

Vol. 1, N° 2
Enero - junio de 2015



QUIRÓN

Revista de estudiantes
de Historia

**Antioquia: estado de rutas y
caminos. El sistema de
comunicación terrestre en la
segunda mitad del siglo XIX**

Juan José Espinal Palacio

Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE COLOMBIA

SEDE MEDELLÍN
FACULTAD DE CIENCIAS
HUMANAS Y ECONÓMICAS



QUIRÓN

Revista de estudiantes
de Historia



Antioquia: estado de rutas y caminos. El sistema de comunicación terrestre en la segunda mitad del siglo XIX

Juan José Espinal Palacio*

Los caminos son esenciales en la historia, sobre todo porque ellos nos ponen al descubierto las intenciones y las metas de los hombres y los pueblos que los trazan para luego transitarlos.¹

Resumen

Una puesta en común de la historiografía ha de caracterizar a Colombia como un territorio que, durante gran parte de su historia, permaneció aislado e incomunicado entre sí. Dicha idea se materializa aun más en trabajos que abarcan lo que hoy día llamamos departamento de Antioquia, donde parece que las condiciones geográficas se han impuesto a lo largo del tiempo sobre la misma voluntad humana. El presente artículo pretende retratar una Antioquia conectada no solo en su interior sino con la nación, una Antioquia activa, dinámica y móvil por la que transitaron toda clase de bienes y mercancías, pero también ideas, saberes, políticas, guerras, tradiciones, ritos; en una palabra, cultura.

Palabras clave

Antioquia, caminos, siglo XIX, comunicaciones, cultura.

Ante la evidente carencia de tierras aptas para el cultivo intensivo en Antioquia, debido a su condición geográfica, la apertura de caminos pretendió conectar las principales ciudades y villas con mercados "extra-estatales" (considérese Bogotá, Cartagena, Popayán) de forma eficiente y rentable. Asimismo, dicha carencia movió espíritus, tanto individuales

* Estudiante del pregrado de Historia de la Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín.

1. Eduardo Santa, *La colonización antioqueña. Una empresa de caminos* (Bogotá: TM Editores, 1993), 32.



como colectivos, para aventurarse en la colonización de nuevas tierras. De esta forma, la colonización antioqueña se movió sobre tres ejes principales: la pobreza del suelo nativo obligó a buscar nuevas tierras aptas para cultivar; el crecimiento poblacional implicó una creciente demanda de alimentos; y el afán de ciertos sectores –pudientes– por enriquecerse en nuevas tierras motivó la apertura de caminos a lugares como Titiribí, Anorí y Amalfi; ello en pro de la explotación aurífera.

Paralelo a los caminos que se iban creando, surgieron poblaciones en sus márgenes como Sonsón, Concordia, Turbo, Santa Rosa de Cabal, Victoria, Murindó, Abejorral, Aguadas, Pácora, Salamina, Neira, Manizales, Villa María, Chinchiná, Palestina, Segovia, Nuevo Salento, Pereira, Finlandia, Armenia, Circacia, Montenegro, Valparaíso, Támesis, Andes, Bolívar, Jericó, Jardín, Apía, Santuario, Riosucio, Quinchía, Mocatán, Pueblo Rico, Manzanares, Marulanda, Pensilvania, Líbano, Villahermosa, Herveo, Santa Isabel, Casabianca, Fresno, Cajamarca, Roncesvalle, Calarcá, Sevilla, Balboa, Versalles, Trujillo, Darién, Restrepo, El Cairo, La María, Betania, El Águila, El Porvenir y Tebaida.² Lo más interesante es que de estos asentamientos partieron nuevos caminos y nuevas poblaciones, formando una verdadera red de rutas comunicadas entre sí y con caminos vertebrales que unían, en ese entonces, a Medellín con las principales poblaciones.

Los caminos, en definitiva, respondían a las necesidades de integración, dinamización, apertura, colonización y expansión tanto del Estado como de sectores comerciales e industriales, así como de individuos en busca de nuevos horizontes.

Los gobiernos, tanto nacional como estatal concesionaban amplios lotes de tierra a particulares (a bajos precios y en ocasiones totalmente gratis) siempre y cuando el benefactor cumpliera ciertos acuerdos preestablecidos. Así, para quienes se establecieran a orillas de los caminos existentes, promovieran su poblamiento, cultivaran los alrededores y dieran origen a su vez a nuevos caminos, además de obtener dichas tierras en concesión, eran libres de cobrar impuestos de tránsito (peajes), por determinado tiempo, a todo aquel que se sirviese de la nueva ruta. Igualmente, si el particular se comprometía a reparar caminos viejos ya existentes era inmediatamente acreedor al cobro de impuestos de tránsito durante un tiempo determinado.

Todo ello respondía a los intereses de los mandatarios locales por unir las ciudades y poblaciones principales entre sí e igualmente hacer lo propio con ciudades principales de la nación. De esta forma, creía la administración, se superaban los problemas de abastecimiento de productos en las zonas menos fértiles para su auto-sostenimiento, se

2. Eduardo Santa, *La colonización antioqueña*, 18-19.



abría el comercio inter y extra estatal y se facilitaba el acceso, sumamente importante –y muchas veces relegado–, de nuevas ideas.

Sin embargo, los conflictos no fueron ajenos de la concesión de tierras y el privilegio en torno al cobro de impuestos por tránsito en caminos. Usualmente la administración estatal privilegiaba las iniciativas industriales particulares en detrimento de las motivaciones grupales e individuales de expansión. Así, fue común la disputa entre acaudalados industriales y hacendados contra colonos y familias: a las nuevas tierras colonizadas y caminos trazados les salían, constantemente, dos e incluso más supuestos dueños.

Los “pleitos” más relevantes, pero no los únicos, fueron los suscitados por el accionar de la compañía fundada por Elías González y Luis Gómez de Salazar, la *González y Salazar*, así como la compañía *Burila*, sociedad anónima conformada por “un grupo selecto de la élite del Cauca, Valle, Caldas y Antioquia, figurando [en ella] senadores, alcaldes y gobernadores”³ quienes prácticamente acaparaban las mejores tierras, especulaban con su compra y venta, y limitaban las oportunidades de expansión de los colonos grupales e individuales.

De esta forma la motivación estatal y nacional por expandir las fronteras se vio constantemente empañada por reclamos, disturbios, alzamientos y represalias por parte de ambos bandos en conflicto. Sin embargo, no se puede descartar la importancia que tuvo dichas legislaciones a favor de la expansión territorial a través de los caminos, para constituir a Antioquia como una región verdaderamente conectada y comunicada, no solo en su interior sino con las principales ciudades de la nación.

Definida en los siguientes términos: “atraso general”, “inexistencia o precariedad de las vías de comunicación”, “aislamiento de las regiones”, “despoblamiento de las laderas y de las hoyas de los grandes ríos”,⁴ entre muchos otros, se ha caracterizado la condición de Antioquia durante gran parte del siglo XIX. Ante aquel sombrío y peculiar caso de “aislamiento” antioqueño, desde la administración estatal se promovió la construcción de caminos y el poblamiento de nuevas tierras por parte de colonos, impulsado ello por medio de concesiones de tierras y privilegios de cobro de impuestos al tránsito.

En lo específico y concerniente al camino, su diseño, trazado y puesta en obra respondía a las condiciones topográficas, climáticas, sociales y económicas específicas

3. Diego Martínez, “La colonización antioqueña y su impacto en la economía cafetera del Viejo Caldas”, *Revista OIKOS*, 22 (2009): 14.

4. Diego Martínez, *La colonización antioqueña*, 8.



de cada localidad y momento: los caminos, técnicamente hablando, eran construidos por diversas clases de mano de obra: colonos por iniciativa propia, en aras de buscar tierras aptas para el cultivo y la vivienda; peones de compañías hacendadas e industriales que tenían por fin comunicar las propiedades de estos con los principales centros urbanos; y presos que pagaban sus condenas prestando servicios sociales, entre los que se encontraban la apertura y el reacondicionamiento de caminos. Y a todos ellos, es claro, se sumaban herreros, vivanderos, mujeres que preparasen los alimentos, albañiles, constructores y carpinteros, junto con ingenieros y matemáticos en algunos pocos casos. Con todo, “eran caminos que se hacían y se deshacían en esa permanente lucha del hombre contra las fuerzas de la naturaleza”,⁵ por lo cual resulta erróneo creer que un camino culminado era algo perdurable y permanente.

Los caminos parecían todo menos vías de comunicación seguras. A la hora de calificarlos, quienes pasaban por ellos no escatimaban calificativos negativos: en general “malos”, “resbaladizos”, “movedizos”, “polvorientos”,⁶ “insalubres”, “pantanosos” y “plagados de alimañas” tales como tigres, osos, toros cimarrones, serpientes, tarántulas, mosquitos, zancudos, chinches y garrapatas. Todo ello sin contar con las horrorosas inundaciones y los aterradores abismos, los altos cerros y hondos cañones que de la mano con la estrechez general de los caminos hacían del viaje un trayecto dificultoso.

Algo de resaltarse es la ausencia de tambos (posadas), los cuales “eran desconocidos en Antioquia, a pesar de la gran importancia del transporte de carga; arrieros y viajeros, a la par, llevaban sus propias tiendas de campaña”.⁷ Empero, “pequeñas áreas de terreno nivelado y abierto, limitado con piedras, señalaba los sitios tradicionales donde se acampaba a lo largo de los caminos”.⁸

Sin embargo, a pesar de los peligros latentes, las dificultades del tránsito y cualquier otra complicación (que de hecho son indiscutibles), no se debe caer en la errada concepción de este territorio, el antioqueño, como un lugar carente de rutas de comunicación, disociado y ajeno a las dinámicas tanto internas como externas.

Casos específicos y sobresalientes de cómo eran diseñados, trazados y ejecutados los caminos en la segunda mitad del siglo XIX antioqueño hay por montones en los archivos

5. Eduardo Santa, *La colonización antioqueña*, 123.

6. El periódico *Repertorio Eclesiástico*, Medellín, no. 45, Serie II, en su edición del 1 de Mayo de 1874 afirma: “El camino estaba muy seco, motivo por el cual se levantó una polvareda insoportable”. Si bien no se hace mención al camino exacto, dicha condición, en la mayoría de caminos pudo haber sido cosa rutinaria.

7. James Parsons, *La colonización antioqueña en el occidente colombiano* (Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1979), 200.

8. James Parsons, *La colonización antioqueña*, 200.



históricos y periódicos de la época. En ellos se pone en evidencia la forma de proceder en cuanto a la apertura de caminos, los privilegios otorgados por el Estado a quienes impulsasen su desarrollo, el compromiso de los particulares y demás datos sumamente valiosos. Entre ellos, por dar solo unos cuantos ejemplos, destacan:

1. Señor Ambrosio Mejía⁹

El señor Mejía, habitante de la ciudad de Medellín, hace formalmente petición a la administración local para que se le conceda permiso en materia de construcción de un tramo de camino y un puente sobre el río Arma, en el trayecto que va desde Abejorral y Aguadas hacia el sur del Estado.

...Pide que por 15 años séale permitido el cobro de: 10 centavos (cs) por cabeza de ganado mayor que pase por su camino; 5 cs por cabeza de ganado menor; 20 cs por carga de mercancía extranjera; 10 cs por mercancía nacional y 5 cs por cada persona que transite por su tramo de vía y puente. Después de los 15 años, la renta pasa al Estado. A cambio, Mejía se compromete a entregar la obra en 8 meses. El Poder Ejecutivo del Estado concluye que se abrirá licitación y se entregará concesión y privilegios de impuesto de tránsito al mejor postor; finalmente, el proyecto termina en manos del señor Mejía.

2. Señores Rudecindo Lince, José A. Ramírez, Sinforoso García, Daniel Hoyos, hermanas Ramona y Bernardina Hernández¹⁰

Este caso es particular, la asociación de estas personas para “componer i mejorar las partes del camino del Estado que de Canoas sigue hasta el puerto de Remolino” e igualmente “para construir un puente sobre el Rio Nare en el punto que dicho camino toca en tal Rio”, lo cual indica la puesta en marcha de un proyecto común, probablemente de carácter colonizador.

Aquel grupo se compromete, dejándolo por escrito, a entregar las obras de entre 4 a 5 meses (lo cual indica que probablemente se contaba con buena mano de obra y suficiente capital), pidiendo un privilegio por 20 años y un cobro de 20 cs por carga de mercancía extranjera que pasase por su obra, así como 20 cs por mercancía estatal, 20 cs por carga

9. *Gaceta Oficial de Antioquia*, Medellín, 4 de julio, 1863., no. 15, año 1.

10. *Gaceta Oficial de Antioquia*, Medellín, 30 de junio, 1863. N° 15 Año 1.



de equipaje, 10 cs por persona, 10 cs por cabeza de ganado mayor y 5 por ganado menor. El Poder Ejecutivo, una vez más, invita a la libre licitación durante 30 días, dándosele el privilegio al mejor postor. Finalmente, el proyecto termina en manos de los susodichos.

3. Señor Policarpo Anje¹¹

El señor Anje, vecino de la Ceja del Tambo, pide al presidente del Estado de Antioquia permiso para construir un puente de madera sobre el río Las Piedras “en el camino principal que jira de la Ceja hacia Abejorral”.

Se compromete a entregar la obra en solo 3 meses (por lo que se puede suponer que no es de gran dimensión) y pide, al igual que en los dos casos anteriores, privilegios muy específicos respecto al cobro de impuestos al tránsito por su puente, el cual abarca “dos mil metros para arriba i mil metros para abajo del puente”. Nuevamente, como será común a toda presentación de proyectos, el Poder Ejecutivo de Antioquia abre licitación para concesionar el proyecto al mejor postor, quien será en este caso el propio Anje.

Estos tres breves pero ilustrativos casos retratan la efectiva acogida por parte de los pobladores de las más diversas villas y ciudades, frente a las disposiciones legislativas que promovían la construcción y adecuación de caminos. Como estos tres, son muchos más los casos que plasman las iniciativas, tanto individuales como grupales, por crear y abrir o reparar y adecuar caminos y puentes a lo largo de todo el Estado de Antioquia. Ello, claro está, respondiendo a los intereses particulares a través de la adjudicación de derechos de cobro de impuestos al tránsito, pues solo así se justificaba una empresa tan costosa.

Y bien lo dice un periódico local:

Son indudablemente las vías de comunicación las empresas de primer orden que el estado necesita para la barata i fácil importación de los efectos que alimentan el comercio central, i para la esportacion de sus ricos y abundantes productos [...] Son [las vías] los agentes incansables i fieles que ponen en inmediata comunicación a los hombres con los hombres, a los pueblos con los pueblos i a las naciones con las naciones.¹²

Independientemente de las condiciones de los caminos, en términos generales Antioquia contaba con una considerable red vial en la segunda mitad del siglo XIX, pues

11. *Gaceta Oficial de Antioquia*, Medellín, 23 de junio, 1863, no. 15, año 1.

12. *La Tribuna*, Medellín, 2 de octubre, 1880, serie I, no. 13.



desde los principales núcleos urbanos (Medellín, Rionegro y Santafé, principalmente) se podía acceder a casi cualquier otra población y rincón del Estado. “A ese tenaz esfuerzo por construir la Patria se debe la existencia de más de cien poblaciones grandes y pequeñas que, en conjunto, constituyen un fuerte núcleo estrechamente unido por un común denominador antro-po-geográfico”;¹³ mismo núcleo que, durante muchas décadas, sería no solo motor económico de la región sino también de la nación. Hablo, claro es, de la región compuesta por Antioquia, el Viejo Caldas, parte de la zona norte del Valle e igualmente parte del Tolima: la zona de la Colonización Antioqueña.

Concibiendo pues la importancia del sistema de comunicaciones terrestres para el gobierno local y estatal, es menester ubicar aquellos caminos en su contexto natural, en su contexto geográfico.¹⁴⁻¹⁵

- Medellín – Quindío – Ibagué – Bogotá.
- Medellín – Salamina – Manizales – Nevado del Ruíz – Líbano – Ambalema – Tocaima – Bogotá.
- Medellín – Rionegro – Arma Viejo – Anserma – Cartago – Cali – Popayán.
- Medellín – Rionegro – Abejorral – Sonsón – Aguadas – Pácora – Salamina – Neira – Manizales – Quindío – Cartago – Popayán.
- Medellín – Barbosa – Santo Domingo – bodega de San Cristóbal sobre el Río Nare.
- Medellín – Caldas – Amagá – Fredonia – Jericó – Bolívar – La Raya – Quibdó.
- Medellín – Rionegro – Marinilla – Guatapé – San Carlos – Nare – Río Magdalena – Costa Atlántica.

13. Eduardo Santa, *La colonización antioqueña*, 14.

14. Teniendo presente las dificultades en cuanto a la ubicación de los caminos existentes en Antioquia en la segunda mitad del siglo XIX, me limitaré a trazar la ruta de algunos de los principales caminos que conectaban al Estado en su interior con la Nación; ello basado, principalmente, en su importancia social, económica y comercial, pues bien lo dice y justifica Eduardo Santa: “Cada quien iba continuando el camino, rompiendo la maleza con el filo de su machete y derribando el monte con su hacha” (Eduardo Santa, *La colonización antioqueña*, 31), haciendo de este trabajo –la presentación de todos y cada uno de los caminos existentes– un verdadero desafío académico.

15. Algunas de las principales rutas internas pueden ser consultadas en el Anexo *Gráfico 1: red de caminos y rutas principales, Antioquia, 1865*, ubicado al final del presente artículo.



- Antioquia – Cañasgordas – Frontino – Dabeiba – Río Murindó – Murindó.
- Antioquia – Río Urrao – Urrao - Río Ocaidó – Bebará – Chocó.
- Antioquia – Buriticá – Cañasgordas – Frontino – Darién.

Los caminos eran transitados por caporales con sus recuas de mulas y bueyes cargueros, por ilustres visitantes a lomo de silleros, así como por cargueros y por gente del común. Fueron las rutas de movilización directa de las tropas en contienda a lo largo del tormentoso y fratricida siglo XIX e igualmente epicentro de robos, asaltos y crímenes constantes. Los principales caminos fueron epicentro del comercio, la política y la vida cultural (pues por medio de estos se llevó a nuevas fronteras las costumbres, imaginarios, saberes populares, creencias, ideologías, gastronomía, ocios y vicios); por otra parte, aquellos menos transitados, aquellos inhóspitos (por sus complicaciones y lejanía) y abandonados (poblacional y físicamente hablando) fueron cuna del ilícito comercio entre muchos otros delitos. Los caminos eran “las venas de la Nación”,¹⁶ ello fue entendido por las autoridades locales y nacionales. De allí la divulgación de legislaciones que buscaban incentivar entre la población la construcción y reparación de caminos en base a privilegios de tránsito.

Con base en la Ley del 13 de Mayo de 1863 *Sobre división territorial del Estado*,¹⁷ Antioquia pasaba a dividirse en municipios, distritos y aldeas. Con ello se buscaba una mayor regulación y mejor administración sobre el territorio: algunos municipios y distritos se dividieron para facilitar su manejo y ciertas aldeas se adhirieron a otras buscando su consolidación.

Ahora, estando definido el aspecto territorial y administrativo, prosiguió a ello la Ley del 21 de Mayo de 1863 *Sobre bienes i rentas del Estado*¹⁸. En su “Capítulo III: De los derechos de consumo”, la legislación hace especial énfasis en el coste por tránsito sobre los caminos de Antioquia: 1) ocho pesos por cada carga de mercancía extranjera; 2) cuatro pesos por carga de mercancía nacional; 3) seis pesos por cada carga de tabaco que se introduzca; 4) cuatro pesos por carga de tabaco producido a nivel nacional; 5) dos pesos por cada 12 1/2 kg de cigarros introducidos; 6) cinco pesos por carga de cacao introducido; 7) cuatro pesos por cada carga de cera introducida; 8) diez pesos por cada carga de anís introducida y dos por carga nacional; y 9) un peso por carga de harina introducida. La Ley es aún más específica, y en su “Capítulo IV: Sobre arbitrios diversos” estipula: 1) tres pesos

16. Guido Barona, *Geografía física y política de la Confederación Granadina. Estado de Antioquia*, volumen IV (Medellín: Universidad Eafit, Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín, y Universidad del Cauca, 2005), 46.

17. *Gaceta Oficial de Antioquia*, Medellín, 29 de mayo, 1863, no. 10, año 1.

18. *Gaceta Oficial de Antioquia*, Medellín, 29 de mayo, 1863, suplemento no. 10, año 1.



por cada bestia que entre al Estado y 2) diez centavos por cada litro de alcohol introducido. Para regular todo ello y velar por su cumplimiento, la Ley señala en su “Capítulo VI: Del modo de recaudar los impuestos” que la tarea será llevada a cabo a través de los agentes de hacienda de Cáceres, Manizales, Nare, Nueva Caramanta, Urao y Zaragoza, es decir, agentes ubicados en los puntos fronterizos del Estado.

Por otra parte, el Decreto del 9 de junio de 1863¹⁹ reza: los agentes de policía deben pedir la guía a todos los que traten de introducir bienes y mercancías al Estado, ello con el fin de ver que el introductor cumpla la ley y pague lo establecido por la introducción de la carga correspondiente. Igualmente, los agentes debían llevar consigo libros de entrada y salida de mercancía en Antioquia; dichos datos se remitían posteriormente a los administradores generales del Tesoro cada fin de mes.

Carnes y grasa, cacao, mercancía extranjera, mercancía nacional, tabaco, bestias, cera, harina, cigarros y licores ocuparon los principales renglones de las legislaciones frente a la introducción de bienes y mercancías por los caminos antioqueños. En total, 125 artículos reglamentaban todo lo referido a la introducción de productos al Estado. Todo ello, sobre el papel, se creería bien definido. Sin embargo, en una dinámica comercial ilícita que tocaba desde el más humilde jornalero hasta el más alto burócrata, el soborno, el chantaje, la indulgencia y la complicidad no se hicieron esperar: todos querían su parte en el negocio del contrabando.

Con todo, una legislación tan detallada no es otra cosa que el reflejo de una actividad comercial bastante desarrollada, muestra clara del estado de comunicación de Antioquia tanto en su interior como con otros estados de la nación. Sin embargo, la consolidación de las rutas de comunicación terrestre no se limitaban al campo económico y comercial, pues

A través de los caminos se buscaban nuevas rutas para el comercio y la agricultura, [también] se podían establecer relaciones afectivas privadas y familiares. [...] Por tales caminos no solo circulaban ideas y bienes materiales sino también otras manifestaciones menos tangibles al discurso histórico, como las epidemias, la peste y la pobreza”.²⁰

En materia social tenemos la cultura, la expansión de ideales y la dispersión de creencias y pensamientos a través de los caminos. Libros, música, obras de teatro y formas de entretenimiento como la circense se movilizaron por las principales rutas del Estado. En el campo político, la movilización de bandos en contienda, de líderes y caudillos populares y movimientos de toda índole,

19. *Gaceta Oficial de Antioquia*, Medellín, 21 de junio, 1863, no. 13, año 1.

20. Guido Barona, *Geografía física y política*, 46.



entre otros, estuvieron al orden del día dentro de los circuitos y dinámicas político-administrativas de carácter local y regional. Respecto al factor económico tenemos que el comercio del Estado se centró en el mercado local y con ciertas naciones (principalmente Gran Bretaña, Francia, Alemania y en menor medida Estados Unidos) en lo tocante al mercado extranjero.

Se introdujo a los principales municipios y distritos desde el resto del Estado, de la nación y del extranjero: sal, cereales como el trigo y el arroz, carnes, azúcar y caña de azúcar, legumbres, frutas, tubérculos, tejidos ordinarios, lana, algodón, metales como hierro, acero y cobre, cacao, ceras, tintes, losas y cerámicas, entre otros. Se exportaba desde Antioquia, a través de los caminos y de los ferrocarriles de Antioquia y Amagá: oro y plata fundidos, en pasta y en polvo, así como algunas otras materias primas, principalmente rocas de cantera y maderas. Igualmente, productos como café y plátanos, y en cierta medida maíz y algunos animales silvestres y exóticos con destino a mercados extranjeros.

Vale la pena recapitular, *grosso modo*, ciertos aspectos anteriormente señalados: primero, la concepción de caminos como parte de la solución a problemas alimenticios y demográficos en la Antioquia de mediados del siglo XIX; segundo, el impulso colonizador propio y característico a aquella época; tercero, la puesta en marcha de legislaciones estatales que tuvieron por fin último la construcción y readecuación de caminos a lo largo y ancho de todo el territorio antioqueño; y cuarto, la concepción del camino como elemento trascendental dentro de los circuitos económicos de la región y la difusión de lo importante que era mantenerlos en adecuadas condiciones por parte de la prensa local para el beneficio de la sociedad. Todo ello sumado a medios de comunicación (que en este artículo se han dejado de lado) como el ferrocarril, el sistema de navegación fluvial, el sistema de correos terrestres, el telégrafo y la misma prensa conducen a la refutación del viejo y errado modelo que ubica a Antioquia bajo dinámicas bastante específicas que la hacen un territorio aislado e incomunicado.

Se expuso cómo fueron construidos los caminos, los intereses que los movían, los pleitos que suscitaban, el fenómeno de la Colonización Antioqueña como motor importantísimo de estos. Se han abordado desde casos globales hasta casos particulares que plasman las más sobresalientes generalidades propias a los caminos. Finalmente, se ha mostrado qué y quiénes transitaban por ellos, su importancia tanto en asuntos sociales como políticos y por supuesto económicos. Pero, sin importar el qué, el quién, el cómo, el dónde, el cuándo y acaso el cuánto, los caminos en la segunda mitad del siglo XIX lograron conectar la tierra antioqueña con la realidad nacional y hasta cierto punto global, dejando de lado la concepción histórica que recaía sobre éste como un territorio aislado e incomunicado.

Anexo

Gráfico 1: red de caminos y rutas principales, Antioquia, 1.865²¹



21. A través de la consulta de archivos y periódicos, principalmente aquellos que daban noticia sobre la apertura de licitación de caminos, informes de estado de los mismos así como fuentes secundarias, fue posible la realización del siguiente mapa, trazando las *principales* rutas que unían las diversas poblaciones a lo largo del Estado antioqueño.



QUIRÓN

Revista de estudiantes
de Historia