como la del Valle del río Magdalena al occidente o las altas montañas (Páramo de Sumapaz y altiplano de Bogotá) al oriente.

De este camino o hacia este llegan en el tramo de Misiones caminos secundarios (vías importantes como el camino a Mesitas, camino al Alto de la Mula, etc. Y caminos de carácter terciario que permitía interconectar vías secundarias o llevar a sitios de algún interés local (poblaciones o caseríos pequeños, otros caminos, etc.).

Estado de los caminos.

El camino mejor conservado es el de Misiones, aunque en algunos tramos como en la parte baja llegando al garaje, donde hay casas de particulares, han sido destruidos. Las piedras se han sacado para ser utilizadas como cimientos, como patios, como accesos o como muros de las casas cafeteras o casa de vivienda o descanso de personas actuales.

También encontramos que parte del camino ha sido recientemente destruido para dar paso a una vía de acceso para las casas de los alrededores con maquinaria del municipio. Incluso, en el sector de Misiones a la Victoria, el camino fue destruido para construir un carretable. Al parecer le pasaron una aplanadora ya que no se encuentra ningún testigo del camino original, y si mucha piedra picada hasta pulverizada. Pero es de notar que a pesar de haber sido destruido, sigue siendo muy ancho en algunos sectores y conserva su diseño y dimensión original. Lo que nuevamente muestra su importancia y su majestuosidad, si se puede decir de esa manera.

En otro sector del camino de Granjas, en su parte baja, como se trata de una servidumbre poco usada, los propietarios de la hacienda, han quitado una de las cercas, apropiándose de este camino y del terreno aledaño.



CAMINO 03

La primer parte del camino empieza en la parte alta del municipio, junto a Peñas Blancas, a unos 100 metros abajo del Cuarto de Válvulas de los tubos para conducción de aguas de la empresa Emgesa. En su parte inicial el camino se encuentra completamente enmontado. La vegetación lo ha cubierto por completo, de manera que tanto servidumbre como las rocas del camino no se pueden distinguir. Incluso hay tramos que se encuentran completamente cubiertos de agua y lodo.

Unos 1500 metros abajo del Cuarto de Válvulas, al ingresar a fincas de particulares, la vegetación ha sido cortada para dar paso a los cultivos, lo que permite encontrar las losas de camino. Pero la servidumbre en algunas fincas se ha perdido porque los dueños de las fincas han retirado las cercas de alambre para aumentar el tamaño de sus predios.



Este camino fue completamente destruido por la empresa Emgesa cuando se instalaron los tubos de conducción de aguas del embalse del Muña, pero nuevamente reconstruido por la misma empresa. De manera que gran parte de este tramo de camino empedrado, es de origen reciente. Presenta una pendiente fuerte, y por la acción de las brumas constantes las losas son muy lisas, lo que dificulta su recorrido. Lo cual confirma su construcción reciente.

Este tramo del camino discurre entre palmas bobas, musgos, quinas, helechos, juncos, líquenes, etc. lo que le da un carácter de ambiente prehistórico. Haciéndolo muy interesante para el ecoturismo y para la investigación.

El siguiente tramo va desde el km 9 hasta la central hidroeléctrica el Paraíso. Este tramo está más despejado que el anterior, ya que por allí circulan habitantes de estas veradas, los cuales lo mantienen más o menos libre de vegetación. Sin embargo, esta "limpieza" no se constituye en un mantenimiento adecuado para fines de su conservación, por lo que los pastos y la vegetación herbácea han terminado cubriendo las rocas del camino casi en su totalidad. Esto puede ayudar, por un lado a conservarlo, ya que el desgaste es menor debido a que las raíces y los partos ayudan proteger las rocas y a mantenerlas en su sitio. Pero a su vez permite que la humedad y los organismos del ambiente interactúen, alternado las rocas y los cimientos del camino.

Quitando estos factores de alteración, este tramo está entre un rango de medio a regular estado de conservación. Después de este tramo sigue un carreteables que ha destruido la totalidad del camino. Es muy difícil encontrar algún testigo del camino empedrado.

Más debajo de la carreta vuelve a aparecer otra sección del camino empedrado, pero como en el caso arriba mencionado, la interacción del ambiente y los habitantes del lugar no han sido la mejor y su estado de conservación se ha visto afectado.



Finalmente, a este tramo del camino empedrado le sigue de manera alternada encintados y carretera, los cuales han destruido casi que totalmente el camino empedrado. A esto se le suma, que algunos propietarios a los lados del camino han utilizado las rocas del camino para adecuar sus viviendas. Las piedras se pueden ver formando parte de los cimientos, patios, entradas, muros de las casas, etc. Este camino finaliza sobre la vía asfaltada que va de Pradilla a El Colegio.

CAMINO 04

Este es un tramo corto que se encuentra entre la vía asfaltada que comunica EL Colegio con el Triunfo, y el carreteable antiguo que comunicaba estas poblaciones, el cual corre paralelo a la carretera asfaltada.

Por su diseño y construcción se podría decir que este es un camino de origen reciente ya que las piedras no están muy desgastadas, fueron colocadas para permitir el paso de personas y de semovientes, para evitar enterrarse en el suelo arcilloso, pero no tiene un diseño claramente reconocible. No hay manejo del agua (canales, puentes, etc.), no hay contrafuertes laterales ni frontales para el manejo de las tensiones ocasionadas las rocas, no hay cuñetas para unir las rocas, etc.

Lo que si se conserva es una servidumbre de unos 3 metros aproximadamente, lo que sugiere que pudo ser un camino antiguo secundario para comunicar casas cercanas pero que fue enlosado con rocas recientemente para facilitar su recorrido.



CAMINO 05

Para su análisis este camino se puede dividir en dos tramos el que va del Alto de la Mula hasta la Hacienda Trinidad y desde aquí hasta la hacienda Misiones. El primer tramo está en muy buen estado de conservación. Casi que excelente. La servidumbre se conserva limpia de vegetación, en gran parte, y las losas del camino junto con su estructura están en muy buen estado. Por el contrario, desde la Hacienda Trinidad hasta Misiones hay sectores en muy buen estado, pero también hay secciones en regular o mal estado. Por ejemplo, hay secciones donde la servidumbre está cubierta de vegetación herbácea; en otras, las raíces de algunos eucaliptos han levantado las losas alterando la estructura del camino.

En cuanto a la pendiente, desde el Alto de la Mula hasta la hacienda Trinidad el camino es en bajada. Pero desde Trinidad haciendo, el camino asciende hasta encontrar el cruce con el camino empedrado de Misiones. Y desde aquí hasta el Garaje (Bodega sobre la vía El Colegio - El Triunfo) es plano en su parte inicial y luego en su parte media y final es en bajada.



PRIMER TRAMO. Este camino inicia sobre la vía que comunica la Victoria con Viotá a la altura de la tienda “Supermercado Mek Todo” por un carreteable en descenso. Este tramo de unos 1.200 metros termina en la tienda (con cancha de tejo) de doña Custodia. A partir de aquí inicia un sendero, que a los pocos metros se convierte en el camino empedrado.

Las losas en esta primera sección están redondeadas, un poco separadas entre sí, por lo que el camino se desdibuja. Unos 100 metros adelante, las rocas vuelven a estar juntas reconfigurando el camino empedrado. En esta parte del camino se aprecian, de manera general, dos hileras de losas, una a cada lado. Las losas son, en términos generales, grandes y de forma triangular, que se encuentran una por una de sus puntas o por sus lados. Los espacios centrales son rellenos por piedras más pequeñas, que actúan a manera de cuñetas. En algunos tramos se forman mariposas de piedra, lo que le da su aspecto particular y notable.

Más adelante, el camino está conformado por una sola losa grande (más o menos de un metro de largo) que ocupa casi el 70 – 80 % el camino, complementando el 20 % una losa lateral alargada a manera de sardinel. Como parte de la estructura del camino, se destacan los contrafuertes frontales conformados por una losa colocada de manera vertical, que actúa como peldaño y escalón del tramo.

El ancho del camino oscila entre 1.03 metros, 93 y 73 cm y la servidumbre de unos 4 metros aproximadamente. A los lados del camino, la banca está erosionada por el paso de las personas y los semovientes, lo que eleva el camino sobre un pedestal de arcilla, que de no ser intervenido, terminará por erosionar la base del camino y con esto, destruyendo el camino.

Sin embargo, a pesar de la mencionada condición, esta sección del camino se conserva y en muy buen estado. Hasta la institución educativa la Victoria, el camino está despejado de vegetación. A partir de aquí hay secciones en que la servidumbre y parte del camino empedrado está cubierta por malezas, dejando al descubierto solo las losas grandes centrales.

Sin embargo, cerca de la institución y en proximidades de las casas cercanas, las losas del camino han sido extraídas dejando el suelo desnudo. Lo cual contrasta con que el piso de la escuela y la entrada de una de las fincas, han sido construidos con piedras planas, probablemente provenientes del camino empedrado.

En proximidades de la escuela, el camino está conformado por pequeñas piedras irregulares ordenadas para formar el camino empedrado, lo cual ha alterado el diseño inicial.

En este sector, a los lados del camino, se aprecian rocas grandes que pudieron servir como descansaderos para los cargueros de a pie.

Posterior a este tramo se encuentra un contrafuerte diagonal de unos dos metros que pudo servir para





conducir y controlar las agua lluvias fuera del camino. Posterior a este punto y a la altura del beneficiadero (hoy abandona) el camino se ensancha varias veces, llegando a medir en su parte más ancha 2.10 metros, en su parte medía 1.82 metros y en su parte más angosta 1.40 metros.

Esta sección es la más diversa en diseño y estructura. Resaltan, aparte de los diferentes anchos, los escalones contruidos con contrafuertes verticales frontales, canaletas para agua, empalmes en forma de torta, doble calzada, entre otros aspectos arquitectónicos notables. Sin embargo, una vez que se pasa esta parte del camino, este vuelve a su ancho inicial, 90 - 1.04 metros en promedio. Se pudo apreciar que al caminar por las dos secciones, la delgada y la amplia, la sección delgada es más descansada para los recorridos a pié que la ancha. Incluso, la sección delgada tiene un diseño más elaborado, bordes bien definidos, pocos espacios entre las losas, piedras bien encabadas, piedras formando figuras geométricas, piedras colocadas muy bien a nivel, etc.

En el recorrido se aprecia un cafeducto abandonado, el cual puede servir como atractivo turístico al igual que el beneficiadero abandonado.

Este tramo en bajada termina en la hacienda Trinidad con un camino ancho y de un rico diseño arquitectónico de formas y estructuras (contrafuertes verticales frontales, separación de doble calzada, escalinatas, contrafuertes frontales diagonales, entre otras).

SEGUNDO TRAMO. A partir de aquí el camino sigue en ascenso. El camino inicia unos 100 metros arriba de la casa de la hacienda a mano derecha, subiendo por el carreteable. El tramo inicial presenta una estructura escalonada, pero por las hierbas que crecen sobre el camino y a los costados no se puede apreciar la complejidad de su estructura. Sin embargo, las losas y escalones se ven en buen estado.

Unos 1000 metros arriba se sale a un carreteable. El camino continúa unos 150 metros arriba mano izquierda cruzando en medio de unos nogales. Igual que en el caso anterior, el camino inicia con una estructura escalonada pero menos pendiente y esta vez el camino está en mejor estado de conservación al igual que su servidumbre. Esto se debe a que esta sección del camino se encuentra en la hacienda Misiones, quienes dan un mayor mantenimiento a los caminos empedrados.

Unos metros arriba del carreteable, se encuentra un contrafuerte diagonal que actúa como barrera para el manejo y control de las aguas lluvias. Este contrafuerte está construido con losas planas colocadas verticalmente, las cuales sobresalen unos 20 cm del nivel de las losas del camino.

Llama la atención que el camino inicia con un ancho





de 2.10 metros, aunque unos metros arriba se angosta hasta alcanzar 1.05 metros. En su parte angosta el camino está constituido por tres hileras de losas. Las rocas de los lados han sido cortadas para darle la linealidad al camino, a pesar de su forma redondeada.

Aunque el camino está en buen estado y conservado, las raíces de los eucaliptos han soltado las rocas moviéndola fuera de su posición inicial.

Unos dos km arriba este camino se conecta con el camino que va de Misiones hasta el Garaje en el sitio llamado la ye. En términos generales, el camino está en buen estado de conservación, a pesar de que el tramo que pasa por la hacienda Trinidad se encuentra descuidado y las malezas lo han ido cubriendo. Sin embargo, a pesar de esta condición las losas no se han desplazado de su lugar.

CAMINO 06

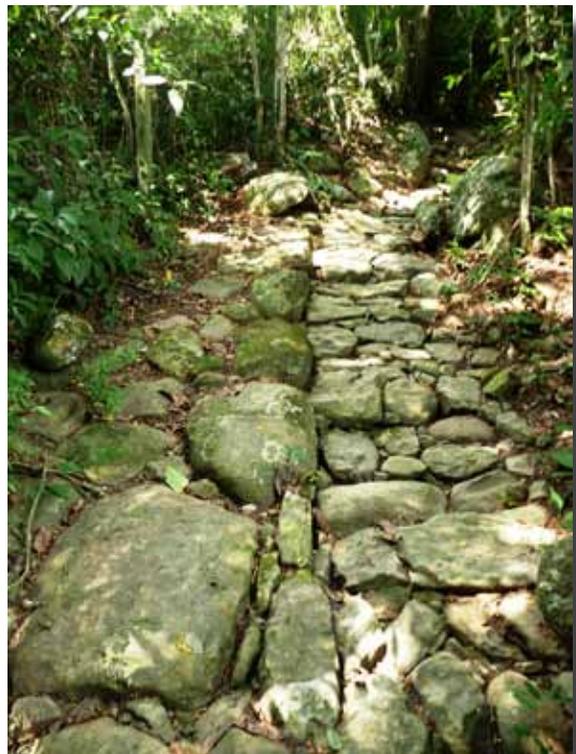
Este camino se puede dividir en cuatro tramos para su análisis. El primero que va entre la Inspección de la Paz (sobre la vía El Triunfo y Viotá) y la vía pavimentada que pasa frente a la escuela rural la “Esmeralda”. El segundo tramo desde esta vía pavimentada hasta el puente de cemento. El tercer tramo desde este puente hasta el río Bogotá. Y el cuarto desde el río Bogotá hasta Anapoima (sobre la vía que va de Anapoima a la Mesa frente a la urbanización Camino Real). Los tres primeros van en descenso en tanto que el último tramo es todo en ascenso. El último tramo es el que conserva la mayor cantidad de camino empedrado y el que está en mejor estado de conservación

En términos generales se puede decir que el primer tramo discurre la mayor parte sobre algunos carretables destapados y otros encintados. Solo quedan algunos testigos (fracciones pequeñas del camino empedrado) sobre la vía.

El segundo tramo discurre por entre un carretable destapado casi que abandonado. El suelo de este tramo está constituido, la mayor parte, de suelo arcilloso y muchas rocas fosilíferas. Aunque al parecer hay una sección de camino empedrado, esta está, en gran parte, cubierta de vegetación herbácea y la parte descubierta está muy erosionada y alterada.

El tercer tramo lo constituye un carretable destapado y no hay prácticamente ningún vestigio de camino empedrado.

El cuarto tramo tiene algunas secciones bien conservadas del camino empedrado, aunque hay algunas enterradas por escurrimiento de suelo o por material acarreado por agua de escorrentía. Destaca este cuarto tramo porque las losas utilizadas son piedras de río, las cuales son, en su mayoría, rocas

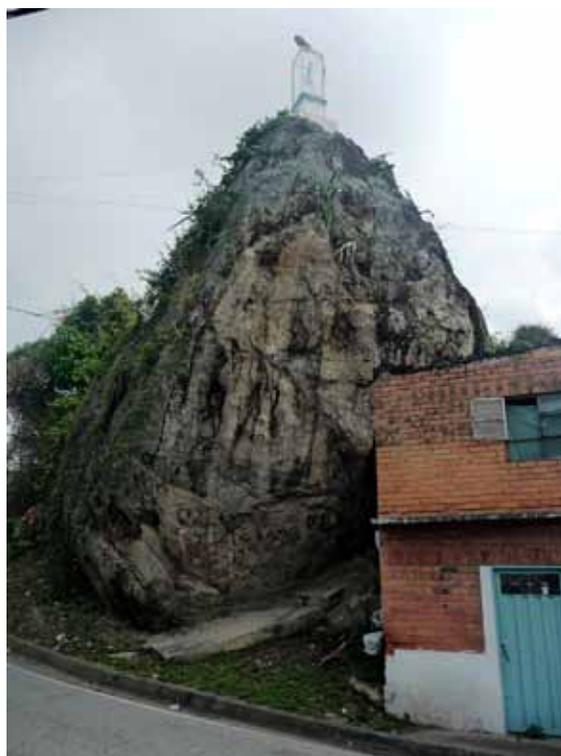




con contornos redondeados. Esto contrasta con el material utilizado en los otros caminos (ubicados en la parte alta del municipio de EL Colegio) donde el material proviene de lajas planas de roca sedimentaria compactada, las cuales son cortadas para obtener las losas planas de los caminos y son de más fácil manejo.

El uso de este material de río, para este tramo, debió constituirse en un reto importante para la elaboración del camino, ya que por su forma redondeada, son más difíciles de acomodar; y por tanto, la estabilización del camino debió requerir de una técnica particular.

PRIMER TRAMO. Se inicia a la altura de la Inspección de Policía de la Paz (Anapoima) sobre la vía El Triunfo y Viotá, donde hay una roca aislada de unos 8 metros de alto, coronada por una virgen.



El camino inicia en descenso sobre un carretable encintado, que pasa por la antigua gallera, hoy abandonada, aunque se conserva la casa antigua. La servidumbre en este sitio es amplia alcanzando, en promedio, los 10 metros ancha. Un habitante del lugar dice que al lado hay una casa que se llama “La Casa Del Rey De Las Orquídeas”; sitios que pueden hacer parte del atractivo turístico de este sector.

Unos doscientos abajo, después de un carretable destapado, aparece un testigo del antiguo camino, consistente en una fila doble de rocas, de unos ocho metros de largo. Al parecer el camino no fue destruido sino que fue cubierto con arena y recebo encima. Lo cual puede ser bueno para su conservación ya que, el camino se encuentra enterado y preservado, para futuros procesos de estudio y restauración.

Después del carretable, el camino sigue descendiendo, ahora convertido en carretable destapado. Unos trescientos metros abajo, vuelven a aparecer más testigos, pero esta vez, al parecer la mayor parte del camino fue levantado, quedando solo unas rocas del camino dispersas en la parte central. En este sitio el ancho de la servidumbre mide 5 metros.

Más abajo, a un lado del carretable, aparece un bloque aislado de roca sedimentaria, de donde probablemente se obtuvo el material para la construcción del camino empedrado. Esto contrasta con lo que se encuentra más abajo, donde un muro y la base de piedra de dos de las casas del borde del carretable, fueron construidas, probablemente con las rocas del camino empedrado y no con las pizarras de la roca sedimentaria disponibles en grandes cantidades. Lo cual muestra la poca importancia que tienen estos caminos para algunas de las personas y sí deja ver el oportunismo que caracteriza la idiosincrasia de las personas en muchas regiones del país.

Un poco más abajo del bloque errático, a uno de los lados del carretable, en medio de la maleza, se encuentran las losas del camino, las cuales fueron apiladas, probablemente al



momento de despejar la vía para construir el carreteable. Esto es un vestigio (de la destrucción) de la indolencia hacia el patrimonio cultural, tanto por parte tanto los habitantes circunvecinos, como de los funcionarios públicos del municipio.

Este carreteable es cortado por otro carreteable destapado. Abajo de este cruce, unos doscientos metros, termina el terreno plano y se inicia la pendiente; en este sitio se puede ver el fondo del valle del río Bogotá y el sitio conocido como Mesa de Yeguas. A los lados del camino aparecen varios bloques de roca sedimentaria que, probablemente, pudieron ser usados como descansaderos tanto por los cargueros de a pie como por los caminantes que usaron y usan estos caminos.

No son muchas las casas que se encuentran sobre el camino. Abajo de este sitio, hay una tienda con cancha de tejo (La Esmeralda), que permite hacer un descanso en el recorrido y ayuda a librarse del caluroso ambiente que se incrementa cada vez más, en la medida que se desciende y se aproxima al valle del río Bogotá. El clima que predomina en la región es el Seco Tropical. Esto contrasta con el clima que se encuentra arriba de la Inspección de la Paz donde el clima es húmedo tropical, y el de más arriba, en la Victoria, donde el clima es húmedo de montaña; y en donde es frecuente encontrar bosques húmedos andinos con un clima más fresco.

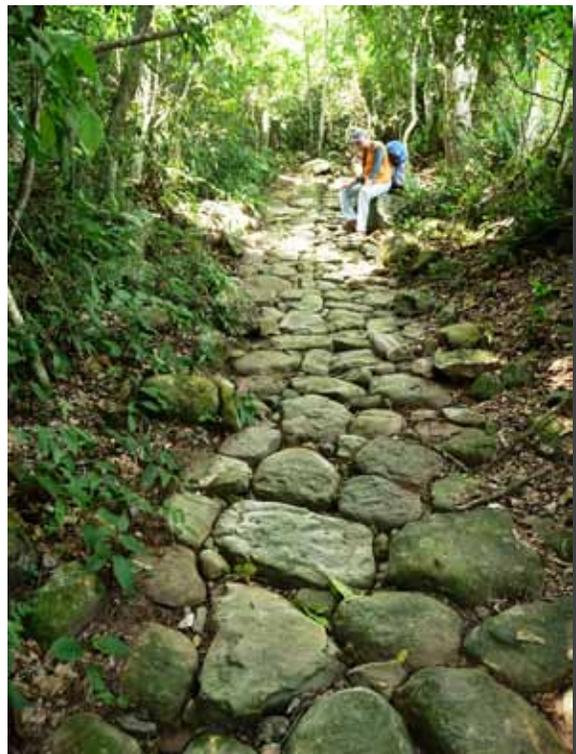
Después de la tienda, el destapado se convierte en encintado, el cual termina, unos doscientos metros abajo, frente a la escuela rural la “Esmeralda”. Este encintado es cortado por una carreteable de doble vía asfaltado.

SEGUNDO TRAMO. Cruzando la escuela el camino continúa pero a diferencia del tramo anterior, sigue un camino destapado sin recebo o encintado como el de arriba. Aquí el suelo está desnudo y conformado por arcilla. Lo cubre una capa de pasto que impide ver las losas; sin embargo, revisando el terreno, no hay rocas, las cuales al parecer fueron levantadas, lo que si se conserva es la servidumbre. Por su parte, el ancho de la servidumbre, a la altura de la escuela, es de unos 8 metros aproximadamente.

En la medida que se desciende, se encuentran algunos testigos bajo el pasto, los cuales no se pueden apreciar sino que se localizan cuando se pisa el camino y se pasa por encima de ellos.

Como detalle de interés general, esta zona es rica en rocas fosilíferas; se encuentran muchos bivalvos, coprolitos, etc. que afloran y se pueden recoger en los sitios descubiertos de vegetación. Esto puede constituirse en uno de los atractivos turísticos de la región.

En esta zona hay muy pocas casas. Bajando unos 700 metros, se encuentra un camino que conecta con este en forma de “ye”. Este es otro carreteable despastado, que al parecer está activo para el paso de personas y





semovientes, pues no lo cubre la vegetación en la parte central, dejando despejado un sendero de unos 30 cm de ancho.

Más abajo se encuentran varios testigos del camino conformados por rocas sueltas o tramos cortos del camino de máximo 8 metros. Antes y después del puente de cemento se ven algunos testigos pero en realidad no son muchos en este tramo. El ancho que se puede medir en el testigo del camino cerca al puente de cemento es de aprox. 1.35 metros.

TERCER TRAMO. Inmediatamente después del puente se encuentra un testigo consistente en pequeño tramo del camino empedrado a un lado del carreteable; el cual está en desuso y además se encuentra cubierto por pasto.

Posteriormente unos 200 metros sigue un carreteable destapado. Aquí se encuentran algunos testigos del camino en medio del suelo arcilloso descubierto del carreteable. La servidumbre se conserva. El ancho aproximado es de unos 8 metros. Este es un tramo largo de varios kilómetros por el que circulan carros de doble tracción; el carreteable no contiene recebo sino solo suelo arcilloso, en el que no hay ningún testigo del camino empedrado.

Este carreteable es cortado por la vía asfaltada que va hacia la población de Anapoima y que viene de la población de EL Colegio. Siguiendo la pavimentada se llega después de unos 500 metros a la tienda de don Ubaldino.

El empedrado antiguamente seguía por detrás de la casa de don Ubaldino, pero con la construcción de la pavimentada su uso ha decaído. Este tramo corto está hoy convertido es un sendero destapado, sin losas de piedra, de arcilla reseca, compactada pero convertida en polvo y arena suelta, con una pendiente muy fuerte. Al finalizar este sendero sigue un carreteable que desemboca en el puente del río Bogotá.

CUARTO TRAMO. Después del puente, unos 50 metros arriba subiendo, a mano derecha, por la pavimentada, aparece la entrada del camino empedrado. Se conserva la servidumbre de unos 3.0 metros y el ancho del camino de unos 1.80 metros. Al inicio parece que se estuviera subiendo por el cauce seco de un río por qué no se ve ninguna estructura del camino, sino solo rocas suelta redondeadas. Al parecer, por este sitio baja en invierno un elevado volumen de agua que ha o arrancado las losas del camino o las ha cubierto de sedimentos, pues no se aprecia la estructura de ningún camino.

Unos trescientos metros arriba aparece nuevamente la estructura del camino empedrado la cual se encuentra en muy buen estado. La estructura presenta una doble hilera de losas separadas por otra de rocas más pequeñas. Y en los intersticios una rocas más pequeñas que actúan a manera de cuñetas.

Lo notable de este camino es que se ha construido con piedras de río, lo cual contrasta con otros caminos como los de la parte alta del municipio de EL Colegio, ya que en estos se utilizaron pizarras planas de roca sedimentaria compactada, la cual al cortarla da una forma plana que es más fácil de acomodar y de asentar para configurar el camino.



Otros dos aspectos contrastantes son que este camino se encuentra a un nivel más bajo que el nivel del terreno de los alrededores y que el enlosado va de lado a lado servidumbre sin dejar espacios vacíos a los lados; es decir, el camino abarca toda la servidumbre; aspecto poco frecuente en estos caminos empedrados.

Este camino por tramos está cubierto de material traído por agua de escorrentía superficial. También hay tramos en que la pendiente erosionó las bases del camino y solo se ven rocas sueltas rodadas sobre el espacio del sendero.

Incluso, hay un tramo donde la banca fue completamente erosionada o se desbarrancó, dejando solo un espacio en forma de “v” de unos 20 cm de ancho en la parte más angosta donde apenas se puede caminar. Aquí no se ven las losas y no se sabe si están o enterradas o fueron arrastradas por el agua superficial.

En algunos sectores de la parte media se aprecian losas colocadas a manera de contrafuertes frontales, los cuales actúan a manera de escalón. Igualmente hay algunas rocas colocadas verticalmente y que al parecer pretendían manejar o contener el agua de escorrentía superficial.

Este es el tramo más largo de camino empedrado y que se encuentra en mejor estado de conservación, el cual vale la pena restaurar (donde está afectado) y conservar. Este podría ser uno de los atractivos turísticos del municipio de Anapoima y de EL Colegio ya que se trata de un camino intermunicipal (incluso podría ser uno de los caminos empedrados interregionales más importantes de la región).

Este tramo termina sobre la vía pavimentada que va de Anapoima y lleva a la población de la Mesa a la altura el Condominio Camino Real. A partir de aquí ya no hay más camino empedrado.

CAMINO 07

Este camino se puede dividir en dos grandes tramos: el primero va desde la base de Peñas Blancas hasta el kilómetro 9 a la altura de la IED Pradilla. Y el segundo va desde el kilómetro 9 hasta la vereda Antioquia.

PRIMER TRAMO. Este camino empieza en cercanías de la boca del túnel de los tubos que conducen agua del Embalse el Muña, junto a la Peña hacia el río Bogotá.

El camino al inicio se encuentra completamente enmontado. La vegetación del lugar ha crecido sobre el camino y a los alrededores. El guardabosques de la zona de protección de Peñas Blancas, Pedro Moreno, dice que el transitaba al igual que muchas otras personas por ese lugar.





Lo notable de esta parte del recorrido, es que debido a que es una zona protegida, es posible avistar fauna y vegetación de diversos grupos. Por ejemplo: Pavas, micos (¿?), guaches (cusumbos), culebras (posible cazadora), perezosos, puerco espines, entre otros. A lo largo del carreteable y entre el musgo es posible ver huellas de fauna, así como senderos (caminaderos). Por lo que es un sitio con alto potencial para el ecoturismo, así como para la docencia y la investigación.

Igualmente, hay grandes superficies cubiertas por musgos, lo que aparte de darle un atractivo particular, lo convierte en un sitio estratégico para acumular agua, y dinamizar el ciclo del agua, así como otros ciclos biogeoquímicos.

En cuanto a la vegetación es notable la gran diversidad de plantas del bosque andino (2000 m. s. n. m.)- destaca la presencia de la quina (cinchona: Rubiáceae). Al igual que la diversidad de helechos, Ciataáceas (helechos arborescentes), palmas, anturios (fam. araceae), nogales, cedros, Barniz de Manizales, etc.



En relación al camino, este solo aparece luego de unos cientos de metros de recorrido, debido a que al estar cubierto de vegetación, de hojas y ramas, los lugareños han habilitado un sendero paralelo que luego lo cruza, y es donde se puede apreciar.

Se encuentran tramos largos de camino en buen estado, así como tramos en donde la erosión ha desestabilizado el suelo y las piedras se han rodado. Camino en regular estado. Destaca que se conserva la servidumbre, la cual es ancha (unos 6 mt.), durante gran parte del recorrido.

SEGUNDO TRAMO. Este camino al entrar a la vereda Antioquia, se encuentra mejor conservado, con la servidumbre amplia (6 mt). Se encuentra conservado por tramos. Hay algunas cúpulas y posibles petroglifos que sugieren la conexión del camino con el arte rupestre; y por supuesto con la antigüedad del camino.

Este camino sufrió bastante deterioro por la instalación de una tubería de aguas limpias, la cual destruyó parte del camino. Un aspecto que destaca y valdría la pena recuperar en la presencia de una casa con techo corredizo para secar café (llamada casa Elda, así como la casa de la hacienda Antioquia).

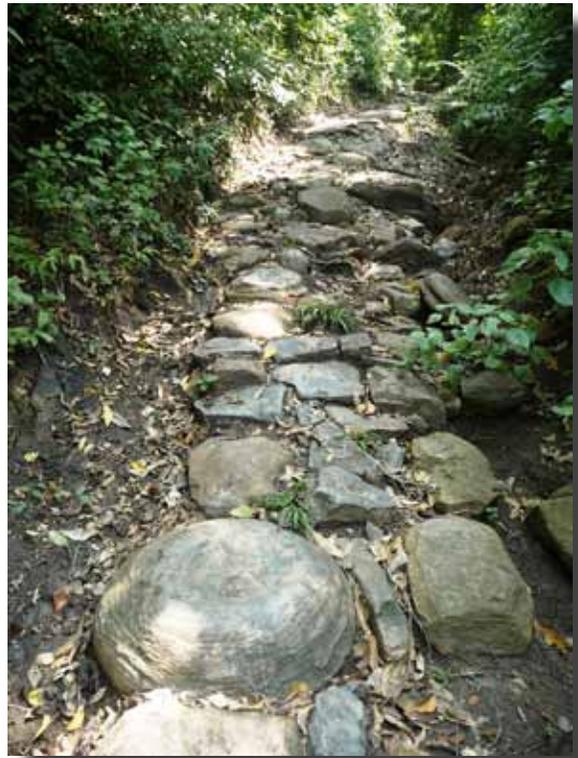




CAMINO 08

Este camino es la primera parte del camino que lleva hacia la población de la Mesa. El camino empieza en la población de Mesitas una cuadra bajando hacia el cementerio. El tramo inicial está interesantemente conservado, y restaurado; no exactamente con el diseño antiguo, pero si da una idea y funcionalidad parecida. Actualmente es usado por campesinos de a pie o a caballo. O para acceso a fincas de recreo.

Lo destacable de este camino es que no se usaron lajas de roca sino muchas piedras de río. Hay tramos de 8 - 10 metros conservados alternados por tramos de suelo de arcilla. Esto tiene como efecto que las aguas lluvias erosionan la base de las rocas y estas pierden estabilidad. Culminando con la destrucción total o parcial del camino. Una parte del camino también fue destruido por instalación de tubería para aguas limpias. Posterior a este tramo se encuentra un contrafuerte diagonal de unos 6 metros de largo que probablemente fue construido para conducir las aguas de escorrentía fuera del camino y así permitir su conservación.



También es notorio en esta zona encontrar muchas rocas que contiene fósiles marinos en su mayoría. Es común encontrar bivalvos, amonitas. Igual, la presencia de petroglifos en las cercanías, sugiere la relación ancestral de este camino. La más notoria de las rocas con piedras es la del Mangón ubicada a unos 100 metros al sur del camino.

Más abajo de la piedra del Mangón se encuentra un canal en piedra diagonal, que va de lado a lado del camino, e igual que en el caso del contrafuerte diagonal, funcionó para el manejo y conducción de las aguas de escorrentía superficial.

Posterior a este tramo se encuentran tramos del camino relativamente conservados alternados por zonas donde las losas fueron o extraídas por los habitantes del lugar o fueron arrastradas por la acción erosiva de las aguas lluvias.

Este tramo desemboca en un carretable destapado que por tramos presenta una doble línea de losas a manera de encintado para facilitar el paso de vehículos automotores.

Más abajo este carretable desemboca en una vía asfaltada. Sin embargo, cruzando la vía continúa el camino empedrado en medio de vegetación arbustiva y arbórea. Las losas se encuentran aparentemente en su lugar, pero a los pocos metros el camino se interna en medio de la maleza obligando al caminante a salirse y tomar un sendero estrecho en medio de la maleza. En este sector no es posible circular por el camino empedrado por la vegetación que lo cubre.

Finalmente, el sendero desemboca en un carretable de tierra bien compactada y sin huecos. Siguiendo por este carretable, unos 100 metros abajo, se encuentra el puente colgante la Ibáñez



y el puente de cemento que cruza sobre el río Bogotá. La presencia de fósiles, de petroglifos puede ser uno de los atractivos de este recorrido, junto con el puente colgante La Ibáñez sobre el río Bogotá.

EN GENERAL. Este camino tiene potencial para ser restaurado y ser promovido para su uso en ecoturismo. Es notable que los caminos que recorren zonas bajas y más calientes (Mesitas-Puente Ibáñez) hay una diferencia notable entre las condiciones ambientales experimentadas en el camino, bajo la cobertura de los árboles y zonas desprovistas de vegetación fuera del camino. Bajo la vegetación el camino el ambiente es muy fresco, incluso no se siente el fuerte calor que hace afuera en zonas desprovistas de vegetación arbórea.

Esto lleva a pensar lo importantes que son y fueron las coberturas vegetales para estos caminos en zona cálidas. Ya que en las zonas altas esto no es un factos de estrés.

La presencia de arte rupestre en los alrededores del camino parece confirmar la hipótesis de que estos caminos eran usados por los indígenas antes de la llegada de los europeos. En cuanto al conflicto que se presenta entre camino y necesidad de movilidad por parte de los habitantes de las fincas (muchos de ellos recientemente provenientes de Bogotá), se plantea una solución que consiste en no destruir el camino para adecuar las vías; sino en colocar, por ejemplo, los encintados a los lados del camino, constituyendo una calzada mixta. Que pueda ser usada tanto por vehículos como por las personas que transitan a pie o en cabalgadura.

En los recorridos se puede evidenciar que en las zonas donde se ha retirado las losas del camino, el camino se vuelve muy difícil de transitar por lo arcilloso del terreno tanto para vehículo como para personas y semovientes. Obligando a que la gente tenga que hacer grandes inversiones en recibos y maquinarias para estabilizar el camino. El cual ya estaba estabilizado luego de 200 o más años de compactación resultado del pisoteo de la roca por las personas y la cabalgaduras. Esto es retroceder en el tiempo, incluso antes de la llegada de los indígenas.

Las diferentes oficinas públicas del municipio trabajan de manera aislada. Ya que esta vez los de obras (acueducto) destruyeron parte de los dos caminos. Afectando a las personas lugareños que deben moverse por esos caminos. Según palabras de ellos estaban molestos debido al mal estado en que quedaron. Además los ingenieros y responsables de las obras actuales les manifestaron que después les arreglaban el camino. Promesa que no se cumplió.

CAMINO 09

La salida inicia en la inspección de Pradilla con destino a la hidroeléctrica Darío Valencia. Durante este recorrido se pasa por las veredas, Brasil, el Tigre, y la Junca. En su recorrido se encuentra la piedra del Sol (roca con arte rupestre), la cual fue registrada en la temporada 2012 por el grupo de investigación GIPRI. El estado de conservación de los petroglifos es bueno.

El recorrido inicia en Pradilla, pasa por el cementerio, para tomar un camino empedrado que (según habitantes del lugar) fue construido por la Familia Hernández, aproximadamente hace 60 años, con el fin de acortar la distancia en la llegada a la inspección. Al analizar el diseño y los materiales de construcción se sugiere que ese camino no es de origen antiguo sino que fue



construido recientemente con fines utilitarios. No hay diseño claramente reconocible, no hay estructuras de soporte, no hay estructuras para el manejo del agua, las rocas presentan pocos desgaste, etc.

Posterior a este tramo, el camino sigue en regular estado. Hay secciones que fueron destruidos por las carreteras y por encintados. Otras por la erosión hídrica así como la inestabilidad del terreno. Este tramo es el que está en peor estado de conservación ya que la pendiente fuerte, la generado inestabilidad

del terreno y los factores ambientales (erosión hídrica, los derrumbes, etc.) han hecho que prácticamente el camino haya desaparecido en su totalidad. Solo quedan uno o dos testigos (4 - 6 rocas aisladas). La mayoría de las rocas han sido arrastradas o se encuentran sepultadas por los sedimentos.

Posterior a la hacienda el Tigre, en su parte baja y paralelo al río Bogotá el camino se encuentra en regular estado. Este sería el tramo que pudiera ser reconstruido o recuperado, ya que es la sección que está en mejor estado de conservación. Las losas se conservan en su sitio (la mayoría), salvo que están cubiertas de vegetación; lo cual, ayuda por ahora, a su conservación.

Los materiales utilizados para la elaboración de este camino son rocas provenientes en su mayoría de río; las cuales, han sufrido un trabajo de pulido por acción hídrica, lo cual se evidencia en sus los bordes redondeados. Este camino tiene sectores donde se evidencia que hay secciones para tránsito de mulas y otros para el uso de a pie.

ASPECTO AMBIENTAL. Este camino recorre una zona de transición entre la parte inferior bosque andino y la parte más alta de la selva húmeda tropical (1429 m.s.n.m. y 751 m.s.n.m.); las características ambientales de esta zona son: humedad relativa alta, lo cual dificulta la transpiración y la sudoración, lo que hace que el calor del lugar sea sofocante; temperatura superior a los 25 grados, precipitación elevada. Esto se manifiesta en que este tramo del camino tanto para los viajes actuales como pasados debía ser un tramo pesado y dificultoso. Se ve una variedad de fauna y flora alta, apreciable en mariposas, hormigas arrieras (Attasp.), diversidad de aves, plantas (ceibas, palmas, mamoncillo, hobos, etc.). En la piedra del sol se encontró una zarigüeya muerta y metros más adelante una culebra de tierra (probablemente suborden Amphisbaenia).

El nombre de la hacienda El Tigre hace suponer la presencia de este animal en algún tiempo en lugar, al igual que la toponimia de los nombres veredales (las palmas, la junca). Esta zona es un camino natural que pudieron transitar diversas especies entre tierras bajas de los andes (río Magdalena) y tierras altas de los andes (sabana de Bogotá, municipios de Tena y Bojacá).

CAMINO 10

El C10-Camino Victoria-Granada, inicia en la inspección de policía de la Victoria y atraviesa Peñas Blancas hasta llegar al kilómetro 22 de la carretera a Girardot. Este camino se puede dividir en



tres partes para su análisis: la primera parte, inicia en la Victoria y llega hasta donde termina el carreteable junto a Peñas Blancas. La segunda parte inicia donde termina la carretera y está constituida por la trocha angosta que asciende en dirección occidente – oriente, pasando por la base de Peñas Blancas para luego dirigirse al sur y finalmente cruza Peñas Blancas. La tercera parte inicia donde se cruza Peñas Blancas (punto más alto del recorrido) y desciende para bajar a Granada. La dirección general del camino (azimut) es aprox. de 95° grados.



Esta antigua ruta es ahora una carretera de servidumbre amplia (7.34 mt) que inicia en ascenso suave pero se alterna con tramos de pendiente fuerte. Es importante mencionar que este camino, según comentarios de campesinos del lugar, dejó de ser empedrado hace más o menos 30 años. Ya que desde esa época ha sido un camino importante para el comercio de productos y para el tránsito de personas entre esta parte de la vertiente (río Bogotá) y la que queda cruzando peñas Blancas (río Sumapaz). Y recientemente para el tránsito de vehículos y motos para sacar productor como la mora, lulo, arvejas, etc.

El tramo uno está constituido por carreteable y encintados. Sin embargo, del camino original solo quedan muy pocos testigos (descansaderos, servidumbre, zanjones del camino antiguo, árboles que antiguamente se constituían en los linderos del camino - palmas de chonta-, los niveles originales del piso de los lados del camino y una que otra piedra que pudo ser del camino).

El tramo dos está constituido por una trocha angosta de 5.07 mt al inicio, que se va angostado a causa de la densa vegetación que la cubre hasta medir 1.02 mt, y que finalmente llega medir en algunos tramos menos de 50 cm o menos de ancho.

Este tramo conserva las rocas del camino original, pero una gran parte se han desplazado por la erosión del agua, la pendiente, las raíces de las plantas y hasta el paso de animales y personas. Esta sección del camino está muy destruida, principalmente por causas de tipo natural. Actualmente esta sección no es muy transitada por los lugareños y la vegetación ha ido cubriendo de manera importante el camino. Hay secciones del recorrido que presentan derrumbes, lo que obliga a los caminantes a salir del camino para cortar por entre la vegetación densa y poder volver a retomar el camino metros adelante. Debido a la baja perturbación antrópica, ha posibilitado la recuperación natural de una selva umbrófila. Lo que ha tenido como resultado el aumento de una gran diversidad de plantas y animales nativos. Debido a sus condiciones ambientales naturales, es uno de los sitios con mayor potencial para los estudios de fauna y flora dentro del municipio, y para recorridos de ecoturismo.

Luego de cruzar Peñas Blancas y de un empinado ascenso, el camino sigue por entre potreros los cuales bordean parches de vegetación nativa secundaria. Unos 500 metros debajo de estos potreros aparece la única sección del camino empedrado, de todo el recorrido. Este es el único vestigio claro y conservado de la existencia del camino. Aunque solo se conserva un tramo de unos 20 metros.



Posterior a este tramo sigue el camino pero sin piedras, dejando expuesto el suelo arcilloso; el cual empieza erosionarse por acción de la lluvia y el tránsito de personas y semovientes. Posteriormente sigue una vía destapada que termina en un tramo encintado, sobre la vía que va de Silvania hacia Bogotá.

En general el camino empedrado ha desaparecido. Solo queda aproximadamente el 1% y está ubicado en jurisdicción de Granada.

CAMINO 11

Este es un camino que fue construido recientemente, según habitantes del sector, para sacar madera. En su primer tramo este camino, solo tiene una pequeña sección empedrado al inicio del ascenso. Luego sigue un encintado corto y posteriormente sigue en piso de tierra. La servidumbre es de 4 metros. El empedrado en esta sección va de pared a pared a diferencia de los empedrados de otros caminos del municipio, en donde el camino va por el centro de la servidumbre, ocupando un tercio de la servidumbre y cubriendo espacios de 80 cm a 120 cm.

Este camino de las Maderas, a diferencias de los otros empedrados más antiguos, no tiene un diseño para el manejo de las aguas lluvias. Por lo que cuando llueve el agua corre sobre las losas dificultando el tránsito tanto para personas como para semovientes. Es claro que este camino fue hecho para tránsito de todo tipo (a pie, con cabalgadura, circulación de ganado y hasta vehículos de doble tracción). Se trata de un camino muy funcional, con piedras colocadas de manera plana para facilitar su tránsito, pero sin considerar otros aspectos como el diseño, los ritmos, la estética, etc.

Posterior a este tramo sigue otro sector constituido por una carretera para el tránsito de camperos. Por secciones aparecen losas aisladas de piedra del camino empedrado. En algunos casos se ven tramos incompletos de unos 5 - 10 metros de largo para volver a desaparecer. Esta sección se continúa con un encintado que asciende y desemboca en otro carretable.

De este camino parte, de manera perpendicular, un sendero, de unos 2 metros de ancho que cruzar la quebrada la Campuna. Este camino está construido por piedras de río colocadas a manera de peldaños. Este camino fue usado para el tránsito de mulas para ir a Granada. Probablemente era el camino antiguo pero cuando construyeron el carretable solo quedó para ser usado por personas de la región que transitan a pie. La pendiente es fuerte de más o menos 20 - 25 grados.





Actualmente este camino es un sendero difícil de transitar por la pendiente y por el suelo arcilloso. Este sendero finaliza en la parte alta del carreteable que comunica la Victoria con Granada.

Esta zona ambientalmente presenta poca vegetación natural, la cual ha sido reemplazada por cultivos de mora. Solo en las cañadas hay vegetación nativa. Se ven árboles de más de 20 metros de altura. Por el camino donde hay poca luz y alta humedad relativa crecen plantas de anturios (aráceas), balazos, muchos líquenes, musgos, hongos, etc. Al lado de la cañadas se aprecia algo de vegetación nativa como Crotonsp. sangregados, trompetos (fam. Papaveráceae, probablemente Bocconiasp.), melastomatáceas, tachuelos, etc.

Adicionalmente, debido a la cercanía de Peñas Blancas, esta es la zona más lluviosa del municipio, lo que puede ser de importancia tanto para fines económicos, pero también para fines de conservación, investigación y recreación (ecoturismo).

CAMINO 12

Este camino para su análisis se ha dividido en cuatro tramos, todos distribuidos entre el carreteable y Peñas Blancas. Todo el recorrido se realiza en ascenso siendo el primer tramo el más pendiente y el más conservado.

PRIMER TRAMO. Para acceder a este camino debe tomarse el carreteable que va de La Victoria a Granada, al llegar a la pesebrera (a unos 800 de la Victoria) se desvía a mano izquierda por un carreteable destapado hasta la entrada del camino (otros 600 metros). El camino inicia subiendo a mano izquierda, por una servidumbre de unos 3.40 metros de ancha, sobre suelo de roca y arcilla desnuda compactada, sin losas de piedra.

Se deben recorrer unos 150 metros, en ascenso, para encontrar las primeras losas del camino, algunas de las cuales se encuentran cubiertas de hojarasca, musgos (por el poco uso del camino); algunas losas se encuentran volteadas, a los lados del camino. Adicional a lo anterior, parte de la servidumbre, a los dos lados del camino, está cubierta por vegetación arbustiva, la cual se toca sobre la bóveda, a unos 4 metros de altura, creando una atmósfera sombría y aumentando la humedad a nivel del suelo.

En este sitio se encontró una losa del camino de unos 20 cm por 30 cm con petroglifos (cúpulas) en una de sus caras, lo cual sugiere que el camino pudo ser muy antiguo (muy probablemente de origen precolombino).

Este tramo se conserva en muy buen estado a pesar de que hay tramos cubiertos por hojarasca y de





vegetación herbácea. En los tramos descubiertos se puede observar muy bien su estructura y diseño como los contrafuertes laterales, los contrafuertes frontales de una sola losa, dos contrafuertes en ángulo (para aumentar su resistencia y soportar la alta carga de la pendiente), las cuñetas, etc.

Este tramo de unos doscientos metros y de una pendiente fuerte de más de 20 grados desemboca en otro empedrado que hacia arriba se dirige a Peñas Blancas y hacia abajo hacia la vereda Flechas.

SEGUNDO TRAMO. Después del cruce y siguiendo el camino en ascenso el camino disminuye su pendiente a unos 5 grados. Lo particular de este tramo es que el camino se encuentra completamente cubierto vegetación herbácea y de agua y de lodo, lo que obliga a salirse del camino y caminar por los potreros aledaños. Las losas no son visibles en este tramo.



Después de este tramo de unos trescientos metros, el camino vuelve a quedar libre de lodo y barro y las losas son nuevamente visibles, aunque no están completamente descubiertas de vegetación.

Después de este tramo el suelo del camino está cubierto por rocas pequeñas, las cuales, están dispuestas de manera desordenada y son las que forman el piso del camino. En este sitio la estructura del camino empedrado ha desaparecido. Probablemente las losas fueron extraídas para adecuar algunas de las casas de los alrededores.

TERCER TRAMO. Después de este tramo relativamente plano, el camino vuelve a empinarse (unos 30 grados) y se interna en un túnel de vegetación cerrada; quedando apenas un pequeño espacio que obliga a caminar agachado para poder pasar. En este tramo de unos trescientos metros no es posible observar las losas ni la estructura del camino por lo denso de la vegetación que cubre el piso y las paredes de la servidumbre.

CUARTO TRAMO. Después de esta sección pendiente, el camino continúa con poca pendiente pero se convierte en un carreteable. Aquí la servidumbre está despejada de vegetación pero ya no conserva la estructura del camino, quedando por tamos tan solo algunos testigos (secciones del empedrado) aislados.

Este tramo de unos 500 metros de carreteable de piso de tierra arcilloso serpentea ascendiendo hacia la pared de Peñas Blancas hasta llegar a un potrero cubierto de pasto, en donde el carreteable desaparece por completo. En este tramo ya no hay ninguna losa ni testigo del camino empedrado tan solo un conjunto de bloques erráticos que emergen de entre la tierra.



EN GENERAL. De manera general de este camino (principalmente del primer sector) se evidencia el notable desgaste de las losas, la pronunciada pendiente, la estrechez del camino (1.06 metros) y de la servidumbre. Si a los dos aspectos iniciales se les suma la humedad ambiental y una capa de musgos, el resultado es que el camino es muy difícil transitar si se lleva calzado como el que actualmente se utiliza. Al hacer una prueba de transitar descalzos por el camino, se encontró que la adherencia aumenta, concluyendo que la mejor forma para recorrerlo es descalzos, a pie desnudo. Lo cual sugiere que el camino no fue diseñado para transitar con semovientes sino para ser recorrido a pié.

También se encontró en el primer tramo una roca que sirvió para sentarse. Es muy probable que se trate de un descansadero que fuera utilizado por los transeúnte de a pie, para sentarse y descansar sin tener que bajar la carga.

De igual manera, los aspectos antes mencionados hacen que para un semoviente (como los usados desde la conquista hasta el presente) sea muy difícil recorrerlo so pena de resbalarse y rodar por la pendiente.

En consecuencia, estos aspectos analizados, junto con el hallazgo de los petroglifos del camino, ratifican la hipótesis de que el camino puede tener un origen muy antiguo, probablemente precolombino.

CAMINO 13

Este camino es continuación del Camino “Vereda el Carmelo-Sector Santa Martha C12” y que termina en la tienda de Flechas, sobre la vía que comunica el PIN con la Victoria. Todo el camino va en descenso.

PRIMER TRAMO. El camino inicia en la confluencia de los dos empedrados mencionados en el “primer tramo” del camino C12. En su primera parte, aunque las losas del camino están parcialmente cubiertas por hojarasca, ramas y tierra, es posible observar las losas del camino. Por la cantidad de vegetación que crece sobre el camino y a los lados parece que es un camino que actualmente no es muy transitado. Del camino se conserva la servidumbre aunque, en algunos tramos, no se puede establecer dónde empieza o termina porque el único espacio libre es el de las losas centrales del camino empedrado.

Unos 300 m. abajo del cruce de los empedrados la vegetación ha sido parcialmente cortada de los lados, pudiéndose apreciar parcialmente las losas y los lados de la servidumbre. Aunque hay aún bastante hojarasca y tierra cubriendo las losas del empedrado. El ancho de la servidumbre en este punto es de aproximadamente 3 metros. Y el ancho del camino es de unos 80 cm.

SEGUNDO TRAMO. Luego de este tramo, el camino pasa por una hondonada, donde se encuentra cubierto de pasto kikuyo y de agua con lodo. Tan solo algunas piedras aisladas emergen de entre el lodo y la vegetación.

TERCER TRAMO. Después del tramo empantanado de la hondonada, el camino vuelve a



descender, pero en este caso la mayoría de las losas han sido retiradas, quedando el suelo arcilloso desnudo con algunas rocas aisladas. Incluso la vegetación nativa de los lados que en la parte de arriba crecía en abundancia, aquí solo se observan gramíneas y vegetación rastrera. Los árboles y arbustos que en la parte de arriba rodeaban el camino aquí han sido completamente talados. Sin embargo se conserva la servidumbre de unos 3.20 metros aproximadamente.

CUARTO TRAMO. Después de este tramo pendiente y con losas aisladas, el sendero se convierte en un carreteable, discurriendo por un terreno plano con muy poca pendiente. En este tramo todas las losas han sido extraídas quedando el suelo desnudo en algunos sectores, o cubierto de recebo en otros. Debido a que hay muy poca vegetación la servidumbre se puede apreciar en toda su magnitud, la cual es de aproximadamente 3.50 metros.

Al lado derecho bajando se encuentran algunas casas y un tanque de abastecimiento de agua. En este sitio se destaca, como aspecto de interés turístico, que en el suelo hay fósiles de plantas haciendo parte del piso del carreteable. Se trata de algunos xilópalos que ha sido cortados por la maquinaria y se pueden apreciar en su corte transversal. Probablemente estos hacían parte de un bosque, que por causas desconocidas (probablemente una inundación con sedimentos) se fosilizó, quedando inmersos en medio de una matriz de arcilla compactada.

Después del sector de los xilópalos vuelven a encontrarse algunos testigos del camino empedrado en medio del carreteable. Se trata de varios tramos de diferentes longitudes (8, 12, 16 metros) y losas aisladas del empedrado. Después del este sector de los testigos continúa un carreteable encintado de doble línea de unos 80 metros. Luego del encintado vuelve a aparecer otro testigo (tramo de unos 4 metros del empedrado). Finalmente, el camino es cortado por la vía asfaltada que comunica el PIN con la Victoria a la altura de la Tienda de Flechas.

Conclusión.

El primer tramo es el que se encuentra en mejor estado de conservación a pesar de lo enmontado y conserva in situ el mayor tramo de camino empedrado. Como aspectos de interés turístico del camino, en el primer tramo se conserva aún mucha vegetación nativa que permite la presencia de fauna silvestre como aves, ardillas, mariposas, etc. y la presencia de los xilópalos en el piso del carreteable, en el cuarto tramo, le da un ambiente agreste al recorrido.



CAMINO 14

Este camino discurre en sentido más o menos vertical entre la escuela Santa Marta y el salón comunal de la misma vereda. Para su análisis el camino se puede dividir en dos partes. El primer tramo va desde la parte posterior del salón comunal de la vereda y la casa la Pedrera. Y el segundo entre esta casa y la escuela rural Santa Marta. El primer tramo es el más conservado en tanto que, el segundo tramo, solo conserva algunos testigos. Este recorrido se hace completamente por un carreteable destapado.

PRIMER TRAMO. Este camino inicia a la altura de una de las casas dedicadas al procesamiento del café junto a la quebrada. De aquí se asciende por un carreteable destapado asentado con recebo. En el primer tramo no se encuentran testigos visibles, tan solo dos rocas que pudieron servir muy bien como descansaderos para los cargueros de a “pié”, ubicadas al lado derecho subiendo del camino antiguo.

Tan solo hasta llegar a la casa “la Pedrera” aparece un tramo del camino empedrado en muy buen estado, pero este se encuentra dentro de la casa de campo; en este tramo se conservó la servidumbre, que mide aproximadamente 2 metros y el ancho del camino mide aprox. 80 cm.

Al parecer este era el camino antiguo pero cuando construyeron el carreteable las personas de la casa cerraron la servidumbre apropiándose del camino. Adicionalmente han colocado una portada y un aviso de “Prohibido el Paso”.

Lo interesante de este sitio, además del camino empedrado, unos 100 metros adelante este camino se encuentran evidencias de arte rupestre (petroglifos como “rana punteada”) lo que confirma nuevamente su antigüedad e importancia histórica.

El camino está cubierto por pasto que ha sido podado, a pesar de lo cual no se puede apreciar completamente su diseño y estructura. Tan solo quedan descubiertas dos hileras de losas pero no se aprecian las cuñetas.

Este tramo que mide más o menos unos 100 metros y discurre serpenteante por la ladera desemboca en una especie de patio que está coronado por una roca con un petroglifo (rana punteada). De aquí asciende por unos 70 metros pero luego se pierde entre el bosque y los cultivos.

SEGUNDO TRAMO. Después de la casa “La Pedrera”, continuando por el carreteable





destapado, metros arriba aparece el primer testigo del camino empedrado. Se trata de un tramo del camino de unos 60 metros de largo, conformado por una hilera de rocas de uno de los lados del camino, que yace bajo una capa de recebo. Al parecer, las losas de camino no fueron levantadas como en otros lugares del municipio, sino que quedaron in situ bajo el recebo.

Como sitio de referencia se encuentra la el balneario de los dinosaurios. Más arriba de este balneario aparecen dos testigos más cortos que el anterior los cuales miden en promedio unos 4 metros y están conformados por dos hileras de losas del empedrado. Un kilómetro más arriba vuelve a aparecer otro testigo conformado por tan solo cuatro losas.

A la altura de una de las casas de veraneo se encuentra que la entrada está construida con piedras planas como las losas del camino antiguo que discurría por los alrededores. Es muy probable que las losas del camino antiguo hayan terminado formando parte de la entrada y el patio de esta casa.

Más arriba se encuentra una “ye”. Dejando el carretable y siguiendo por el camino en ascenso de la “ye” se encuentra otro testigo y una roca con marcas que pudo actuar como afilador en tiempos pretéritos. Más adelante se encuentra la casa de don Crisóstomo quien comenta que este era el camino pero hace años él lo “hizo arreglar”. Arreglo que significó casi la total desaparición del camino empedrado. Siguiendo hacia arriba de la casa de don Crisóstomo se encuentra un encintado que termina en inmediaciones de la escuela rural Santa Marta. Aquí termina este tramo de camino empedrado.

CAMINO 15

Los tramos de este recorrido se pueden dividir en dos. El primero que corresponde al camino que se inicia sobre el carretable que va de Peñas Blancas por el sector Santa Marta Baja y llega a la vía pavimentada la Victoria – el PIN. El segundo, al tramo que parte de esta vía y llega a la escuela Santa Marta pasando por la hacienda Granjas. Este segundo tramo es el más extenso y mejor conservado de los dos.

PRIMER TRAMO. Este camino, solo tiene un pequeño tramo empedrado al inicio, el cual está cubierto por gramíneas y hojas de los árboles lo que permite su conservación de manera natural. Sin embargo, las losas al parecer están ubicadas en su sitio original al parecer.

Unos metros adelante lo cruza una pequeña corriente de agua que ha ido erosionando la base de las rocas y ha ocasionado el volcamiento de algunas losas. Este tramo es corto, de unos 20 metros de largo, pero está completamente cubierto de lodo y agua.

La pendiente es menor a 5 Grados en su primer tramo. La servidumbre es de 4 metros. El ancho del camino oscila entre 1.0 metro y 86 cm. A los lados hay cultivos de mora, plátano y una hilera de árboles nativos (Sangregados, cauchos, alternados con eucaliptos, etc. Luego continua el camino pero cubierto de hojarasca. Lo cual ha ocasionado que se conserve al parecer en buen estado; ya que al descubrir algunas losas estas se conservan en su sitio y con el desgaste propio de su uso repetido.



En este segundo sector, parte del camino se encuentra descubierto de vegetación y hojarasca. Los sectores laterales los cubren algunas herbáceas y tierra caída de los bordes, por lo que solo se encuentra descubierto la parte central del camino.

Hay un cambio de pendiente del camino pasando de casi plano a unos 20 - 30 grados de inclinación. Este tramo es el mejor conservado. Existen tramos en que la vegetación herbácea alcanza a subir hasta 60 cm de altura, por lo que las losas del camino no se pueden observar.

Del camino se destacan los contrafuertes y cuñetas como aspectos notables de la arquitectura del camino. Algunos contrafuertes está colocados al final de un tramo lo que funciona como un escalón de roca. En esta sección, se encuentra un empalme de dos tramos del camino en forma de "L" formando un ángulo casi recto.

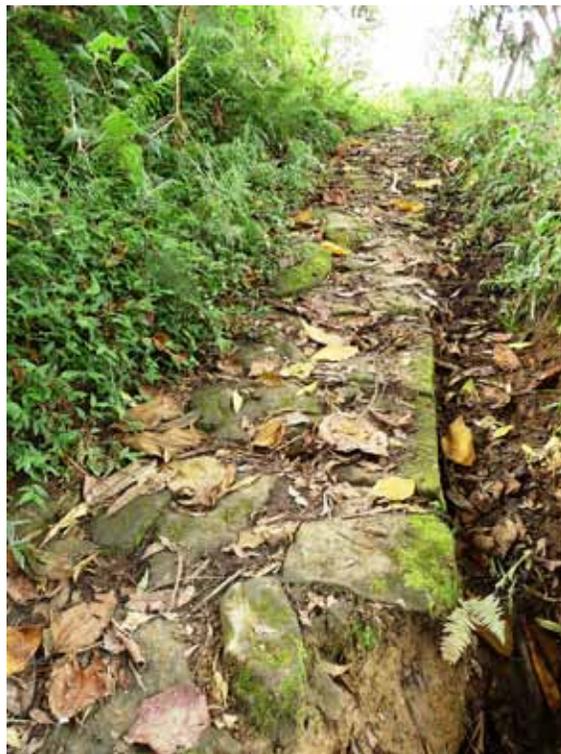
A partir de este punto sigue un carretable de piso de tierra. Las losas del camino han sido al parecer picadas para formar la base del carretable. Por lo que ya no se encuentra la estructura original del camino, tan solo algunos testigos.

Adicionalmente a lo anterior, algunas de las losas del camino original las han usado para hacer los accesos las casas o fincas de los lados del camino. En este punto el ancho de la servidumbre es de 4.10 metros.

En la parte final de este tramo se encuentran tres caminos empedrados que cruzan e intersectan este camino que baja. La dirección de estos caminos es NE - SW. Los primeros metros permiten apreciar una estructura compleja, bien definida. Estos caminos hacen parte de la red de caminos transversales que interconectan los caminos que corren en sentido E-W y que bajan de Peñas Blancas en dirección al río Bogotá. Estos caminos transversales permiten la interconexión con otros caminos, casas y/o poblados. Su reconocimiento se deja para realizar posteriormente, pero se registra lo localización GPS.

Uno de estos caminos transversales ha sido cerrado con una puerta de hierro, impidiendo su recorrido. Adicionalmente, al otro lado de la puerta se ve un potrero con pasto y ninguna huella del camino. La servidumbre también ha desaparecido. Las losas del camino probablemente o están bajo el pasto lo cual sería muy bueno o fueron levantadas y usadas para construir los cimientos de la casa de la finca.

En dirección SW este camino ha sido cercado y queda dentro de un cultivo de mora. Desde la carretera no se puede apreciar si aún se conservan las losas y la estructura en su sitio o fueron levantadas. Adicionalmente el dueño del cultivo quitó la servidumbre apropiándose de un bien público.





SEGUNDO TRAMO. En su parte inicial, el camino original ha desaparecido casi por completo, dando origen a un carreteable encintado por tramos. Es posible encontrar algunos testigos de entre 4 - 10 metros del camino antiguo, en los tramos sin encintar.

Unos metros abajo de la carretera que va del PIN a La Victoria, el camino empedrado es atravesado por otro empedrado, ahora convertido en sendero sin piedras. Al preguntarle a un campesino que pasaba por el lugar, él dice que este era un camino muy utilizado pero ha ido quedando en desuso y adicionalmente uno de los dueños de las fincas con que colinda, ha ido corriendo la cerca disminuyendo la servidumbre, que debía ser de tres metros y ahora tiene menos de 1.50 m.

Siguiendo por el carreteable se encuentra que la servidumbre es de unos 4.70 metros y el ancho del testigo del camino es de 1 metro. A los lados del camino se encuentran cultivos de mora, plátano, calabacín, anturios, yuca, entre otros. En este tramo se encuentra un descansadero doble lo que posiblemente permitió que las personas que transportaban carga se sentaran muy cerca e intercambiaran bebidas, alimentos y hasta información.

Más abajo nos encontramos con otro sendero (camino empedrado) que cruza el camino por el que vamos y que probablemente se dirige hacia el NE en dirección a la vereda Flechas.

Cuando se terminan las casas y el camino empedrado se aparta del carreteable, el camino se conserva en muy buen estado. Probablemente es cuando se ingresa a la hacienda Granjas. Después de este tramo, el cual está en muy buen estado, y bajando unos 300 metros, se encuentra un camino empedrado que atraviesa el camino de Pitala. Entre los dos se forma una unión casi perfecta con aspecto de cruz, construida de tal manera, que no se percibe discontinuidad entre las dos unidades de caminos.

Adicionalmente, el camino de Pitala se conserva porque en gran parte está cubierto por pasto y vegetación herbácea, lo cual ha permitido conservar su estructura original; y además, a que la pendiente en esta zona es más suave 5 - 10 Grados, lo que ayuda a que factores ambientales como la erosión no socaven los cimientos del caminos.

Otro aspecto notable de este sector (el más largo de los dos tramos), es que el camino discurre entre bastante vegetación alguna nativa otra de cultivos. Lo que hace que haya una atmósfera agradable y se convierta en uno de los atractivos turísticos de la zona. Hay un tramo de este camino que discurre a lo largo de una quebrada la cual tiene un bosque de guadua bien conservado.

Un problema que se aprecia es que en el tramo inicial, después de la casas, las cercas que delimitan a servidumbre han sido quitadas, con lo que si el camino deja de usarse pronto será cubierto por vegetación y luego será muy difícil encontrarlo y hasta recuperarlo.
Caminos adicionales. Breve sinopsis ambiental.

Esta zona ambientalmente tiene poca vegetación nativa, la cual ha sido reemplazada por cultivos de mora. Solo en las cañadas hay vegetación nativa. Se ven arboles de más de 20 metros de altura. Por el camino donde hay poca luz y alta humedad relativa crecen plantas de anturios (fam. aráceas), guadua, chonta, cauchos, tachuelos, trompetos, sangregados, cajetos, muchos líquenes, musgos, hongos, guavas (presentes en sitios húmedos), etc.



En esta zona es frecuente que se presenten lluvias orográficas por las corrientes de viento que suben desde los valles bajos y húmedos, lo que hace pensar en la sensación e impresión de penumbra que debieron vivir los antiguos pobladores que recorrieron estos lugares.

Debido a que gran parte del recorrido se hace por los carretables no es posible ver mucha fauna nativa, aparte de los colibríes que se escuchan con mucha frecuencia pero no se ven.

A diferencia del primer tramo, el segundo tramo es el que está en mejor estado de conservación y adicionalmente discurre por entre mucha vegetación nativa y de cultivos de café, lo que lo hace muy llamativo por su potencial eco turístico, de observación de fauna silvestre (aves, insectos, mamíferos, reptiles, etc.).



CAMINO 16

Este camino discurre en sentido más o menos vertical entre la escuela Santa Marta y el salón comunal de la misma vereda. Para su análisis el camino se puede dividir en dos partes. El primer tramo va desde la parte posterior del salón comunal de la vereda y la casa la Pedrera. Y entre esta casa y la escuela rural la Santa Marta.

El primer tramo es el más conservado. En tanto que, el segundo tramo, solo conserva algunos testigos. Este recorrido se hace completamente por un carretable destapado.

PRIMER TRAMO. Este camino inicia a la altura de una de las casas dedicadas al procesamiento del café junto a la quebrada. De aquí asciende por un carretable destapado asentado con recebo. En el primer tramo no se encuentran testigos visibles. Tan solo una roca que pudo servir muy bien como descansadero ubicada a uno de los lados el camino antiguo.

Tan solo hasta llegar a la casa la Pedrera se encuentra un tramo del camino empedrado en muy buen estado dentro de la casa de campo. Al parecer este era el camino antiguo pero cuando construyeron el carretable las personas de la casa cerraron la servidumbre apropiándose del camino. El camino mide de ancho más o menos 80 cm y la servidumbre escasamente llega a un metro con cincuenta centímetros.

El camino está cubierto por pasto que ha sido podado, a pesar de lo cual no se puede apreciar completamente su diseño y estructura. Tan solo quedan descubiertas dos hileras de losas pero no se aprecian las cuñetas.



Este tramo que mide más o menos unos 100 metros y discurre serpenteante por la ladera desemboca en una especie de patio que está coronado por una roca con un petroglifo (rana punteada). De aquí asciende por unos 70 metros pero luego se pierde entre el bosque y los cultivos.

SEGUNDO TRAMO. Después de la casa la Pedrera, continuando por el carretable destapado, metros arriba aparece el primer testigo del camino empedrado. Se trata de un tramo del camino de unos 60 metros de largo, conformado por una hilera de rocas de uno de los lados del camino, que yace bajo una capa de recebo. Al parecer, las losas de camino no fueron levantadas como en otros lugares del municipio, sino que quedaron in situ bajo el recebo.

Más arriba de este balneario de los dinosaurios aparece otro testigo más corto que el anterior. Este mide tan solo unos 4 metros y está conformado en una parte por losas de uno de los lados, y en la otra por rocas del centro del empedrado.

Un kilómetro más arriba vuelve a aparecer otro testigo conformado por tan solo cuatro losas. A la altura de una de las casas de veraneo se encuentra que la entrada está construida con piedras planas como las losas del camino antiguo que discurría por los alrededores. Es muy probable que las losas del camino antiguo hayan terminado formando parte de la entrada y el patio de esta casa.

Más arriba se encuentra una “ye”. Dejando el carretable y siguiendo por el camino en ascenso de la “ye” se encuentra otro testigo y una roca con marcas que pudo actuar como afilador en tiempos pretéritos. Más adelante se encuentra la casa de don Crisóstomo quien comenta que este era el camino pero hace años él lo “hizo arreglar”. Arreglo que significó casi la total desaparición del camino empedrado.

Siguiendo hacia arriba de la casa de don Crisóstomo se encuentra un encintado que termina en inmediaciones de la escuela rural Santa Marta. Aquí termina este tramo de camino empedrado.

C16 Camino Subía-Tres Esquinas - Camino Hacienda Granjas

Este camino hace parte de una red más compleja de caminos interconectados. Para este recorrido el camino se inicia directamente en la Hacienda Granjas a la altura de la casa de la administración.

El camino inicialmente tiene un tramo de unos 100 metros con la primera parte en muy buen estado de conservación. En su estructura se aprecian, básicamente, tres hileras de losas con algunas rocas de menor tamaño, que actúan como cuñetas. Las losas frontales o contrafuertes han sido cortadas o acomodadas para actuar a manera de escalón. El





ancho del camino es de 1 metro en promedio y la servidumbre de 3 metros.

Unos 200 metros adelante, a la altura de una casa de ladrillo, el camino se encuentra cubierto por la maleza. El camino al parecer está en buen estado pero por lo denso de la vegetación no se puede ver la configuración ni su diseño.

Más adelante el camino gira a la derecha siguiendo en ascenso. En este punto la maleza es más baja, lo que permite ver por tramos algunas losas del camino. Sin embargo, la tierra y la hojarasca cubren la mayor parte, impidiendo ver su estructura.

En esta sección de más o menos 1 kilómetro, la servidumbre se conserva con un promedio de tres metros la delimita una cerca de alambre de púas. Toda esta sección del camino presenta una pendiente de más o menos 15 - 20 grados, por lo que su recorrido es un poco exigente, más aún si se lleva alguna carga a cuestas.



Este camino empedrado desemboca en un encintado. Siguiendo a la derecha se encuentra la finca los Nogales. Se continúa hasta un carretable de piso de tierra. Unos 100 metros adelante del carretable cruza un camino empedrado; hacia la parte de arriba está bien demarcado, en tanto que hacia abajo se encuentra bastante enmalezado. Se continúa por el carretable hacia Súbia.

Al salir de la finca se continúa bajando por un carretable de piso de tierra, el cual lleva a una roca, al lado del carretable, de unos dos metros de alto por cuatro de ancho, la cual tiene petroglifos. Entre las figuras más representativas se encuentran espirales, ranas, esbozos de caras, canales en bajo relieve, etc.

Después de la roca de los petroglifos, unos metros abajo, sobre el carretable aparecen vestigios del camino antiguo. Se trata de un tramo de camino empedrado de unos 8 metros, del cual solo se conservan dos hileras de las losas. Al parecer parte del camino se encuentra bajo el recebo utilizado para compactar el suelo del carretable.

Más abajo del testigo, se ve una sección del camino constituida por los bordes del camino en medio del carretable. El ancho entre las losas mide 2.50 metros y el ancho de la servidumbre es de aprox. 4.50 metros, lo que sugiere que este era un camino importante por su anchura. Es probable que soportara un alto tráfico tanto de personas como de semoviente.

Unos doscientos metros abajo a la izquierda aparece un empedrado en muy buen estado de conservación, con la servidumbre cubierta de vegetación baja, lo que permite observar su estructura y diseño. El ancho del empedrado mide 1 metro aproximadamente. Este tramo mide



aproximadamente unos 700 metros, según un habitante del lugar; sin embargo no se revisa, tan solo se registra su ubicación. Continuando por el carreteable que tiene el camino empedrado en el centro, se llega una puerta de metal de color rojo. En este sitio el camino empedrado ha desaparecido.

Unos 1000 metros abajo, se sale a la portería de la finca San Antonio. En este punto aparece un pequeño tramo de un camino empedrado en regular estado de conservación. En su parte inicial solo se ven las losas centrales porque los lados están cubiertos de vegetación y lodo. Más bajo se ve un corto tramo del camino descubierto de vegetación que permite observar los contrafuertes que forman peldaños. Este tramo está en regular estado de conservación ya que algunas losas están desplazadas y lo cubre una capa de tierra y hojarasca seca. Este tramo mide unos doscientos metros.

Este tramo de camino empedrado desemboca en el carreteable que atraviesa la vereda Santa Marta. A partir de aquí y hasta proximidades del salón comunal, no se vuelven a ver huellas del camino empedrado. Tan sólo en proximidades del Salón Comunal se ve un testigo de unos ahí el camino aparece con 15 metros de largo. Al parecer el camino empedrado se encuentra cubierto por el recebo que se utilizó para la construcción del carreteable.

CAMINO 17

Los tramos de este recorrido se pueden dividir en dos partes para su comprensión. El primero inicia en Pradilla y llega hasta el río Bogotá. El segundo tramo va desde el río Bogotá hasta el municipio de Tena. Los dos tramos presentan secciones cortas de camino empedrado en relativo buen estado. Sin embargo, gran parte del recorrido se hace sobre carreteables. El tramo con mayor extensión de camino empedrado es el que baja de Pradilla hasta el puente sobre el río Bogotá.

El camino inicia en Pradilla. A unos 10 metros bajando a mano derecha aparece un camino empedrado que al parecer se dirige en dirección hacia Santandercito – San Antonio del Tequendama. Este camino presenta una servidumbre de 3.90 metros y un ancho del camino de 1.20 metros. No lo seguimos pero queda reportado para una futura visita.

Sin embargo, al preguntarle a una señora del lugar sobre este camino, ella comenta que este camino va a una finca más abajo y allí termina. Puede ser que este sea un camino antiguo pero fue cerrado por las personas de una finca metros abajo. De todas formas, a pesar de lo comentado por la persona del lugar, este camino debe recorrerse para establecer su antigüedad y determinar si continúa hacia alguna población cercana u otro lugar de interés para el proyecto. Se registra su posición GPS y se deja para una futura ocasión.

Siguiendo con el camino a Tena, el camino al parecer va por donde ahora se encuentra un encintado que descende. Unos 100 metros abajo, al lado izquierdo, aparece un tramo de unos 50 metros de un camino empedrado, ancho (2 metros), que cruza por medio de casas y está convertido en una calle del poblado. Este tramo se localiza dentro del casco urbano. Un poco abajo del carreteable de piso de tierra, aparece un encintado, en el cual, al parecer se utilizaron las piedras del camino empedrado antiguo.



Unos 800 metros más abajo siguiendo el encintado, a la izquierda aparece el camino empedrado. La servidumbre mide 5.80 metros y el ancho del camino mide 2.30 metros. Este tramo es poco pendiente pero tiene una estructura compleja en cuanto a su construcción. En una curva hay una especie de losas colocadas en forma de pastel que permiten darle continuidad al camino.

Unos metros más abajo se encuentra una sección del camino en buen estado y con las losas relativamente en su lugar. Estas losas, presentan buen desgaste, por lo que sus bordes están redondeados, confirmando un uso intenso, además de su posible antigüedad.

Más abajo, sin embargo, hay un tramo del camino en el que parece que las rocas fueron movidas tanto por acción del agua de escorrentía como por maquinaria. Las rocas se encuentran acumuladas de un lado del camino. Algunas yacen en el potrero abajo del camino entre los cafetales, otras al parecer, hacen parte de un muro de una de las fincas ubicadas al lado del camino. A pesar de la destrucción se conservan algunas losas como testigos del camino.

Esto tuvo como resultado que el suelo haya quedado cubierto por rocas pequeñas, desordenadas, dejando descubierto el suelo areno-arcilloso. El paso de personas y de semovientes, va erosionando aún más el camino empedrado.

Más abajo hay una roca plana a unos lados del camino, que parece ser un descansadero para unas dos o tres personas. Posterior al descansadero y más abajo se ven algunos contrafuertes y losas del camino aisladas como testigos del camino antiguo.

Un poco más abajo, a la derecha, aparece una casa que tiene el piso y el patio completamente cubierto de rocas planas, las cuales al parecer hacían parte del camino antiguo empedrado. En este punto hay una "ye" que por un lado asciende hacia Pradilla y por el otro baja hacia la Hidroeléctrica Darío.



Bajando de este punto se encuentra un tramo de unos 200 metros de camino empedrado, en buen estado. Al parecer esta parte ha sido restaurada o reconstruida. Como aspecto a resaltar, este tramo presenta una serie de contrafuertes frontales que forman los escalones del camino, reduciendo la pendiente y haciéndolo más fácil de transitar.

Al finalizar este tramo, en la parte curva, se encuentra una sección de losas en forma "torta de pastel", con contrafuertes diagonales; los cuales le confieren solidez al camino, pero además sirven para manejar el agua de escorrentía recogida en esta sección, la cual está a un metro bajo el nivel del suelo de los costados. Este tramo termina en un carretable, el cual, a la derecha bajando, se encuentra una virgen en un altar construido en ladrillo y cemento. Cruzando el carretable aparece





nuevamente el camino, pero en muy mal estado. Se conserva solo la servidumbre y una hilera de rocas del camino. Este tramo que tiene unos 60 metros vuelve a salir al carreteable. Aquí se vuelve a encontrar otra virgen pero esta está empotrada en una roca de unos 5 metros de alto. En este sitio confluyen las veredas Las Palmas, El Tigre y la Junca.

El camino sigue por el carreteable bajando a la derecha. Unos 100 metros abajo de la virgen aparece un testigo constituido por una hilera de losas de 5 metros del camino, ubicadas en el centro del carreteable. A unos 100 metros adelante del testigo, se deriva a la izquierda otro carreteable destapado en bajada. Este carreteable se convierte en un encintado de unos doscientos metros de largo. Después del carreteable, unos 300 metros abajo aparece otro testigo sobre el carreteable destapado. El suelo arcilloso del carreteable tiene la huellas de carros. Lo paradójico es que se quitaron las losas del camino y ahora los carros se entierran porque el carreteable destapado no es adecuado para el tránsito de vehículos por su suelo blanco y arcilloso.

Unos 200 metros adelante, el piso carreteable se cubre de malezas y de entre ellas sobresalen las losas del camino empedrado. Aunque no es posible apreciar completamente la estructura del camino por la cantidad de malezas, si se puede observar filas de rocas, contrafuertes y otras estructuras del camino antiguo. Este tramo está en muy regular estado de conservación. En este punto la servidumbre es ancha llegando a medir unos 7.30 metros. En este sector hay tramos descubiertos de vegetación, lo que permite ver los detalles del camino empedrado. Sin embargo, la erosión hídrica, sumada al paso de gente y de las mulas, ha hecho que la banca a los lados del camino se haya perdido, dejando al camino empedrado elevado a una altura, en algunas partes, de casi un metro. Lo cual con el tiempo terminará erosionado la base del camino con su consecuente destrucción.

A la altura de la finca "El Caimito" el camino desemboca en un carreteable de tierra. Sin embargo, unos metros antes del carreteable, el camino se encuentra completamente enmontado, con muchas ramas y árboles sobre el camino, lo cual obliga a salirse del camino o a arrastrarse bajo la maleza para poder avanzar.

Y de aquí, bajando a unos 500 metros, sobre un carreteables destapado, con suelo de arcilla negra, suelta, se encuentra el puente sobre el río Bogotá. Esta última sección tiene tramos en, buen estado de conservación, puesto que las losas aún están en su lugar y están descubiertas de vegetación; además, se pueden apreciar los detalles de la compleja estructura y de su diseño.

Segundo tramo.

Después de cruzar el río Bogotá, se sigue el carreteable cubierto de una fina capa de piedra fina picada y antes del cruce, aparece nuevamente un testigo del camino de unos dos metros de largo. De





este cruce (en el cual hay una tienda) se sigue a la derecha subiendo.

Más adelante, a unos 50 metros, aparece un testigo muy bien conservado. Se trata de una hilera de rocas planas ubicadas en el centro del carretable que hacían parte del borde del camino, en el cual se aprecian las rocas cortadas para mantener los bordes definidos. En este sitio la servidumbre mide 5.20 metros y el testigo mide 1.38 metros ancho por 2.2 metros de largo.

Se sigue hasta una "ye". Se toma a la izquierda subiendo. En este sector se encuentran cuatro encintados y entre ellos algunos testigos del camino. Se destaca uno de ellos por presentar contrafuertes laterales que delimitan el camino a manera de andenes, desagües, cuñetas, entre otros detalles.

Luego de este testigo vuelve a aparecer el camino empedrado, pero haciendo parte el carretable. Esta vez las losas del camino evitan la erosión de la banca y le dan soporte al piso del carretable. La pendiente se incrementa llegando a tener unos 30 grados. Al finalizar la pendiente se sale a otro cruce de carretables. En este punto se encuentra la escuela Guacimal.



Más adelante y casi al frente de la escuela, parte nuevamente el camino empedrado convertido en un sendero. La vegetación herbácea lo recubre casi en su totalidad, dejando al descubierto las losas centrales el camino. La servidumbre mide 6 metros de ancha.

Hay tramos que están descubiertos de vegetación lo que permite ver tramos completos del camino. Sin embargo no se encuentran estructuras que manejen el agua, por lo que hay tramos del camino enfangados. Este tramo sale a otro carretable en el que se encuentra una tienda con el nombre de "Tienda de Doña Ana". Este tramo está en regular estado de conservación.

Unos metros adelante del cruce hay un tanque de captación de aguas para consumo. Por uno de sus lados sigue el camino empedrado, el cual está cubierto de vegetación herbácea. Solo se pueden ver las losas centrales del camino. Unos 50 metros adelante el camino está completamente destruido, dejando ver el suelo de tierra desnudo. La banca de los lados se ha ido deslizando reduciendo el ancho de la servidumbre.

Se sale nuevamente a un carretable. Unos metros adelante del cruce y sobre el carretable se encuentra un testigo. Más adelante a la izquierda hay una finca con un muro de piedra de unos 80 metros de largo. Probablemente algunas de las rocas del muro hacían parte del camino empedrado.

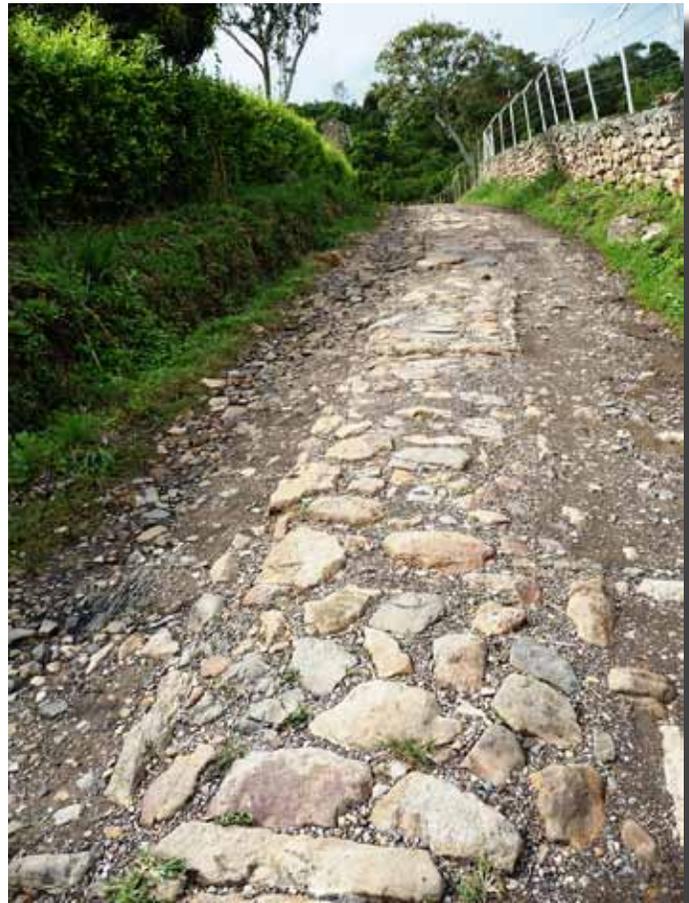
Más adelante el camino empedrado aparece nuevamente conservado cruzando un guadual y una quebrada. Este tramo está más o menos buen estado. Se aprecian los contrafuertes laterales



y frontales, destacándose los contrafuertes finales que forman los escalones clásicos de zonas pendientes. El ancho máximo que alcanza es de 1.74. metros pero se estrecha en algunos sectores hasta 80 cm. Este tramo del camino está muy bien conservado. Este último tramo termina a unos doscientos metros del pueblo convertido en carreteable a la altura de la quebrada las delicias y frente al colegio Fidel Cano.

CAMINO 18

Para su análisis este camino se ha dividido en tres tramos. El primero va desde la carretera del PIN a la Victoria (a la altura de la tienda de Flechas) hasta la escuela de la vereda de Flechas. El segundo tramo desde la vereda de Flechas hasta la Hacienda Flechas. Y el tercer tramo desde la Hacienda Flechas hasta la vereda Santa Marta (salón comunal). El tramo mejor conservado es el segundo, ya que este presenta buen mantenimiento de malezas a los lados del camino y el camino se conserva en muy buen estado.



PRIMER TRAMO. EL Camino inicia sobre la vía que comunica el PIN con la Victoria al norte de la tienda de Flechas. Este tramo inicia con un sendero cubierto de pasto y piso completamente enlodado. La servidumbre que presenta inicialmente es de 1.50 metros; sin embargo, unos 30 metros más abajo, la servidumbre se amplía hasta alcanzar aproximadamente 3 metros. Este sector está completamente enmontado y el piso es de tipo arcilloso.

Unos metros más abajo el suelo del sendero es cortado por un canal de agua de unos 20 cm. en tierra que recoge aguas proveniente de las casas, haciendo que el ancho del sendero disminuya a aprox. un metro, erosionando su base y convirtiendo esta parte en un rodadero de arcilla. En este tramo no hay losas del camino visibles.

Este tramo del camino es cortado por una vía para autos en tierra y piedras compactadas. Luego del carreteable sigue nuevamente el sendero, pero esta vez aparecen algunas losas de piedra. La servidumbre en este punto es de 3.35 m y el ancho del camino empedrado es de 92 cm. Este tramo está parcialmente cubierto por vegetación herbácea, hojarasca, lo que dificulta apreciar completamente la estructura del camino empedrado. Sin embargo, se aprecia claramente algunos escalones y el desgaste de las losas de piedra. Unos metros más abajo, el camino es nuevamente cortado por otro carreteable de tierra y piedras compactadas.



Cruzando el carretable, el camino empedrado se convierte en un carretable de tierra y piedras compactadas. El camino original se encuentra hacia el lado derecho bajando, dentro de una propiedad privada. Unos metros más abajo aparece un encintado doble con una hilera de piedras planas en el centro. Probablemente algunas de las losas del camino original fueron usadas para conformar esta sección del encintado. La servidumbre para este punto es de 7.40 metros. Unos doscientos metros abajo se termina este encintado y sigue un piso de tierra y piedras compactadas.

Unos metros abajo, luego de terminar el encintado, en la margen derecha, parte un empedrado. La servidumbre en este punto mide 3.18 metros. Un habitante del lugar dice que este empedrado llega hasta una finca cercana. Sin embargo y debido a la vegetación y al barro que lo cubre no se pueden apreciar los detalles del camino. Debido a que el propósito de esta salida no es recorrer estos caminos laterales, solo se registra su existencia (punto GPS) y se continúa bajando por el carretable.

Unos metros abajo del camino anterior y sobre el carretable, se encuentra un testigo compuesto por una fila sencilla de piedras del camino antiguo de aproximadamente 8 metros de largo.

SEGUNDO TRAMO. Siguiendo el carretable se llega a la escuela de Flechas. En este sitio, la carretera es cortada por otro carretable que va de sur a norte. El camino antiguo al parecer seguía a la izquierda (dirección sur) por donde ahora está la vía. Esto se puede comprobar por un testigo conformado por una hilera piedras de unos 4 metros que se encuentra en la mitad del empedrado.

Unos 100 metros abajo de este testigo aparece el camino empedrado en muy buen estado de conservación. Presenta un ancho de servidumbre de 4.57 metros y un ancho de empedrado de 1 metro en promedio.

Los habitantes de este sector han mantenido su servidumbre limpia, lo cual permite ver las particularidades de su diseño. En la parte más pendiente se pueden ver las secciones que actúan a manera de escalera para disminuir la pendiente. En términos generales se aprecian los contrafuertes laterales, los contrafuertes frontales, las cuñetas, entre otros aspectos.

Este tramo de unos 100 metros es cortado transversalmente por otro empedrado también en buen estado. Se registra sus coordenadas GPS para una segunda fase de prospección. Siguiendo el camino empedrado que viene bajando aparece una puerta con marco de metal la cual cierra el paso del camino. Sin embargo, es posible abrir la puerta y seguir reconociendo el camino





empedrado, el cual presenta muy buen estado de conservación y con las mismas características de diseño inicial. Sus losas presentan mucho desgaste lo cual sugiere mucho uso o antigüedad.

A uno de los lados del camino hay cultivos de heliconias, al otro hay un bosque secundario de heliconias, palmas bobas, bambúes, y vegetación arbustiva, entre otras. Luego de este tramo de camino bien conservado y al finalizar los cultivos de heliconias, el camino se encuentra en regular estado por falta de mantenimiento y por acción de las malezas y el agua de escorrentía; los cuales han ido erosionado sus cimientos en algunas secciones, hasta arrastrar parte de las losas. Gran parte del camino está cubierto por malezas, lo cual impide ver las losas y la estructura del camino empedrado.

Este tramo de camino empedrado se encuentra de frente con una puerta de malla eslabonada y marco metal que le cierra el paso. Del otro lado el camino es cortado transversalmente por un camino empedrado de las mismas características y diseño que el anterior. Se registran sus coordenadas GPS para una temporada de investigación posterior.

Se continúa descendiendo por el camino vertical rumbo a la hacienda Flechas. En este punto la servidumbre tiene un ancho de 4.40 metros. El empedrado está cubierto por maleza corta al igual que sus costados, por lo que en algunos tramos apenas si se ven las losas del empedrado. De lo que está descubierto de vegetación, se puede apreciar que el camino se conserva en buen estado. Algunos tramos tienen contrafuertes colocados verticalmente, lo que lo diferencia de otros caminos donde las losas son colocadas por su cara plana. Aquí las losas de los contrafuertes son colocadas verticalmente, dejando al descubierto unos de sus lados. Lo cual permite mayor estabilidad de la estructura, pero igualmente menor área del piso cubierta y por tanto se demanda un mayor uso de rocas para cubrir el suelo arcilloso. Este tramo también está en muy buen estado de conservación.

Al llegar a la casa de la hacienda Flechas, el camino presenta mayor deterioro por el tránsito de semovientes y de personas por fuera de las losas, lo cual ha erosionado mucho sus cimientos y ha terminado por desplazar parte de las losas que lo componen.

TERCER TRAMO. Después de la hacienda Flechas el camino se convierte en un carretable destapado. El camino empedrado está muy deteriorado y en algunos tramos ha desaparecido por completo producto de la erosión hídrica o de la pérdida de los cimientos.

Un campesino del sector llamado Benjamín Moreno dice que esta parte él la construyó, pero debido a que el camino no tiene desagües, un riachuelo que corre sobre el carretable, lo ha arrastrado y destruido varias veces. Solo quedan algunos testigos del





camino consistentes en hileras sencillas de algunos metros aprox. entre 15 - 20 metros. Este tramo es cortado por otro carreteable que viene bajando de la Victoria y continúa bajando hacia Mesitas. El camino empedrado antiguo sigue por la vía del carreteable y unos metros abajo de la hacienda los Nogales, se separa para seguir convertido en un sendero cubierto por maleza, tierra, hojarasca, los cuales apenas dejan entrever las losas del camino. Al parecer este tramo está en buen estado ya que las pocas losas que están destapadas conservan su diseño original. Este último tramo de camino cubierto por maleza tramo tiene aprox. un par de km.

Sin embargo, a pesar de su falta de mantenimiento sigue siendo usado por los habitantes del lugar y por los empleados de la hacienda de Granjas y Flechas.

Este camino pasa por la casa de mayordomo de la Hacienda Granjas. Aquí hay tramo de unos 150 metros de camino bien conservado y descubierto de vegetación. Después de la casa, el camino empedrado sigue bajando por el carreteable sin salir de la hacienda. Unos doscientos metros de esta casa a la derecha baja nuevamente el empedrado. Este sigue hasta encontrar un carreteable. Aquí el camino desaparece. Siguiendo unos 100 metros abajo del carreteable a la izquierda nuevamente aparece el empedrado el cual desciende por unos 100 metros y desemboca en otro carreteable encintado.

Este es el último punto en el que se encuentran las piedras del camino empedrado ya que desde aquí y hasta Mesitas sigue un carreteable encintado. Solo se conserva una hilera de piedras a la altura del salón comunal de la vereda Santa Marta.

CAMINO 19

Se inicia el recorrido en el punto con coordenadas N 04°34'14,2" - W74°26'19,0" y una altitud de 1044msnm. Sitio en el que se ingresa a camino empedrado con alto grado de deterioro por presencia de residuos sólidos en una extensión aproximada de 100m, luego de los cuales se hace ingreso a vía carreteable encintada, se continúa el descenso ingresando nuevamente a camino empedrado con un buen estado de conservación en el que se destaca el tamaño de las piedras de la calzada siendo de dimensiones mucho mayores que las presentes en los otros caminos recorridos hasta el momento.

En el punto 004 de coordenadas N 04°32'55,0" W74°28'33,8" dadas las características de las estructuras presentes como son una curva con empalme y un contrafuerte se sugiere realizar un dibujo del sitio por parte de Ricardo Prado, se continúa el descenso hasta encontrar una vía carreteable destapada en la que se destacan losas de testigo.





Luego de atravesar un cauce de agua se encuentra maquinaria de obras que en este punto ha arrancado una parte del camino empedrado, el material que ha rodado se ha depositado sobre tramos importantes del camino, una vez se supera la obstrucción se continua por el camino que ocasionalmente se encuentra cubierto por vegetación, encharcamientos y algunos derrumbes de pequeñas proporciones pero que afectan su estructura. El camino empedrado termina en una vía carretable destapada, por la misma tomamos hacia el oriente donde encontramos un tramo del camino de la vereda La Virginia en el sitio conocido como Hacienda La Golobia donde se destacan testigos de las paredes del Camino Nacional con servidumbre aproximada de 12 m. el camino que se orienta hacia el Rio Bogotá se encuentra muy erosionado, según testimonio del señor Isaías Benavidez por este camino se pasaba el rio a través de un puente colgante pero este desapareció y el camino fue cerrado hace mucho tiempo.

De regreso hacia la cabecera se detectan varios testigos de camino empedrado por la vía carretable destapada, no se geo-posicionan debido a que el regreso se hace en carro.

C. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

CAMINOS Y ANTIGÜEDAD

Fueron las poblaciones aborígenes las primeras que construyeron sistemas de intercomunicación, que seguramente se fueron ampliando a medida que los grupos humanos aumentaban su influencia regional, y las exigencias de productos de territorios distantes se hacían más fuertes. Caminos del Perú, Europa etc.

Esto implica que es problemático suponer que el conjunto general de los trazados y caminos son de origen español y de períodos coloniales o republicanos. Lo que parece ser cierto es todo lo contrario, pues los ejércitos españoles se entraron en los territorios por las vías usadas de forma cotidiana por los grupos prehispánicos. La red vial de del mundo prehispánico fue la base para las campañas de entrada y rescate del oro en las primera etapas de la conquista. (Botero 2005, 2006 2007, 2008. Aprile-Griset, 1991. Cardale, 2000). La idea de una América que estaba compuesta de pueblos aislados y sin relación continua de comercio y de lenguajes se encuentra totalmente refutada. Las investigaciones de Sofía Botero han demostrado para el territorio colombiano un conjunto de redes viales que tienen su origen en los procesos de la configuración espacial elaborada por las comunidades aborígenes .





El que no se hayan realizado trabajos arqueológicos extensos en la compleja red prehispánica, colonial y republicana ha impedido hacer verdaderas cartografías, que permitan distinguir cada uno de los trazados de caminos en su temporalidad y en los procesos técnicos de elaboración. Un trabajo en ese en este sentido permitirá entender las superposiciones que seguramente se realizaron, esto es, sobre cuáles caminos indígenas, los españoles primero, y los republicanos después, que reorganizaron y restauraron los trazados. Una serie de excavaciones y cortes arqueológicos permitiría establecer una primera base cronológica para los caminos en diversas áreas y, sobre todo, permitiría hacer una clasificación certera de las diferencias técnicas y tecnológicas, lo que es sin duda esencial para determinar los materiales, las procedencias de los mismos, entre otros aspectos tecnológicos.

En el estado actual de la investigación es evidente que hay caminos, senderos y trochas que no corresponden a un período pos-conquista, en muchos casos se ha demostrado que se trata de vías de comunicación prehispánica (Botero 2005, 2006 2007, 2008. Aprile-Griset, 1991. Cardale y Herrera, 2000. Cardale, 1996), y que buena parte de los procesos de conquista del territorio fueron posibles gracias a esas vías. El suponer que los españoles se adentraron en el territorio sin la ayuda de guías nativos y de caminos es simplemente ingenuo. Ya desde la Crónica de Indias se advierte de la existencia de aquellos trazados; muchos de los cronistas anotan en sus relatos que los caminos eran intransitables para los caballos, de igual forma, la fundación de pueblos españoles se realizó en buena medida sobre antiguos lugares de vivienda aborigen, lo que implicó que de ese modo se aprovecharon de las complejas redes de comunicación prehispánica. Es por ello que Langebaek & Morales (2000) sostienen que es necesario adentrarse en el estudio de la larga duración de los caminos, a nivel temporal y espacial, pues no es un asunto que se pueda reducir a un determinado momento, y menos a un espacio geográfico cerrado.

CAMINOS DE LA CAZA-RECOLECCIÓN A LA SEDENTARIZACIÓN

Se puede asegurar que los grupos de cazadores y recolectores de los más tempranos períodos de ocupación del territorio de la actual Colombia, tuvieron que tener rutas de desplazamiento y circuitos de caza y recolección, con espacios determinados y áreas establecidas para las actividades cotidianas. Esto significa, que esas bandas fueron las que en un primer momento realizaron una humanización del espacio, el cual seguramente fue marcado y determinado de forma simbólica y material. Así, los primeros caminos del territorio tenían que estar mediados y determinados por las necesidades de esos grupos humanos. La ocupación de los espacios y las rutas de viaje y de caza deberían ser parte de la construcción territorial de esos primeros procesos de humanización del paisaje, sin embargo, las posibilidades de poder determinar las cartografías de esos grupos es bastante difícil, pues las huellas sobre el terreno no son fáciles de reconstruir y reconocer. Un trabajo desde la cartografía física permitirá hacer trazados posibles, y determinar potenciales vías de tránsito en los diversos momentos de ocupación. Esto estaría determinado por las zonas anegadas o no en cada uno de los períodos de la historia ecológica y medio-ambiental del territorio.

De igual forma, la escases y extinción de determinados animales (por ejemplo del mastodonte) debió cambiar la dieta y de esa forma los modos y sitios dónde procurar el alimento, y eso



seguramente modificó las rutas de viaje y los lugares de recolección. De este modo, es posible imaginar que muchos trazados diferentes de caminos se debieron elaborar antes del proceso de sedentarización, que es tardío, si se tiene en cuenta que la ocupación más temprana del territorio, que para el caso del altiplano se remonta a 12.400 A.P. (Correal. 1990, 2001. Correal, Van Der Hammen, Lerman. 1966-69. Correal. Van Der Hammen, Wesley. 1977. Correal. Van Der Hammen, 1977. Van Der Hammen, 1992. Van Der Hammen. Correal. 1992). Y que en el caso de las zonas de páramo está sobre los 9.000 A.P. (Rivera 1986, 1992).

Posterior a ese proceso de cazadores y recolectores, se fue generando una insipiente horticultura que paulatinamente llevó a la sedentarización, lo que implicó domesticación de plantas y animales. Las consecuencias de esos procesos son muy diversas, desde la modificación del entorno natural, hasta la consolidación de complejos sistemas arquitectónicos. En este sentido, se debe entender que la sedentarización paulatina, obligó a esos grupos a realizar trazados estables y a modificar el paisaje con espacios determinados para el tránsito de productos. Por tanto, la construcción de sistemas de agricultura y auto abastecimiento no simplemente modificó el espacio cercano y cerrado de los lugares poblados, sino que de forma continua se fue ampliando e interviniendo en otras zonas y regiones.

Las condiciones geográficas de las montañas andinas seguramente fueron factores determinantes en esos procesos, y la variedad climática y medioambiental facilitó y posibilitó que diversos productos de distintos climas fueran objeto de la dieta de los grupos humanos que lentamente se fueron asentando en lugares precisos y fértiles. La selección de esos espacios seguramente estuvo mediada por la fertilidad del suelo y el acceso a fuentes de agua, pero también por la posibilidad de hacer trazados de intercambio y de movilidad.

Eso implicó relaciones de centros y periferias debido a que los caminos se convirtieron, para los grupos sedentarios, en las venas y arterias de la vida comercial y de los grupos que lentamente se fueron complejizando en su orden social y económico. La producción controlada de alimentos, que es propiamente la agricultura, implicó cierto nivel de estabilidad y seguridad alimentaria, pero también, ciertas restricciones en la dieta. El que se diera diversidad alimentaria implicaba movilidad, y está ya no podría ser un asunto del desplazamiento total del grupo humano, sino de una parte del mismo, unos que se encargaron de alimentar las necesidades de una población cada vez menos móvil en el territorio.

En opinión de Jacques Aprile-Griset (1991) el





modelo de ocupación prehispánica del territorio y de algunos grupos nómadas actuales circular (Politis, G. 1996), por lo cual no sólo correspondía a la forma típica de la vivienda, sino también a la configuración total del territorio; por tanto los caminos también deberían corresponder a la misma lógica, esto es un sistema radiado que conducía a diferentes territorios y que permitía tener un contacto con muchas áreas de un territorio extenso (Politis, 1996; Binford, 1981, 1983). Por eso, los caminos tejían redes entre las comunidades de los diferentes sectores, y en muchas ocasiones estas redes se amplían hasta más allá de 20 o 30 kilómetros, ligando de ese modo una comunidad con otra (Aprile-Griset 1991).

CENTROS Y PERIFERIAS

Como se advirtió, el proceso de sedentarización y de organización de la agricultura modificó el espacio y los modos de comportamiento de los grupos humanos. Esto se vio reflejado de forma directa en el territorio, no sólo por la construcción arquitectónica de las viviendas, sino también por la elaboración de vías de comunicación, las cuales cumplieron una función de mediación en los intercambios. Así, los caminos pueden ser entendidos como la evidencia de esos procesos de movilidad y sedentarismo. Los caseríos se convirtieron en centros sociales, productivos y simbólicos, cada lugar habitacional determinó y condicionó las áreas circundantes y las relaciones con otros centros de habitación, que serían entendidos por los ajenos como periféricos. Las relaciones entre un centro habitacional y otro estaría mediada por la construcción de trazados y caminos, los cuales permitirían el tránsito de productos y gentes.

Las necesidades sociales y de productos de primera necesidad, obligaron a los distintos grupos humanos a buscar territorios muy ajenos a los lugares circundantes para poder satisfacer dichas exigencias. Para el caso del altiplano de Bogotá, la necesidad de algodón, oro y cobre significaron hacer largos viajes a las zonas de producción, por tanto, las concentraciones poblacionales del altiplano consideraron a los lugares de producción como sectores de periferia. Lo mismo debió suceder a la inversa, el altiplano fue la periferia para los grupos que tenían necesidad de sal y de otros productos típicos del altiplano y de las regiones más frías. Lo cierto, es que esa relación centro periferia implicó una profunda dinámica social y arquitectónica, la necesidad de los intercambios seguramente llevó a la construcción de vías estables, donde los trazados se optimizaron y finalmente se intervinieron con materiales duraderos.

El proceso de crecimiento de nuevos centros habitacionales debió modificar y ampliar las redes de caminos prehispánicos, cada nuevo espacio construido implicó convertirse en centro y periferia a la vez. De igual forma, el abandono de determinados lugares debió modificar y condicionar el uso de los territorios.

Es posible que esa dinámica centro-periferia fuera la que determinara la fundación de caseríos y el abandono de otros y con ello, las redes de comunicación. La identificación de esos centros de poblamiento, pasa por las investigaciones arqueológicas, que deberían permitir establecer las cronologías de los asentamientos y de ese modo poder inferir las posibles rutas de viaje.

De igual forma, la presencia de diversos materiales, provenientes de distintas áreas daría noticia de los caminos y sus destinos, en tanto, esos materiales sólo serían explicables por intercambios o por transporte. No deja de ser interesante notar que una parte amplia de los elementos



ornamentales y de prestigio del mundo Muisca proviniera de lugares ajenos al territorio tradicionalmente entendido como Muisca. Esto también, parece estar conectado con algunos de los rituales, al parecer algunos de los sacrificios humanos utilizaban población proveniente de muy lejanas tierras (Londoño 1986).

El que determinados sectores del territorio se hayan convertido en iconos geográficos y simbólicos también determinó las redes de caminos. Es indudable que la presencia de las Lagunas fue importante para la configuración cultural de los Muiscas (al menos para los períodos inmediatos a la conquista de los europeos), lo que permitió que esos espacios geográficos se convirtieran en centros hacia los cuales muchos caminos conducían. Esto parece comprobarse con el documento que relata la última gran fiesta Muisca realizada en Ubaque Cundinamarca (Casilimas, Londoño 2001). Allí llegaron representantes de todo el amplio espacio de los territorios Muiscas. El que todos hubieran arribado demuestra que la red de caminos y de vías estaba aún en funcionamiento y que todos los asistentes conocían perfectamente los tiempos y las dificultades de desplazamiento, también esto sirve para demostrar que una parte importante de los caminos son de origen prehispánico.

La determinación de los posibles centros y periferias, también hace pensar en la noción de fronteras y límites territoriales en el mundo prehispánico. Esto se ha considerado en Colombia como rígido y perfectamente establecido, sin embargo, todo indica que era más dinámico de lo que se supone. El que los caminos atravesen vastos territorios hace dudar de la idea generalizada de los continuos conflictos entre los grupos étnicos, más bien evidencian todo lo contrario; esto es, una relación continua de intercambio y de movilidad de productos y de grupos humanos.

En este sentido el camino es también la evidencia de otro espacio, donde otros viven y producen de manera diferente. Casi que se podría decir que el camino es lo que atraviesa la extra-territorialidad. La frontera como demarcador de lo propio es atravesado por la dinámica de las redes de comunicación, allí aparecen productos y mercaderías provenientes de los otros pisos térmicos. Estas estructuras arquitectónicas no sólo dan cuenta de lo cercano sino sobre todo de lo ajeno, del caminar en tanto alejarse de un espacio conocido para adentrarse en un territorio ajeno, que se convierte en una especie de promesa. No sólo es buscar otros materiales, es observar y dar cuenta de otros paisajes.

Las comunidades sedentarias de ese modo tenían noticia de otros espacios y de otras prácticas





culturales y sociales. Lo que implicó que en esa relación de tensión continua entre el centro y la periferia, se modificaron los paisajes, pero también, se cambiaron las formas de entender y construir la realidad. Esto seguramente modificó los lenguajes y las formas de internas de relación. No parece gratuito que una parte importante de los ornamentos de prestigio de los Muisca provinieran de las zonas “extra-territoriales”.

CAMINOS, EXOGAMIA Y DIVERSIDAD IDIOMÁTICA

Otra relación que permite pensar la red de caminos y de vías de comunicación, es la que tiene que ver con la exogamia. Ya Claude Levi-Straus (1994) ha demostrado con suficiencia que la cultura está íntimamente determinada y ligada a los procesos de exogamia. La consecución de parejas fuera del entorno familiar y social íntimo, seguramente implicó desplazarse a otros territorios, y de esa forma los caminos cumplieron un papel esencial en la ampliación de las redes y alianzas familiares. Estos procesos exogámicos no hubieran sido posibles sin contar con las redes de intercambio y de comunicación.

Lo anterior es posible cuando se han establecido lazos familiares complejos, y esto está íntimamente ligado al sedentarismo. Los estudios sobre el orden familiar y las instituciones sociales en el mundo Muisca, parecen hacer evidente que el conjunto de normas y reglas de parentesco implicaban complejos sistemas de redes. Complejidades similares pueden suponerse para los diversos grupos humanos que habitaron el territorio en el período prehispánico.

Lo cierto, es que las familias no eran meramente nucleares, en el sentido contemporáneo del término, sino que se trata de grupos familiares ampliados que incluían un vasto número de personas y de territorios. Esto permitió que las alianzas y los lazos de solidaridad fueran extensos y altamente dinámicos. De esa forma, diversos territorios se interconectaron por medio de lazos familiares, lo que obligó al desplazamiento de una parte de los miembros de la comunidad.

La dinámica social producto del comercio y de la producción diferenciada seguramente implicó un fuerte proceso de intercambio lingüístico. Distintos grupos y lenguas se fueron mezclando por los caminos que no sólo transportaban mercancías y hombres, sino también formas de decir del mundo diferentes. Estos procesos lingüísticos son muy difíciles de comprobar empíricamente, por ello, desde la arqueología se hace imposible tener evidencias que permitan reconstruir los procesos y las dinámicas sociales, culturales y de comportamiento. Sin embargo, la ausencia de pruebas empíricas no significa que esos procesos no se hayan dado.

Las investigaciones emprendidas desde hace algunas décadas, por muchos investigadores preocupados por salvar y estudiar los vestigios lingüísticos de América, han demostrado la gran cantidad de idiomas y dialectos existentes en el Nuevo Mundo antes de la llegada de las gestas europeas a finales de 1.400. Esa diversidad es la mejor prueba para afirmar que los grupos humanos que vivían en América requerían de saber más de una lengua para moverse en los territorios del continente. Pero no era sólo un asunto de largas distancias, también en sectores relativamente cercanos habían marcadas diferencias, las cuales hacían que incluso grupos familiarmente entrelazados se vieran enfrentados a fronteras lingüísticas (Gonzales 1996), que para salvarlas requerían de una condición poliglota, un asunto por lo demás muy común entre las comunidades aborígenes del continente.



Entonces, las fronteras físicas también se confundieron con las lingüísticas, lo que implicó que los caminos no fueron sólo un espacio para transitar con mercancías e ideas, sino también, con idiomas y dialectos. El cruce de caminos, los centros de intercambio y los lugares de encuentro debieron ser ejes de multiplicidad idiomática, que se pudieron construir gracias al sedentarismo, pero sobre todo, a las redes de comunicación, esto es, los caminos, trochas y senderos.

CAMINOS Y COMUNIDAD

Otro elemento que se debe tener en cuenta cuando se piensan los caminos, es el que tiene que ver con la relación que existió entre esas estructuras arquitectónicas y las comunidades. No se trata sólo de entender que los caminos son la evidencia del trabajo colectivo de un grupo humano, sino también, el dar cuenta de las relaciones que se tejieron en los diversos momentos de uso de los caminos.

En primera instancia, los caminos, ya sean estos empedrados o no, son el resultado de la colectividad, no es un asunto que se pueda pensar desde la individualidad. El trazado, las técnicas de construcción, los procesos de modificación y transportes de los materiales y los usos son el resultado de una serie de acciones colectivas. La construcción de un camino es el resultado de una comunidad medianamente estructurada, esto es, se requiere de una cierta jerarquización social, sin que esto signifique que los caminos son obra exclusiva de grupos humanos estratificados política y económicamente. Lo que se quiere asegurar es que la elaboración de los caminos requirió de planificación y de organización, en donde fue necesario dirigir el trabajo y garantizar en cada etapa lo necesario para la construcción total de la obra.

Es indudable que un camino en su ejecución implicó una gran cantidad de fuerza social acumulada, no fue el resultado de un capricho y menos de grupos ligeros y precariamente estructurados. Los caminos demuestran que una amplia experticia técnica y social fue necesaria, y que quienes los elaboraron no sólo poseían un saber técnico muy refinado, sino que contaban con la participación activa de un grupo amplio de individuos. Respecto del saber técnico, es importante advertir que no se trata de un mero tanteo, cuando se revisan con cuidado los trazados y los caminos, es evidente que allí descansa un saber complejo. Inclusive donde las evidencias son menos duraderas y claras, esto es, en los senderos y trochas, es notorio que el trazado fue elaborado desde el saber técnico. El uso de la orografía natural





y de los accidentes geográficos para demarcar el trazado del camino demuestra el saber comprometido en la elaboración de esas obras arquitectónicas.

Se podría asegurar que no hay nada que más ejemplifique y demuestre la colectividad de la labor social que los caminos, ya fueran estos elaborados en períodos tempranos o tardíos. En todos los casos el mundo social debió de intervenir en la construcción. Del mismo modo se puede pensar del uso del camino. Este no es de orden privado, sino que remite a la colectividad y a la sociedad, cualquiera que ella sea.

El uso específico de los caminos es muy difícil de reconstruir; saber exactamente los modos en que fueron objetivados y usados esos espacios se hace difícil en tanto no se tienen todos los trazados y tampoco las posibles cronologías de cada uno de los tramos. Lo obvio es que se utilizaban para moverse de un territorio a otro, pero esa afirmación es demasiado general como para que pueda ser entendida como una respuesta frente al interrogante por el posible uso de los caminos. Sin embargo, la descripción contemporánea de los trazados permitiría hacer algunas inferencias sobre el modo de uso de esos espacios arquitectónicos.

LOS CAMINOS DE EL COLEGIO. PROYECTO 2014 GIPRI COLOMBIA

Para el caso específico de los caminos de EL Colegio, se ha logrado advertir que una parte importante de ellos son de no más de 80 - 100 cm de ancho. Lo que significa que no se podía caminar sino en fila, un individuo detrás de otro, lo que también condiciona la cantidad y volumen de la carga posible por individuo.

De igual manera, eso permite pensar en la cantidad de población que se podía desplazar por los caminos en un sólo momento. Las medidas del camino hacen inferir que no fueron elaborados para cabalgaduras y tampoco para procesiones. Esto es importante, si se tiene en cuenta que durante mucho tiempo en Colombia se ha considerado que los caminos empedrados fueron elaborados por los españoles, sin duda el que sean tan estrechos, permite suponer que no fueron estructuras arquitectónicas realizadas bajo la planeación del mundo español, sino que corresponden a trabajos elaborados por las comunidades prehispánicas o sus descendientes, los cuales no estaban pensando en caballos sino en el tránsito a pie (Orlando Rodríguez, 2014. Conversación personal).





El que se tuviera que caminar en fila hace pensar que no eran lugares de reunión, salvo en espacios adecuados para ello, esto es, en los descansaderos, donde los individuos tomaban fuerzas para seguir en la marcha. Lo mencionado dificulta el que se pudiera conversar mientras se caminaba, esto sólo se podría realizar de manera efectiva en los lugares de cruce y de descanso. Entonces, el silencio, o más bien, el rumor de los pasos al transitar era el ruido normal de los caminos, esto sólo se alteró con la llegada de los españoles, que al incorporar los caballos rompieron el silencio de los desplazamientos.

De igual forma, el área de cada una de las rocas que componen el camino hace evidente que estaban adecuados para el tamaño de los pies, lo cual no sólo tiene que ver con la comodidad del caminante, sino con el ritmo que imprime el camino al andar. En los sectores más planos el paso se hace más largo, y en los lugares empinados más corto. Esto está marcado por la distancia y tamaño de las rocas en cada uno de los tramos (Salomón Figue, 2014. Conversación personal).

Por tanto, la arquitectura de los caminos (ancho, forma de las rocas usadas, tamaño de las mismas, trazado y descansaderos) dicen mucho de los usos, las prácticas y del comportamiento de los grupos humanos que los elaboraron. Esto no sólo condicionó el desplazamiento y el volumen de materiales que se podían transportar en un sólo momento por estas vías de comunicación, sino que también, tuvo que ser determinante a la hora de planificar los desplazamientos. Es poco probable que en un mismo instante un grupo amplio de personas se decidieran a viajar de un lugar a otro; por el contrario, se podría suponer que en caso de necesidad el desplazamiento se hizo por núcleos familiares, en donde el volumen poblacional eran menor que todo el conjunto de población de un caserío.

De igual forma, esto hace suponer que cuando un grupo familiar decidió abandonar un lugar y colonizar otro, la cantidad de objetos que llevaron no fue alto, seguramente sólo lo indispensable para reorganizar el nuevo espacio. Esto es importante para pensar e inferir el posible menaje necesario de cada unidad familiar. A diferencia del mundo español, y de la vida contemporánea, no parece que las comunidades aborígenes tuvieran por costumbre trastear con una gran cantidad de cosas, como muebles, puertas, reservas alimenticias y trastos de la cocina. Se podría suponer que en cada nuevo sitio de asentamiento se elaboraba todo lo necesario para la cotidianidad; y por tanto, lo que realmente se transportaba tenía que ver con un utillaje compuesto por herramientas y saberes técnicos, en donde estarían incluidas las semillas y los materiales extraterritoriales, que en cada caso variarían, pues sin duda los habitantes de tierra fría llevarían consigo algodón, oro y cobre, mientras los de tierras templadas y calientes sal y otros productos de difícil adquisición en los nuevos espacios colonizados.



2. LEVANTAMIENTO. PLANTA (FOTOGRAFÍA Y ENSAMBLE)

Criterios: Describa en detalle el sector del camino. La visual debe hacerse desde lo alto. En el recuadro superior demarque el sitio del camino descrito. Incluya escala utilizada

Escala 0,6m



CÓDIGO C | O | C | U | E | I | C | O | 0 | 5 | C | I | A | 0 | 1 | 4 |
Pais. Depto. Municipio. Cam. Modalidad Número.



A B C D E F G H I J K M N O P Q R S T

3A. LEVANTAMIENTO PLANTA



5. CONCLUSIONES GENERALES

Las investigaciones hasta el momento han mostrado que los caminos empedrados del municipio pueden corresponder a muy diversos períodos de ocupación del territorio, algunos seguramente se remontan a períodos prehispánicos, mientras otros son resultado de momentos posteriores, tanto coloniales como republicanos. De igual forma, los caminos tenían trazados de larga distancia, esto es, interregionales, los cuales permitían el transporte de diversas mercaderías desde muy diversos pisos térmicos y de zonas distantes. Otros eran de corta distancia, estos comunicaban diversas veredas. Lo cierto es que estos caminos eran las vías de comunicación e intercambio.



Miles de personas construyeron sus entornos productivos, sociales y culturales por esas vías. Caminado o en cabalgaduras fueron llevando sus productos a los centros de comercio y de vida social, y allí adquirieron lo necesario para regresar a sus casas, cargados de nuevos sabores y lenguajes. Un mundo social diverso y complejo se configuró gracias a los caminos empedrados. Esta investigación ha demostrado que quienes construyeron los caminos eran expertos en el manejo de la piedra y la planificación técnica de las rutas. A cada paso, se descubren los momentos de la fabricación, en donde cada roca cumple un papel esencial para el mantenimiento general del camino: contrafuertes, puntillones, refuerzos y puentes componen una unidad tecnológica



de elevada planificación y desarrollo. Estos caminos empedrados, no sólo son un patrimonio social tangible, sino también la demostración del trabajo social invertido y de la inteligencia de los pueblos que habitaron y habitan en el Municipio de El Colegio.

Hoy se puede asegurar que los caminos empedrados son patrimonio municipal, y por ello, se busca que propios y extraños los usen nuevamente, ya sea para recreación, como también, para promover investigación científica. El presente trabajo es pionero en la investigación, rescate y conservación en los caminos empedrados de la región del Tequendama.

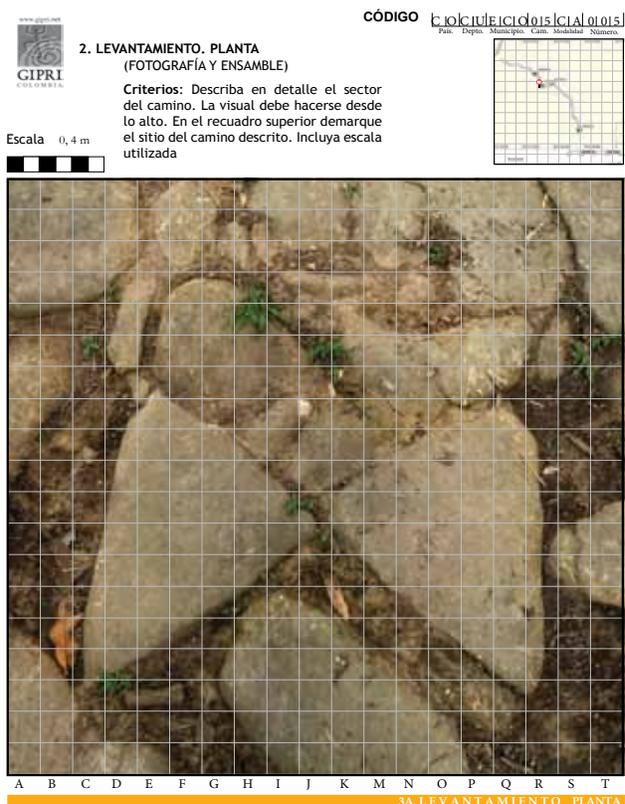
1. LOS CAMINOS. Se revisaron 19 caminos, algunos de los cuales se interconectaban con otras regiones fuera de los límites del municipio.

Entre los caminos que interconectan regiones biogeográficas distintas y distantes se destacan los Caminos de:

- Las Delicias (El triunfo – Anapoima) C06 que conecta políticamente dos municipios el de EL Colegio con el de Anapoima; y biogeográficamente conecta la parte oriental de la cuenca del río Bogotá (con sus respectivos bioclimas húmedos) con la parte occidental del mismo (con su bioclima cálido y seco) y, adicionalmente con las regiones cálidas del valle del Magdalena.
- El Camino Pradilla-Tena C17 que prácticamente es la vía entrada hacia la Sabana Bogotá por el municipio de Bojacá (la cual presenta un clima frío y seco de alta montaña).
- El Camino de La Victoria-Granada C10, es una de las vías para acceder de tierras bajas como el río Magdalena, pasando por tierras templadas y húmedas, para llegar a la Sabana de Bogotá por el sur; o para acceder al páramo de Sumapaz por el occidente y, si se quiere, continuar para bajar nuevamente hacia los Llanos Orientales.

Así de manera provisional se puede decir que existen tramos largos y tramos cortos y cruces de caminos. Otro de los elementos importantes, dentro de los caminos empedrados de este municipio es la existencia de una fuerte malla vial que atraviesa toda la región. Existen caminos empedrados, que pueden ser llamados verticales, y que inicia en Peñas Blancas con rumbo hacia el río Bogotá, Anapoima, Tena, etc., y otros horizontales y que atraviesan los primeros y permiten la comunicación y el tránsito entre las distintas veredas.

2. RECORRIDOS. La mayoría de los caminos revisados se inician en la parte oriental del municipio y terminan en las vegas del río Bogotá en la parte occidental.





3. LOS SISTEMAS DE CONSTRUCCIÓN. Se hicieron las primeras valoraciones sobre los sistemas constructivos, cuyos detalles se pueden leer con mayor detalle en el capítulo de resultados.

Sin embargo, aquí se puede hacer referencia a la existencia de una cierta variedad de sistemas de construcción que mostraría que ciertos caminos requirieron de un grado de refinamiento mayor que otros. Estos elementos están descritos en detalle en el capítulo de Resultado(ver Misiones) por ejemplo los contrafuertes y las escaleras y la composición de las curvas (contrafuerte diagonal, que actúa como barrera para el manejo y control de las aguas lluvias.

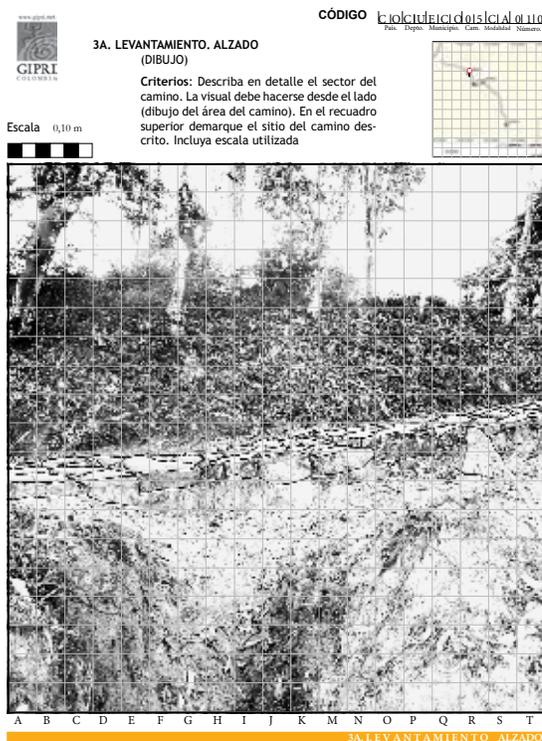
Resulta interesante dentro del proyecto de Caminos Empedrados del municipio de EL Colegio, la gran variedad de técnicas utilizadas en la construcción de estas vías de comunicación. Ya que existen caminos en los que se utilizaron piedras de río y otros en los cuales se utilizaron rocas provenientes de los potreros aledaños a los lugares por donde estos pasaban, dando como resultado que la consistencia y el grado de ajuste sea distinto, así como el ritmo que se tiene al caminar sobre cada uno de ellos.

4. ANTIGÜEDAD. Hasta la fecha no hay una determinación sobre la antigüedad de los mismos. Solo son posibles de determinar algunas diferencias en los sistemas constructivos y en la complejidad de unos frente a otros. Algunos caminos según los habitantes de la región fueron construidos y tan solo hace algunos cuarenta o cincuenta años, lo cual parece significaría que la población en general conocía los sistemas de su construcción tradicional.

Por entrevistas con habitantes del lugar, algunos de estos caminos son muy antiguos porque sus abuelos los recorrieron y mencionaron que eran anteriores a ellos; en contraste hay otros caminos recientes (siglo anterior) ya que aún hay personas vivas que dan fe de que ellos los construyeron o dan fe de su origen. Como ejemplo tenemos los caminos de:

- Peñas Blancas-Paraíso-EL Colegio (tubo) C03 (primer tramo reconstruido por Emgesa)
- La Victoria-Campuna C11 - (Camino de las maderas) Vereda La Campos (construido hace unos 30 - 40 años para sacar maderas de la parte alta del municipio).
- Camino Pradilla-La Junca C09 - (veredas Pradilla-El tigre-Brasil-La Junca-Hidroeléctrica Darío) (primer tramo) al parecer construido por la Familia Hernández de Pradilla.

Sin embargo, a esta altura del proyecto no existen suficientes argumentos empíricos para establecer con certeza cuándo un camino es de origen indígena, cuándo es colonial, cuándo es republicano y cuándo es reciente.





Lo que si se evidencia, al analizar algunas de sus características principales como anchura menor a 1.00 m, inclinación fuerte de más de 15 grados, diseño (con curvas cerradas, etc., es que estos representan un riesgo para el tránsito de semovientes por su inclinación, por su estrechez, por el alisamiento de sus losas, etc. y por tanto no fueron construidos para tránsito de cabalgaduras o semovientes.

Si a este análisis se le adicionan elementos de infraestructura como los “descansaderos” (rocas para descansar sin bajar la carga), la conclusión es que no fueron construidos para ser usados por cabalgaduras, sino por carguero de a pie, quienes después de una pendiente fuerte requieren descansar; por eso la presencia recurrente de los descansaderos en algunos caminos. Lo cual remite a pensar que debieron ser más antiguos que la llegada de los caballos (y con ellos los conquistadores europeos). Por tanto, se puede concluir, de manera provisional, que podrían ser de origen indígena precolombino.

Otro elemento que puede confirmar lo anterior es la presencia de manifestaciones de Arte Rupestre sobre o en cercanía de los caminos. Si se asume que el arte rupestre es precolombino, es muy evidente que estas manifestaciones sobre la vía buscaban comunicar algo (territorio, peligro, condición geográfica) a alguien con el mismo código; lo cual remite nuevamente a los habitante locales o nativos, que corresponderían a los indígenas de las diferentes regiones.

Por el contrario, los caminos amplios, de más de 1 o 2 metros de ancho, con servidumbres de más de 3 metros, con escasa pendiente, presencia de plazoletas, etc., parece que fueron construidos para un tránsito intenso y numeroso, ya sea de personas y / o semovientes que transitaban en dos vías. Si ubicamos esto en la historia de Colombia, estas características remiten a una época donde ha habido un tránsito intenso de cabalgaduras, la cual es la de la conquista, la Colonia, incluso la República. Aunque es más probable que se tratara de las dos últimas; esto debido a que, en la conquista, es cuando los europeos empiezan a evaluar la dificultad para recorrer las diversas regiones de la geografía colombiana y se planea la construcción de vías para la extracción de los recursos, propia de la Colonia. También es evidente la disminución de descalzaderos y de manifestaciones rupestres en inmediaciones de estos caminos amplios. Lo cual parece confirmar la tesis de que estos caminos son de origen posterior a la llegada de los europeos al territorio nacional.

Adicionalmente, en pruebas realizadas de tránsito sin calzado y / o con alpargatas (por investigadores de este proyecto) sobre estos





caminos anchos, se encuentra que los caminos anchos son muy agotadores debido a que las losas no fueron colocadas (ancho de la losa y distancia entre pasos) para facilitar el tránsito de las personas sino de cabalgaduras; en contraposición, la disposición, el alisado, el distanciamiento de las losas en los caminos angostos, evidencia la facilidad para el desplazamiento e implica un menor esfuerzo, sugiriendo que los anchos son más recientes, en tanto que los estrechos son más antiguos. De esto se puede concluir que los caminos se pueden agrupar por periodos históricos, y dentro de estos algunos que podría denominarse principales y secundarios. Algunos construidos durante la colonia, otros más antiguos. Incluso, al parecer, después de la colonia se siguieron construyendo caminos, como se puede evidenciar en un sector del camino de Misiones (tramo del Casino donde se reunían los recolectores de café durante la bonanza en el siglo pasado). En este tramo se puede evidenciar dos construcciones paralelas. El “original” y el posterior. El primero, mejor construido (estética e ingenierilmente); el segundo, con una calidad inferior, pero igualmente funcional.

5. COMERCIO Y PRODUCTOS. No es posible aún tener una imagen completa sobre el tipo de productos que en cada época y en cada período de la historia de la zona permitían transportar diversos productos e incluso conducir ganado hacia tierra fría que al parecer permanecía en Mosquera (Hacienda del Novillero), donde el ganado volvía a subir de peso, después de una jornada difícil de viaje. Lo que sí parece ser imaginable es el transporte de productos de tierra caliente hacia el oriente y de sal y trigo de las zonas frías hacia las vegas del río Bogotá y posiblemente hacia la Mesa y Tocaima.

6. CÓMO SE SENTARON LAS LOSAS. Según un investigador del proyecto y por lo mencionado por habitantes del municipio (que dice haber construido caminos empedrados) el proceso para construir los caminos empedrados en el siguiente: La arcilla se soltaba formando el espacio donde iba a ir la losa, luego se humedecía, se soltaba la roca para que por su peso encajara, se golpeaba para eliminar vacíos y se apisonaba. Con este proceso pasaban varias cosas: la primera, es que la roca y la arcilla van interactuando de manera que la arcilla va penetrando los intersticios de la roca y la va pegando al terreno. Como la arcilla es impermeable, la humedad no penetra o si penetra va licuando la arcilla y la roca se va pegando o sentando más con el terreno.

Otra cosa que sucede es que como la arcilla es plástica, con el paso de las personas y los animales la roca se va pegando más al terreno. Además la presencia de la arcilla, hace que la fuerza del impacto de la pisada, sobre el camino, sea dispersada y amortiguada, elástica. Tercero, con el paso de los años (siglos) la roca y la arcilla van interactuando, de manera que, los espacios vacíos, generados por el aire, se van eliminando; lo cual genera una unidad muy fuerte que hace que el camino se haya mantenido por muchos años.

7. MUROS DE LOS CAMINOS. En el camino de Santo Domingo y Soledad en la zona sur occidental del municipio se encuentra un empedrado que está acompañado por muros, algunos de los cuales tienen una estructura refinada, que incluso incluye desagües (Camino Nacional). Se trata al parecer de uno de los sectores del llamado Camino Nacional, que conducía del oriente hacia el occidente con ruta hacia Anapoima

8. TIPOS DE CAMINOS. Existen caminos que pueden ser considerados que fueron hechos para ser transitados únicamente a pie, y esto hace que su inclinación así como técnica sean distintos



a los que pueden ser utilizados por animales de carga. En los primeros, la pendiente es más pronunciada, y recorta de forma directa las estribaciones montañosas, dando como resultado que en pocas horas se pueda llegar de un extremo al otro del municipio. Por otro lado, las rocas de estos caminos son pequeñas y se ajustan al tamaño del pie, lo que hace que sean caminos relativamente suaves pese a la inclinación, y a lo difícil del terreno.

9. DESTRUCCIÓN DE CAMINOS. Muchos de los caminos han sido destruidos cuando la comunidad o la administración de diversos periodos han considerado indispensable hacer carreteras o encintados. Tan sólo hasta hace algunos meses la comunidad ha pensado hacer vías paralelas y dejar los caminos empedrados sin destruirlos.

En cuanto al estado de conservación de los caminos revisados, los que tienen mayor extensión de camino empedrado y lo tienen en mejor estado de conservación, son los que se encuentran en las Haciendas de Granjas, Trinidad, Flechas y Misiones.

Hay de todas formas otros caminos empedrados, con tramos en buen estado que son:

- Camino Vereda el Carmelo-Sector Santa Martha C12 (primer tramo).
- Camino Santa Martha Baja C14 (primer tramo).
- Camino El Carmelo-Pitala-Granjas-Santa Martha C15. (partes del primer y segundo tramo).
- Camino Subía-Tres Esquinas C16 - Camino Hacienda Granjas (parte media)
- Camino Pradilla-Tena C17. (segundo tramo).
- Camino Flechas Santa Martha C18. Camino Flechas - Haciendas Flechas y Granjas - vereda Santa Marta. C18. (segundo tramo).
- Camino Peñas Blancas-Paraíso-EL Colegio (tubo) C03 (gran parte del primer tramo y secciones del segundo tramo).
- Camino Alto de la Mula-Trinidad-El Triunfo C05 (todo el camino)
- Camino las Delicias (El triunfo - Anapoima) C06 (cuarto tramo).
- Camino Mesitas-Trujillo-Puente Ibáñez C08 (algunos secciones)
- Camino Pradilla-La Junca C09 - (veredas Pradilla-El tigre-Brasil-La Junca-Hidroeléctrica Darío) (parte inicial y final)
- Camino Victoria-Campuna C11 - (Camino de las maderas) Vereda La Campos (primer tramo).

En cuanto a caminos más destruidos son los de:

- Camino Victoria-Granada C10
- Camino la Virginia (Santa Rita destruido) C04
- Las personas circunvecinas de algunos caminos han extraído las losas para adecuar sus predios y sus casas (casi todos los caminos). Otros caminos fueron completamente destruidos para construir vías, que intercomunicaran los diferentes puntos de la región destacándose el de La Victoria-Granada C10, en donde solo queda un tramo que ni siquiera queda en el municipio (Granada)
- **La parte baja del camino de Misiones, en el cual los vecinos del camino, apoyados con la maquinaria del municipio destruyeron, más o menos, un tramo de un kilómetro, de uno de los caminos más importantes de la región.**



10. CAMINOS Y ARTE RUPESTRE. Es necesario al futuro intentar observar las relaciones entre los trabajos de registro arqueológico (1996-2013) y los registros de las rutas de los caminos.

11. CAMINOS Y TRADICIONES. El desplazamiento que se realiza por los caminos se manifiesta como goce estético ya que la interacción en los diferentes puntos del trayecto permite tener una mayor visión de su diseño como una propuesta de invención, funcionalidad y originalidad. El dibujo de los caminos como puente entre lo real y lo imaginario permitió la consolidación de ideas hacia la búsqueda de relatos que se han manifestado a través de generaciones y que mediante las abstracciones se plasman en el papel. El dibujo y la fotografía constituyen campos de acción importantes, ya que permiten dejar un registro de la importancia de los caminos como manifestación de la vida social, cultural y económica de un territorio.

CAMINOS Y TURISMO

En cuanto la parte turística de los caminos, se pueden considerar varios aspectos:

- Ambiental
- Paleontológico
- Diseño y construcción
- Accidentes Biogeográficos
- Presencia de patrimonio en Arte Rupestre
- Puentes, casas antiguas, otros

AMBIENTAL

Los caminos que van de Peñas Blancas hasta la carretera que comunica el PIN con la Victoria tienen el atractivo turístico y/o para investigación de que conservan sectores importantes de parches de bosque andino muy ricos tanto en especies de fauna como de flora.

Entre los caminos más importantes, con considerables parches de vegetación nativa conservada, se destacan los caminos de:

- Camino Peñas Blancas-Veredas Antioqueña y Antioquia C07 (primer tramo)
- Camino Pradilla-La Junca C09 - (veredas Pradilla-El Tigre-Brasil-La Junca-Hidroeléctrica Darío) por sus espectaculares ceibas tanto en Pradilla como en la Hacienda el Tigre.
- Camino Victoria-Granada C10 (Segundo tramo que se ubica junto a Peñas Blancas)

4 FORMATO DE CONSERVACIÓN CÓDIGO COLOCTURIC011C1A011
Pin. Veredas Antioqueña - Camino Victoria-Granada

GIPRI COLOMBIA Criterios: En esta sección se deben señalar diversos factores ambientales y geográficos, que en su conjunto permiten caracterizar el área y los materiales con los cuales está construido el camino. Acompañe la información de fotografías.

1. ENTORNO GEOGRÁFICO

1.1 Geología

1.1.1. Tipos de Rocas	<input type="checkbox"/> Igneas	<input type="checkbox"/> Areniscas Duras
	<input type="checkbox"/> Sedimentarias	<input type="checkbox"/> Areniscas Friables
	<input type="checkbox"/> Metamórficas	<input type="checkbox"/> Calcares
1.1.2. Formación Geológica	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Arcillas

1.1.3. Litologías

1.2 Relieve

Plano <input type="checkbox"/>	Ondulado <input type="checkbox"/>	Colinas <input type="checkbox"/>	Escarpado <input type="checkbox"/>
Pendiente: Leve <input type="checkbox"/>	Moderada <input type="checkbox"/>	Alta <input type="checkbox"/>	
	0° a 15°	15° a 30°	30° a 45°

1.3 Condiciones Climáticas

Precipitación media <u>32.6</u> mm	Temperatura media <u>Entre 12 y 24</u> °C
Vientos prevalecientes	Humedad relativa _____ %
Altitud <u>1.900</u> m.s.n.m.	Piso térmico <u>Templado</u>

1.4 Hidrografía

Manantial Quebrada Río Laguna Humedal

1.5 Suelos

1.5.1. Estructura	<input type="checkbox"/> Laminar	1.5.3. Contenido de Humus	<input type="checkbox"/> Alto
	<input type="checkbox"/> Prismática		<input type="checkbox"/> Medio
	<input type="checkbox"/> En bloques		<input type="checkbox"/> Bajo
	<input type="checkbox"/> Esferoidal	1.5.4. Aptitud de Uso	<input checked="" type="checkbox"/> Agricultura
1.5.2. Textura	<input checked="" type="checkbox"/> Arenas	<input type="checkbox"/> recreación	
	<input type="checkbox"/> Arcillas	<input type="checkbox"/> Pastoreo	<input type="checkbox"/> Conservación
	<input type="checkbox"/> Limos	<input type="checkbox"/> Viviendas	<input type="checkbox"/> reserva

1.6 Vegetación Natural

1.6.1. Estructura: Pastizales Hierbas Arbustos Árboles

ENTORNO



En contraste, los caminos que se encuentran entre la vía pavimentada del PIN con La Victoria y la vía pavimentada que comunica El Colegio con el Triunfo, han perdido gran parte de su vegetación nativa, por lo que su atractivo se restringe, algunas veces, tan solo a la parte física del camino empedrado. Con excepción de algunos de los caminos que se encuentran en las haciendas Granjas, Trinidad y Misiones, las cuales mantienen importantes parches de vegetación nativa o árboles nativos conservados (a veces restringida a los cauces de las fuentes de agua).

Ambientalmente los caminos de Peñas Blancas se ubican en un clima de montaña húmedo templado y muy fresco. Por un lado, esto permite recorrerlo con relativa facilidad ya que las temperaturas son agradables. Pero también se constituye en un ambiente propicio para cultivo como la mora, el lulo, entre otros. Por su parte, los caminos de abajo de la vía de la Victoria, se encuentran en climas más cálidos y también muy húmedos. Esto hace que su tránsito sea un poco más extenuante debido a que su elevada humedad relativa, en un ambiente cálido, dificulta los procesos naturales de termorregulación corporal mediante el proceso fisiológico de la transpiración. En contraste, los caminos que van de la vía de EL Colegio hacia el río Bogotá discurren por una zona cálida; lo cual hace que su tránsito sea extenuante por las elevadas temperaturas que ocasionan una elevada evapotranspiración; salvo, en algunas zonas donde hay cobertura arbórea, lo cual hace que se cree un microclima que hace agradable su permanencia en estos lugares.

PALEONTOLÓGICO

Otros atractivos turísticos que se encuentran recorriendo los caminos es la presencia de Fósiles en los caminos. Entre los caminos más representativos se encuentran:

- Camino Mesitas-Trujillo-Puente Ibáñez C08. Notorio en esta porque muchas rocas contienen fósiles marinos en su mayoría, como bivalvos, amonitas, etc.
- Camino Vereda el Carmelo-Flechas C13. En el cuarto tramo, en el suelo del carretable, hay fósiles de plantas haciendo parte de la base del carretable. Se trata de algunos xilópalos, que ha sido cortados por la maquinaria y se pueden apreciar en su corte transversal. Probablemente, estos hacían parte de un bosque, que por causas desconocidas (probablemente una inundación repentina con sedimentos) se fosilizó, quedando inmersos en medio de una matriz de arcilla compactada (lodo).

PROYECTO DE DOCUMENTACION DE CAMINOS	
SISTEMA DE REGISTRO Y ARCHIVO DE DATOS	
FORMATO DE YACIMIENTO	
01. NOMBRE DEL CAMINO	Marsella
02. CÓDIGO	C:\olc\tr\c13\c13\c13_01_214
030 Proyecto	C. empedrados Convenio No 354
031 Instituciones	IDECUT-Alcaldía de El Colegio-GIPRI
032 Registrado por	GIPRI Colombia
033 Fecha	18 de mayo de 2014
040 Cuaderno de salida	Camino Marsella C01
050 Ficha historica	
007 Cuaderno Tradición Oral	
008 Laboratorio Digital	
1 LOCALIZACIÓN.	
110 Departamento	Cundinamarca
120 Municipio	El Colegio
121 Vereda	Marsella
122 Predio	Camino Real
123 Sitio	Camino Real
130 Característica del sitio	Curva del camino, inicio de camino
140 Plancha	
141 Coordenadas	N 4 33.808 W 74 23.532
150 IGAC	X Y
160 Sist. Coordenadas	WGS 84
161 GPS	Garmin Etrex 30
170 Fot. Aérea	Fecha Rdo. N.
180 Altitud m.s.n.m.	1.902







Roca
 Punto del camino
 Línea de corte
 Edificación
 Población
 Arbol
 Bosque

1. LOCALIZACIÓN



DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN

Utilización de rocas de río (losas) para construir secciones del camino se encuentran en los caminos de:

- Camino Mesitas-Trujillo-Puente Ibáñez C08.
- Camino las Delicias (El triunfo - Anapoima) C06 (cuarto tramo).
- Camino Pradilla-La Junca C09 - (veredas Pradilla-El tigre-Brasil-La Junca-Hidroeléctrica Darío)
- El resto de los caminos revisados utilizaron en su mayor parte roca sedimentaria, la cual produce lajas planas, que con poco trabajo sirven como losas para los caminos empedrados.
- Camino de Misiones C1 es uno de los caminos con mayor riqueza y complejidad arquitectónica.
- En el camino Marsella C2 se aprecian los contrafuertes finales, de algunos tramos, que sirven para contener las rocas que viene ejerciendo presión de la parte más alta. Y de esa manera romper la presión ejercida por el conjunto de losas ubicadas en la parte más alta.

ACCIDENTES BIOGEOGRÁFICOS

En el municipio hay una serie de accidentes geográficos que pueden ser de un importante interés turístico. Algunos de los caminos revisados recorren o pasan en cercanía de esos accidentes. Entre los caminos más destacados se tienen:

- El Camino de La Victoria-Granada C10 atraviesa Peñas Blancas, con su espectacular vista hacia la cuenca del río Bogotá y hacia la del Sumapaz (en donde se encuentran las poblaciones de Fusagasugá, Granada, Silvania, etc.).
- Otro accidente geográfico importante es el río Bogotá y entre los caminos más destacados se cuentan:
- Camino las Delicias (El triunfo - Anapoima) C06
- Camino Mesitas-Trujillo-Puente Ibáñez C08.
- Camino Pradilla-La Junca C09 - (veredas Pradilla-El tigre-Brasil-La Junca-Hidroeléctrica Darío)
- Camino Pradilla-Tena C17.

ARTE RUPESTRE

En la región existe una importante presencia de manifestaciones rupestres, algunas de las cuales están directamente relacionadas con los caminos revisados; entre los caminos más destacados se encuentran:

- Camino Mesitas-Trujillo-Puente Ibáñez C08. (la Piedra del Mangón)
- Caminos de la Hacienda Misiones (Piedra de los Novios)
- Camino Pradilla-La Junca C09 - (veredas Pradilla-El tigre-Brasil-La Junca-Hidroeléctrica Darío) (La Piedra del Sol)



PUENTES, CASAS ANTIGUAS, OTROS

Existen otros puntos de interés cuando se recorren los caminos empedrados tales como:

- Camino Mesitas-Trujillo-Puente Ibáñez C08 (puente colgante La Ibáñez sobre el río Bogotá).
- Camino Peñas Blancas-Veredas Antioqueña y Antioquia C07 (Casa Elda, casa con techo corredizo para secar café)
- Caminos de las Haciendas Misiones C01. Casa Hacienda Misiones.
- Camino El Carmelo-Pitala-Granjas-Santa Martha C15. Casa de la Hacienda Granjas.
- Camino Peñas Blancas-Veredas Antioqueña y Antioquia C07. Casa de la Hacienda Antioquia.
- Camino Peñas Blancas-Paraíso-EL Colegio (tubo) C03. Tubo para la conducción de aguas del río Bogotá (Emgesa) desde el embalse del Muña.
- Camino Vereda el Carmelo-Flechas C13. Casa Hacienda Granjas.







6. APROPIACIÓN SOCIAL DEL PATRIMONIO

Desde el final del año 2013 la alcaldía municipal firmó un convenio con el Instituto de Cultura y Turismo de Cundinamarca (IDECUT) para realizar una investigación en torno a los caminos empedrados. Este municipio consideró que este trabajo lo debería realizar de forma continua el Grupo de Investigación del Patrimonio Rupestre Indígena (GIPRI), que además de sus experiencias en arte rupestre, ha venido impulsando la investigación y propuesto a muchos municipios la reconstrucción de los caminos antiguos.

Por ello, la Alcaldía municipal, el IDECUT y GIPRI han hecho algunas conferencias y dos salidas de campo apoyados por la administración, la secretaria de cultura del municipio, con la participación de la comunidad. Las salidas se realizaron los días 16 y 23 de mayo. En la primero estuvieron algunos comerciantes de la municipalidad, otros habitantes de El Colegio y un grupo de 40 estudiantes de la facultad de Tecnología de la Universidad Pedagógica Nacional. El día 23 se invitaron a los estudiantes de El Colegio Departamental de El Triunfo y un grupo de 30



estudiantes de la facultad de Artes de la Universidad Antonio Nariño. En los dos casos se salió del sitio El Garaje y se recorrió el camino empedrado hasta la casa principal de la Hacienda Misiones.

En 5 sitios se hicieron descansos explicativos, donde se expusieron los avances de la investigación y se observaron los yacimientos rupestres aledaños al camino. Es importante anotar que este proceso permitió mostrar y exponer la importancia del trabajo y con ello, realizar el proceso de apropiación Social del Patrimonio. Por su parte, la administración municipal en cabeza de la oficina de Turismo, Recreación y Deporte contribuyó en la salida proporcionando la logística necesaria y los refrigerios para todos los que participaron en las actividades.

De igual forma, el día 4 de junio se realizó una conferencia en El Colegio Departamental de El Triunfo. En dicha actividad se expusieron los alcances y conclusiones de la investigación, no sólo en torno a los caminos empedrados, sino también respecto del arte rupestre de la zona.



Estas actividades se han ampliado con conversaciones constantes con la comunidad, tanto rural como urbana. Un avance importante en este campo es el que tiene que ver con las juntas de acción comunal, y en particular con las de la vereda La Soledad y la de Santo Domingo. Ellos han solicitado mediante oficio expreso a la Alcaldía Municipal la conservación y estudio de los caminos empedrados de esa área de El Colegio. A raíz de ello, el grupo de trabajo e investigación se dirigieron a la zona y revisaron parte de los caminos, los cuales se incluyen en el presente informe.

Finalmente, en este momento se está planeando con la Gobernación y en particular con la oficina del IDECUT una serie de conferencias y exposiciones en torno a los avances en la investigación de los caminos empedrados de la municipalidad.

Como parte de la socialización y apropiación social del patrimonio, se realizó un video y tres posters, los cuales sintetizan e ilustran los procesos investigativos en todas sus fases; con dicho material se busca generar herramientas que permitan acceder de forma directa a los contenidos del informe escrito, generar interés en la población local y proveer a la comunidad en general del conocimiento construido durante el proceso de investigación. Este material audiovisual podrá ser utilizado por la administración municipal, la gobernación y el ministerio de cultura, como también por los distintos entes educativos. De esta manera no sólo es divulgativo, sino se puede convertir en un material didáctico y pedagógico de primer orden.







7. BIBLIOGRAFÍA

ACEVEDO, La Torre (compilador). 1989. Geografía Pintoresca de Colombia. La Nueva Granada vista por los viajeros franceses del siglo XIX. Colección Credencial Historia.

ANCÍZAR Manuel. 1956. La Peregrinación de Alpha por las provincias del norte de la Nueva Granada, 1850-1851. Biblioteca de la presidencia de la República de Colombia.

APRILE-GRISSET. Jacques. 1991. La ciudad colombiana: prehispánica, de conquista e indiana. Banco Popular, Fondo de Promoción de la Cultura.

ARCINIEGAS, Germán. 1995. "Caminos reales: caminos del mar, caminos en tierra". En: Caminos reales de Colombia. Fondo FEN, Bogotá, pp. 19-31.

ARGÜELLO, Pedro. 2009. Archaeology of rock art: a preliminary report of archaeological excavations at rock art sites in Colombia. En: Rock Art Research: The Journal of the Australian Rock Art Research Association (AURA), Vol. 26, No. 2.

ARGÜELLO, Pedro; RODRÍGUEZ, Juan; TOVAR, Jorge; ROMERO, William. 2001. Rescate arqueológico de una tumba en el municipio de EL Colegio (Cundinamarca). Reporte arqueológico depositado en la biblioteca del ICANH (Instituto Colombiano de antropología e Historia). Sin publicar. Bogotá, Septiembre.

OYUELA CAYCEDO, Augusto. 1990. Las redes de caminos prehispánicos en la Sierra Nevada de Santa Marta. Fondo FEN Instituto Colombiano de Antropología- Colcultura Año Abril.

AVELLANEDA Navas, José Ignacio. 1995. La expedición de Gonzalo Jiménez de Quesada al Mar del Sur y la creación del Nuevo Reino de Granada. Bogotá. Colección Bibliográfica Banco de la República.

BINFORD, L. 1981. Bones: ancient men and modern myths. New York: Academic Press.

BINFORD, L. 1983. Long term land-use patterning: some implications for archaeology. En: Working At Archaeology, pp. 379 - 386. New York: Academic Press.

BOTERO PÁEZ, Sofía. 2003. La nación de entre los tres ríos, o ensayos de relectura sobre fuentes documentales. En: Construyendo el pasado. Cincuenta años de arqueología en Antioquia. Boletín de Antropología. Universidad de Antioquia, Medellín, Edición Especial, pp. 185-219.

2005. Caminos ásperos y frágiles para los caballos. Apuntes para la historia de los caminos en Antioquia. Comité para el Desarrollo de la Investigación (CODI), Centro de Investigaciones Sociales y Humanas (CISH), Universidad de Antioquia, Medellín.

2006. Elementos para leer un palimpsesto: indígenas, caminos, piedras, mulas y caballos en Colombia. En: Boletín de Antropología Universidad de Antioquia, Vol. 20 No 37.

2007. Redescubriendo los caminos antiguos desde Colombia. En: Bulletin de l'Institut Français d'Études Andines. Institut français d'études andines.

2008. Vestigios de una red vial antigua en el valle del río Aburrá, Antioquia-Colombia (Sur



América). Colombia, Ed. Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

BOTERO, Sofía y VÉLEZ, Norberto. 1997. "Piedras Blancas: transformación y construcción del espacio. Investigación arqueológica en la cuenca de la quebrada Piedras Blancas. Informe de Prospección". En: Boletín de Antropología Universidad de Antioquia, Medellín, Vol. 11, No. 27, pp. 124-167.

BOUSSINGAULT, Jean Baptiste Joseph. 1994. Memorias, (3 Tomos). Biblioteca V centenario Colcultura. Viajeros por Colombia.

BURCHER de Uribe, Priscila. 1996. Origen de los animales domésticos. Universidad de Antioquia, Medellín.

CANÉ, Miguel. 1992. Notas de Viaje Sobre Venezuela y Colombia. Biblioteca V centenario Colcultura. Viajeros por Colombia.

CARDALE de Schrimppff, Marianne. 1996. Caminos prehispánicos en Calima. El estudio de los caminos precolombinos de la cuenca del alto río Calima, Cordillera Occidental Valle del Cauca. FIAN, Banco de la República, Fundación Pro Calima, Santafé de Bogotá.

CARDALE, Marianne y HERRERA, Leonor. 1995. "Caminos y comerciantes en el suroccidente de Colombia entre 2500 y 1500 A. P." En: Perspectivas regionales en el suroccidente de Colombia y norte del Ecuador. Universidad del Cauca, Popayán, pp. 195-222.

CASILIMAS, Clara Ines. LONDOÑO, Eduardo. 2001. "El proceso contra el cacique de Ubaque en 1563 (1563-1564)". En: Boletín museo del Oro No. 49, julio-diciembre 2001. Bogotá: Banco de la Republica. www.banrep.gov.co/museo/esp/boletin

CASTAÑO, Uribe Carlos. 1988. "Clasificación taxonómica de artefactos líticos en Buritaca-200, Parque Nacional Natural Sierra Nevada de Santa Marta, Colombia". En: Revista Trianea. Número 1 mayo. Inderena.

CASTAÑO, Uribe, Carlos y DÁVILA, Carmen Lucía (1984). Investigación Arqueológica en el Magdalena Medio, Sitios Colorados y Mayaca. FIAN.

CASTELLANOS, Juan de. 1955. Elegías de varones ilustres de Indias. Biblioteca de la Presidencia de Colombia, Editorial ABC, Bogotá, 4 vols.

CIEZA de León, Pedro. 1984. La crónica del Perú. Primera parte. Introducción y notas de Manuel Ballesteros Gaibrois. Ediciones de Manuel Ballesteros, Madrid.

COELLO Rodríguez, Antonio. 2000. "El camino Inca en el distrito de San Damián (Provincia de Huarochiri) Perú". En: Caminos precolombinos. Las vías, los ingenieros y los viajeros. ICANH, Ministerio de Cultura, Bogotá, pp. 167-193.

CORREAL Urrego, Gonzalo. 1990. Aguazuque. Evidencias de cazadores, recolectores y plantadores en la altiplanicie de la cordillera Oriental. Fundación de Investigaciones Arqueológicas Nacionales. Banco de la República.

2001. "Patrones mortuorios en Cazadores recolectores del Pleistoceno y Holoceno en Colombia. En: revista Chungara, Arica.



CORREAL Urrego, Gonzalo. VAN DER HAMMEN, Thomas. 1977. Investigaciones arqueológicas en los abrigos rocosos del Tequendama. 12.000 años de historia del hombre y su medio ambiente en la altiplanicie de Bogotá. Biblioteca Banco Popular.

CORREAL Urrego, Gonzalo. VAN DER HAMMEN, Thomas y WESLEY Hurl. 1977. "La Ecología y Tecnología de los Abrigos rocosos en El Abra". En: Revista de la dirección de divulgación cultural. No. 15. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá.

CORREAL, Gonzalo; VAN DER HAMMEN, Thomas y J.C. LERMAN. 1966-69. "Artefactos Líticos de Abrigos Rocosos en: El Abra, Colombia". En: Revista Colombiana de Antropología. Vol. XIV Pp. 9-53. Bogotá.

DELGADO, Carlos. 2004. "Camino nacional Honda-Santafé de Bogotá. Transporte, economía y desarrollo". En: Apuntes del Cenes. Centro de Estudios Económicos, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Tunja, Tunja, No 38. pp. 200-227.

ETCHARREN Gutiérrez, Rene. 1972. Manual de caminos vecinales. Centro Regional de Ayuda Técnica, Agencia para el Desarrollo Internacional (AID), México, Buenos Aires.

FAJARDO, Luis E. VILLAVECES, Juanita. CAÑÓN, Carlos. 2003. Historia económica de las haciendas. 1700-1870. Cuadernos para la historia del Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario. Universidad del Rosario.

GONZÁLEZ, de Pérez María Stella. 1996. "Los sacerdotes muisca y la paleontología lingüística". En: Boletín Museo del Oro, No. 40, julio-diciembre. Bogotá: Banco de la República. Obtenido de la red mundial. <http://www.banrep.gov.co/museo/esp/boletin>

GOSELMAN, Carl August. 1981. Viaje por Colombia 1825-1826. Banco de la República.

GROOT, Ana María. "Arqueología y conservación de la localidad precolombina de Buritaca 200 en la Sierra Nevada de Santa Marta". En Informes Antropológicos, Instituto Colombiano de Antropología pp55-102. 1985.

GUHL, Ernesto. 1974. Colombia: Bosquejo de su geografía tropical. (2 Tomos). Biblioteca Básica de Colombia. Instituto Colombiano de Cultura.

HERRERA Ángel, Marta. 2008. Milenios de ocupación en Cundinamarca. En: Los Muisca el siglo XVI y XVII: Miradas desde la arqueología, la antropología y la historia. Universidad de los Andes.

HERRERA, Leonor y CARDALE, Marianne (editoras). 2000. Caminos precolombinos. Las vías, los ingenieros y los viajeros. ICANH, Ministerio de Cultura, Bogotá, pp. 195-217.

HETTNER, Alfred. 1976. Viajes por los Andes colombianos (1882-1884). Talleres Gráficos del Banco de la República.

KAUMAN, Claudine. 1989. "Caminos reales-caminos de los indios". En: Boletín Antropológico, 16: 4-15. Mérida: Museo Arqueológico Universidad de los Andes.

LANGENBAEK, Carl. 1987. Mercados, poblamiento e integración étnica entre los muisca, siglo XVI. Colección Bibliográfica, Banco de la República, Bogotá.



1992. Noticias de Caciques muy Mayores. Origen y desarrollo de sociedades complejas en el nororiente de Colombia y norte de Venezuela. Bogotá: Universidad de los Andes y Universidad de Antioquia.

1995. "Los caminos aborígenes. Caminos, mercaderes y cacicazgos: circuitos de comunicación antes de la invasión española". En: Caminos reales de Colombia. Fondo FEN, Bogotá, pp. 35-45.

2001. "Caminos precolombinos, las vías, los ingenieros y los viajeros (reseña)". En: Arqueología del Área Intermedia, No 3, pp. 195-201.

LANGEBAEK, Carl Henrik, MORALES Gómez Jorge. 2000. Por los caminos del piedemonte. Una historia de las comunicaciones entre los Andes Orientales y los Llanos. Siglos XVI a XIX. Estudios Antropológicos, Universidad de los Andes, Bogotá, No 2.

LEVI-STRAUS, Claude. 1994. Antropología estructural. Editorial Altaya.

LÍNEA dibujo contemporáneo. 2013. Una exposición del Banco de la República y el IFA con el apoyo del Goethe-Institut. Ed. Biblioteca Luis Ángel Arango. Bogotá.

LLERAS, Roberto. 1985. "Un camino ceremonial en San Agustín". En: Revista de Antropología, 14-15. Bogotá: Departamento de Antropología Universidad de los Andes.

LUQUE T, Santiago. 2009. Historia del patrimonio rural y urbano del Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario. Contexto cartográfico y valoración sociopolítica de los habitantes de la ciudad, el altiplano y la vertiente. 1650-1870. Cuadernos para la historia del Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario. Universidad del Rosario.

MASON, Alden J. 1924. "Following the Oldest Roads in the Western Hemisphere". En: The High way Magazine 15 (3): 14-16.

MOLLIEN, Gaspard- Théodore. 1992. Viaje por la República de Colombia en 1823. Biblioteca V centenario Colcultura. Viajeros por Colombia.

MUÑOZ, C. Guillermo. 2006. "El Petroglifo en el Altiplano Cundiboyacense". En: 46 Congreso Internacional De Americanistas Holanda - Ámsterdam Simposium Internacional Americano de Arte Rupestre.

1988 Patrimonio Rupestre Historia y Hallazgos. Alcaldía de EL Colegio y GIPRI.

2006. "Zone 2: Colombia" in Rock Art of Latin America and the Caribbean. Thematic Study, 96-107, Centre de Documentation, UNESCO -ICOMOS, Paris, France.

MUÑOZ, C. Guillermo, et al. 1998. Modelo metodológico para documentar arte rupestre. Beca otorgada por el Ministerio de Cultura (Biblioteca Luis Ángel Arango), Bogotá.

OJEDA, Robert. 2007. "Abastecimiento de Santa Fe antes de la independencia". En: Boletín de la Academia de Historia de Bogotá, octubre-diciembre, Vol. V, No 27.

PATIÑO, Víctor Manuel. 1991. Historia de la cultura material en la América Equinoccial. Tomo III. Instituto Caro y Cuervo, Bogotá.

PEÑA, León Germán Alberto. 1991. Exploraciones Arqueológicas en la cuenca media del río Bogotá.



- Fundación de Investigaciones Arqueológicas Nacionales, (FIAN). Banco de la República.
- PÉREZ González, María Luisa. 2001. "Los caminos reales de América en la legislación y en la historia". En: Anuario de Estudios Americanos, Madrid, pp. 33-59.
- PLAZAS, Clemencia & FALCHETTI, Ana María. 1990. Ingeniería prehispánicas. Fondo FEN Colombia e Instituto Colombiano de Antropología (ICAN), Bogotá, Colombia.
- POLITIS, G. 1996. Nukak. Instituto Amazónico de Investigaciones Científica - SINCHI. Bogotá, Colombia.
- RECLÚS, Eliseo. 1953. Colombia. Biblioteca de la presidencia de la República de Colombia.
- RESTREPO, Cecilia. 2009. La alimentación en la vida cotidiana del Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario 1776-1900. Colección, Cuadernos para la historia del Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario. Editorial Universidad del Rosario.
- RIVERA, E. Sergio. 1986. Investigaciones arqueológicas en el Neusa, municipio de Tausa. (Copia mecanografiada depositada en la biblioteca Luis Ángel Arango).
1992. Neusa 9.000 años de presencia humana en el páramo. Fundación de Investigaciones Arqueológicas Nacionales. Banco de la República.
- RODRÍGUEZ M., Carlos A. 2012. Exclusiones, Desarraigos y Olvidos dos Pensadores Colombianos. Miguel Triana y Jorge Isaacs pioneros de la investigación del arte rupestre en Colombia. Editorial Académica Española.
2011. "Contribución al estudio de las sociedades prehispánicas: Cronología de algunos de los petroglifos de EL Colegio Cundinamarca". (Como parte del informe de la temporada de campo de 2011 en el municipio de EL Colegio. Sin publicar).
2010. "Afiladores y artefactos pulidos". En: Arkeos número 28. Proyecto Porto Seguro, Jornadas de Arqueología Iberoamericana Tomar Portugal.
1998. "Los petroglifos del municipio del Colegio: modelo sistemático de registro". En: Rupestre. Arte Rupestre en Colombia. Año 2 Número 2.
- RODRÍGUEZ, Javier. 1987. "Petrograbados Muisca en las mesitas del Colegio". Artículo publicado en revista de circulación muy restringida en el municipio de EL Colegio.
- RODRÍGUEZ, Julio. 2004. Aproximación a los procesos de integración política prehispánica en el municipio de Mesitas del Colegio (Cundinamarca). Tesis de grado, Departamento de Antropología, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá.
2006. "Estudiando la organización política Panche. Una mirada desde Mesitas del Colegio (Cundinamarca)". En: Revista de Estudiantes de Arqueología 3: 48-56.
- RÖTHLISBERGER, Ernst. 1993. El dorado. Biblioteca V centenario Colcultura. Viajeros por Colombia.
- SAFFRAY, Charles. 1948. Viaje a Nueva Granada. Biblioteca Popular de la Cultura Colombiana.



SERJE, Margarita. 1984. "Organización Urbana en Ciudad Perdida". En: Cuadernos de Arquitectura, Escala No. 9

STÜBEL, Alphons. REISS, Wilhelm. 1995. "Cartas" . En: Boletín cultural y bibliográfico del banco de la República. Volumen XXXI, número 35-94.

TOVAR, Hermes. 1997. La estación del miedo o la desolación dispersa. El Caribe colombiano en el siglo XVI. Editorial Ariel historia. 2011. La Sal del desarrollo. Colección Séneca. Universidad de los Andes.

TRIANA, Miguel (1951). La Civilización Chibcha. Biblioteca Popular de la Cultura Colombiana. Bogotá.

URBINA, Rafael y DUARTE, Herminda. 1989. Las mesitas del Colegio de nuestra señora del rosario de Calandaima. EL Colegio.

URIBE, María victoria y MORA, Santiago. 2007. "Colombia Prehispánica". En: Gran enciclopedia de Colombia. Historia 1. Biblioteca el Tiempo, Círculo de lectores.

VAN DER HAMMEN, Thomas. 1992. Historia, Ecología y Vegetación. Editorial, Corporación para la Amazonia Araracuara.

VAN DER HAMMEN, Thomas, CORREAL Gonzalo. 1992. "El hombre prehistórico en la Sabana de Bogotá: datos para una prehistoria ecológica". En: Historia, Ecología y Vegetación. Editorial, Corporación para la Amazonia Araracuara.

VELANDIA, Roberto. 1987. Descubrimiento y caminos de los llanos orientales. Colcultura, 1987.

VITRY, Christian. 1999. Aportes para el Estudio de Caminos Incaicos. Tramo Morohuasi - Incahuasi. Salta - Argentina. Universidad Nacional de Salta Facultad de Humanidades Escuela de Antropología.

2005. Estrategias de investigación y registro de caminos arqueológicos en el NOA, una propuesta metodológica. Secretaría de Cultura de Salta - Museo de Arqueología de Alta Montaña CIUNSa, Proyecto N° 1357 - Universidad Nacional de Salta. En: Encuentro ITINERARIOS Y RUTAS CULTURALES.

