

CAPÍTULO V

CAMINOS: EJE POBLADOR

Alfredo Cardona Tobón

A medida que surgieron los pueblos mestizos y la civilización europea se extendió por selvas y por resguardos, las trochas trilladas por los cargueros indígenas se ampliaron para dar paso a las mulas y a los bueyes. Los caminos reales comunicaron los caseríos coloniales y sobre las lomas y los valles se levantaron tambos y aparecieron fondas. En los horizontes se dibujaron los campanarios de los pueblitos montañeros que se quedaron en embrión a la vera de trochas solitarias y en los cruces camineros se marcaron las rutas de las aldeas que se transformaron en ciudades populosas.

El desarrollo inicial de la región siguió el eje de los caminos y luego estos se extendieron tras los pies desnudos o las cotizas o albarcas de los buscadores de oro o de arrieros y colonos. La rosa vial corrió de un lado a otro como los arrieros trashumantes; primero se situó en la Anserma encomendera, después pasó Cartago y allí estuvo hasta que se desplazó a la frontera paísa y favoreció a Manizales. Hoy los caminos conducen a Pereira y, quizás mañana, se dirijan a La Virginia o a La Dorada.

La historia de esta región estuvo ligada a las trochas, a las sendas y los caminos. En este capítulo repasaremos el pasado de la región en relación con las viejas vías, desde las rutas indígenas hasta los caminos de arriería. Recordaremos testimonios de viajeros y la lucha de los pioneros que domeñaron páramos y hondonadas para enlazar las nacientes comunidades que conquistaron nuestra arisca topografía.

Los altos riscos, los profundos cañones, los ríos y las selvas aislaron a las comunidades durante siglos. En la época colonial y hasta entrado el siglo veinte, fue más fácil viajar desde un puerto sobre el mar o el río Magdalena a cualquier nación lejana, que movilizarse dentro del país venciendo plagas y precipicios, heladas y aguaceros torrenciales, animales ponzoñosos, hambre y forajidos, por vías desiertas que hoy existían y mañana desaparecían borradas por los aludes o la maleza.

Los primitivos habitantes de la región no conocieron la rueda ni utilizaron bestias de carga: todo se transportaba a lomo de indio, por sendas pendientes, con pocas curvas, diseñadas para acortar las distancias y trepar o descender con ayuda de bastones o agarrados a los palos y bejucos que circundaban la trocha.

Los poblados quimbayas y ansermas se unieron por caminos estrechos, tan provisionales como los frágiles rancheríos, cuya ubicación variaba con el clima, la caza, los embates enemigos o la degradación de las tierras de labranza. Los españoles avanzaron por los caminos indígenas trazados en las crestas de las serranías en busca de climas benignos, libre de bichos y plagas y generalmente en direcciones paralelas al río Cauca.

LOS CAMINOS DE ANSERMA

Desde los primeros tiempos de la conquista la población de Ansermaviejo se comunicó con las fundaciones europeas de Arma y Cartago por una vía que

estableció un vínculo entre las avanzadas conquistadoras y las enlazó con otras aldeas establecidas por los españoles en las provincias de Popayán y Antioquia. Ese camino empezó a unir el occidente granadino y sirvió para el transporte, a lomo de indio, del oro de Marmato y Supía hasta las fundiciones de Cartago. De la vía partieron ramales hacia el Chocó y el río Magdalena, con paso sobre los ríos Cauca, Pozo y Sopinga. El recorrido entre Arma y Cartago, por serranías de pendiente media, cruzaba terrenos lluviosos y poblados por tribus pacíficas, de escasa población, aunque en ocasiones se tornaban peligrosos por las incursiones esporádicas de las tribus levantiscas del Chamí.

El camino que empezaba en Arma, bajaba al río Cauca y por los pasos de Bufú o de La Cana pasaba a la banda occidental del río para continuar por Supía hacia las viejas aldeas de Quinchía y Anserma; luego descendía al río Sopinga, cruzaba la aldea de Tachiguí situada en las lomas del Tatamá, cruzaba el Cauca por el vado de Anacaro y terminaba en Cartago. (Mapa No. 1)

En la parte media del camino estaba Tachiguí, un caserío que creció al lado de una misión franciscana y sobrevivió hasta fines del siglo diecinueve. Desde un punto cercano al rancherío se adentraba una trocha en la selva tupida de la cordillera occidental, por donde los indios cargueros de San Juan del Tatamá, transportaban el contrabando de oro y plata de las minas de Supía, surtían de maíz cerdos y sal a las balandras holandesas que remontaban el río Atrato y regresaban con mercancías a las explotaciones mineras.

El recorrido entre Tachiguí y el Arrastradero de San Pablo, un istmo que separa al río San Juan del Atrato, duraba varios días. Como la carga, de tres a cinco arrobas, no permitía a los nativos llevar otra cosa, cada carguero iba acompañado de su mujer o los hijos que transportaban la comida, los petates y la ropa para la travesía¹.

El camino perdió importancia cuando los encomenderos de Ansermaviejo, arruinados con la escasa producción aurífera y atemorizados por las incursiones de los indios chocóes, fundaron cerca de Cartago una nueva población, adonde llevaron los títulos, las imágenes y los pergaminos coloniales. En 1777 la orden de extinción del convento franciscano da el puntillazo final a la Anserma encomendera, la selva y la soledad invadieron nuevamente el camino entre las dos Ansermas, por donde ocasionalmente circulaban los nativos de las aldeas de Tachiguí y Tabuyo..

En 1830 J. B. Boussingault recorre la trocha abandonada y en ese recorrido entre Cartago y Supía. vence barrizales y pantanos, cruza raudales desbordados y se enfrenta a una naturaleza indómita, que hoy parece fantasiosa, al recorrer ese mismo trayecto donde sólo se ven cafetales, potreros y riachuelos semisecos. En sus crónicas de viaje, Boussingault se refiere así a esa zona:

“Desde mi salida de Ansermanuevo no había dejado de llover y al entrar a lo más espeso de la selva, las mulas avanzaban con dificultad. Tomé la delantera

¹ Cardona, (2004), p. 30.

acompañado de mi asistente; llegado al río Cañaveral apresuré la marcha con la esperanza de llegar al río Apía antes de una creciente; caminaba lentamente en los barrizales de Villalobos bajo una especie de techo de guaduas gigantescas, cuando vi a un hombre acurrucado cocinando alimentos; se enderezó y se dirigió a mí, manteniendo en la mano un largo cuchillo; yo desenfundé la aguja y colocándome en posición le ordené detenerse si no quería que le tumbara el brazo; bajó entonces su arma y permaneció inmóvil: era un anciano de barba blanca, un europeo un mestizo...era un galeote evadido de prisión.”

“... Al salir del río Apía, se enrumba hacia el este para acercarse a la cordillera central; el camino empapado y resbaloso impidió llegar al río Sopinga, en donde tenía intención de acampar, lo que fui obligado a hacer en el torrente del Diablo, viejo conocido y llamado así por su impetuosidad y por los bloques de una roca negra y sonora que arrastra. Nada más curioso que esos fragmentos que dan a la playa un aspecto lúgubre; parecen menhires y algunos tienen las formas más raras. Había claro de luna y estábamos acostados, sin abrigo, mojados, con frío y con hambre al pie de una roca, estado favorable a las alucinaciones. Creímos ver un hombre escondido detrás de una roca espíándonos a unos cien metros de nuestro fuego; envié a mi asistente a mirar y resultó ser una ilusión.”²

LA TROCHA DE HERVÉ

En la época colonial la provincia de Antioquia se comunicó con el río Magdalena por las vías de Palagua, Nare y Hervé. Eran trochas por donde no podían circular carruajes ni animales de tiro, y eran estrechas, desiguales, cortadas por canalones, cárcavas y fangales, donde se hundían las mulas y los bueyes.

Los caminos de Palagua y Nare llevaban hasta el caserío de Nare en las orillas del Magdalena y movían la mayor parte del comercio antioqueño; la vía de Hervé estaba al sur de Antioquia y unía esa parte de la provincia y el cantón de Supía con el río Magdalena.

Los trayectos de esos caminos eran extensos y desiertos. Había enormes recorridos sin fondas ni ranchos donde guarecerse y recobrar energías; eran apenas tambos de vara en tierra y techo de palmicho con fogones de tres piedras, rodeados de un medio hostil, donde las hogueras alejaban las nubes de mosquitos y espantaban los jaguares que acechaban las muladas por la noche. En Palagua y Nare los peones competían con las bestias. Sobre las espaldas deformadas de los silleteros se acomodaban los viajeros y sobre los hombros deformados de los cargueros se ajustaban jotos de cuatro arrobas de peso, como si se tratara de mulas o de bueyes. Al lado de los pobres peones convertidos en acémilas, iba su mujer o un hijo, con las provisiones que mitigarían el hambre y las esteras que tenderían en los tambos al terminar cada jornada.³

² Boussingault, (1985), p.85

³ Giraldo, (1996), p. 88

En 1781 el gobernador de Antioquia ordenó al capitán Pedro Biturro Pérez trazar los planos de los caminos de Palagua, Nare y Hervé y hacer un estudio pormenorizado del trayecto de cada uno, anotando ventajas e inconvenientes, distancias, pastura, tambos, puentes y vados.

Después de recorrerlas, el capitán Biturro recomienda la vía de Palagua, que al describirla se alegra el corazón- según dice en su informe- ante el tropel de inconvenientes que debe presentar al referirse a las vías de Nare y Hervé.⁴

En el trayecto de Palagua se encontraba pasto y posada mientras que en el camino de Nare, que pasaba por tierras malsanas y tórridas, no había alimento suficiente para los bueyes y las mulas, que sin pasto comían hojas y cogollos que las enfermaban y mataban. Y en cuanto al camino de Hervé, informó Biturro: *“es empresa trabajosa y da mucha fatiga presentar a la imaginación no sólo caminar la vía del monte Hervé corporalmente, sino mentalmente. Porque es tan dilatado, fragoso y peligroso que sólo traerlo a la memoria del que lo vio, le aflige y le impone un género de horror y de aprensión”*.

El gobernador encargó a Carlos Barnesilla la revisión de los planos de Biturro y la ratificación de su informe, dado que era experto viajero, conocedor de los andurriales antioqueños. Barnesilla comprobó los datos del oficial y anotó que el camino de Hervé era sumamente fragoso, con bastantes precipicios y riesgos para la gente, las recuas y las mercaderías. *“En cierto tiempo- agrega Barnesilla- se hacen pantanos que dan al aparejo de las cargas, lo que fatiga mucho a las bestias por lo pedregoso de aquel barro, agregándose a esto la angostura de los canalones que se han hecho en el tráfico y como topan de lado y otro los fardos de las cargas, resultando de lo primero mucha pérdida de mulas y también daño que hacen los tigres..”*

La trocha de Hervé empezaba en la desembocadura del río Pozo en el río Cauca. Era una ruta solitaria y escabrosa, que servía a los mineros de Marmato y Supía y ocasionalmente a la gente de Rionegro en sus desplazamientos a Honda y a Santa Fe de Bogotá. La trocha de Hervé seguía hacia las cabeceras del río Pozo hasta el divorcio de sus aguas con el río Guarinó, bajaba hasta Mariquita y llegaba a la población de Honda.(Mapa No. 2)

En 1825 J.B Boussingault recorrió el camino de Hervé y sufrió en carne propia las calamidades enunciadas por Biturro. El francés salió de Mariquita con R.Walker y seis cargueros cotudos que llevaban el equipaje. Trepó hasta el nacimiento del Guarinó por lomas resbaladizas, en medio de una tormenta con rayos y centellas, entre árboles centenarios ahuecados por los incendios. Al acercarse a la cima descansó en un rancho primitivo, en cuya vecindad pastaban centenares de reses que se levantaron agitando la cola con mugidos amenazadores.

Tres días después, Boussingault llegó al paso de Velásquez sobre el Cauca y lo cruzó en una balsa de guadua amarrada con bejucos, fabricada por un individuo

⁴ Ibidem, p. 100

que pasaba los viajeros de un lado al otro lado del río. La travesía fue muy difícil en medio de una corriente enloquecida. Al llegar a la orilla opuesta, que casi no escala el cansado viajero, el europeo se sintió tan agotado y sediento, que al no encontrar otro licor reconfortante, echó mano a una botella de aguardiente, y una vez la consumió, se tendió en una hamaca y durmió la rasca hasta el día siguiente.⁵

La trocha de Hervé no figura en los estudios de la colonización del sur de Antioquia. Sin embargo puede deducirse, que como la senda seguía el curso del río Pozo, era la ruta expedita para los primeros pobladores de Sabanalarga y los colonos que luego se asentaron en las márgenes del río Chamberí.

EL CAMINO DEL QUINDÍO

Los quimbayas atravesaban la cordillera central por numerosas sendas. La ruta más conocida bordeaba la ribera izquierda del río Otún y se bifurcaba en el sitio que hoy se conoce como San José; un ramal cruzaba el Otún y se dirigía al norte; otro ramal llegaba a la vereda La Bananera, subía por la Bella, continuaba por el Manzano y bajaba por el Roble a buscar el río Quindío por Alegrías, para cruzar por Tochecito y continuar hasta la población de Ibagué.(Mapa No.3)⁶

Los caminos primitivos de los indios no seguían las curvas de nivel, su pendiente era extrema y el espacio era reducido, pues no existían mulas, ni caballos ni bueyes y todo se movía con fuerza humana. En 1547 el tesorero del Nuevo Reino de Granada, Pedro Briceño, solicitó al virrey la construcción de un camino de arriería que permitiera comunicar a Santa Fe con la provincia de Popayán cruzando las montañas del Quindío. Briceño pretendía proveer de carne, sal y ropa a los territorios del sur desde el centro de la Nueva Granada, según decía: *“porque aquí es mucha la abundancia que hay de puercos y de lo dicho y allá mucha falta..”*

No parece que las autoridades virreinales hubieran acogido la propuesta del tesorero del Reino, pero los alcaldes de Ibagué, Francisco Trejo y Juan Bretón, hicieron suya la idea y pusieron manos a la obra con el concurso de indios pijaos y quimbayas a quienes, después de la revuelta de 1542, se los obligaba a trabajar en los caminos. Esa vía para animales de carga iba por las orillas del Combeima hasta el nacimiento del río, bordeaba los nevados del Tolima y del Quindío y bajaba por la cabecera del río Quindío hasta la ciudad de Cartago.⁷

En 1558 el Oidor López Medel recorrió la senda abierta por Trejo y Bretón para atender el clamor del Obispo Juan del Valle que denunciaba la violencia encomendera en las ciudades de Cartago, Anserma y Arma, y se quejaba de los excesos contra los indígenas, a quienes muchos españoles trataban peor que a los irracionales.

⁵ Boussingault, (1985), p. 173

⁶ Lopera, (2003), p. 110.

⁷ Velez, (2004), p. 23

Sesenta años después de la visita de López Medel, las circunstancias habían empeorado para los naturales y ante la disminución de la población y los abusos de los españoles, el Oidor Lesmes de Espinosa y Saravia realizó un viaje en 1627, para reunir a las tribus dispersas y frenar los atropellos. El alto funcionario remontó los Andes por la trocha del Quindío, y con centro en Cartago, recorrió las regiones de los quimbayas y los ansermas, atendió las quejas de los nativos, sancionó a los encomenderos acusados y agrupó en nuevos pueblos a las menguadas comunidades⁸

Con el traslado de Cartago desde el Otún a La Vieja, la ruta del Quindío se acortó pues es menor el trayecto entre El Roble- Piedra de Amolar que el recorrido El Roble-Cartagoviejo- Cartago. A partir de 1601, la fragosa senda cobró importancia a medida que aumentó la producción de tabaco, ron y cacao en el Valle del Cauca y los asaltos de los indios y los bandidos hicieron intransitable la ruta de Guanacas, que era la otra opción para remontar la cordillera.

En 1776 el español Francisco Nicolás Buenaventura presentó un informe al virrey Manuel Antonio Flórez sobre el camino entre Ibagué y Cartago con detalles de las dormidas (tambos), los pasos más difíciles, las rancherías y el estado general de la trocha, con recomendaciones para mejorar el tránsito por ese estrecho y peligroso camino.

Buenaventura calculó la distancia entre las dos poblaciones en 34 leguas basado en los tiempos que gastaban los viajeros en recorrerla. Según los expertos los bueyes cargados demoraban 14 días; las mulas y los cargueros nueve días; los peones y charqueros (peones que drenan los charcos) tres o cuatro.

En uno de los apartes del informe se relacionan los pasos peores, de los cuales haremos un resumen corrigiendo la ortografía original:

Las subidas y bajadas se hallan la mayor parte de su tránsito en angosturas que llevan el camino bastante hondo y en parte profundo. Las de las travesías y llanadas, aunque son menos, forman lodazales que imposibilitan el tránsito. De ellas quedan muertas mulas y bueyes, y por encima pasan las que le siguen sufriendo la fetidez quienes recorren el camino.

Las travesías y llanadas, especialmente las del Quindío, Sigayá y de Chiquero a los Cerritos (Cartagoviejo a Cerritos) con guadales que se anegan en tiempo de lluvia dan origen a profundas cañadas que no alcanzan a cruzar las recuas.

Los ríos San Juan y Quindío por falta de puentes detienen las arrias (mulas o bueyes) en tiempos de crecientes, causando enormes demoras. En las quebradas de Azufral, Yerbabuena, San Rafael, Barroblanco, Consota y Sigayá las entradas y salidas son muy difíciles por los lodazales y atascamientos. La de San Rafael tiene un peñón con piso liso que da a un voladero profundo, la bestia o ganado que cae o sale. La carga la sacan con grandísimo trabajo y trastorno.

⁸ Friede, (1978), p.189

La falta general de pastos, es lo peor de la montaña, los ganados pierden peso y las arrias perecen con graves perjuicios para sus dueños.

En el documento presentado al virrey, Nicolás Buenaventura sugiere algunos cambios para mejorar las pésimas condiciones de la trocha. Propone ensanchar las estrechuras en cuatro varas para permitir el paso de las recuas, drenar los caños y desmontar los alrededores de los tambos para evitar accidentes con la caída de los árboles.

Buenaventura se anticipó al poblamiento de la región al recomendar al virrey el establecimiento de vecinos en los sitios de amanecida a los cuales se les ayudaría dándoles tierras, ayudándoles a montar potreros y cultivos, levantar ranchos para hospedaje y ramadas para abrigo de las recuas.

Por esa misma época, año 1778, el empresario español Sebastián Marizancena abrió una hacienda entre los puntos de Piedra de Moler y El Roble, y en los alrededores de la Balsa fundó un pueblo con cuatrocientas personas, allí edificó una iglesia y la dotó de muebles y ornamentos, Para comunicar la nueva aldea con Cartago y con Ibagué, Marizancena desvió el camino que iba hasta el Otún y la trocha del Quindío y torció hasta La Balsa. (Mapa No.4)⁹.

En 1825 el inquieto Boussingault viaja de Santa Fe por el camino del Quindío con destino a las minas de Supía. En Ibagué contrató "silleros" y peones para transportar los víveres, la cama y las hojas de platanillo que servían de colchón. Fue una travesía plena de obstáculos y dificultades::

A la una de la tarde del 27 de mayo de 1827 Boussingault " estaba en la quebrada de las Cruces y a las dos en el Alto de las Cruces (altura 2663 metros y 13. 7 grados centígrados). Desde este sitio la vista se reposa sobre un horizonte de verdura, donde se lanza la gigantesca palmera de cera en grupos parecidos a blancas columnas; a lo lejos estas columnas paralelas hacen el efecto de mástiles de bajeles anclados en una rada. La bajada del Alto fue tan penosa como la subida; huecos llenos de barro líquido y una lluvia incesante. Vimos aparecer entre ese barrizal a un negro que acababa de ser juzgado en Buga e iba con las manos esposadas, llevando sobre la cabeza una provisión de plátano.. tenía un aspecto tan infeliz, que sentí mucha pena no darle una limosna.." ¹⁰

En 1857 el paso del Quindío, en medio de la selva tupida, asombró al inglés Isaac Holton que vio con horror cómo se empleaban los seres humanos como bestias de carga, e impresionado plasmó la estampa de un sillero en sus dibujos y en su crónica de viaje:

"No es hombre de contextura atlética. Desnudo de la cintura para arriba, lleva bien arremangados los pantalones, en especial cuando hay mucho barro. Todo su equipo consiste en una rústica silla de guadua, con un pedazo de tela blanca de algodón

⁹ Lopera, (2003, p.1007.

¹⁰ Boussingault,(1985), pag 79

para proteger al viajero hasta donde se pueda del sol y de la lluvia. La silla se amarra al cuerpo del sillero por medio de dos correas que le cruzan el pecho y otra que le pasa por la frente. El pasajero tiene que permanecer completamente quieto, porque si el sillero se resbala o tropieza, cualquier movimiento del pasajero lo hará caer inevitablemente. Por tanto es mucho mejor y más seguro viajar dormido.”¹¹

En 1892 el historiador Heliodoro Peña llegó a la pequeña planicie donde fundaron a Barcinales y describió el paisaje y el camino que lleva a la serranía, no con asombro como los viajeros extranjeros sino con deleite al ver las maravillas de la naturaleza, que desplegaba sus galas en la cresta y las laderas cortadas por la trocha del Quindío:

“Salento goza de una vista encantadora: por un lado la cima de la cordillera, desde donde se domina perfectamente todo el valle del Quindío, cubierto en parte de montes seculares y en otras de sementeras, arrastrando en su seno el río Barragán con sus numerosos afluentes.”

“Siguiendo el ascenso de la cordillera por el camino público, se llega al sitio denominado Boquerón del Páramo, en toda la cima de la sierra, desde donde se domina perfectamente todo el valle del Quindío y parte del Cauca, disfrutando del espectáculo más imponente. El viajero del Quindío al llegar a este punto dice, impulsado por un sentimiento patrio, el último adiós a sus lares, y es costumbre colocar allí una cruz al lado de las innumerables que existen en forma de cementerio de niños, en señal que se tornará al hogar.”¹²

El Boquerón del Páramo, en la trocha del Quindío, era un sitio donde los viajeros plantaban pequeñas cruces para rogar a Dios por un venturoso regreso o pedirle que los siguiera amparando en el resto del camino. Desde allí el espectáculo es magnífico y lo sería, aún más, en los tiempos de una naturaleza virgen. En 1829 el Libertador Simón Bolívar pasó por el Boquerón del Páramo y al llegar al sitio de las pequeñas cruces y contemplar el hermoso paisaje que quedaba a sus pies exclamó asombrado: *“Oh sí, ni los campos de Toscana. ¡ Este valle es el jardín de América!* En 1860 el poeta y costumbrista José María Vergara y Vergara llegó a la cúspide del Boquerón y miró al Valle del Cauca, y al igual que el Libertador, quedó tan ensimismado con el paisaje que describió esa mañana en medio de una naturaleza que bostezaba con el día como la más bella de su vida.

DISPOSICIONES OFICIALES

Para poblar la vía del Quindío, conectar el oriente y el occidente del país y hacer más expedito el paso de los viajeros por esas soledades, el gobierno estableció estrategias para atraer colonos a las cercanías de la vía y motivarlos para que

¹¹ Holton, (1854), pag 384.

¹² Peña, (2003), pag 48

construyeran tambos y posadas. Mediante el decreto 27 de 1842 el Congreso de la Nueva Granada asignó recursos y personal de los presidios para abrir un camino de herradura entre Ibagué y Cartago.

El gobierno adjudicó a los tamberos doce fanegadas de baldíos, les dio herramientas y semillas y les asignó seis fanegadas adicionales de monte por cada hijo, con la sola condición de comprometerse a residir durante cierto tiempo en el lugar donde se les hiciera la donación. Al resto de los colonos, el gobierno les entregó veinte fanegadas y los exceptuó de prestar servicio militar durante doce años. Esas disposiciones fueron novedosas, según afirma Olga Cadena en el "Compendio de historia del Quindío", pues se incentivó la colonización individual y se apoyó el establecimiento de familias de escasos recursos en zonas de importancia vital para el Estado.¹³

La Administración del Cauca se sumó a los planes del gobierno central de poblar y mejorar la vía del Quindío. Como en 1842, en el trayecto entre Ibagué y Cartago, no se encontraba una sola casa decente para atender a los viajeros y resguardar las mercancías en tránsito, el gobierno del Cauca ordenó construir una posada y un depósito en el sitio de Boquía sobre el camino Real.

Ese fue el principio del poblamiento del Quindío, pues a sus vecindades se trasladaron los habitantes del caserío de Buriticá y fundaron la aldea de Nueva Salento. No muy lejos de allí, varias familias caucanas y antioqueñas levantaron el pueblito del Palmar a los lados del camino y la selva cerrada se fue convirtiendo en un emporio agrícola. Los paisas repoblaron a La Balsa y surgió Furatena; la aldea de Nuevo Salento se trasladó a Barcinales y siguiendo el camino del Quindío surgieron los poblados de Filandia y de Circasia.¹⁴

REMINISCENCIAS DE JUAN FRANCISCO ORTIZ

"Cuando pasé por la Montaña del Quindío- hacia el año de 1842, más o menos- estaba como Dios la crió. No había camino posible, sino una senda conocida solo de los cargueros, buena para los tigres y para las culebras. Inmensas soledades!... Páramos altísimos que forman la cordillera central, pues los Andes granadinos se dividen en tres ramales que atraviesan la república de sur a norte, ríos sin nombre, torrentes caudalosos, precipicios horrendos, despeñaderos profundos, lóbregos callejones, una que otra explanada, cerros que subir, cerros que bajar, tremedales espantosos, hondos abismos, arboledas seculares, variadas temperaturas, fieras que huían, culebras que se arrastraban, aves que gorjeaban, y en el centro de la Montaña la ranchería del Moral."¹⁵

¹³ Cadena, (2003), p. 134

¹⁴ Grisales, (2003), p. 99

¹⁵ Valencia, (1955), p. 33

EL CAMINO DE LA COLONIZACIÓN PAISA

El paso de los antioqueños por la Mermita, a orillas del río Arma, se incrementó al empezar el siglo diecinueve. Por el camino de Hervé los paisas se internaron monte adentro hasta el sitio de Sabanalarga, en tanto que los armeños abrían trocha por la quebrada Paicura, acosados por el gobierno de la provincia, cuyas disposiciones favorecían a los sucesores de José María Aranzazu.

A medida que surgieron las aldeas paisas, un camino se extendió hacia el sur y complementó una trocha, que ya existía en 1843 entre Cartago y Salamina, como consta en el informe que envió el doctor Jorge Juan Hoyos, gobernador del Cauca, a la Cámara de la Provincia:

"Se ha descubierto ya por personas que desean establecerse en aquel desierto, una vereda por la cual se transita de Cartago a Salamina sin pasar por el río Cauca, se me ha asegurado que el terreno es muy bueno y que no se presenta obstáculo alguno para abrir el camino, lo cual es muy creíble, puesto que no existiendo más que una estrecha vereda, se ha podido introducir marranos por ella a Medellín. Los descubridores han pedido que se les asignen tierras baldías, como a nuevos pobladores, y sus solicitud pende ante el Poder Ejecutivo, apoyada por la gobernación. El camino y un población (que se funde al sur del río Chinchiná) serán muy útiles para la provincia, porque nos pondrá en fácil comunicación con la industriosa y rica provincia de Antioquia" ¹⁶

El camino del sur de Antioquia se extendió a medida que aparecieron las fundaciones y al llegar a la frontera con el Cauca impulsó el comercio en el centro occidente del país con el transporte del cacao del Valle, el tabaco del Tolima, las mulas del Cauca, los cerdos con destino a los pueblos paisas y el maíz que salía de Antioquia hacia las regiones sureñas. El comercio de la zona convergió en Manizales, una aldea montañosa, de topografía erizada, que se convirtió muy pronto en la segunda ciudad de Antioquia y en la capital de la arriería.

Medellín, la capital de Antioquia, que hasta entonces sólo había mirado hacia el río Magdalena y anhelaba salir al mar por Urabá, se vio obligada a mirar hacia el sur, adonde apuntaba el desarrollo y se consolidaba la fuerza económica del Estado. Esa conexión no fue fácil, como tampoco lo fue con el océano. Manuel Pombo en sus "Obras Inéditas" muestra la odisea por los tremedales del sur, en un viaje que realizó en 1852 entre Medellín y Manizales:

"El día estaba nublado y anunciaba lluvia...Desfilábamos pausadamente, dando tiempo a nuestras cabalgaduras para que recapitasen sobre los pasos que habían de aventurar, cuando el que rompía la marcha dio con el primer resbaladero, liso y perpendicular como un espejo en la pared. La mula se detuvo, vaciló y volvió la cabeza en diferentes direcciones, como buscando otra senda menos abrupta.

¹⁶ Gaceta oficial del cauca- Septiembre de 1843-

- Hum, dijo el jinete, ¿esto lo bajará o lo saltará? Para lo primero está muy pendiente y para lo segundo muy alto.

- No le sugiera usted nada: deje que ella resuelva el punto bajo su responsabilidad. La mula tomó al cabo su partido, reunió las patas y las manos y, procurando guardar el equilibrio, se dejó deslizar, estampando en su descenso una huella más bruñida aún sobre el resbaladero. El jinete agarró las riendas y se aferró de la grupera para no salir despedido por las orejas... ¡susj... en un segundo estuvieron abajo.”¹⁷.

En el trayecto entre Salamina y Manizales los viajeros iban en mulas y las cargas en bueyes. Los jinetes iban alerta, listos a brincar de las bestias cuando resbalaran o cayeran de bruces en los tremedales. Tras quince días de camino la noche agarró a los viajeros en una de las cuestas de la tenebrosa ruta:

“...quedamos en tinieblas y perdidos en aquel caos de lodo y despeñaderos, sin más guías que las mulas a cuyo instinto tuvimos que confiarnos. Con la obscuridad, las dificultades tomaron las dimensiones de lo fantástico: los árboles parecían sombras, las piedras túmulos, fosas las grietas del terreno; las laderas, abismos; cavernas, las estrechuras. El don del desacierto nos acompañaba; tomábamos por veredas el cauce de las aguas y nos extraviábamos; por suelo firme el barro y en él nos hundíamos; nos ocurrían, en fin, todas las complicaciones, sin hallarles mejora ni término.

Mucho tiempo llevábamos de esta angustiosa brega cuando sorprendió agradablemente nuestros oídos un acento amigo, una voz de auxilio que nos reanimó: el ladrido de un perro. Siguiendo la dirección de esa voz protectora dimos con una casa en donde en rústica algazara se solazaban riendo y cantando al rasgueado son de la vihuela unos tantos labradores...”¹⁸ (Mapa No.5)

LOS CAMINOS DE SANTA ROSA DE CABAL

Por divergencias con la Sociedad González y Salazar el molinero Fermín López y otros compañeros abandonaron la aldea de Salamina y en territorio caucano fundaron el caserío de Santa Rosa de Cabal. El nuevo establecimiento paisa se convirtió en refugio de desplazados políticos de Antioquia y en centro de poblamiento con estrechos vínculos con las nuevas aldeas de Obaldía y a Salento, en el Quindío, con las cuales se comunicaba por una trocha que bajaba por el Boquerón y llegaba hasta el Roble.

Los vecinos de Santa Rosa se desplazaban a Cartago por una ruta que utilizaron los indios en la época de la Colonia, llamada el "Camino de los Venados", que llegaba al Alto del Oso, seguía por la quebrada de San José y bordeando el antiguo asentamiento de Cartago a orillas del Otún, cruzaba por Pindaná de los Cerrillos y terminaba en las orillas del río La Vieja.¹⁹

¹⁷ Pombo, (1992), p. 93.

¹⁸ Ibidem , p. 101

¹⁹ Vélez, (2005), p. 23

Además de los caminos citados, los pobladores de Santa Rosa usaban otra senda que cruzaba el Alto de la Cruz y se entrelazaba con un camino que llevaba al Tolima. Esa vía, utilizada por los indígenas, se internaba por las laderas cordilleranas, partía del actual municipio de Buenavista, pasaba por el actual Pijao, atravesaba el valle de Chile, y llevaba a Ibagué por los modernos asentamientos de Santa Elena y Roncesvalles.

FONDAS Y FUNDACIONES

Las fondas nacieron con los caminos. Marcaban el final de la jornada de los arrieros y caminantes y constituían las despensas, los supermercados, las bodegas, el sitio de distracción de los labriegos, el punto de venta de los sacatines de aguardiente, los burdeles entre sacos de maíz y bultos de frijol.

Alrededor de un mostrador de cedro y recostados en taburetes de baqueta los líderes campesinos repartieron las tierras, señalaron el exilio, la tumba o la alianza de clanes y de familias.

El dueño de la fonda fue confidente, celestino, cómplice, banquero, usurero, negociante, asesor, maestro, filántropo, soplón y consejero.

Sobre el cordón de tragadales y la sucesión de huellas dejadas por las mulas, las cotizas y los bueyes, nacieron las fondas y junto a ellas surgieron gran parte de nuestras aldeas. Algunos poblados murieron al lado de sus caminos, como sucedió con Oraida y Llanogrande en Riosucio, con La Bendecida en Mistrató, con Santa Ana en Anserma, con Miraflores en Pácora... otras florecieron y se convirtieron en pueblos grandes o chicos, que perduran al lado de carreteables polvorientos o de modernas vías asfaltadas.

Fondas primitivas

***La Manuela
San Roque
Peralonso
La Celia
Quebra de Varillas
El Guamo
El Tambo
De Jesús Buitrago***

Poblado alrededor de la fonda

***Aguadas
Balboa
Peralonso
La Celia
Risaralda
San José
Apía
Quimbaya***

EL CAMINO DE HERVEO

El Cabildo de Salamina quiso concluir la vía al Tolima iniciada en 1835 y su presidente, Cosme Marulanda, contrató a Francisco Velásquez para que continuara los trabajos pendientes. *“Me comprometo a abrir el camino de Herveo que conduce al Estado del Tolima- escribió Velásquez en el contrato- y cuya empresa está a cargo del Cabildo, en dos trechos que comenzando del punto denominado “Brujas” va a terminar en el de “Cruces” y el segundo que principia en “Pantanos” y termina en el llamado de “La Piconá”.*²⁰

La terminación del Camino de Herveo era de urgencia suma para Salamina; allí se estaba jugando el futuro de la aldea, de por sí muy afectado con el progreso de Manizales, que se había convertido en bodega y centro de arriería con el comercio creciente con el Cauca. El camino de Herveo era vital en las comunicaciones del Cauca y el Tolima, dos estados políticamente afines, por donde salía gran parte de Antioquia al Magdalena y por donde entraba el tabaco que consumían los paisas.

El camino de Herveo fue la arteria que alimentó la colonización antioqueña del norte caucano. Por la Cuchilla de La Piconá bajaron los pobladores de Aguabonita y Manzanares y por la Cuchilla de La Estrella se dirigieron los labriegos a buscar tierra baldía en Montebonito

Los caminos de Manizales a La Soledad mermaron el tránsito por la vía de Herveo, a ello se sumó su deterioro en 1879, pues el general Braulio Henao, que era el contratista encargado del mantenimiento, no pudo cumplir sus compromisos porque fue a la cárcel por orden del gobierno de Tomás Rengifo. El nuevo Cabildo quiso anular el contrato por incumplimiento de los términos; pero era imposible que Braulio Henao lo hiciera desde prisión, a lo que se sumó la incuria de la administración de Salamina que no reparó la parte que le correspondía y contribuyó en grado sumo a la ruina de la importante vía salamineña.²¹

La "Sociedad católica" de Salamina, lideró la colonización de las tierras aledañas al camino de Herveo y con el liderazgo del general Cosme Marulanda se fundó a Plancitos, pero la guerra de 1879 cambió la perspectiva de sus moradores, que se internaron monte adentro, alejándose de un camino, que los acercaba a sus enemigos políticos.²² Al finalizar el siglo diecinueve la ruta que se trazó sobre la trocha de Hervé se convirtió en un modesto paso de ganado hacia los pastizales de las alturas y en una senda secundaria que llevó a los colonos rezagados a los últimos baldíos del Tolima.

EL CAMINO DE VILLEGAS

Con este nombre se conoció la vía de herradura que unió a Sonsón con la localidad de Mariquita y se relaciona, según afirma el hermano Florencio Rafael²³, con la

²⁰ Archivo de Salamina, sin clasificar

²¹ Archivo de Salamina, sin clasificar

²² Cardona, (2006), p. 219

²³ Hermano Florencio, (1961), p.81

concesión real al español Felipe Villegas y que comprendía la llanura que va del Guarinó a la moderna población de Victoria. (Mapa No. 6)

Los españoles convirtieron este trayecto que hoy recorre una carretera solitaria, en un presidio adonde enviaron a los patriotas para abrir una ruta entre Antioquia y Mariquita. En su "Autobiografía" Don José Manuel Restrepo, egregio varón de la Montaña, cuenta lo siguiente: *"El 20 de agosto de 1816 me comunicó el gobernador Sánchez Lima, la orden de que siguiera a Sonsón a dirigir el nuevo camino que se estaba abriendo de esta parroquia a la ciudad de Mariquita... Yo conseguí con más de mil hombres romper el camino el 21 de septiembre de 1816, en el que se unió con el de La Honda y Mariquita..."*²⁴

Las vicisitudes de los prisioneros fueron muchas, víctimas del hambre, los bichos, las fieras y las enfermedades. *"Mi vida era llena de cuidados, de trabajos y de incomodidades- cuenta don José Manuel- pues dormí muy mal y estaba viviendo en un rancho miserable."*, pero estaba vivo, mientras sus compañeros caían bajo las balas de Morillo en Santa Fe de Bogotá.

Don Manuel Antonio Jaramillo continuó la obra iniciada por Restrepo, pero el camino hacia Mariquita no se terminó y la labor de esos mil hombres", en tiempos tan difíciles, se perdió, pues después de la independencia nadie se acordó del camino de Villegas y la selva recuperó los tramos que tan arduamente le habían quitado.

Cincuenta años después, el gobierno del Estado de Antioquia, cedió un gran globo de baldíos a Don Luis E. Ramos, a cambio de la construcción de un camino que unió a Pocitos, hoy Nariño, con el Estado del Tolima. La obra se terminó, en esa ruta que se alargó hasta Honda. Los colonos paisas fundaron la población de Victoria.

DE MANIZALES AL TOLIMA

Desde los primeros años de la fundación de la aldea, los vecinos de Manizales trataron de comunicarse con Mariquita y Honda. La primera vía trazada, buscó los termales del Ruiz, por un lado del nevado, continuó hacia el derrumbe del río Lagunilla y atravesó la naciente población del Líbano, como consta en la relación de Manuel Pombo en 1852, año en que salió de Manizales con destino a Bogotá con trece bueyes, tres perros, un guía y cuatro arrieros: adelante iba el buey con seis bueyes sin carga y un arriero; y atrás de la caravana marchaban cinco bueyes cargados con todo el equipo, toldos para acampar etc...

La trocha era fangosa; cruzaba un chuscal lleno de espinas con maleza que impedía ver adelante. Los viajeros cabalgaban sobre bueyes, tendidos sobre sus lomos, para evitar el golpe de las ramas bajas y atentos al barro que alcanzaba los ijares en los lodazales profundos que se extendían entre los estrechos barrancos y los toros salvajes que trataban de embestir. Pero los perros les clavaban los colmillos en las patas y en las corvas y los espantaban.

²⁴ Ibidem , (1961), p. 81

Al anochecer, el grupo armó las toldas bajo un intenso frío. Al día siguiente cambiaron los bueyes, pero el buey de Pombo no obedeció a la nariguera y en su frenesí brincaba y daba botes, se elevaba y volvía a caer con el jinete encima. En el accidentado recorrido hubo sitios tan peligrosos, que Pombo y sus acompañantes prefirieron desmontar y continuar a pie. Después de un descanso en los termales, cambiaron el buey por la mula y tras seis días de camino llegaron a Lérica.²⁵

LA LEYENDA DE BERMÚDEZ Y MARÍA LA PARDA

En la travesía de la cordillera central entre Manizales y El Líbano, la partida de Manuel Pombo hizo alto en el sitio de Sabanalarga, donde en un tambo nuevo encontraron agua fresca, yerba para los bueyes y un clima soportable. Entre taza y taza de café, seguramente matizada con un poco de brandy, se habló del viaje, y de lo que faltaba por recorrer. En medio del palique alguien trajo a cuenta la leyenda de Bermúdez y María La Parda, cuyos nombres identificaban los canchales que habrían de vencer al día siguiente:

*“Bermúdez era un hombre rico, dueño de tierras, hatos, salados y minas por los lados del páramo. Era renegado de Dios y malintencionado con los prójimos, áspero de genio, de lengua viperina, matrero, caviloso y de un engreimiento tal que creía que el mundo había sido creado para servirle y obedecerle. La María Pardo, la esposa, que tenía que sufrirle todo su despotismo, era una buena mujer, aunque atontada por el trato de su consorte; y como no tenía hijos, todo el amor de su corazón lo consagraba a los pobres. Vivieron muchos años sin que el hombre se amansase ni con los frecuentes avisos que le daba la Providencia, ni con los sinsabores que le acarrea su carácter, hasta que un acontecimiento vino a terminarlo todo de una manera extraña. Incurrió en una leve falta un esclavo, y el amo lo condenó a la desproporcionada pena de un novenario de ayuno y látigo. El culpado imploró el perdón, pero Bermúdez fue implacable. Al tercer día del castigo el esclavo pudo fugarse, y previendo que por esa dirección no se le buscaría, tomó para el Magdalena y en unos balsos se echó río abajo, resuelto a dejarse devorar por los caimanes si por acaso se veía alcanzado. Furioso el dueño cuando supo que su víctima se le escapaba, ensilló un macho alazán y ante los cielos y la tierra pronunció este voto:
- ¡Que el diablo me lleve en cuerpo y alma si me desmonto antes de atrapar ese bellaco!-
Y creyendo encontrarle entre las breñas de la cordillera montó para perseguirle. Apenas ocupó la silla cuando el macho se desbocó, y desbocado anda todavía desde hace más de cien años, sin dejar apearse al jinete y pasando con él como un relámpago por su casa y por toda la extensión de la cordillera...”
La María Pardo invirtió todo su capital en obras piadosas esperando que Dios se apiadara de su marido y le permitiera capturar al prófugo, y su alma no quedara en poder del diablo.”²⁶*

En 1855 las autoridades de la provincia de Córdova pretendieron correr los límites de su jurisdicción hasta el río Claro, no solamente para hacerse a unas tierras que explotaría ese gobierno en compañía con los sucesores de la Concesión Aranzazu, sino para facilitar y favorecer la salida de Manizales al Magdalena por una ruta menos fragosa y difícil. La presión del gobierno del Cauca y la oposición de los

²⁵ Pombo, (1992), p. 121

²⁶ Ibidem, p. 125

vecinos de María impidieron la expansión de los antioqueños, que pese a todo, consiguieron que el Estado del Cauca autorizara la vía y brindara protección a los empresarios que adelantaban los trabajos.²⁷

Según testimonio del político y escritor Aquilino Villegas, su padre Ignacio Villegas *“gastó toda su fortuna y las más de las energías de su emprendedora juventud en ese camino. Tuvo que abrir leguas por una montaña absolutamente virgen y salvaje, luchando contra todos los obstáculos, llevando pobladores para surtir el camino, desafiando el frío, el calor, las fieras, las incomodidades de todo orden. Agotados sus recursos, tomaron acciones en la empresa Gabriel Arango y Pablo Jaramillo.”*²⁸

Trece años más tarde de haber empezado a abrir la vía a Mariquita por el páramo, apareció el siguiente aviso en el Diario Oficial de Antioquia:

NO MÁS GUERRA

*“Pablo Jaramillo, Gabriel Arango, Francisco Jaramillo e Ignacio Villegas, tienen el gusto de anunciar al público en general y al comercio de Antioquia, Cauca, Tolima y Cundinamarca en particular, que para el mes de junio próximo estará acabado el camino de herradura que conduce de Manizales a Santana, y que para entonces podrá ofrecer vehículos de transporte para personas, equipajes y toda clase de cargas, ya sea de Honda a Manizales o de Manizales o Honda por la vía de Santana y Santo Domingo, a precios sumamente cómodos y en el espacio de dos a tres días. Está por demás manifestar las ventajas que dicha vía tiene sobre las demás que se conocen, pues todo el mundo sabe que antes de empezar el camino se examinaron todas, para ver cuál era la mejor.”*²⁹

Por iniciativa de Manuel María Grisales, Rufino Murillo, Pedro Uribe y Pantaleón González, en 1890 se empezó a construir el camino de Moravia. *Estos empresarios-dice Albeiro Valencia Llano en su libro “La Aldea Encaramada”- obtuvieron el privilegio de los Estados de Antioquia y del Tolima, para abrir este camino que salía de Manizales, llegaba a Hoyofrío, el río Guacaica, la Rocallosa, fonda los Sauces, fonda Ventiaderos, La Plancha, San Pablo (donde se puso fonda y se instaló el peaje), la Línea, La Moravia y el caserío de Brasil, para empatar con el camino que llevaba al Fresno por Mesones.*(Mapa no. 7)

Este camino ayudó a descongestionar los otros dos caminos que iban de Manizales al río Magdalena: el del Ruiz y el de Aguacatal o la Elvira, atestados de recuas, que se confundían y se atropellaban en todo el recorrido. Era un camino largo y se complicaba con la tenebrosa falda de Moravia, descrita por el francés Félix Serret en 1911:

²⁷ Archivo del Concejo de Manizales, (1855), sin clasificar

²⁸ Valencia Llano, (1999), p. 87

²⁹“Diario oficial de Antioquia- Abril 18 de 1868-

“Una vez que hubimos desayunado, nos pusimos nuevamente en ruta. El camino subía muy rápidamente, y como era en extremo fangoso, habían colocado sobre las partes más llenas de baches una especie de tablados denominados empalizados, formados por troncos de árboles recortados y puestos transversalmente de manera que los animales de silla o carga tuvieran puntos de apoyo suficientemente sólidos...

Era ahora, en efecto, cuando las dificultades y los peligros iban a comenzar, porque el sendero, convertido apenas en un estrecho por donde cabía una mula, estaba, además, bordeado, de un lado por la montaña tallada a pica y en partes desplomada, y del otro por un horroroso precipicio de setecientos a ochocientos metros de profundidad. ¡ Pero esto no era todavía nada!; lo que hacía la bajada particularmente peligrosa era la extremada rapidez de la pendiente, el gran número de codos y recodos bruscos del sendero, pero sobre todo la naturaleza del terreno que al estar constituido por una roca que el tiempo había terminado de pulir, no ofrecía ningún asidero sólido a los cascos de nuestras mulas, de tal modo que había veces que no podían avanzar más que dejando deslizar las cuatro patas a la vez.

Hubo un momento que creí que una caída era inevitable. Después de una violenta sacudida, la correa que sujetaba mi silla se rompió bruscamente, de tal modo que no quedó asegurada más que por la cincha, ya de por sí floja, que vino a deslizarse bajo el efecto de mis pies, y me vi de golpe a horcajadas sobre el cuello de la bestia, con la siniestra muralla a un lado y con el abismo al otro. ¿ qué hacer entonces? ¿ saltar a tierra? . De ninguna manera; yo no habría encontrado donde poner el pie; y si permanecía en esa crítica postura habría corrido el riesgo de ir a romperme la cabeza en el abismo que parecía atraerme.

En breve, después de haber reflexionado por el tiempo de un relámpago, no vi mi vida más que en lo que en el cuartel se llama la “sexta rienda”: la cola; echándome bien hacia la parte de atrás, la así, agarrándome con la energía del desespero; mientras soltaba completamente las bridas, confié mi suerte a la prudencia y la seguridad de los pies de mi mula“. ! No tenga miedo!”, grita mi guía, que venía detrás de mí , tirando del cabestro la bestia que traía la carga. No respondí nada, temeroso de espantar o hacer dar un paso falso a mi mula, que no avanzaba más que con infinitas precauciones, como calculando el peligro que yo corría, o sobre todo el que corríamos los dos.”³⁰

LOS CAMINOS IBAN AL RÍO CAUCA

Al contrario de lo que sucedió con el río Magdalena, que sirvió de límite entre los Estados, el río Cauca no sirvió de frontera divisoria, sino más bien como un medio para integrar las provincias de los estados del Cauca y Antioquia mediante puentes, pontones, tarabitas o barcazas..

En nuestra región, las orillas del Cauca se entrelazaron por los pasos de Moná, Bufú, La Cana, Velásquez, El Ciruelo, Arauca y Bedoya. En Moná existió una tarabita desde tiempos coloniales, en Bufú hubo un puente colgante, y canoas haladas por cables en La Cana y en el paso de Bedoya. En los años ochenta del siglo XIX, los Chávez instalaron un pontón no muy lejos de Sopinga (La Virginia) y en 1884 construyeron el puente del Pintado, entre Filadelfia y Riosucio.³¹ Al

³⁰ Valencia Llano, (1999), p.89

³¹ Henao, (2005), p. 91

adentrarse el siglo veinte el departamento de Caldas levantó puentes metálicos en Irra, en La Virginia y en Arauca, y a mitad de siglo, el Estado levantó otro puente en La Felisa y reemplazó los anteriores por otros de más capacidad.

Los puentes del Cauca fueron confluencias de caminos. Por el lado oriental de La Cana salía un camino hacia El Tambor (La Merced), pasaba por la quebrada El Palo y terminaba en Salamina. (Mapa No. 8). Por el lado occidental empezaba una vía de herradura que cruzaba las cabeceras de Supía, Riosucio, el caserío de San Clemente y bajaba hasta Anserma.

Los Orozco de Támesis y los Chávez de Supía, abrieron un camino entre Anserma y el río Cauca, que pasó por Varillas, reptó por la serranía de la Soledad y terminó en el pontón de Puerto Chávez. Sobre este camino de arrieros se fundó a San Joaquín, hoy Risaralda, creció la aldea del Guamo, hoy San José, y floreció la localidad de Belalcázar.

En el punto de La Cana no hubo ningún caserío, quizás por lo abrupto del terreno o por los bichos que eran dueños y señores de esa malsana tierra; tal vez hubo un rancho que sirvió de bodega o refugio. En la Virginia se asentaron descendientes de los antiguos cimarrones del Valle del Cauca y al rancherío, que fue famoso por los bandidos y las peleas, desembocaron el camino de las Ansermas, el camino de Guarato que comunicaba con el Chocó, la trocha de la Giralda que bajaba del Alto del Rey y un sendero que unía el puerto con Ansermanuevo, vadeando el río Cañaveral. (Mapa No. 9).

EN EL PASO DE ANACARO

Don Tomás Uribe Toro, padre del general Rafael Uribe Uribe, tras algunos descalabros económicos en Antioquia, estableció una ganadería en Tunia, en la parte media del río Risaralda. Tampoco le fue bien en esta aventura, por el rastrojo de uña de gato que invadía los potreros y los pumas que descaradamente le echaban garra a los terneros en los corrales y a cualquier hora del día.

Don Tomás compró tierras en Buga y allí trasladó los ganados de Tunia. Los vaqueros arrearon las reses por la trocha de las Ansermas hasta las orillas del río Cauca y dispusieron su paso por el vado de Anacaro. Los dos muchachos, Julián y Rafael, atendieron la orden de Don Tomás y cabalgaron hasta el río Cañaveral donde ayudaron a recoger los animales rezagados. Así se lee en las "Memorias" de Julián Uribe:

"Partida por partida "íbamos acercando al paso de Anacaro- cuenta Julián Uribe en sus memorias- y era tal la resistencia de esos animales a entrar en el agua, que a pesar de darles palo y levantarlos de atrás en el hombro, hubo días que sólo alcanzáramos a pasar cincuenta. Muchos de ellos se devolvían de medio río y aún de la orilla opuesta, no obstante los gritos y los palancazos de los bogas. Sólo la energía y la tenacidad de Diómedes, el vaquero, pudieron sacarlo airoso de tan tremenda empresa. Recuerdo que a los bogas les tiraba con cuanto hallaba a la mano, cuando creía que tenían la culpa del regreso de una res; y aún a Rafael y a

mí nos regañó violentamente porque se nos fue un ternero, y porque, embarcados en canoa, tratábamos de imitar a los bogas en la peligrosa maniobra de tomar las reses por los cuernos para que no se devolvieran”

“Terminada al fin la penosa tarea de la que solo escaparon una pocas reses que se quedaron por los lados del río Catalina, emprendimos el pesado viaje hacia Morillo, con ese ganado enflaquecido por las trasplantas y estropeado en el paso del río Cauca. Más tarde volví a buscar los rezagados... Tal sería la traza en que salimos Rafael y yo de Anacaro, con zamarros, ruanas, sombreros y pantalones hechos pedazos, que estando en una bocacalle de Cartago, un muchacho, que iba para la escuela nos preguntó con fingida admiración: ¿En donde ha sido la derrota?. Recuerdo muy bien la contestación grosera que le di yo, pero no quiero consignarla”.³²

EL CAMINO DE VENTANAS

A partir de la administración de Pedro Justo Berrío, Antioquia buscó afanosamente una salida al Pacífico. Al terminar el siglo diecinueve el ingeniero Roberto White trazó una ruta que cruzaba el punto de Ventanas en la frontera con el Cauca, seguía por la cabecera del río Oro y se descolgó hacia Mampay con la intención de seguir a Tadó.

Sobre esa vía el caucano Rafael Tascón fundó la población del Rosario, que progreso de tal manera, que en 1920 contaba con colegio de bachillerato, imprenta, fábrica de cobijas y ruanas y hasta un molino de trigo. Del Rosario salía un camino hacia Riosucio y otro a Llanogrande y Barroblanco. Fue una senda transitada por los colonos que repoblaron la aldea de Ansermaviejo y fundaron las poblaciones de la Serranía de Belalcazar y de las lomas del Tatamá. Cuando se abrió la carretera troncal de occidente la vía de Ventanas desapareció junto con las poblaciones de El Rosario, Llanogrande y Oraida..(Mapa No. 10)

LA LEGISLACIÓN CAMINERA

A mediados del siglo diecinueve, el gobierno antioqueño quiso mejorar las difíciles situaciones que debían afrontar los arrieros y los viajeros en los arduos caminos de herradura y siguiendo el ejemplo de la nación adjudicó doce fanegadas de tierra al borde de la vía, a quienes establecieran fondas en su trayecto y para incentivar su estadía en el lugar, agregaba seis más por cada hijo que tuviera el beneficiado, a quien se eximió de impuestos y de contribuciones directas.

El gobierno exigía que las fondas estuvieran a una distancia mínima de tres leguas una de otra, tuvieran agua abundante y pasto para las bestias, bodega para guardar mercancías y aperos y hospedaje para los caminantes.

Manizales fue el principal centro de arriería. Por ello sus autoridades legislaron y establecieron reglas para evitar el caos que formaban las recuas y boyadas, que en determinados días colmaban las calles del poblado. El acuerdo N. 69 del 12 de

³² Uribe, (1994), p.40

agosto de 1891 ordenó la circulación de las partidas por el centro de las calles, dejando libres las aceras, y obligó a los dueños de las piezas o depósitos a limpiar las calles en todas su ancho y en una longitud de 25 metros y a no descargar o cargar más de cinco animales por vez. El Acuerdo en mención establecía, además, que toda punta de mulas o bueyes con más de diez animales, debía contar con una persona responsable que la vigilara y evitara su estampida y prohibía el cruce de animales frente a las iglesias, a la entrada o salida de misa ni el chalaneo de menores o jinetes borrachos por las calles de Manizales.

Cuando Rafael Reyes creó el departamento de Caldas, el interés de sus primeros gobernadores fue integrar esa colcha de retazos del Cauca, Antioquia, el Tolima y el Chocó, que conformó la nueva entidad territorial. Para ello la Asamblea expidió normas para controlar e impulsar las vías de comunicación, que en su tiempo fueron un ejemplo para el resto del país. La Ordenanza No. 29 de 1912 estableció Juntas Municipales de caminos, de libre remoción y a cargo de los concejos, con el objetivo de fomentar y dirigir el desarrollo de las vías. Las funciones principales del presidente de la Junta fueron conformar la lista de los contribuyentes, nombrar los cabrestantes o capataces y vigilar el estado de los trabajos de apertura o mantenimiento de los caminos.

El gobierno departamental fijó contribuciones a los beneficiados con la mejora o la construcción de los caminos. Se podía pagar en dinero o con trabajo. Para los peones asalariados, que se contrataban en las obras, se fijó un horario y se establecieron condiciones. En Filandia, por ejemplo, se trabajaba de seis de la mañana a cinco de la tarde y no se permitía el trabajo personal de menores de edad, ni de débiles ni de flojos para los oficios duros.

Años más tarde, la Ordenanza No 18 del ocho de abril de 1916, dio un salto al futuro al legislar en función de los vehículos motorizados, que apenas se estaban conociendo en el país. Entonces el departamento de Caldas dispone un ancho de veinte metros para los nuevos caminos, y sin olvidar los viejos tiempos, fija un ancho de seis metros, como mínimo, para los caminos de herradura. La Ordenanza prohíbe arrojar tierra a las vías y construir cercos u obras que embaracen el libre tránsito, no permite mantener ganado en los caminos y ordena que una persona vaya delante de la punta cuando se conduzcan animales bravos y a una distancia conveniente para advertir del peligro a los transeúntes. La Ordenanza prohíbe perros o animales feroces sueltos en las inmediaciones del camino y prender fuego u hogueras sobre los puentes o en su cercanía.³³

En la parte técnica la Ordenanza No. 18 fija una pendiente máxima del 10% para los caminos de herradura que se construyan a partir de la fecha, de manera que pueda convertirse el piso en camino de ruedas, y en caso extremo, por las limitaciones topográficas, la inclinación debe ser tal que la caballería trote sin embarazo, sea en subida o en bajada. También dice la Ordenanza que deben construirse tambos en caminos que atravesen territorios desiertos. La distancia de

³³ Gaceta departamental de Caldas, mayo de 1916.

los tambos no será mayor a diez kilómetros y serán levantados en zonas con agua y potreros de más de cuatro hectáreas, para procurar pasto para las mulas y los bueyes.

CUADRO DE LOS CAMINOS

CAMINOS DE LA COLONIA

Trocha de Hervé- comunicaba el extremo norte de la provincia de Popayán (Supía y Marmato) con Mariquita.

Camino del Quindío- enlazaba a Cartago con Ibagué

Camino real- Unía la región de Antioquia con Cartago, a través de Ansermaviejo y Ansermanuevo.

Camino al Arrastradero de San Juan- iba de Tachiguí a Sn Juan del Tatamá y al río San Juan

CAMINOS DE LA REPÚBLICA

Camino de Herveo- comunicaba a Salamina con Honda

Camino real- unía a Arma con Supía, con Anserma, Tachiguí y Cartago

Camino del sur- Conectaba a Sonsón con Salamina y Manizales

Camino de los Venados- partía de Santa Rosa y llegaba a Cartagoviejo.

Camino de Chili- salía de Santa Rosa, seguía por el Roble hasta la cumbre de la cordillera para bajar a Santa Elena y caer a Ibagué.

Camino del Quindío- partía de Cartago, por La Balsa, cruzaba la cordillera hasta Ibagué, un ramal pasaba por Condina y desembocaba en Cartagoviejo.

Camino de Ventanas- salía de Bolombolo, llegaba a las cabeceras del río Del Oro para continuar hacia Ansermaviejo o por Cedral, hacia el Chamí.

Camino del Tatamá- arrancaba del paso de la Cana, seguía por Supía, Riosucio, Quinchía, Ansermaviejo y terminaba en Cartago

Camino de Villegas- iba de Sonsón, cruzaba el río La Miel y empataba con los llanos de Victoria.

Caminos de Manizales a Mariquita- Eran tres: el de Aguacatal, el de Moravia y el del Ruiz.

A PRINCIPIOS DEL SIGLO VEINTE.

A lomo de buey se construyeron los cables aéreos que unieron a Manizales con Mariquita y con la población de Aranzazu y permitieron la exportación de gran parte del café caldense por la vía del río Magdalena. Los cables movilizaron carga y pasajeros y las mulas siguieron transportando los viajeros que preferían la seguridad de los cascos, a la aventura en medio de los vientos y las nubes.

En 1911 Manizales estaba en todo su apogeo económico y político y eran numerosos los manizaleños que atendían negocios en la capital del país, ya de exportación de café o de importación de mercancías. Don José Jesús Robledo había montado un negocio de telas en Bogotá y viendo que su empresa iba viento en popa decidió trasladar su familia a la altiplanicie.

En una fría tarde capitalina con una memoria asombrosa para sus 96 años de edad, Doña Isabel Robledo de Isaza, recuerda la salida de Manizales en una brumosa madrugada, en medio de petacas, peones, mulas y el llanto de la abuela, que presentía que jamás volvería a ver a los nietos.

Siete años tenía Isabelita; de la ciudad natal recuerda un globo que se elevó con un señor Guerrero y vio desde las escalinatas de tierra de su tía Mercedes Jaramillo que quedaban en una loma en las afueras de Manizales y no olvida la escuela de Matildita donde hizo la primera comunión y le enseñaron las primeras letras. Así narra la matrona:

"El día de nuestro viaje a Bogotá me acuerdo muy bien de mi mamá acompañada de su hermano Mnuel Mejía, que le decíamos familiarmente Papapacho, el famoso Mister Coffee. El día de la partida salimos en una caravana con mis cinco hermanos, de los cuales yo era la mayor, y seguían Inés, Teresa, Manuel, Alfonso y Lucía quien apenas estaba de meses de nacida.

Mamá y Papachacho iban a caballo, mientras que nosotros viajábamos en unas sillas de madera a espaldas de corpulentos peones. Lucía como era la más chiquita iba en una petaquita como de canasto, acostada.

La primera noche dormimos en una posada, de la que sólo me acuerdo que tenía una mata de mora que en vano traté de alcanzar. La segunda noche dormimos en otra posada distinta y la tercera ya llegamos a Mariquita. Allí nos hablaron de los Chorros de Jaramillo que no dejaban pasar los vapores del Alto Magdalena y nos obligaron a quedarnos tres días. Mi único entretenimiento era recoger tapas de cerveza debajo del tanque de agua del ferrocarril.

¿Se imaginan este viaje para mi pobre mamá con cinco hijos pequeños?-

De Mariquita tomamos el tren a Beltrán, enfrente a Ambalema, y allí nos debimos embarcar en un buque, que creo se llamaba el Rafael Núñez, para remontar el Alto Magdalena hasta llegar a Girardot.

En Girardot nos hospedamos en el Hotel San Germán, que recuerdo como una casa grande, con una alcoba amplia, donde nos esperaban cuatro camas con su respectivo mosquitero de colores azul, rosado y amarillo. No sé por qué me acuerdo del color de los mosquiteros. Al día siguiente tomamos temprano el tren en Girardot para llegar a Faca, pasando por Tocaima, Apulo, Portillo, La Mesa, La Esperanza, La Capilla, Cachipay, Zipacón. En Faca había que cambiar de tren, por la diferencia del ancho de las trochas, para llegar al fin de nueve días de viaje a la Estación de la Sabana en Bogotá, donde nos esperaba Papá, quien nos llevó en coche hasta nuestra nueva casa, cerca de donde quedó después la Clínica de Marly..."³⁴

CONFLICTOS Y CAMINOS

³⁴ Entrevista con Doña Isabel Robledo de Isaza en Bogotá en el año 2004.

Así como los caminos llevaron el progreso, a veces llevaron, también, la desolación y la ruina.

En 1840 las tropas caucanas de Eusebio Borrero, agobiadas por la viruela, recorrieron el desolado camino de las Ansermas en su retroceso desde Itagüí hacia el Valle del Cauca y regó la muerte por donde pasó, esparciendo el dolor y la ruina en Tachiguí y en las otras comunidades indígenas de la región.

Durante la revolución melista las autoridades antioqueñas restringieron el paso por el camino entre Manizales y la Aldea de María, a cuyos habitantes les prohibieron la entrada a las oficinas públicas, por considerarlos espías³⁵.

Los paisas quisieron correr los límites de su estado hasta Rioclaro, en parte para apoderarse de tierras fértiles y, principalmente, para tener dentro de su territorio la vía que comunicara a Manizales con el Tolima. El empeño antioqueño fue inútil, pues el gobierno nacional reconoció al final la validez de los argumentos caucanos y en 1855 el corregidor de María quiso impedir a toda costa la construcción de la vía que había emprendido Ignacio Villegas por territorio de la Aldea.

En la violenta década de 1860 los manizaleños apedrearon a los aldeanos que atravesaban el río Chinchiná con destino a su ciudad, y en numerosas ocasiones pusieron talanqueras y cercas para evitar la circulación de la gente de María. Los aldeanos, a su vez, destruyeron los puentes que unían a Manizales con San Francisco y Santa Rosa

En 1861, en la guerra contra Mosquera, el Estado de Antioquia cerró todos los caminos e impidió la entrada o salida del Estado sin un permiso especial³⁶; lo mismo hicieron los Restauradores en 1863 y las autoridades de Villamaría en 1878 cuando cerraron el camino de El Tablazo para obligar a las tropas que venían de Antioquia a torcer su rumbo hacia Chinchiná, y librarse de la obligación de abastecer las fuerzas radicales en tránsito hacia el Cauca..

Durante las sangrientas guerras fratricidas, la región fue paso obligado de los ejércitos en pugna y sus montañas refugio de guerrillas de todos los matices. En cada alto y en cada recodo de los caminos, la historia y la leyenda recuerdan épocas aciagas llenas de sangre y estéril sacrificio.

En la cuesta de la Frisolera los salamineños frenaron en 1840 a la tropa de Vezga, que viéndose derrotado montó un caballo sin silla y trató inútilmente de eludir a sus perseguidores. En la trocha entre Riosucio y Quinchía en 1876 se libró el combate de Batero, donde al llegar la noche los conservadores pudieron huir por el camino de Las Brujas, librándose de una inminente matanza.

El Alto de las Coles, entre Salamina y Pácora fue escenario de enfrentamientos en distintos conflictos, al igual que el Alto del Reventón entre Supía y Marmato. En

³⁵ Archivo del Concejo de Manizales, año 1854, sin clasificar.

³⁶ Archivo del Concejo de Manizales, (1861), sin clasificar.

1885, en Quiebralomo, entre Riosucio y Supia,³⁷ Gorgonio Uribe, primo de Uribe Uribe paró su mula en medio del camino para infundir valor a su tropa amedrentada y se puso a fumar mientras las balas silbaban a su lado.

EL DIABLO, EL MISTER Y LAS MULAS

El filósofo Fernando González es, quizás, el último viajero famoso que recorre el camino de arriería entre el Arma y Manizales. El envigadeño remonta la cuesta del Arenillo que va de la orilla del río a " las putas Encimadas"³⁸, en la parte más alta de Aguadas. En ese "Viaje a pie" Gonzalez hace una semblanza del diablo, del bachiller, el mister, el arriero y el mendigo, que, según ese pensador antioqueño, compendian al pueblo colombiano.

"El diablo es el gamonal de los pueblos antioqueños.- dice González- Estos son caseríos edificadas en las cimas de las cordilleras o tendidos en la vertiente. Para llegar a ellos desde otro hay que bajar a un río, a la cortada que el agua ha hecho a los Andes juveniles y altos, caminar por la hondonada, atravesar un puente y subir casi gateando hasta la cima de otro repliegue".

El pensador de la Yurá³⁹ divaga por todo el camino. Al cruzar por Aranzazu, "que es el pueblo más pueblo" enlazado por nuestros caminos, piensa en las vidas comarcanas atormentadas por Lucifer, por los anatemas de los curas, y explotadas por la falsa dulzura del mendigo y la vecindad aterradora del cementerio.

Mientras salta por tremedales y el peyón quiere saltar de la mula, el filósofo recuerda al gringo que encontró en una posada de Alegrías y en las recuas con que se topó en el camino y sentencia:

"Mister es todo el que tiene los ojos azules, no sabe espolear a la mula, ni arreglarle la barbada del freno. Es un rey en la fonda; los arrieros lo tratan con cuidados femeninos y algo irónicos. ¿Preguntáis por los árboles, aves e insectos?- Sois entonces el Mister.- ¿Y el arriero?. Uno piensa que los que ruedan por los embarrados caminos tras los caprichos de las mulas y la parsimonia de los eunucos vacunos caben en la misma cofradía itinerante, pero no: El arriero del buey es apacible y el de la mula es renegado y violento. Se les ha contagiado el carácter de sus animales. Va el buey lento, pero siempre igual y seguro como un metafísico alemán; es la mula, híbrida maliciosa que se finge cansada y que aprovecha el primer descuido para desviarse a pacer o para echarse en el camino. De ahí los gritos y maldiciones que llenan el sendero colombiano. Afirma el arriero que la mula no camina si no se le dice puta y otros improperios sonoros que debían ser alabanzas, porque ellas han acompañado nuestro progreso lento."⁴⁰

CENTROS CAMINEROS EN 1910

MANIZALES:

Caminos departamentales:

³⁷ Cardona, (2006), p. 291.

³⁸ En Aguadas se utiliza esa frase para indicar la lejanía de la vereda Encimadas a la cabecera municipal

³⁹ La Yurá es una quebrada de Envigado, Antioquia. Se decía que era la causa de la mítica fertilidad de las mujeres envigadeñas.

⁴⁰ GONZALEZ, 1929, pag 147

- 1- El que parte de la cabecera, pasa por María y va a San Francisco por el camino llamado de Don Ramón Arana.
- 2- La vía que sale de la ciudad, sigue por La Linda, Cascarero, Irra y Riosucio y va por Arroyohondo, en límites con el Jardín en el departamento de Antioquia.
- 3- El que empieza en Manizales en el punto de Palogrande y pasando por los de las Minutas, La Aurora y Popayán va al río Perrillo, límite con el corregimiento de Brasil en el Tolima.

PEREIRA:

Caminos departamentales:

- 1- El que parte de Pereira y conduce al puente de Mauricio en el río La Vieja y su ramal de Cerritos a Puerto Chávez en el Cauca.
- 2- El que empieza en La Tribuna, pasa por Filandia y Montenegro y empalma con el que de Armenia conduce a La María en el río LA Vieja.
- 3- La vía que sale del Manzano y va a Circasia.

ARMENIA:

Caminos departamentales:

- 1- La vía que sale de Armenia hacia Calarcá pasando por el puente de La María en el río Quindío.
- 2- La que partiendo de la cabecera de Armenia va a La María y luego a Montenegro.
- 3- Sale de la ciudad, pasa por San Pedro y por el corregimiento de Barcelona va al río Barragán, límite con el Valle.

AGUADAS:

Caminos departamentales:

- 1- Empieza en el puente de San Pedro sobre el río Arma, límite con Antioquia, pasa por las poblaciones de aguadas, Pácora, Salamina Aranzazu, Neira, Manizales, San Francisco, Cabal, Pereira, Circasia y Armenia.
- 2- Va desde Aguadas hasta el puente sobre el río Arma en la vía hacia Santa Bárbara en Antioquia.
- 3- La que partiendo de la cabecera de Aguadas va al río Arma en la vía a Sonsón.

ANSERMA :

Caminos departamentales:

- 1- De la cabecera por Polvocas hasta La Virginia
- 2- La vía que va de Anserma hacia Belén por la margen izquierda del río Risaralda y a la población de Arrayanal. (Mistrató)
- 3- La que va a Quinchía y Riosucio por el lado del río Opiramá.
- 4-

LOS CONVITES CAMINEROS

Entre los primeros afanes de los fundadores de cualquier caserío estaban la construcción de una capilla y del camino que los comunicaría con el poblado vecino o con la vía principal, que ellos llamaban camino real, y que conducía generalmente a la capital de la provincia.

En un país pobre, deshabitado, sin mayores regiones de exportación, la economía era de simple subsistencia. Las parcelas producían casi lo suficiente para el autoabastecimiento familiar y los labriegos salían al caserío para conseguir lo que no se producía en la finca como la panela, la sal, quizás el chocolate y las burdas telas para sus trajes. La familia campesina asistía a misa y aprovechaba el domingo para vender la camada de cochinitos, las gallinas gordas y los pocos excedentes de maíz o frijol⁴¹.

En los pequeños cascos urbanos los mayoristas acumulaban frijol y maíz y en muladas los enviaban al Estado del Cauca. Esta región vivió en función del Cauca, pues de allí llegaba el cacao, las reses gordas, las mulas y hacia allí se enviaban los cerdos cebados y los granos.

Los sacerdotes entendieron desde el principio del poblamiento de la zona, que a la par de la tranquilidad de conciencia estaba la estabilidad de la precaria economía, y además de ser los líderes espirituales de las comunidades, muchos de ellos se convirtieron en gestores del desarrollo material que empezaba con el templo y los caminos.

Los más transitados se hicieron por concesión, pero los secundarios se abrieron durante el siglo diecinueve generalmente con convites o mingas con el cura al frente, o con los notables, que de cuando en cuando pensaban en cosas distintas a las continuas guerras y los pronunciamientos políticos.

El padre Daniel María López presidió los convites que abrieron el camino hacia Manzanares y hacia la Quiebra, este último de tan acertado trazado, que sólo necesitó la ampliación para convertirlo en carretera. El padre Felipe Gutiérrez, cura de Arboleda, y el padre Misael Toro, cura de San Félix, abrieron un camino entre las dos localidades que perduró mientras circulaban las recuas y se perdió en la maleza cuando Arboleda se unió por carretera con La Dorada y San Félix se comunicó con Salamina,.

A partir de 1920, las carreteras remplazaron esos caminos de herradura que fueron durante siglos las arterias de la patria. El camino de Herveo se llenó de maleza y sobre los canalones de Alegrías, se trazó la banca de la carretera al norte. La trocha que pasó por Chinchiná, cedió el espacio para la moderna vía que une a Pereira con Manizales.

Los caminos principales, o reales, dieron paso a las vías asfaltadas y sobre gran parte de los secundarios se trazaron las carreteras, veredales, por donde circulan solamente camperos, debido a las pendientes, los baches y el afirmado; por ellas aún retumban los cascos de una que otra recua, que conecta fincas apartadas y en sus repechos todavía resoplan las mulas y los caballejos con la remesa de los

⁴¹ Hermano Forneció, (1961), p.413.

campesinos más pobres o de esos viejos labriegos que se resisten a emparejarse con el atropellado transcurrir del progreso.

Las trochas coloniales llevaron a los colonos a los baldíos y los caminos republicanos sirvieron como eje de poblamiento en el Quindío y en las aldeas que surgieron en las Concesiones de Aranzazu, Ramos y Burila.

Las comunidades siguieron el horizonte de los caminos y otros caminos unieron los poblados que surgieron en los abiertos de la selva, para formar una telaraña vial que transformó esas soledades, dominadas por los tigres y las culebras, en emporios de riqueza.

BIBLIOGRAFÍA

BOUSSINGAULT J. B. – *“Memorias”*- Banco de la República. Bogotá. 1985

CADENA Corrales Olga- *“Compendio de Historia del Quindío”* Editorial Universitaria de Colombia. Armenia. 2003.

CARDONA Tobón Alfredo- *“Los caudillos del desastre”* Universidad Autónoma de Manizales. Manizales. 2006-

FRIEDE Juan- *“Los quimbayas bajo la dominación española”* Carlos Valencia editores. Bogotá. 1978

GACETA DEPARTAMENTAL DE CALDAS- Número 711 y 712- Manizales.

GÓMEZ Luis Enrique- *“El general Manuel Casabianca y su tiempo”* Cámara de Representantes. Bogotá. 1998.

GIRALDO G. Alicia- *“El río Negro- Nare”* CORNARE. Medellín. 1996.

GRISALES O. Jaime- *“Compendio de Historia del Quindío”*. 2003.

GONZALEZ Fernando- *“Viaje a pie”*. Editorial Bedout. Medellín. 1929

GUTIERREZ Díaz Emilio- *Trascripción del informe original de Nicolás Buenaventura*. Pereira

HENAO B. Luis Ernesto. *“Tierra Matria”*- Editorial Zapata- Manizales. 2005-

HERMANO FLORENCIA RAFAEL- *“Pensilvania. Avanzada colonizadora”*- Librería Stella-Bogotá. 1961-

HOLTON Isaac- *"La Nueva Granada: Veinte meses en los Andes"* Banco de la República- Bogotá. 1981.

PEÑA Heliodoro- *"Geografía e historia del Quindío"*- Instituto de Cultura de Pereira- 2003-

POMBO Manuel- *"De Medellín a Bogotá"*- Biblioteca V centenario Colcultura- Bogotá. 1992

MELO Jorge Orlando- *"Historia de Antioquia"*- Suramericana de Seguros- Medellín. 1988

URIBE U. Julián- *"Memorias"*- Banco de la República- Bogotá. 1994

VALENCIA Llano Albeiro- *"La Aldea Encaramada"*- Bancafé- Manizales. 1999

VÉLEZ Ocampo Antonio- *"Cartago, Pereira, Manizales- Cruce de caminos históricos"*- Editorial Papiro- Pereira. 2005