
CAMINOS REPUBLICANOS EN ANTIOQUIA
Los caminos de Medellín a Rionegro, las rutas por Santa Elena
1800 – 1928* .

LUIS FERNANDO GONZÁLEZ ESCOBAR**

* Este texto fue elaborado como parte del proyecto de investigación "Poblamiento, marcas territoriales y estructuras en la cuenca media de la Quebrada Santa Elena", dirigido por la arqueóloga Elvia Inés Correa, entre diciembre de 1999 y abril del 2000, para Corantioquia, según el contrato núm. 20116/99..

A MANERA DE INTRODUCCIÓN.

Contrario a lo que se presume ocurre con otros caminos que comunicaban el Valle del Aburrá con otras regiones de Antioquia, señalados y reputados como prehispánicos, las rutas conocidas en la actualidad como del “Tirabuzón” y del “Alto de los Chivos” –al oriente de la ciudad-, son producto del desarrollo vial ejecutado entre los años finales de la Colonia, a principios del siglo XIX, y los últimos tres decenios del mismo siglo, cuando se pretendió un mejoramiento de los trazados, las especificaciones y técnicas de los mismos.

La confirmación documental de la construcción de estos dos caminos de Medellín a Rionegro por el Alto de Santa Elena, motivo inicial de este trabajo, en los años de 1804 y 1874, respectivamente, determinó que la investigación enfatizara en el siglo XIX; sin embargo, se amplió ese periodo a unos años anteriores (1800), cuando se lanzó la primera idea del trazado por aquel sitio, hasta el año de 1928, cuando se construyó la carretera que se superpuso a un tramo de uno de los caminos y lo reemplazó como vía fundamental de comunicación entre las dos ciudades. De ahí que la temporalidad sobre la cual se centra la contextualización general de los caminos sea precisamente entre esas dos fechas, las del origen y el fin de los mismos.

Si bien el presente trabajo investigativo tiene que ver con el proceso de construcción de los mencionados caminos, en primer lugar se hace un pequeño preámbulo sobre los antecedentes de los caminos durante el periodo colonial, para tener un punto de comparación con lo sucedido en los años siguientes. En segundo lugar se describe y comentan aspectos relevantes que contiene la variada normativa sobre caminos expedida por más de un siglo a partir de 1821, a nivel regional -apoyada en algunas leyes nacionales-, y mediante la cual la clase dirigente intento organizar, incentivar y desarrollar la red vial en Antioquia. En pocos documentos, por no decir ninguno, hay preocupación por saber cual fue el desarrollo legal, cuáles sus reales avances, de quién era la responsabilidad técnica, administrativa y financiera en la construcción de los caminos. ¿Quiénes y de qué manera construyeron los caminos republicanos?, ¿cuál fue el efecto real del marco legal en la configuración de la red vial y por tanto los efectos en el territorio?, en síntesis, cuáles fueron los logros, son las respuestas que se buscan dilucidar en este aparte; aun sabiendo que en este país lo legal va la mayoría de veces atrás de la realidad, parece claro que la normatividad sobre caminos puede dar pistas y respuestas a la manera en que se adelantó este ramo.

Obviamente no se trata de un trabajo que responda todas las inquietudes, más bien es un marco de referencia en el que se enmarca la construcción de los dos caminos mencionados arriba, lo que obviamente, por no ser el propósito central de este trabajo, no agota el tema sino que lo pone como punto de partida para trabajos específicos posteriores. Al final, como anexo, se incluye una cronología de las leyes, decretos y ordenanzas que sobre caminos fueron expedidas entre 1821 y 1928.

En tercer lugar se elaboró el contexto de la relación de los desarrollos urbanos y económicos tanto de Rionegro como de Medellín, lo cual define la necesidad e importancia de la comunicación vial entre estas dos ciudades, para llegar, en la última parte al proceso histórico de la construcción de los dos caminos: el de Bocaná y el del Cauce, como fueron conocidos por mucho tiempo, y que hoy se designan respectivamente como el del Tirabuzón y el del Alto de los Chivos.

Es bueno señalar que la certeza documental, corroborada en el trabajo de campo, sobre el origen republicano de los caminos en mención, ha hecho innecesario e irrelevante hacer en este trabajo alguna relación con los caminos prehispánicos de las áreas contiguas, como se pretendió en un principio. Quedaría, más bien, la inquietud para quienes en adelante presumen sobre el prehispanismo caminero en Antioquia relacionar y confrontar sus hipótesis, documentos y afirmaciones con las aseveraciones que aquí se hacen.

LOS CAMINOS EN ANTIOQUIA Y MEDELLÍN

ANTES DEL SIGLO XIX.

Para 1785, de acuerdo con la *Relación de la Provincia de Antioquia* de Francisco Silvestre¹, los caminos de Antioquia eran pocos y malos; una precaria red que tenía como epicentro la ciudad de Antioquia, capital de la provincia, y la enlazaba interiormente, por su principal ruta, a los más importantes centros poblados, esto es, la Villa de Medellín, la Ciudad de Santiago de Arma de Rionegro y el sitio de San Joseph de Marinilla -erigida en Villa en 1784-; otras dos rutas la comunicaban con las ciudades de Remedios y Cáceres, terminando ambas en la ciudad de Zaragoza, todos antiguos centros mineros ya en decadencia. Desde aquellos centros urbanos salían otras rutas secundarias y terciarias que los comunicaban con las fracciones, sitios, curatos o pueblos de indios

dependientes de ellos. Estos caminos eran el medio de comunicación, de control político, ruta de correos y del poco comercio interior. (Ver Mapa Núm. 1).

Adicionalmente por aquellas rutas principales, junto con los caminos de Nare y Juntas, se iba a las fronteras de la provincia para seguir a los sitios de aprovisionamiento externos, es decir, las ciudades de Cartagena, Santa Marta, Tenerife o Mompo, al norte, al Caribe, por donde llegaban las mercaderías importadas de España o géneros de Castilla; Mariquita, Honda, Santa Fe o Girón, en el oriente, de donde se traían las mercerías, frutos y efectos del Nuevo Reino de Granada; y Buga, Cartago y Popayán, al sur, de donde se aprovisionaba de cacao y los géneros llegados desde Quito.

Mientras que las rutas al interior de la provincia eran absolutamente por tierra, las que salían fuera de ella, se prolongaban en su gran mayoría por vía fluvial, fuera en parte o una larga porción. De ahí que las bodegas o puertos eran los puntos de articulación y puertas de entrada para luego emprender el camino terrestre: en el río Cauca, arriba de Cáceres, estaba el Puerto de Espíritu Santo, para llegar a Antioquia por los curatos del Valle de San Andrés, Sabanalarga y Cacaojal; en la confluencia de los ríos Nare y Rionegro estaba la Bodega de las Juntas, inicio de la ruta que llevaba a la ciudad de Santiago de Arma de Rionegro por Canoas, el Pueblo de Indios de San Antonio del Peñol y el Sitio de San Joseph de Marinilla; la Bodega la Regla, ubicada en el río San Bartolomé, arriba de la confluencia de este con el Magdalena, era el punto de partida del camino para Remedios, Cancán y Yolombó; y en el Magdalena, estaban las de San Bartolomé, Garrapatas y Nare, siendo esta la principal de toda la provincia por que permitía el acceso para llegar a la bodegas de las Juntas o para seguir el camino de Nare que llegaba a la Villa de Medellín.

De todos los caminos, los más fundamentales para la provincia eran hasta entonces el de Antioquia-Popayán, y el de Nare. El que iba para Popayán, como ya se ha indicado comunicaba la capital por los principales centros poblados, y después de Rionegro seguía para Sabaletas y Arma, y más al sur, a la altura del río Poso, se bifurcaba; una de las rutas salía de la provincia de Antioquia por el paso de Bufú, sobre el río Cauca, prosiguiendo por la Vega de Supía, Cartago y Buga, hasta Popayán; esta ruta se superponía en gran parte por un antiguo camino prehispánico, que siguieron los primeros conquistadores. La otra ruta se desviaba por el Páramo de Herveo -o Hervé- y conducía a Mariquita, Honda y Santa Fe; un camino de antigua utilización, que del Valle de Rionegro a la capital virreinal calculaba Pedro Biturro Pérez su extensión en 113.5 leguas, y cuyo

¹ Francisco Silvestre (Transcripción, introducción y notas por David J. Robinson), *Relación de la Provincia de Antioquia*, Medellín, Ediciones Especiales Volumen 4 Secretaría de Educación y Cultura de Antioquia, 1988.

estado los describe el propio Biturro en su informe al Gobernador Cayetano Buelta Lorenzana en 1781: “es empresa trabajosa y de mucha fatiga presentar a la imaginación no sólo caminar la vía del monte de Hervé corporalmente sino también mentalmente. Porque es tan dilatado, fragosos y peligroso que sólo traerlo a la memoria del que lo vio aflige y le impone un género de horror o aprensión”²

El camino de Nare era el de tráfico ordinario para el comercio de la Villa de Medellín, en donde se distribuía para Antioquia o Rionegro, siguiendo el camino de Popayán. Por el camino del Nare, se introducían mercaderías del propio Nuevo Reino o de España, que llegaban ya fuera de Mompox, Cartagena y Honda -procedentes a su vez de Santafe o Socorro- por el río Magdalena. Era pues la gran conexión con el exterior, el principal vaso comunicante, que llevaba de la bodega del Nare a orillas del Magdalena al interior de la provincia pasando los ríos Nare, Nus y San Bartolomé, el sitio de Guarquiná, después las montañas entre Cancán y Yolombó, para llegar a Barbosa, en donde se bifurcaba para Rionegro y seguir para Medellín. Si bien no era considerado tan malo como el de Hervé, sus dificultades se iniciaban en el mismo río Nare por los remolinos, la dificultad de su paso ya fuera vadeándolo o en tarabita, después un largo trayectos por los montes, pantanos y zonas cenagosas y por último las cuestas y cuchillas desde Guarquiná hasta Barbosa, por una ruta llena de canalones, que en invierno se tornaba jabonoso y resbaladizo y en verano se mataban las mulas por los golpes que se daban³.

Después de 250 años de la llegada española, los caminos no había avanzado mayor cosa. Se podría decir que apenas las dos rutas últimas mencionadas se habían estabilizado, las demás sufrían constantes vaivenes, determinadas por las condiciones fluctuantes de la economía. Desde el principio sólo interesó la ocupación de nuevos territorios para incorporarlos a la actividad minera; la precariedad de esta actividad, su inestabilidad y constante movilidad en busca de los placeres auríferos hizo también que los asentamientos y por ende los caminos tuvieran la misma fugacidad. No había interés por mejorar o abrir rutas sólidas, ni acometer una empresa con grandes costos que disminuyera sus ganancias; de ahí que se buscara el desarrollo de una economía regional agro-ganadera, para el abastecimiento de las minas, que no implicaba una gran estructura vial, y aun el mismo transporte intra-regional era asumido por los propietarios mineros, con sus recuas de mulas para el transporte terrestre y las barquetas con bogas, en los casos de transporte fluvial. Mientras tanto el transporte intraregional lo hacían los tratantes, que se aventuraban por trochas o sendas inverosímiles y

² Alicia Ester Giraldo Gómez, *El Río Negro-Nare En la Historia Progreso y Desarrollo de Antioquia, Medellín*, Corporación Autónoma Regional Rionegro-Nare, Cornare, Medellín, 1996, pág. 88.

³ *Ibidem*, pág. 91.

bogando los ríos, haciendo de ésta una actividad lucrativa y en manos de unos pocos, que asumían los riesgos de las vías⁴.

De ahí el estado descrito por Francisco Silvestre y la preocupación planteada:

Todo el comercio, que tiene esta Provincia es pasivo, y ninguno activo. La causa de que siendo los caminos pocos y malos, no solo es caro todo lo que entra de afuera, sino aún lo mismo que cosecha dentro; pro que , como no tiene salida, sólo se dedican a sembrar aquello que baste para el año, por que no se les pierda, y para no trabaxar inútilmente⁵.

Silvestre consideraba indispensable aprovechar los ríos navegables “o hacer tales los que se pudieren; abrir y enderezar caminos, formar puentes de a caballo, o ponerles barqueta o balsa, quanto menos, en donde aquellas no se puedan o sean muy costosas”⁶.

Las nuevas rutas que proponía Silvestre eran las de Sonsón, Juntas, Cáceres y Urrao, en su mayor parte existían, pero lo que pretendía era acortar el trayecto, trazarlos por rutas más cómodas y mejorar sus condiciones, con lo cual acortar en varios días las distancias de los otros caminos; rutas que serían como “cuatro calles reales que comenzaría a prosperar la provincia; o, como quatro puertas”, por donde llegarían géneros, herramientas, pobladores atraídos por las riquezas, por lo cual mayor fuerza laboral, más consumo, más producción y exportaciones.

La dificultad para el desarrollo de tales proyectos camineros estaba en el orden económico, pues los recursos eran pocos. Silvestre propuso entonces el préstamo a interés por parte de la Real Hacienda de la Provincia, para ser reintegrado en dos o tres años, con el cobro que se hiciera de una imposición o peazgo:

⁴ Señala Ivonne Suárez, para los siglos XVI y XVII: “Los caminos se establecieron para comunicar los centros de población entre sí o con los principales núcleos de trabajo. Así, habían caminos para llegar a Antioquia desde Zaragoza, Guamocó, Nare, Mompox y Cartagena. También para ir de Arma a Rionegro pasando por el Valle de Aburrá, de Medellín a Guarne y Marinilla, de Guamocó a Simití, de Santa Fe de Antioquia a Osos pasando por El Zancudo, de Urrao al Chocó, 2 caminos de Antioquia hacia Buriticá, el camino de Siribará, el camino de los indios de Aburrá, la vía de Rionegro hacia Popayán, el camino de Antioquia la Viena (Cañasgordas), la vía de Noque a Urán, la que iba de Quirimaré pasando por Quebradaseca y el Paso del Alférez, el camino de Medellín a Minerales abierto por el Gobernador Francisco Carrillo de Albornoz, la vía a Cáceres, el Camino Real pasando por la Quebrada de Yura, el camino de Niquía pasando por Pie de Cuesta y la vía de Itagüí con paso sobre la Quebrada de Doña María. Había varios pasos sobre el río: Dos en Antioquia, otro en el Valle de San Andrés y otro en Espíritu Santo. Además se utilizaban el curso de los ríos Cauca, Porche y Nechí”. Ivonne Suárez Pinzón, *Oro y Sociedad Colonial en Antioquia 1575-1700*, Medellín, Secretaría de Educación y Cultura Colección Especial, 1993, pág. 214.

⁵ Francisco Silvestre, ...*Op. Cit.*, pág. 128.

⁶ *Ibidem*, pág. 111.

“seis tomines por cada carga de diez arrobas de mercaderías; quatro por las mercerías, frutos y géneros del Reyno, y dos por la Mula, que los conducían, y entrasen por cargueros, o no”; luego de reembolsado el dinero, pensaba Silvestre, se podría rebajar el impuesto a una cantidad moderada, “que bastase a mantener el camino siempre compuesto, y corriente”. No obstante el mismo Silvestre era consciente de las dificultades que entrañaba dicha propuesta, por lo que planteaba la alternativa: repartir el costo total entre los vecinos de las poblaciones que se beneficiarían directamente del camino; proponía además que el repartimiento del arbitrio fuera equitativo, de acuerdo con las “Facultades y haveres de cada uno, podrán estos distinguirse en quatro, cinco, o mas clases, regulándolas el Cabildo con intervención del Procurador Gral. y dos Diputados de los Vecinos de mayor probidad”; los de mayor clase pagarían más y los de clase inferior, que solo tenían el trabajo personal, el valor de un jornal diario por quatro días de trabajo. Además propone el otorgamiento de tierras baldías en el trayecto del camino para labradores pobres que se comprometiera a abrir la porción respectiva, asegurando con esto el poblamiento del mismo.

Esta política planteada por Silvestre no tendría consecuencias inmediatas, pero las propuestas de peazgo, el impuesto o arbitrio para apertura de caminos y la concesión de baldíos, son interesantes precedentes que serán recogidos por su sucesor, el Oidor Juan Antonio Mon y Velarde, quien va a sentar las bases de una verdadera política de caminos; los planteamiento del primero como del segundo, serían retomados por la normatividad republicana, como se verá más adelante. Mon y Velarde propuso el establecimiento de la Junta de Caminos, la cual estaría a cargo de las obras; si bien el Procurador General era el encargado de la escogencia de los sitios por donde pasarían los caminos y los cabildos de promover y revisar su utilidad y necesidad, era la Junta la que debía decidir cual era la ruta a seguirse; de igual manera la Junta tenía jurisdicción ordinaria y privada para el cobro y distribución de los caudales para las obras. Así mismo estableció el mantenimiento permanente, la vigilancia diaria de las actividades por los alcaldes y vecinos con más autoridad, la prelación del bien público sobre el privado, la construcción de tambos a lo largo del camino, la utilización de presidiarios en las obras, el cobro de auxilio de manutención en especie para el sostenimiento de los encargados de las mismas y la constitución de un fondo anual para caminos con el cobro de contribuciones a los vecinos de las principales ciudades.

Hasta estos años no había una clara definición normativa, pues mientras en España la corona disponía de la Renta de Correos, inclusive las de América, para la composición de caminos y otras obras públicas, en el nuevo continente no había una renta, de ahí la dificultad que señalaba Silvestre: “Para los de este Reyno, que no hai algunos, que no puedan hacerse traficables de rueda aunque se gastando mucho”.

La construcción de los caminos estaba guiado por lo dispuesto por la Real Ordenanza de Ingenieros, y se suponía la dirección de un Ingeniero, pero ni lo uno ni lo otro se cumplía. Normalmente eran entregados por capitulaciones de la Corona, a un vecino de la villa o ciudad, generalmente comerciante que requería mejorar las rutas comerciales. Los caminos eran una constante búsqueda errática de acertar rutas más cortas, "enderezándolo cuanto fuese posible", producto de la experiencia y el conocimiento geográfico que adquirían los pobladores. Se puede inferir la misma precariedad o elementalidad tecnológica de los caminos, por las herramientas utilizadas en la apertura de ellos; en 1785 Francisco Silvestre indicaba que se hacía necesario hacer o comprar "las Herramientas propias a abrir el camino como son Hachas, Machetes, Azadones, Recatones, y otros utensilios, que deberá el Ingeniero, o Director de la apertura del camino decidir". La construcción entonces pasaba por la apertura de una trocha en la selva, que señalaba la senda, la limpieza de raíces y árboles que pudieran impedir el tránsito, y el mejoramiento del suelo en los sitios malos, lo mismo que la adecuación de pasos en las diferentes corrientes de agua, ya fuera riachuelos, quebradas o río, en este caso salvándolos por medio de balsas o barquetones. Obras que estaban a cargo de cuadrillas de peones, con la dirección del dueño de la capitulación otorgada para la apertura; Silvestre decía que "sería oportuno señalar dos, tres, quatro o mas partidas de Peones de trabajo de a diez o veinte cada una, o según la disposición del Ingeniero Director del camino, para que siendo pagados diariamente de un jornal, fuesen permanentes"⁷.

En estas condiciones no es difícil presumir el estado lamentable de los diferentes caminos, las dificultades de su tránsito, lo limitado de las cargas transportadas por los ríos pequeñas embarcaciones o champanes, o en los caminos a lomo de mula, indio o negro, la lentitud del transporte, y los altos costos de los productos que se derivaban de la precariedad del sistema de transporte.

Pero si la situación en los caminos principales de la red vial era precaria, no ocurría menos con los que comunicaban las cabeceras con las distintas fracciones. En el caso de la Villa de Medellín la situación para fines del siglo XVIII era idéntica a lo que ocurría hacia 1717 cuando se expidieron los autos para "pedir lo conbeniente en orden a la composición de caminos"⁸. Para ese año los caminos que comunicaban la Villa con sus fracciones, esto es, Itagüi, Guayabal, Hatoviejo, Envigado, Salado de Correa, Itagüí, etcétera, especialmente por la "Otrabanda", estaban cerrados, de tal manera que los vecinos no podían viajar cómodamente, y en muchas partes era imposible hacerlo, debiendo caminar por el lecho del río y las quebradas.

⁷ Francisco Silvestre,...Op. Cit., pág. 121

⁸ A.H.M, Actas de libros capitulares, tomo 68, fl. 391. V.

Los encargados del cumplimiento de la apertura de los caminos, dejándolos “libres y desembarasados para el trajin del bien común”, fueron el Alférez Juan Zapata y Munera, y Antonio de Yarsa, Alcalde Ordinario, quienes ordenaron ese año abrir los caminos necesarios. En la otra banda del río debía quedar un Camino Real, desde la quebrada la Igüaná, “Villa arriba” y “Villa abajo”, es decir, hacia el sur y el norte respectivamente. Por el valle arriba, debía salir un trayecto por entre las cercas del Capitán Lázaro Correa y Joaquín de Masto, siguiendo por las tierras de estos y otros propietarios, hasta llegar a la casa de Margarita Velásquez y Joseph Restrepo, siguiendo el camino para los salados de José Gómez y otro trayecto hasta dar con las casas de Manuel Posada, siguiendo el camino real antiguo a salir al Guayabal y de allí hasta el sitio de Itagüí. Otro camino que se debería abrir para el sur o “Villa arriba”, era el que atravesaría la “serranía para la parte que llaman el Salado de Correa, Altamira y Boquerón. “Villa abajo” o el norte se determinó uno para la otra banda del río, y faldas del morro, camino antiguo, hasta el sitio de “Hatoviejo”.

Por esta banda del río -oriente-, se debía dejar un camino de la “Villa para arriba”, y otro por las playas del río a salir los dos al sitio de Itagüí. De la “Villa para abajo”, también por este lado del río, dos caminos: uno “por el llano y otro por la ladera asta el Bermejál, y de hay abajo asta el citio de Ancón y tierras que eran del Capitán Mateo de Castrillón, todos caminos reales antiguos”.

A pesar de nuevos esfuerzos realizados en 1758 por el Gobernador, Joseph Barón de Cháves, quien perdió toda esperanza de realizarlos y dejó su ejecución en manos de los alcaldes ordinarios, en 1803 el estado de los caminos era calamitoso. En tiempos de invierno eran “intraficables” por los “pantanales” y “atascadales, a causa de su mucha estreches, trajin, y su ningún aliño”, a pesar de que en cada año, por las peticiones del Procurador General -encargado de la supervisión del estado de los caminos- o las quejas del vecindario, el Cabildo de la Villa expedía providencias al respecto; éste mandaba oficios al Alcalde Pedáneo -responsable de la ejecución de las obras- para que los hiciera componer, pero estos a su vez publicaban un auto, requiriendo del vecindario la composición de su parte de camino. Era un circulo viciosos de oficios sin resultados prácticos, que daban como resultado unos caminos intransitables, con dificultades en los pasos del río -entre la Puerta del Guayabal y el paso del Salado o playas del río Arriba, y aun el de acceso a la Villa por el “paraje” de San Benito. La responsabilidad se disolvía entre todos: al Procurador General le causaba extrañeza el abandono de los camino por los Alcaldes Pedáneos, a pesar de la “juzta providencia del Señor Gobernador”, y de las multas impuestas por no obedecerla.; pero todos acusaban a los habitantes por su desidia, de su poca o ninguna participación en estas actividades.

Es bueno señalar que desde 171 se determinó que el ancho de los caminos fuera de 30 varas, por ser tierra suelta y propensa a lodazales; sin embargo la determinación, que fue la base desde entonces, no se cumplió, puesto que eran estrechos, con anchos entre 8 y 12 varas, reducidos por los propietarios conlindantes: “ellos an cogido unos 10, baras otros 15 y se están utilizando de este terreno que antes era común”. Se pedía también que se encasajaran para afianzar el piso y de ese modo evitar los lodazales y atascadales, y de esta manera compensaran con la composición el terreno que habían cogido⁹.

LEGISLACIÓN Y CAMINOS EN ANTIOQUIA ENTRE 1821 Y 1927: MUCHO PAPEL, POCA PIEDRA.

“La providencia nos destinó a vivir entre montañas áridas y escabrosas, donde a primera vista no podemos dar con una ruta por la cual lleguemos fácil y convenientemente a un río navegable. La Colonia nada nos enseñó claramente en este negociado, y en más de medio siglo que tenemos de independecia hemos permanecido en la misma penosa situación. Montañas elevadas por todas partes, inmensas selvas vírgenes pobladas por fieras, ríos impetuosos formando cascadas invencibles(sic) y un terreno arrugado á cada paso, y estéril en su mayor parte”¹⁰.

“He llegado...al asunto más trillado en esta tierra que con razón llamó un escritor “la tierra de las viceversas”. No hai lejislador, Gobernador, Prefecto o Alcalde que no hable de “Vías de comunicación”; en las leyes, en los decretos, en los privilejios, en las circulares i hasta en los discursos, en todas partes -i en boca de

⁹ *Ibidem*, fl. 399 Vo.

¹⁰ “Mensaje del Presidente a la Lejislatura del Estado Soberano de Antioquia”, 20 de julio de 1873, en Boletín Oficial núm. 588, Medellín, 26 de agosto de 1873, pág. 254.

todos están las pomposas palabras, ¡VÍAS DE COMUNICACIÓN!; i hablando con propiedad entre nosotros, no hai tales vías de comunicación, pues saliendo de los valles de una ciudad, ya no se encuentran más que lodazales, barrancos i montes: en esta tierra no hai más que malisimas brechas, i tales -que si un ingeniero fuera a trazar caminos no las adoptaría ni aun para derroteros Por esto, pues, no debemos ilusionarnos”¹¹.

La primera ley republicana que incorporó el tema de los caminos, fue la promulgada el 12 de octubre de 1821, por el gobierno de Francisco de Paula Santander; si bien estaba dedicada a definir los pesos, medidas y sus equivalencias, para organizar la caótica situación que se vivía, los tres últimos artículos (21, 22 y 23) hacían referencia a aspectos de los caminos. Se incluyó allí, que a partir de esa fecha los caminos en Colombia debería tener un ancho mínimo de 25 varas y ser “tan rectos como sea posible”; adicionalmente se debían medir los caminos, señalizando las distancias con postes y colocando tablillas para indicar las direcciones.

La primera ley específica sobre caminos de la República fue la Ley de 31 de julio de 1823, expedida en el mismo gobierno de Santander. La Ley se fundamentaba en unos principios, que se podría decir, sería el vademécum de la posterior legislación, retomándose y reelaborándose, pero permaneciendo inalterables en su esencia por más de un siglo: las comunicaciones interiores del país tenían una influencia “suprema en la prosperidad y civilización de los pueblos”; mientras se careciera de un sistema de comunicaciones no podrían nivelarse con las riquezas de las naciones cultas; y el grado de abandono de los caminos era tal, que “se hallaban en mismo estado que la naturaleza les ha ofrecido a sus habitantes, por haberse descuidado absolutamente y a veces impedido su composición y mejora el gobierno español, que antes oprimía estas regiones opulentas”¹². Ya después no sería el régimen español sino los nuevos gobiernos republicanos quienes mantendrían por muchos años en el abandono los caminos, a pesar de la constante insistencia en la necesidad de comunicación fluida, la conciencia del factor de riqueza, prosperidad y civilización que representaban, los repetitivos discursos sobre los padecimientos que sufría el comercio, la agricultura, la industria y la misma unión de los colombianos, y sobre todo, no obstante las reiteradas y variables normatividades que se promulgaron a lo largo de los años con el fin de organizar, mejorar y construir las nuevas vías de comunicación.

¹¹ Carta del Prefecto al Secretario de Gobierno del Estado de Antioquia, Sopetrán, 23 de julio de 1858, en El Constitucional de Antioquia núm. 182, Medellín, 9 de agosto de 1858, pág. 783.

¹² *Codificación Nacional de todas las leyes de Colombia desde el año de 1821, hecha conforme a la Ley 13 de 1912, por la Sala de Negocios Generales del Consejo de Estado*, Tomo I, Bogotá, Imprenta Nacional, 1924, pág. 245.

El gobierno nacional con las leyes dictadas entre 1823 y 1834, dio un marco general sobre el cual se estructuraría la normatividad y principios rectores sobre caminos en las diferentes provincias de la nueva República. La primera Ley de 1823, de la que se hizo referencia, determina en cuatro capítulos las reglas que se debían guardar para la construcción de las obras públicas, la ocupación de la propiedad para las obras públicas, las indemnizaciones respectivas, y la autorización al Poder Ejecutivo para admitir peticiones en torno a la concesión de los privilegios. Rápidamente se muestran como ineficientes algunos artículos, especialmente en el Capítulo 1, pues se consideraron engorrosos y entraban la posibilidad de una contratación rápida; este Capítulo, "De las reglas que han de guardarse para la concesión de privilegios exclusivos y cumplimiento de las contrataciones o decretos de concesión", fue derogado mediante el Decreto 29 de septiembre de 1827, con el cual el Poder Ejecutivo podía conceder gracias y privilegios a los empresarios de caminos de manera más directa y sin tantas complicaciones normativas. Ante la realidad de los caminos, las necesidades y apremios, y frente a los impedimentos legales se puso en funcionamiento el pragmatismo de entregar a unos pocos empresarios, capaces de su ejecución, las principales vías, preferiblemente las que comunicaban el interior del país con las costas o los puertos fluviales. Posteriormente, dentro de la Ley de mayo de 1834, se autorizó a que si las rentas no alcanzaban para los gastos que exigían la reparación de los caminos, calzadas, puentes, tambos y posadas, además de la limpieza de los ríos navegables y caños, se recurriera al "servicio personal"; todos los habitantes de las ciudades, villas o distritos parroquiales, estaban obligados a prestar un servicio de cinco días por sí mismo o por sirvientes o jornaleros, con pago del jornal o el préstamo de otro servicio. Los Alcaldes quedaron encargados de la ejecución de los trabajos y era quien debía elaborar los listados generales de quienes estaban obligados al pago de este servicio (varones entre los 18 y los 50 años); el Jefe Político del Cantón controlaría a los alcaldes y el Gobernador a su vez a los jefes políticos y alcaldes.

En el caso de Antioquia, la Cámara Provincial expidió la primera Ordenanza sobre caminos el 4 de octubre de 1834, fundamentada obviamente en las leyes nacionales, y dando cumplimiento al Artículo 222 de la Ley sobre Organización y régimen de las Provincias, Cantones y Distritos. La primera parte estaba destinada a la clasificación de los caminos en provinciales, cantonales y parroquiales; en el segundo capítulo se organizó el manejo de los caminos provinciales a cargo del Gobernador, pero quien a su vez nombraba el Director de Caminos y encargado de la dirección y reparación de los mismos, llevar un libro diario de control de peones que trabajaban por servicio personal o por jornales pagados por el fondo de caminos; el tercero indicaba que los fondos de caminos los constituía el producto de los derechos de peaje, pontazgo y pasaje, los productos de las multas impuestas a la contravención de la ordenanza, el servicio personal que la ley imponía en beneficio de los

caminos. Otros capítulos estaban dedicados a reglamentar el proceso de conformación de los listados del servicio personal, la legalización, aplicación de multas, etcétera; el remate de derechos de peaje, pontazgo y pasaje en los caminos provinciales; a la anchura e inviolabilidad de los caminos; la compra, control e inventario de las herramientas que quedaban a cargo del Director de Caminos; la administración de las rentas provinciales, que quedaban a cargo del Tesorero de Rentas Provinciales; las penas a imponer a los jefes políticos, alcaldes e individuos que no cumplieran ordenado y, por último, las disposiciones varias¹³.

Aquella Ordenanza fundamentó el proceso posterior, inaugura, explora y permite que los desarrollos posteriores vayan corrigiendo los defectos y llenando los vacíos; pero deja como principio ordenador el esbozo de la primera red, mediante la designación de los caminos provinciales, los cuales partían de Medellín a las otras provincias y las fronteras provinciales: Medellín-Barbosa-San Miguel-Nus; Medellín-Marinilla-Giralapi-Canoas-Puerto de Juntas; Medellín-Marinilla-Bonilla-Canoas-Puerto de Nus; Medellín-Abejorral-Sonsón-Pocitos-Provincia de Mariquita; Medellín-Abejorral-Salamina-Hervé-Provincia de Mariquita; Medellín-Abejorral-Arma-Bufú-Provincia de Popayán; Medellín-San Jerónimo-Antioquia-Urao-Provincia del Chocó; el que debía abrirse por el río Guacubá (río León) al Puerto de Urabá; y los tres que deberían ir al puerto de Nechí: por Santa Rosa y Yarumal, por Santa Rosa, Anorí y Zaragoza y por Babosa, Yolombó y Zaragoza. No era un red que existiera como tal, sino a la que se aspiraba a llegar, no obstante que con los años se iría transformando en cuanto a los destinos, no en cuanto al punto de partida que sería como mayor insistencia la ciudad de Medellín. Aparte de la centralidad manifiesta, otra de las bases dejada por esta Ordenanza de 1834 fue la creación de una Dirección de Caminos, a pesar de que en años posteriores desapareciera para luego reaparecer este cargo fundamental. También la asignación de los recursos para el fondo de caminos, fundamentado en las rentas y el servicio personal, fue otra iniciativa que subsistiría con los años; se determinaba el remate público del arrendamiento de los derechos de peaje, pontazgo y pasaje de los caminos provinciales.

Sin embargo habría que decir que el accionar legal y normativo fue demasiado engorroso, sin una aplicación práctica inmediata, con demasiadas marchas y contramarchas, y respondiendo en sus principios fundamentales a la manera en que el país fue siendo concebido políticamente: en primera instancia la búsqueda de la formación de un Estado nacional, implicó que la mayor preocupación fuera la configuración de una red vial nacional, con sus rutas centrales comunicando entre sí las principales provincias y, fundamentalmente, saliendo del interior a las fronteras y a los puertos fluviales y marítimos con el propósito de vincular al país con los mercados internacionales; después los conflictos bélicos, y los distintos cambios constitucionales, generados por

¹³ Archivo Histórico de Antioquia, Documentos Cámara Provincial, tomo 758 bis, folios 21 Ro-29 Ro.

las discusiones en torno a centralismo y federalismo, hicieron que la normatividad se cambiara en la medida que se promulgaban nuevas constituciones ya fuera a nivel nacional o regional, como cuando se permitió que las provincias o estados soberanos, expidieran sus propias constituciones en los años 1853, 1855 y 1856; a cada nueva constitución correspondía una nueva legislación sobre caminos. Aunque muchas de las veces las ordenanzas sobre caminos fueron una rutinaria actividad de transcripción de la anterior ordenanza que se derogaba, haciendo cambios más de forma que de fondo; se mantenía la misma estructura, iguales principios, se variaban aspectos procedimentales o fechas, pero pocas veces se notaban cambios trascendentales, lo que reflejaba las discusiones bizantinas en las que se enfrascaba la clase dirigente de la época. Había mucho papel y poca piedra.

En el caso específico de Antioquia se puede hablar de tres grandes periodos, que implican cambios tanto en lo normativo como en las acciones concretas sobre los caminos: un primer período entre 1821 y 1869, años cuando las normas fueron poco eficaces, los esfuerzos se concentraron en unos pocos caminos, y la normatividad variable pero repetitiva enfocada a lo administrativo, donde había más discurso que acciones prácticas; un segundo período entre 1870 y 1904, donde aumentaron las normas, pero en igual medida las acciones hasta configurar una red vial regional significativa, se introdujeron por primera vez aspectos técnicos a la normatividad, se hicieron mejoramientos en los trazados y en las características de los caminos, y se pensaron y comenzaron a ejecutar nuevas alternativas viales como los carreteros y el ferrocarril; un tercer y último período va desde 1905 hasta 1928 más o menos, en donde si bien el camino sigue siendo el fundamento de la infraestructura vial, comienza a ser relegado por las otras alternativas; se legisla más sobre caminos de rieles, carreteras, etcétera, y los esfuerzos económicos están enfocados a configurar una red vial troncal y de ferrocarriles, donde los caminos son un complemento transversal a estos y secundarios.

El primer período fue lento en la configuración de la red vial. Los mayores esfuerzos se concentraron desde un principio en la conexión del interior de la provincia con un puerto en el río Magdalena, y de esta manera poder acceder a los mercados internacionales, máxima aspiración de la clase dirigente. En 1834 se le concedió a Juan Uribe, José María Isaza, Vicente Múnera, Juan Pablo Sañudo y José Antonio Gaviria el privilegio del camino del Nus por San Roque, camino que llegaba a Medellín por Barbosa; para 1836 los empresarios entraron al disfrute de los derechos otorgados de acuerdo con el Decreto Legislativo de 21 de junio de 1833, por un período de 20 años a partir del 23 de mayo de 1836. Otra sociedad había recibido el privilegio para el camino

del puerto del Nus a Rionegro en 1834¹⁴; la sociedad presidida por Cosme de Hoyos, recibió el privilegio del camino de Bonilla o Remolinos en 1835, el cual para el año de 1836 estaba siendo utilizado dejando olvidado el camino de Juntas.

No obstante fueron más las frustraciones que los logros, algo que observó detenidamente Agustín Codazzi, cuando estuvo por aquellas tierras en 1852. El camino del Nare, después de tantos años de estar abierto, estaba casi que intransitable, y la descripción que dejó Codazzi es la prueba más elocuente de los adelantos en los caminos para la mitad del siglo XIX:

y lo peor de esa ruta es, que está trazada de un modo que jamás habrá camino verdadero, sino una pésima trocha peligrosa en la estación de lluvias. Donde no hay barrizales se forman atascadales, y el terreno donde esos falta, está lleno de callejones profundos por donde corren las aguas como torrentes, llevándose por delante tierra y piedras, y dejando zanjones en los que las bestias no pueden poner el pie por la estrechez del fondo, en el cual se forman saltos peligrosos y acumulación de piedras rodadas, obstáculos todos que impiden el tránsito de mulas, cuyos arrieros están obligados a cavar las tierras laterales para llenar los huecos y hacer un piso momentáneo, el cual al primer aguacero queda como antes, o casi siempre peor. Esta es la causa que las arrias que salen de la Bodega de Remolino para Rionegro gasten en verano de 8 a 10 días, y en el invierno 16 a 20 y hasta un mes, perdiendo tiempo y bestias, que son las consecuencias de los malos caminos. Nada hablaré de las subidas y bajadas rápidas, porque parece que nuestros antecesores no conocieron otro método para abrir caminos, que subir a la parte más elevada de un cerro para bajar después a lo más profundo, luego volver a subir y bajar sin interrupción, buscando siempre las quiebras más grandes de la serranía en lugar de evitarlas o darle vueltas, faldeándolas¹⁵.

Para Codazzi era claro que la clase dirigente se había contentado con mejorar las malas vías que habían dejados sus padres, "que eran las frecuentadas por las numerosas tribus de indios", que construir verdaderas vías comerciales, de ahí que existieran más dificultades y obstáculos para llegar a ella que los que se

¹⁴ De acuerdo con el Decreto de la Cámara Provincial de 4 de octubre de 1832, que a su vez seguía lo indicado por la Ley de 31 de julio de 1823.

¹⁵ "Documentos de la Comisión Corográfica 1850-1860", en Fernando Caro Molina, *De Agustín Codazzi a Manuel María Paz*, Cali, Editorial La Voz Católica, 1954, pág. 100.

presentaban para atravesar un desierto y que costara en fletes y tiempo más desde Nare a Medellín, que de Europa a Nare.

Los caminos privilegiados de Remolinos y del Nus, fueron devueltos al gobierno por las respectivas compañías en 1854 y 1856, y señalados, en este último año, como una muestra del fracaso de esta política, pues no fueron mayores los avances sino los retrocesos. En los años cincuenta, fueron los de mayores críticas a la carencia de caminos, a la ineffectividad de las normas, al sistema implementado para la contribución de caminos, al servicio personal y su aplicación por parte de los funcionarios distritales. La normatividad siguió estos años empeñada en su aplicación descentralizadora, al punto de fraccionar cada camino para efectos de hacer las reparaciones, eliminó las clases sociales para la contribución, pero a la vez creo el Fondo de Caminos, y en 1959 se promulgó una de las ordenanzas fundamentales sobre caminos en cuanto es la estructura básica sobre la que se apoyará la Ley Orgánica de Caminos de 1871, principio del despegue de las vías públicas en Antioquia. Pero esta norma, entre 1859 y 1870 no se pudo cumplir efectivamente por la situación política derivada de las guerras civiles de este período, iniciada precisamente ese año de 1859, pero cuyos efectos mayores se sintieron en Antioquia entre 1860 y 1863. Sólo después de 1864 se consolidaría la paz y permitiría el inicio del desarrollo económico, durante el gobierno de Pedro Justo Berrio, pero que sólo se reflejaría en los caminos a partir de 1871.

Mientras surgían los nuevos caminos de la fronteras de colonización Medellín-Manizales (por Rionegro-La Ceja-Abejorral-Aguadas-Pácora-Salamina-Aranzazu-Neira), Medellín-Nueva Caramanta (Envigado-Estrella-Caldas-Fredonia), o Medellín-Dabeiba, asimilados ya como caminos de 1a clase en 1856, es decir, prioritarios, se mantenía el indeclinable deseo de encontrar el camino adecuado para salir al Magdalena ya fuera por la bodega de San Cristóbal (por Copacabana-Girardota-Barbosa-Santo Domingo) o por la bodega del Remolino (Rionegro-Marinilla, Peñol, San Carlos y Canoas), también declarados como de 1a. clase, pero que vienen que vienen a ser variaciones sobre un mismo tema, el cordón umbilical que comunicara con el exterior; el de la bodega del Remolino, que sería conocido como de Islitas, sería el fundamental. Esta era la única realidad que se mantuvo por estos años.

El segundo período, es de rupturas, de hechos inéditos, de propuestas atrevidas para el momento histórico, que ponen en mayor sincronía las aspiraciones con la realidad, aunque no las satisfacen sino en una mínima parte y, sobre todo, es el momento en que se piensa la posibilidad de consolidar en algunos casos y de acceder en otros, a los nuevos adelantos de la modernización y la industrialización. Se pasa en las

comunicaciones de la relación champanes-bogas-cargueros-recuas de mulas a la de barco a vapor-ferrocarril-recua de mula-vehículos de ruedas en camino carretero. Este hecho va a ser de gran significado para los imaginarios de la clase dirigente y del pueblo en general, que ven a la vuelta del tiempo la redención a su aislamiento geográfico, algo que se va manifestando de manera lenta en las obras, pero que terminan por definir una primera y estructurada red vial.

Se puede decir que el período se inaugura con la propuesta de construcción de un camino carretero, realizada por el ingeniero inglés George Butler Griffin, hacia 1870 para unir a Medellín con el Magdalena, pasando por Copacabana, Girardota, Barbosa, Santo Domingo y Yolombó. Griffin vendría a ser la materialización del Ingeniero pedido por Codazzi en 1852, “un ingeniero hábil para que estudiase el país, y le encontrara una ruta fácil y cómoda para introducir sus mercancías”.

La idea que fue acogida por el Presidente del Estado de Antioquia, Pedro Justo Berrío, el 14 de febrero, pero decretada su ejecución el 18 de julio de 1871¹⁶; el proyecto avanzaría por algunos kilómetros, al mando del mismo Griffin como Ingeniero del Estado, incluso en 1873 se determinó que seguiría de Yolombó hasta el río Magdalena, pero en 1874 con nuevo gobierno y otras ideas se terminó con el proyecto. Son significativos los pocos kilómetros construidos del camino carretero, los primeros de un nuevo sistema vial, pero antes que nada, marca el inicio de la polémica entre caminos y ferrocarriles, que va a terminar con el triunfo del segundo, cuando Recadero de Villa celebró el contrato con el Ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros para la construcción del Ferrocarril de Antioquia.

El pensamiento sobre los caminos tanto de Pedro Justo Berrío como Recadero de Villa muestran como habían unidad de criterios en la clase dirigente aunque se utilizaran medios diferentes. En 1873 en el Informe a la Asamblea Legislativa, Berrío, a pesar de hacer notar que en los dos últimos años se habían mejorado notablemente las vías, estas no estaban de acuerdo con “la civilización moderna, ni son lo que demandan las imperiosas necesidades del Estado”, para él se requería tener una vía de comunicación “pronta y fácil con los pueblos civilizados y con los mercados del mundo a fin de no permanecer, como hasta aquí, secuestrados de los beneficios de la civilización, y de poder con facilidad y pocos gastos, traer lo que necesitamos de afuera y exportar, del mismo modo, lo que sobre de nuestros productos”. Los caminos heredados de la colonia señalaba

¹⁶ Crónica Municipal núm. 10, Medellín, 15 de marzo de 1871.

que eran mal trazados y “aun en la actualidad se nota mucho todavía la pésima rutina, que nos legaron nuestros mayores”¹⁷.

De ahí que planteara la necesidad de trazos de caminos de acuerdo con las necesidades científicas, y que siguiendo los designios de la ciencia se enfrascara en el camino carretero, pues, según sus propias palabras, hacía poco tiempo que la ciencia les había dicho con seguridad: “podéis hacer con vuestros recursos un camino de carros que os conduzca en dos días de Medellín al Magdalena”. Precisamente el camino que se construía, y ya tenía cuatro miriámetros que podían ser recorridos en vehículos de rueda. Berrio pensaba que el camino carretero se podía concluir en pocos años mientras que un ferrocarril era “un bello ideal apenas”.

Otra cosa pensó su sucesor Recadero de Villa, quien expidió la Ley 229, de 26 de agosto de 1873, en la que se determinó la construcción de un camino pero de rieles -ferrocarril- entre Medellín al Magdalena, por Barbosa. Posteriormente, el 14 de febrero de 1874, se firmó el contrato con Cisneros y se mandó a suspender las obras en toda la línea del carretero, con la excepción de las partes que demandaban la “asistencia del ladrillar y la edificación del puente sobre el riachuelo Ovejas”.

Con el ferrocarril lejos de Medellín todavía, la ideología y la impronta de Berrio no se diluyó, pues se concepción de lo científico apoyaba el resto de las nuevas obras de caminos, así los mayores recursos se fueron destinando a las obras del camino de rieles. Y científico indicaba la participación de lo ingenieril, y en esto era importante no sólo lo aportado por Griffin, sino por otros ingenieros como Roberto White; precisamente White junto con Francisco A. Álvarez, formaron la llamada Comisión de Vías de Comunicación, que presentó al gobierno de Villa un informe el 30 de marzo de 1871. Consideraban los autores que sin buenos caminos no habría posibilidad de progreso y civilización, que a pesar de ciertos desajustes las leyes y disposiciones eran adecuadas para lograr el desarrollo de los caminos, siempre y cuando se aplicaran, pero esto no era así por la falta de técnica, administración y organización. Por eso White presentó a la Junta de Caminos la “Relación de caminos. Pliego de Instrucciones”, en donde, como su nombre lo indica, daba una serie de instrucciones sencillas para evitar los descuidos o defectos que con más frecuencia se notaban en los caminos y “a la necesidad de dar importancia a muchos puntos, que en sí mismos son sencillísimos pero que, en materia de refacciones son dignos de Atención”. Esto incluía indicaciones y normas sobre empedrados o calzadas, elaboración de estacadas, manejo de barrancos, sistemas de desagües, construcción de puentes, tratamiento de barrizales y

¹⁷ “Mensaje del Presidente a la Legislatura del Estado Soberano de Antioquia”, 20 de julio de 1873, en Boletín Oficial núm. 588, Medellín, 26 de agosto de 1873, pág. 254.

lodazales, entre otros aspectos¹⁸. Algunas de estas recomendaciones fueron acogidas e incluidas en la Ley 210, "Orgánica de caminos", expedida el 30 de octubre de 1871 y, fundamentalmente incorporadas a la ejecución de las obras. Con la participación más directa de los ingenieros se abrieron nuevos rumbos para la ejecución de caminos, pues hubo una mayor preocupación por los trazados, las características de la obra, su ejecución y su misma recepción, como se refleja en la normatividad expedida en estos años, que contemplaron estos aspectos.

Con los adelantos de las obras, la normatividad y el control sobre los cobros, el mejoramiento de los aspectos técnicos, los incentivos a los privilegios otorgados, la mentalidad que se imponía, los nuevos desarrollos económicos y las perspectivas que se planteaban, hicieron que para 1888 ya se pudiera hablar de una red vial. Para ese año no se desconocían las dificultades, ni las limitaciones, pero se era conscientes de los avances: "A pesar del interés con que Antioquia se ha procurado establecer caminos sólidos y seguros, la mayor parte de las vías de comunicación del Departamento son de difícil conservación, á causa de la naturaleza del suelo. Sin embargo, las que están en uso difieren mucho de las antiguas veredas, llenas de peligros, que unían las cabeceras de los Distritos, y actualmente hay una red de vías más o menos cómodas, especialmente en verano, que han facilitado el desarrollo del comercio y el establecimiento de muchas empresas industriales, y aumentando considerablemente el valor de la propiedad raiz"¹⁹.

Era una red muy claramente definida. Un epicentrismo de Medellín, que fortalecía los propósitos de la nueva elite comercial y empresarial, desde donde salían las vías a los sectores de antiguo florecimiento económico como Cáceres, Remedios y Zaragoza, pero donde se planteaban renovados procesos poblacionales y económicos, de ahí las rutas a Cáceres, Zea, Amalfi y Nechí; se mantenía el cordón umbilical con el río Magdalena, utilizando el reputado como mejor camino de herradura, es decir, el de Isalitas, al que se le habían destinado grandes recursos. Pero se abría la red hacia los nuevos espacios de colonización, las nuevas fronteras agrícolas y donde se planteaba un crecimiento demográfico y económico significativo: por un lado la apertura hacia el occidente ya fuera por Urrao, Frontino y Cañasgordas, donde se había dado fin a los resguardos indígenas, o por Arquía y Quibdó al Chocó, y más específicamente al río Atrato, y por el otro lado, las corrientes colonizadoras de las grandes concesiones que poblaron siguiendo los ejes de Caldas, Fredonia, Caramanta y La Ceja, Abejorral, Aguadas, Pacora, Salamina, Aranzazu, Neira y Manizales. También es interesante señalar los intentos de esta red por comunicar los valles interandinos del Magdalena y el Cauca, estableciendo la ruta de Medellín al río Cauca, ya fuera por Heliconia o por Caldas. Pero como hecho notable hay que destacar que la

¹⁸ A.H.A., Caminos, tomo 3272, fl. 2 a 6.

nueva red vial tiene nuevos ingredientes: si bien sigue dominando el camino de herradura, 456 kilómetros de red principal, es decir más del 76.4% (no hay datos del trayecto Amalfi a Yolombó), ya hay los primeros 50 kilómetros de ferrocarril, entre Puerto Berrío y Pavas, que significan sólo el 8,4% de la red principal y 91 kilómetros de carreteras, las denominadas carreteras del Norte, del Sur y del Poblado, representando estas el 15.2% de la red, de acuerdo con la tabla que aparece adjunta.

| Principales vías de comunicación del Departamento de Antioquia. 1888. | | |
|--|---|------|
| Nombre de la vía | Trayecto | Kms. |
| Ferrocarril de Antioquia | Puerto Berrío-Pavas | 50 |
| Carretera del Norte | Medellín, Copacabana, Girardota, Barbosa | 60 |
| Carretera del Sur | Medellín, Itagüí, Caldas | 21 |
| Carretera del Poblado | Medellín, Envigado | 10 |
| Camino de Occidente | Antioquia, Frontino, Dabeiba, Pavarondocito | 90 |
| de Lomitas a Arquía | Valparaíso, Nueva Caramanta | 37 |
| de Bolívar a Quibdó | Camino apenas privilegiado | |
| de Sonsón a Honda | Sonsón-Pensilvania | 70 |
| de Canoas a la Reina | Planeado | |
| de Santa Rosa a Santo Domingo | Santa Rosa, Santo Domingo | 55 |
| de Amalfi a Yolombó | Amalfi, Yolombó, con auxilio | |
| de Remedios a Zaragoza | Remedios, Zaragoza | 49 |
| de Yarumal a Raudal | Yarumal, Raudal | 55 |
| de Aquitania al Magdalena | Apenas con auxilio | |
| de Puerto Berrío | Camino de herradura Ferrocarril-Carretera Norte | 100 |
| Caminos abierto o terminados hacia 1888, y otros empezados a abrir este año. | | |
| Fuente Anuario Estadístico 1888, Medellín, Imprenta del Departamento. | | |

Esta red se ira consolidando con los años, fortaleciendo el ferrocarril como eje en la medida que avanzaba la construcción y se acercaba a Medellín, pero manteniendo la importancia de la red caminera hasta los primeros

¹⁹ *Anuario Estadístico. Ensayo de Estadística General del Departamento de Antioquia en 1888*, Medellín, Imprenta del Departamento, 1888, pág. 203.

años del siglo XX, cuando se plantea una nueva estructura. Una red, por la que no sólo se transportaban los productos traídos del exterior y se exportaba únicamente oro, como en el primer período, sino donde comienza una incipiente diversificación más allá del oro, con otros metales como la plata en barras, algo de platino y metales amonedados, pero también un poco de tagua, caucho, ganado mayor y menor, cueros de res, sombreros, plantas, y los primeros embarques de café; es cierto que lo realmente valioso eran los metales, pero ya las exportaciones de café en estos años representaban en peso el 39.6% y en número de bultos el 12.6%, aunque menor en valor, del total de las exportaciones

El tercer período se plantea a partir del año de 1905, cuando el gobierno de Rafael Reyes en su propósito del fortalecimiento del Estado-Nación, y el impulso a la economía, le da un papel preponderante en esto a la obras públicas. Crea entonces el Ministerio de Obras Públicas, como parte “de la aplicación del ambicioso programas de vías del gobierno; la extensión de la red ferroviaria, el mejoramiento y modernización de la navegación por el río Magdalena, la construcción de carreteras y recuperación y mantenimiento de los caminos de herradura”²⁰

A partir de este año la leyes y ordenanzas están encaminadas a prohijar un marco jurídico y un incentivo a todos los medios de comunicación de la modernidad. Así el gobierno plantea subvencionar parte de las obras de los ferrocarriles en proceso, los cables aéreos, los trolleys, los tranvías y las carreteras. En Antioquia, el Ferrocarril que venía en su lento proceso constructivo en medio de las vicisitudes de las guerras civiles y sus efectos económicos, pudo llegar a Medellín en 1914; a él se le sumaría el Ferrocarril de Amagá. Culminados los esfuerzos del ferrocarril, donde se habían invertido por años los mayores recursos de las vías, se concentraron los esfuerzos en la construcción de los tranvías intermunicipales y las carreteras a las que el gobierno nacional en 1923 había decidió subvencionar. En 1924 se constituyó una sociedad para la construcción de un Tranvía Intermunicipal por la Carretera de Oriente y en 1926 se ordenó dar prioridad de inversión a la construcción de las troncales del Norte, Oriente, Sur y Suroeste, lo mismo que de cinco carreteras más en otras partes del departamento, entre las que se incluía la Carretera al Mar, que conectaría a Medellín con un puerto en el Golfo de Urabá. Para el año de 1928 la red vial de Antioquia tenía otra fisonomía, muy lejana a aquella que presentaba en 1888, tal como se aprecia en el cuadro y en el mapa respectivo.

²⁰ Iván Marín Taborda, “La hegemonía conservadora”, en Gran Enciclopedia de Colombia, tomo 2 Historia, Santa Fe de Bogotá, Círculo de Lectores, 1991, pág. 491.

Igual que en 1888, se fundamenta en acentuar el epicentrismo de la principal ciudad, teniendo como eje las vías del ferrocarril: el de Antioquia, que reemplaza el antiguo cordón umbilical, y conduce a los mercados del exterior por Puerto Berrío, quedando sepultados las diferentes variantes para llegar al Magdalena; el Ferrocarril de Amagá, avanzaba hacia el Suroeste una de las nuevas zonas agrícolas y cafeteras fundamentales del proceso colonizador; y con la culminación de este permitiría la añorada conexión entre los valles del Cauca y del Magdalena. Las carreteras troncales son el punto de partida de la nueva red carretable, también superpuestas sobre los caminos de herradura que daban salida a Medellín en 1888 y la Carretera al Mar es el proyecto moderno del viejo sueño de una salida al mar por el río Atrato o el golfo de Urabá, que se propuso desde el decenio del siglo XIX como camino de herradura y nunca se culminó. Los ramales y los caminos con trazo de carreteras, son los intentos de integración de las áreas próximas o de gran importancia económica y regional, ya sea aproximándolas a Medellín o a los ferrocarriles.

| Red vial de Antioquia en 1928. | | |
|---|--------------|---------------|
| Ferrocarriles | Kms. ejecut. | Kms a constr. |
| Ferrocarril de Antioquia (Divisiones Nus y Porce) | 190 | 4.2 |
| Ferrocarril de Amagá (División Cauca) | 82 | 45 |
| Total kilómetros de ferrocarriles | 272 | 49.2 |
| Carreteras Troncales | Kms. ejecut. | Kms a constr. |
| Carretera al mar | 79 | 150 |
| Central-Caldas-Medellín-Hatillo-Barbosa. | 58.5 | 58.5 |
| Norte-Hatillo-Santa Rosa-Yarumal | 81 | 108.5 |
| Sur-Medellín-La Ceja-Sonsón. | 28.5 | 72 |
| Oriente-Medellín-Rionegro-Marinilla-Santuario-Cocorná | 51.5 | 71.5 |
| Suroeste-Bolombolo-Andes. | 29.5 | 49.5 |
| Parcial | 298.5 | 510 |
| Carreteras Ramales | Kms. ejecut. | Kms a constr. |
| Caldas-Santa Bárbara | 10.1 | 0 |
| Fredonia-Los Palomos | 13 | 20 |
| Jérico-Puente Iglesias | 7 | 7 |
| Concordia Bolombolo | 2 | 0 |
| Abejorral-El Retiro | 18 | 0 |

| | | |
|--|-------|----------|
| Amagá-Pié de Cuesta | 3.5 | 0 |
| Yarumal-Angostura-Gómez Plata-Porcecito | 27 | 52 |
| Parcial | 95.6 | 110 |
| Caminos con trazo de carretera | | |
| Támesis-La Cortés. | 6 | 6 |
| Yolombó-Sofía | 14 | 0 |
| Santo Domingo-La Quiebra | 11.5 | 0 |
| Ebéjico-Carretera al Mar | 2 | 2 |
| San Roque-San Jorge | 1.5 | 1.5 |
| Poblado-Las Palmas | 5 | 5 |
| Pueblo Rico-Peña Lisa. | 1 | estudios |
| Parcial | 41 | 14.5 |
| Vías Nacionales | | |
| Yarumal-Valdivia-Montería | 7 | 65 |
| Sansón-Puerto Callón | 9 | 110 |
| Quebradona-Bolívar-río Hábita. | 5 | estudios |
| Parcial | 21 | 175 |
| total de kilómetros | 456.1 | 809.5 |
| Fuente: Diego Monsalve, Monografía estadística de Antioquia, 1929. | | |

No obstante que los ferrocarriles para 1928 apenas eran 272 kilómetros, las carreteras se acercaban a los 460 kilómetros, 200 de ellos construidos entre 1927 y 1928, y el tranvía intermunicipal operaba 49 kilómetros, estaban lejos de alcanzar los 10 mil kilómetros de caminos que se calculaban existían ese mismo año. Pero las grandes sumas de dineros de los recursos se destinaban para las carreteras, o al pago de la deuda de los ferrocarriles. Eran pocos los recursos destinados propiamente a los caminos de herradura; esto se refleja en el número de proyectos a financiar ese año de 1928, pues mientras se apoyaron y financiaron 20 carreteras y 24 caminos con trazo de carretera, apenas fueron 6 los caminos de herradura y 9 de penetración.

Es un hecho ineludible que los años veinte marcan una época de cambio fundamental en la red vial y en la estructuración del territorio, pero en ello seguía, a pesar de todo, jugando un papel fundamental los caminos de herradura. Estos eran la base de la comunicación, pues aun en la nueva estructuración entraron a ser las vías

transversales que llegaban a las carreteras o a las diferentes estaciones de los ferrocarriles, o en otros casos como vías únicas, donde mantenían la absoluta preeminencia, como lo demuestra el camino de Medellín a Caramanta por Itagüi, que soportaba un tráfico medio mensual que se calculaba en 900 toneladas: "o sea el tránsito por término medio de nueve mil mulas cargadas al mes, sin contar los viajeros y las bestias de renuevo, camino que nos pone en comunicación con la región más rica del Departamento de Caldas", y aun así esta vía sólo recibió en inversión, para el año de 1924, la suma de \$ 7.500.

Los cambios, la aceleración de los mismos y aun la indeterminación, está reflejada la misma normatividad: por un lado la Ordenanza de 1912 define el manejo de los caminos a cargo de la Junta Departamental de Caminos, se crea el cargo de Director General de Caminos, lo mismo que Ingenieros Zonales e Ingeniero Localizador, un órgano informativo llamado Boletín de Caminos y dividió el Departamento en cinco zonas: Centro y Sopetrán, Norte y Nordeste, Oriente y Aures, Fredonia y Suroeste y Occidente y Urabá, pensado estrictamente en términos de abarcar la complejidad de la red vial caminera, pero por otro lado establece límites de velocidad para los automóviles y vehículos de ruedas, además de otras normas como proveerse de timbres, cornetas u otros aparatos análogos para alertar a los transeúntes, lo mismo que luces para el tránsito nocturno, en momentos que no había mayor tráfico vehicular por que las carreteras eran escasas o no existían. Otro ejemplo previsorio o patético con los cambios que se presentaban, es el impuesto al consumo de gasolina de producción nacional, que primero se estableció antes de que se introdujera en el Departamento. También la clasificación de las vías lo muestra, pues hasta 1924 eran enfocados hacia los caminos de herradura, pues se mantenían en de preferencia, de 1a., 2a., y 3a., clase, pero dos años después la división de caminos se hizo entre carreteras (troncales, ramales e importantes aisladas), caminos con trazo de carretera y caminos propiamente (de herradura o de penetración). De todas maneras los caminos de herradura o de penetración en su condición subordinada se mantendrían por largo tiempo.

La normatividad que fue abundante en estos años, fue un soporte más, no el todo obviamente, por eso es necesario destacar algunos aspectos sobresalientes en cuanto lo técnico, la administración, la obtención y manejo de recursos, entre otros, que permiten mostrar su avance superando los períodos señalados.

Los aspectos técnicos incluidos en la normatividad fueron demasiados vagos y genéricos en casi todo el tiempo, sólo en el presente siglo se superó tal hecho cuando se dictaminaron normas técnicas y cuantificados. Muy pocas veces introducían algún referente técnico, podría pensarse que la construcción de un camino era un hecho tan natural, que no requería preocuparse por delimitar estos aspectos y se dejaba a la experiencia que se

tenía. Lo cierto es que en la Ley de 1821 se definió el ancho del camino como de 25 varas, algo que seguiría siendo regla hasta los inicios del siglo XX; así la gran mayoría de las veces no se cumpliera en todas las normatividades aparece este ancho como un referente obligado.

En las ordenanzas o leyes de estos años algunos aspectos técnicos son tan flexibles que daban posibilidad de una interpretación y aplicación sumamente amplia; por ejemplo, en el privilegio otorgado para el camino de La Estrella al río Cauca en 1853, se decía que este debería tener la mayor anchura posible, para el tránsito libre de los cargamentos y en la parte más angosta no menor a 3 metros; se debería dar la "dirección más conveniente en su declive o pendiente de suerte que esta sea tal que el trazo en jeneral puede servir más tarde para hacer un camino de ruedas"; evitar por todos los medios adecuados que las aguas lluvias y naturales corrieran por el camino y se cerraba con una recomendación bastante benévola "conservarlo y mantenerlo en buen estado"²¹. Era realmente, poco previsible la normatividad en estos aspectos, lo que daba lugar a que cada concesionario o contratista hiciera lo que a bien quisiera o pudiera.

Hubo desde los años cincuenta del siglo XIX la preocupación de que se hicieran con un trazo que después permitiera establecer un camino de ruedas; la anchura la definía el paso de dos recuas de mulas cargadas, en sentido contrario, sin que se detuvieran o estrangularan; caminos sin repechos y "que sea cual fuere la pendiente de las cuestas que deba trepar el camino, se haga de sesgo con un declive suave, el que permite a una caballería trotar sin embarazo, subiendo o bajando"; no pasar el camino a lo largo de zanjas, canalones o corrientes de agua; tener la forma conveniente para que el agua lluvia o de manantiales escurriera; que no hubiera en el camino saltos, ni barrizales profundos, ni hoyos, zanjas, estacas, troncos de árboles, piedras u otros obstáculos peligrosos; que en las corrientes de agua se hicieran puentes con anchuras convenientes.

En 1855, dentro de la ordenanza, se estableció un capítulo exclusivo, que se denominaba "Reglas para la construcción i reparación de caminos", es decir, una parte técnica que regiría las obras, donde se recogen los avances y limitaciones de la época. Señalaba que para seguir la línea del camino se debían tener en cuenta: la dirección de la línea, la desigualdad del terreno, la naturaleza del suelo, las corrientes de agua o zanjas secas que cortaban el terreno y la proximidad de materiales propios para construir. Se indicaba que el camino fuera lo más recto que permitiera las desigualdades del terreno, es decir, que continuaba la tradición tan criticada por Codazzi en 1852. Se debía evitar "trepar alturas", atravesar terrenos fangosos -especialmente de suelo arcillosos y que no tuviera disponible cascajo o arena gruesa para consolidarlo-, y "que no se sacrifique la mejor

²¹ El Constitucional de Antioquia núm. 2, Medellín, 13 de octubre de 1855, pág. 13.

dirección de camino a ventajas transitorias, lo que obliga después de algunos años a costear un nuevo camino". Cuando el camino era en pendiente se aconsejaba poner "el mayor cuidado en evitar que el trazo quede con un declive rápido", para lo cual se señalaba hacer o formar zetas o zig-zag, no importando que se alargara, lo importante era que tuviera "declive suave", evitando hacer muy cortas las líneas del zig-zag. En las mismas cuestas aconsejaban preferir el corte de media falda o banqueo, no dejando borde en la parte inferior, con el fin de que las aguas no corrieran en la dirección del camino y si lo hicieran "de través". Una gran preocupación era el manejo de aguas, las cuales no podían dejarse correr por el camino por ningún motivo, para lo cual se aconsejaban las zanjas para desviarlas. No se exigían puentes en los pasos de agua, si el terreno era blando debían simplemente empedrarse el cauce de la corriente, tanto a la entrada como a la salida; no obstante se hacían recomendaciones mínimas para la construcción de puentes de madera²².

Las normas mínimas establecidas en 1855, seguirían sin mayores variaciones hasta el año de 1870 cuando la Comisión integrada por el Ingeniero Roberto White y Francisco A. Álvarez elaboraron la ya mencionada "Relación de Caminos. Pliego de Instrucciones". Lejos de ser un tratado ingenieril es un manual con indicaciones fáciles de asimilar, que buscaba corregir en cualquier parte de Antioquia los errores que comúnmente se cometían, por falta de conocimientos prácticos; materiales adecuados para los pisos de acuerdo con las pendientes, forma de desaguar zonas húmedas, manera de controlar derrumbes o "volcanes", dimensiones estándares para desagües, materiales y manera de construir puentes económicos, etcétera, formaban estas instrucciones.

Es en el decenio del setenta donde hay mayor preocupación por el mejoramiento de los caminos. Ya no en términos nominales sino reales. Mejoramiento que implicaba considerar aspectos técnicos en el trazo, cambio de rutas entre los destinos para disminuir longitud, tipo y características de la superficie de rodadura, ancho de los mismos, entre otros aspectos. Si bien las ordenanzas, decretos o leyes no tenían una gran fundamentación en estos aspectos empezaron a considerarlos en algunos de sus apartes o capítulos. Ya para estos años no sólo interesaba trazar un camino; la Ley 305, por ejemplo, estableció en su Artículo 1o. que "El Poder Ejecutivo hará trazar los caminos, especialmente los que corren por cuesta, de una manera arreglada a los principios del arte, y corregir el trazo de los antiguos caminos que por su notoria imperfección hace inútil el gasto que anualmente se aplican a su composición".

²² El Constitucional de Antioquia núm. 13, Medellín, 12 de enero de 1856, pág. 59.

En los inicios del siglo XX las leyes y ordenanzas incorporan mayores elementos. El recién creado Ministerio de Obras Públicas, quien por la Ley 60 de 1905, había quedado con la potestad de reglamentar las vías de comunicación, en 1909 expidió las “Instrucciones reglamentarias para proyectos y construcción de caminos”, que debían ser observadas por todos los ingenieros a quienes se les encargara el trazado o construcción de una vía pública. Las Instrucciones dejaban el empirismo e introducía el lenguaje de planos, escalas, pendientes, perfiles, estudio de terrenos, etcétera; establecía las medidas precisas para las calzadas y las cunetas, las pendientes de taludes y del piso del camino, además normas para la construcción de los piso, las cajas, la preparación y acopio de materiales, la manera de recepción, extensión y cilindraje de la piedra²³. El dato técnico se vuelve una determinante, por ejemplo en 1907 las Instrucciones del Ministerio de Obra Pública determinaban que el camino de herradura tendría pendientes máximas del 0.15 por metro, un ancho mínimo de 3 metros, y del firme de dos metros, con inclinaciones hacia el interior en zona de ladera del 4%, las cunetas de cincuenta centímetros en la boca, veinticinco en el fondo y treinta de profundidad; entre tanto la Ordenanza 58 de 1926, estableció que la plataforma útil de los caminos de herradura era de 3 metros de ancho, con pendientes entre el 12% y 15%, el ancho de los puentes de 2.0 metros, y para el cálculo del piso y los soportes se haría con un peso vivo de 400 kg/m², mientras que en los puentes de 15 metros de luz, 350 kg/m², y en los de 50 metros un peso de 200kg/m².

La evolución es producto de los cambios en el manejo de los caminos. En un inicio los Alcaldes eran los responsables de todas las actividades conducentes a definir un camino, trazarlos, construirlo, dirigirlo y administrarlo; con escasos conocimientos, la mayor parte de estos analfabetos, no podían hacer mayor cosa. Con el transcurrir de los años las normas van estableciendo nuevos responsables y especialización de funciones. Para definir las contribuciones se crean las Juntas Repartidoras. Los cabildos municipales asumen la responsabilidad de los caminos a nivel municipal hasta la formación de las Juntas Municipales de Caminos en 1885. En el Departamento es el Poder Ejecutivo el encargado de las obras y su coordinación, hasta la creación de la Junta Departamental de Camino, que posteriormente va a tener un Director General de Caminos.

En 1890 se incluyó dentro de la Junta Departamental de Caminos un Ingeniero graduado que se le denominaba Ingeniero Superior de Caminos, quien era el encargado de definir los aspectos fundamentales para sacar a licitación pública la construcción del camino, en los que debía incluirse: dirección y trazado general de la vía, anchura, máximo de pendiente, puentes a construir, calidad y solidez del piso, ancho de los desmontes laterales. La participación del ingeniero va a ir en aumento en estos años aunque no con la intensidad y el

²³ Revista Anales de Ingeniería núms. 197 y 198, Bogotá, julio y agosto de 1909, pág. 63.

número que se debería, a pesar de que en 1912 se crearon los puestos de Ingenieros Zonales y el Ingeniero Localizador. Aun en 1924 la introducción el ingeniero aun era un hecho nuevo, al menos en las vías importantes, y como era de esperarse de buen recibo, señalado como sumamente bueno para las obras: "Es necesario ir poco a poco colocando cada vía en construcción al cuidado directo de un técnico", algo que se traduciría en eficiencia y economía. Hasta llegar a la reorganización de 1926, cuando las necesidades son mayores en razón a las nuevas propuestas viales de carreteras troncales y ramales, lo que implicó un grupo de 5 Inspectores de Sostenimiento, 6 Ingenieros Jefes de Sección, 15 Ingenieros primeros ayudantes y hasta 10 segundos ayudantes; además hacer la distinción entre las funciones del Director General, Jefe Técnico y Administración General: el Jefe Técnico era el encargado del trazado y construcción de los caminos y puentes, tanto departamentales como municipales, dirigir el cuerpo de ingenieros, la Oficina Central de Ingeniería y la Oficina de Estadística. Sólo hasta estos años se llega al grado máximo de especialización.

Hay que considerar el notable avance que se estableció entre los primeros años del siglo XIX y los del siglo XX. Durante mucho tiempo fue un proceso de prueba y error, de corregir errores en la práctica, que después se llevaban a la normatividad. Muchos de esos casos son prácticamente anecdóticos pero que dan una dimensión de los cambios y mejoras. Por ejemplo, en un principio los planes de trabajo y los trabajos mismos debían hacerse en épocas de lluvia; incluso en 1859 se crea el cargo de Inspector de Caminos, quien se encargaba de reconocer los caminos inmediatamente después de cada lluvia, para refaccionarlo de inmediato, y en caso de daño grave debía comunicarlo al Alcalde o Jefe Municipal inmediato que proveería lo conveniente. Años después los planes de trabajo, se hacían para aplicar las contribuciones en tiempos de verano, ejecutando las obras en ese período, previendo las temporadas lluviosas; por eso en 1886 se estableció que "desde el principio de la recaudación de la contribución, las juntas, procederán a darle inversión provechosa, de manera que en el mes de enero se concluyan los trabajos más importantes en la mejora de las vías, para que cuando llegue la estación lluviosa encuentre los caminos debidamente consolidados y ensanchados"²⁴. Planes que seguían de esta manera hasta los años veinte.

El inicio de tal hecho es producto también de la cualificación de la mano de obra y las técnicas. Las obras que se ejecutaron en los primeros años por Administración directa se hicieron acudiendo al llamado "servicio personal", sistema bastante cuestionado porque no garantizaba la calidad y rapidez en la ejecución de la obra; el soporte era este servicio, o los peones o jornaleros que ponían los vecinos que no asistían personalmente o contratados con los pocos fondos de caminos. Este servicio en los años cincuenta era considerado reducido e

²⁴ Boletín Oficial núm. 96, Medellín, 27 de enero de 1886, pág. 1207.

inútil, pues quien lo prestaba sólo tenía interés de hacer lo menos posible; su efecto era menor pues no se podían utilizar al mismo tiempo y concentrados en áreas específicas, por varias razones: era trabajoso citarlos a la mayor parte; no cumplían la cita el día señalado; los que no iban se presentaba después en diferentes días; con los que se presentaban no era posible organizar trabajos en regla; los que trabajaban lo hacían de mala gana y durante las horas que le agradaban y tomaban las libertades que le apetecían. Se pedía mejor su contribución en dinero y poder así contratar obreros. Otro recurso humano empleado durante mucho tiempo fueron los presidiarios y otros reos condenados a trabajar en las obras públicas, por eso dejando la dirección de las obras al Director General de Presidios que presentaba informes de los avances de las obras. Pero en la medida que se varió el sistema de captación de recursos fue posible la contratación de obreros y mano de obra calificada, la creación de Inspectores de Caminos o la implantación del sistema de Peones Camineros que respondían a los ingenieros zonales, sobre el cual se fundamentó el trabajo en los primeros decenios del siglo XX, aunque este sistema también fue criticado hacia 1924, por que no funcionaba, trabajaban aislados, sin vigilancia, por lo cual “descuidan con lamentable frecuencia sus obligaciones”; por eso se pedía por parte de los ingenieros organizar cuadrillas de 9 o 10 obreros con un Capitán o Jefe de Cuadrilla, a la que se le asignaría una extensión proporcional de camino.

Sin lugar a dudas que los caminos también recibieron los beneficios de las experiencias mineras y de los ferrocarriles. Allí se experimentaron técnicas, se aplicaron principios topográficos, se introdujeron materiales, entre otros; una de las experiencias definitivas fue la introducción de la dinamita, que permitió agilizar la construcción de caminos, especialmente en zonas rocosas, como en el Camino del Cauce, donde hubo de necesidad de recurrir a este explosivo, que quizá sea uno de los primeros en Antioquia. Es pues un aporte definitivo tal como lo comprueba el ya mencionado White o José María Villa, responsables a finales del siglo XIX de importantes trazos de caminos o construcciones de puentes.

La Ingeniería comienza a jugar papel destacado con los levantamientos topográficos, la elaboración de mapas y planos de caminos, el estudio de suelos, y aparte de las ejecuciones, en la definición de normas técnicas; en este caso basta señalar el “Reglamento para construcción de caminos de herradura” elaborados por socios de la Sociedad Colombiana de Ingenieros en 1907, a petición del novísimo Ministerio de Obras Públicas, que dio principio a definir principios esenciales y prácticos en este ramo, con efectos posteriores²⁵.

²⁵ Fue realizado por Ruperto Ferreira, Olimpo Gallo y Benjamín Dussán Canáls. Revista Anales de Ingeniería núm. 177, Bogotá, noviembre de 1907, pág. 129.

Igual cosa se puede decir a nivel regional, con los probables aportes que pudieran derivarse de la tesis de grado del estudiante de Ingeniería de la Universidad de Antioquia, Francisco Patiño, en 1909; no se puede establecer una línea de continuidad directa entre la tesis y las posteriores normativas, pero hay varios elementos que aparecen incorporados en las ordenanzas de los años siguientes. Patiño se fundamenta en los trabajos de ingenieros norteamericanos, franceses, ingleses y españoles. Si bien hace un descarnado diagnóstico de los caminos en Antioquia y propone soluciones en la primera parte, en la segunda se dedica a las carreteras donde está puesta su atenta mirada: caminos macadamizados, de telford o romanos, pavimentos de morillo, madera o asfalto. Era el asomo, no sin cierto asombro, al avance del automóvil y de la necesidad de responder con nuevas técnicas a los caminos requeridos, dejando atrás esos caminos de montaña o herradura que según él eran "muy defectuosos y no son otra cosa que excavaciones longitudinales más o menos profundas".²⁶

Otro hecho que incidió en los caminos y que fue su mayor limitante, fue la captación de los recursos necesarios para su ejecución. Desde un principio se estipularon tres modalidades básicas: privilegios, contratación directa o por licitación, y por administración. Si bien se propusieron alternativas, fueron variaciones a estas modalidades, pero no tuvieron ninguna acogida. Los recursos estatales fueron el soporte para la construcción o reparación, pero se intentó que el recurso privado fuera aliado de la búsqueda de una mejora infraestructura, mediante la concesión de privilegios a empresarios, que recuperarían la inversión con el cobro de peajes, pontazgos o pasajes, tanto en los caminos, como en las embarcaciones para salvar los ríos o posteriormente los puentes. Esta modalidad tuvo relativo éxito, pues hubo épocas de gran acogida y otras en donde fue criticada; por ejemplo, hacia mitad del siglo XIX se tenía la experiencia de los privilegios entregados en el camino del Nuz y el de Remolinos, que fenecieron en 1854 y 1856 respectivamente, pero se consideraba que este sistema no había dado óptimos resultados pues después de abiertos, los empresarios no reparaban sino lo absolutamente indispensable para ponerse a cubierto de las responsabilidades contractuales: "Así es que si el camino no desmojora notablemente su mejora progresiva es de todo punto imposible". Engrosaba el bolsillo del privilegiado pero no beneficiaba el camino. Los caminos de Remolinos y del Nus eran la prueba, pues habían permanecido 20 años en manos de los empresarios y al entregarse se encontraban en "peor estado del que tenían al tiempo de entrar los contratistas en eso del privilegio", como lo argumentó el Gobernador de la Provincia de Antioquia en 1856²⁷. Pero en el último cuarto del siglo XIX los privilegios fueron muy utilizados para las nuevas obras, especialmente los puentes, que en su mayoría fueron construidos por los empresarios privados que tenían derecho al cobro del pontazgo.

²⁶ El Director de Tesis fue el Ingeniero Enrique Olarte. Francisco Patiño P, *Caminos de montaña y cunetas*, Medellín, tesis de grado Facultad de Ingeniería Universidad de Antioquia, 15 de mayo de 1909, original inédito.

La contratación directa o por licitación, también fue criticada pues se consideraba que el contratista siempre procuraba los mayores beneficios y hacía solo lo necesario para ponerse a cubierto de las responsabilidades inmediatas, quedando las obras sin la “solides i perfección que se estipula en el contrato”. Por eso mismo, para el Gobernador de la Provincia de Antioquia en 1856, y para muchos, antes y posteriormente, la mejor manera era la administración directa. Sin embargo, esta también estaba bastante cuestionada por los malos manejos administrativos y la corrupción que imperaba en el manejo de los dineros:

Asombra ciertamente contemplar la enorme suma que con el pretesto(sic) de la composición de caminos se ha disipado cada año. Digo que se han disipado, porque puede asegurarse que gran parte de esa contribución no ha producido otro efecto que el de engrosar el bolsillo de muchos de los encargados de su recaudación...si computamos el tiempo corrido de 1834 a 1855, i si se toma un termino medio en el monto de la contribución anual, puede, asegurarse que esa contribución no habrá bajado en cada año de veinticinco mil piezas, que en los veinte años que han transcurrido de treinta i cuatro para acá, hacen una suma de unas quinientas mil piezas, suma enorme que recaudada religiosamente i aplicada con sistema habría bastado para convertir en caminos de rudas no solamente los caminos principales que conducen a otras provincias, sino todos los del interior del territorio del Estado, pues la distancia o longitud de todos esos caminos tomada en conjunto, no pueden pasar de doscientas leguas²⁸.

Aparte de la discusión entre la mejora modalidad para ejecutar las obras, el mayor soporte económico fue el impuesto cobrado a la comunidad. Por eso la contribución de caminos, fue uno de los temas que más ocupó a los encargados de dictar las normas y que despertó desde siempre las mayores polémicas, pero así mismo sobre la cual se soportó la construcción y mantenimiento de la red vial en casi todo los tiempos, fundamentalmente antes de los años setenta, donde las inversiones del Estado fueron muy específicas a ciertos caminos de interés nacional, debiendo basarse el resto de la estructura vial en los aportes realizados por la comunidad. Como se ha indicado, la contribución la planteó inicialmente por Francisco Silvestre y la institucionalizó el Oidor Mon y Velarde, en la Colonia. Ya en el período republicano es la Ley de 19 de mayo de 1834 que le da vida jurídica, al establecer el “servicio personal”, al que estaban obligados todos los vecinos

²⁷ El Constitucional de Antioquia núm. 55, Medellín, 18 de octubre de 1856, pág. 229.

²⁸ El Constitucional de Antioquia núm. 55, Medellín, 18 de octubre de 1856, pág. 229.

mayores de 18 y menores de 50 años, quienes debían concurrir por si mismo o por sirviente o jornaleros a cumplir con cinco días mínimo de aporte a la construcción de caminos. La Ordenanza de la Cámara Provincial de Antioquia, de 4 de octubre de 1834, reglamento el servicio estableciendo que dos de esos días eran para reparar los caminos provinciales, dos a los cantonales y uno a los parroquiales.

En 1853 se varió el servicio personal, por la denominada “contribución del servicio de caminos”, a la que estaban obligados todos los varones mayores de 21 años hasta los 50 años cumplidos. Para ello se autorizó a los cabildos distribuir a los vecinos en clases, máximo 7 y mínimo 5 clases, cada una cumpliendo con una contribución por días de acuerdo con la clase; por ejemplo, la más baja clase, la 1a., pagaría dos días y la más alta clase, la 7a., pagaría catorce días. Los de 5a., 6a., y 7a., podían pagar los días en su equivalencia en dinero; para esto cada año el cabildo fijaba la cantidad de dinero equivalente al jornal. También todas las categorías podían pagarlo por medio de “uno o más peones robustos que puedan ganarse el jornal ordinario en labores de campo, o por medio de su equivalente en dinero”²⁹. En 1855 la división de los vecinos se aumentó a 10 clases, pero el pago de la contribución no se estableció por días sino directamente en dinero: la 1a. 4 reales y la 10a pagaría 64 reales; también varió la edad de los contribuyentes, pues en este caso no lo harían los menores de 20 ni los mayores de 60 años; las tres primeras clases, lo de más baja condición social, podían pagar con el servicio personal, a razón de un día de trabajo por 4 reales. En 1857 se eliminaron las clases dejando a las corporaciones municipales la potestad de colocar los contribuyente en escala ascendente. Sin embargo, tiempo después, fueron restituidas las clases y la normatividad se encaminó en esta aparte a variar la edad de los contribuyentes y el número de las clases: en 1875 se establecieron 16 categorías (la 1a. pagaba 30 centavos y la 16a. 20 pesos), las que se mantuvieron en 1882, pero se ampliaron a 30 clases en 1890. Aunque es necesario señalar que en 1875 se dictaminó la rebaja de la contribución para las clases bajas, pero se obligó a que todos los pagos fueran en dinero; pero fue una ley exigente en cuanto al pago que debían hacer los contribuyentes de 1a. y 2a. clase; el pago era en los 8 primeros días de febrero, en caso contrario se les consideraría remisos y debían por si o por un peón robusto, presentarse el día y hora señalado, para trabajar dos días en los caminos de 1a. y cuatro días en los de 2a, si faltaban debían pagar un arresto de cuatro días para el caso de los caminos de 1a. y de 8 días si la falta era en los caminos de 2a.

Ya para 1893 la contribución toma otro giro, cuando se estableció que ésta la pagarían los vecinos con un capital superior a los \$ 1000, representados en bienes o industrias productivas, y quienes no tuvieran este capital pagarían una contribución especial, pagadera en dinero y trabajo; para este año no estaban obligados a

²⁹ El Constitucional de Medellín núm. 3, Medellín, 3 de diciembre de 1853, pág. 10.

contribuir los menores de 18, los mayores de 60, los alumnos de colegios públicos y privados, los físicamente impedidos, y las mujeres, siempre y cuando no tuvieran un capital superior a \$ 3000.00. En 1898 se habla de gravar no las entidades jurídicas sino los socios, aunque se mantenía el tope del capital en \$ 1000. En 1912 hay un nuevo cambio, cuando se decide que el cobro de la Contribución de Caminos, sea el impuesto del dos por mil sobre un capital líquido no inferior a 300 pesos oro; pero cuando las contribuciones en dinero y los auxilios no alcanzaban para conservar transitables los caminos, las Juntas Municipales podían decretar una contribución de uno o dos días o su equivalente, a razón de 30 centavos oro día. Hasta culminar en los años veinte en la formación de los catastros municipales, para hacer la distribución anual de las contribuciones teniendo en cuenta la riqueza mueble e inmueble gravable; cuyo avalúo estaba a cargo de peritos, pero cuyo registro llevado en el libro de catastro, estaba a cargo en 1926 del denominado Director de Catastro Municipal.

Habían un procedimiento para el establecimiento de las listas de contribuyentes y el cobro respectivo; ya fuera en trabajo o en dinero. En la definición de este cronograma se le dedicó gran parte de los esfuerzos normativos. Para ilustrar basta tomar un ejemplo, pues después la norma se enfrasó en los cambios de fechas y en los procedimientos de cada uno de estos pasos:

Para 1893:

- | | |
|-------------------------|---|
| 1 de noviembre: | Fijación de listado |
| 1 al 25 de noviembre: | Reclamos ante la Junta Municipal |
| 1 de diciembre: | Lista definitiva en poder del Tesorero de la J. M. de C. |
| 1 al 31 de diciembre: | Consignación de las contribuciones. |
| 1 de enero en adelante: | Cobro ejecutivo a contribuyentes morosos. Pago de contribuciones en trabajo. |

Pero desde un principio hasta los años veinte del siglo XX, la contribución comunitaria al ramo de los caminos fue motivo de polémicas ya fuera por la manera en que se clasificaba el vecindario, lo inequitativa que eran las contribuciones de acuerdo con la clase, la manera de manejar los dineros, invertirlos y controlarlos. En un principio, la aplicación de la norma tuvo complicaciones de índole operativo y normativo; para 1856 se notaron irregularidades en los listados, pues no aparecía incluida sino un porcentaje muy bajo de la población, además se presentaban clasificaciones inadecuadas pues aparecían distritos con apenas 5 contribuyentes de 1a clase, lo que era un imposible pues se pensaría que sólo existían cinco pobres en el distrito. Se calculaba que

mínimo debía existir una quinta parte de contribuyentes con respecto al total de la población calculada, pero habían casos con una vigésima parte de la población; en distritos que tenían mayor número de población en los listados aparecían con menos contribuyentes, que distritos con menor población. Este hecho se fue corrigiendo con las ordenanzas y decretos posteriores que fueron ajustando el procedimientos administrativo y el control.

Durante muchos años el cobro de la contribución fue motivo de discordia por la manera que afectaba a los sectores menos favorecidos, y privilegiaba a los más adinerados; se señalaba entonces que el cobro era inequitativo e injusto en su tratamiento. En 1856 el Secretario de Hacienda consideraba que una cuota de 40 centavos a los pobres era una exageración y muy poco los 6.40 cobrados a los más ricos capitalistas, para él deberían exceptuarse de la contribución a “aquellos jornaleros, que no tienen otra cosa que el fruto diario de su trabajo, i a quines se impone, como suele decirse, una contribución de hambre, por cuanto el día que trabajan pagando la contribución, sus familias no tienen que comer”³⁰. En igual sentido se expresó el cabildo de Medellín en 1875, al considerar una injusticia la categorización, pues consideraban que la contribución era desigual, pues “cuando un jornalero, que no tiene más que sus brazos(sic) y una numerosa familia en la miseria, paga cuarenta centavos, el más rico capitalista, el millonario tal vez, sólo pagaba \$ 9, lo cual no parece razonable”³¹. Para solucionar esa desigualdad planteaban en le primer caso rebajar la contribución y cobrarse en dinero, pero se definió en 1857 eliminar las clases y colocar a los contribuyentes en escala ascendente, con la pretensión de hacer una distribución con mayor equidad, con una cuota anual que no bajara de 20 centavos y no excediera 10 pesos; y en el segundo pasar de las 12 clase a por lo menos 25, algo ocurriría años después con creces al señalarse 30 clases.

Pero las críticas eran desde diferentes ópticas, puesto que el Secretario de Fomento, Marco Aurelio Arango, cuestionaba la contribución de 1a. clase, es decir, la de los más pobres, a considerarla poco beneficiosa o útil. Según su análisis de 700071 contribuyentes que existían en Antioquia para 1874, 57957 era de esta clase. Además de ser mayor el número y poco aporte en dinero, su contribución en trabajo era cuestionado, pues no era igual al que trabajaba por un salario. No obstante se reconocía que si había alguna contribución que el pueblo pagaba con gusto o, por lo menos, sin repugnancia era la contribución de caminos: “que están reconocidos desde mucho tiempo atrás como los mejores auxiliares del progreso, y que dan por lo mismo una idea exacta del adelanto de las naciones”³². La crítica al servicio personal ya estaba planteado desde 1856,

³⁰ El Constitucional de Antioquia núm. 133, Medellín, 31 de octubre de 1857, pág. 570.

³¹ A.H.M., Inidce de Acuerdo, tomo 215, 1875, fl. fl. 236.

³² “Informe sobre la contribución de caminos del Secretario de Fomento Marco Aurelio Arango”, 29 de agosto de 1874, en Boletín Oficial núm. 654, Medellín, 28 de septiembre de 1874, pag. 835.

cuando se pedía que todas las contribuciones fueran en dinero, aunque se redujera la cuota, pues aquel servicio era poco el aporte que hacía. La Ley 305, de 22 de septiembre de 1875, le dio la razón a las críticas, por lo que por un lado rebajó el monto del dinero que debían pagar las clases más desfavorecidas, pero por otro lado obligó a que todo mundo pagara la contribución en dinero.

Como se señaló, en el año de 1856 se puso en entredicho el manejo honesto de los dineros de las contribuciones, lo que conspiró junto con los manejos amañados de las clasificaciones en las juntas municipales de caminos, para que no fuera o lo suficiente o no redundara en los beneficios materiales que se esperaban. Esto no fue algo exclusivo del siglo XIX sino que aun en 1924 se seguía denunciando; el Ingeniero de la 2a. Zona anotaba ese año en su informe: "el Concejo nombra la Junta Municipal de Caminos, y este sus adjuntos; en esta camarilla queda comprendido el personal más rico del Municipio ¿podrá gravarse con equidad y justicia ellos mismos? lo dudo; sólo vienen a pagar el pato los pequeños capitales y los tristes jornaleros que viven fuera de la cabecera y están alejados de las tramas y compadrazgos de la población". Una historia que no parece nunca terminar.

Otra de las discusiones planteadas fue entre la centralización y la descentralización de los recursos, que igual a otras presentadas a lo largo de estos años fue un movimiento de diástole y sistole. En 1856 se consideraba que la descentralización de los recursos que quedaron a cargo de los funcionarios de los distritos desde 1834, era una de las causas de la corrupción y la ineffectividad en las obras, por eso se pedía la centralización de la contribución y su aplicación bajo la vigilancia del gobierno del Estado. La ley orgánica de caminos de 1870, centralizó los recursos, pero en 1875 el Cabildo de Medellín expresó su inconformidad por la excesiva centralización de los recursos; para los cabildantes los altos gastos del tren burocrático y la necesidad de atender tan variadas obras, por ser la capital, debía tener un tratamiento especial y no ser sometida a la generalidad de los distritos, con lo cual disponer a su arbitrio del producto de la contribución y de acuerdo con lo que dispusiera el Cabildo. En 1893 se pedía al Gobernador "informar de un modo especial a la Asamblea de 1894 sobre el resultado de las disposiciones contenidas en esta Ordenanza en cuanto a la descentralización de los fondos de caminos, para que vea si es el caso de centralizarlos"; se refiere en este caso a la Ordenanza núm. 1 de 25 de octubre de 1893.

Un último hecho para reseñar es la división de los caminos que varió constantemente y fue otro de los temas que ocupó grandemente a los autores de las diferentes normativas. Muchas veces su denominación dependió de los nombres dados a cada división político-administrativa. En 1834 se clasificaron en caminos

provinciales, cantonales y parroquiales: los primeros a cargo de la provincia, y eran los que más interesaban pues partían de la capital a las fronteras y los puertos fluviales; los segundos a cargo del Concejo Municipal, eran los que interesaban a los cantones o a dos o tres pueblos del mismo cantón; entre tanto los caminos parroquiales, estaban a cargo del Concejo Comunal. En 1855 se denominaban caminos de 1a., 2a. y 3a, igual a la división que se hacía en 1890; pero en 1855, eran denominados de 1a., los que interesaban directamente a toda la provincia o por lo menos a ocho distritos, mientras que en 1890 los de 1a. eran los caminos departamentales, que iban de la capital, Medellín, a las capitales de la provincia o puertos secos o fluviales; los de 2a. clase en 1855 eran los que interesaban a más de dos y menos de ocho distritos, y ya en 1890 los de 2a., eran llamados los caminos de distrito, y eran los que comunicaban entre sí las cabeceras; los de 3a. clase en 1855 eran los que sólo interesaban a uno o dos distritos, y esa misma categoría en 1890 era un camino de fracción o caserío, es decir, interno.

La denominación de un camino como de 1a. o provincial o departamental, eran de fundamental importancia, puesto que los recursos destinados a ellos eran los más altos; eran los caminos estratégicos, por lo cual resultaban más beneficiados con las partidas económica, y los distritos y municipios que los cruzaban resultaban altamente beneficiados, por tanto se peleaban tener en sus predios un camino de esta clase. En 1834 eran 19, cuyos destinos finales eran el puerto de Nuz (por San Miguel y Canoas), puerto de Juntas, Provincia de Mariquita (por Herveo y Pocitos), la provincia de Popayán (por Bufú), el puerto en Urabá y el puerto en Nechí (por Yarumal, Anorí y Yolombó), es decir, la manera en que se pensaba debía constituirse los puntos terminales de la estructura vial de acuerdo a las dinámicas económicas que imperaban en estos años. Ya para el año de 1874 la designación de los caminos de 1a. clase mostraban otros destinos y otros intereses, ya no sólo era los destinos terminales a los puertos sobre el río Magdalena y las fronteras del Estado sino que interesaban en gran medida incorporar las nuevas áreas de colonización que se abrían hacia el sur, y la convergencia absoluta en Medellín, que acentuaba el epicentrismo económico y vial que se venía dando; de esta manera se denominaban como caminos de 1a., ocho caminos principales y dos ramificaciones: todos iban de Medellín con destino a Nare (por Islitas), Puerto Berrío, San Bartolomé, Zaragoza, río Arquía (por Urrao), frontera con el Cauca (pasando por los nuevos asentamientos de colonización como Fredonia, Jericó, Andes y Bolívar), río Chinchiná (también pasando por zonas de colonización, en el eje Abejorral, Aguadas, Pácora, Salamina, Aranzazu, Neira, Manizales y Villamaría), Estado del Tolima (en otro sector de colonización de Sonsón a Pensilvania); las dos ramificaciones eran la del Norte, que iba de Santarosa a Nechí y la del Sur, de Salamina al Paramo de Herveo y de Manizales al páramo de Aguacatal.

Pero en los años veinte la división vario ostensiblemente, pues ya se dividieron los caminos en carreteras (subdivididas en troncales, ramales e importantes aisladas), caminos con trazo de carretera y los caminos propiamente dicho, ya fuera de herradura o de penetración. En 1938 se habla de carreteras (principales, secundarias y de tercer orden o penetración) y caminos de herradura, ya fuera vecinales o de penetración. Era la relegación a la última escala de la clasificación, y por lo tanto de los presupuestos y atenciones, destinados a servir a las nuevas áreas de colonización y proscritos del área central.

A pesar de las dificultades, las grandes limitaciones presupuestales y técnicas, las condiciones geológicas y geográficas, los vaivenes y problemas administrativos y políticas, el exceso normativo y su limitada efectividad, el dudoso manejo financiero y la corrupción, los caminos de herradura pasaron de ser en 1856 unas doscientas leguas de vías, es decir, unos 1000 kilómetros, a aproximadamente 10.000 kilómetros en 1928. En algo mas de setenta años la infraestructura vial caminera se multiplicó por diez, siendo el fundamento del desarrollo agrícola e industrial, y la configuradora del nuevo ordenamiento territorial de Antioquia.

LA VILLA DE LA CANDELARIA Y LA CIUDAD DE SANTIAGO DE ARMA DE RIONEGRO LA DISPUTA DE LA PRIMACÍA A LA CIUDAD DE ANTIOQUIA

En el último cuarto del siglo XVIII la producción minera en Antioquia se multiplicó considerablemente, en tal magnitud que en los últimos años de este siglo se produjo diez veces más que en sus inicios. Tal actividad económica tendría repercusiones en todos los ámbitos, como lo señala la investigadora Ann Twinam: “modelaría no sólo el comercio y la agricultura, el consumo y el mercadeo, como también el modo de vida paisa, su sociedad y sus valores”³³. Obviamente los efectos se reflejarían también en el reacomodamiento territorial por los cambios funcionales, las nuevas preeminencias urbanas, y con ello la ampliación y reconfiguración del sistema vial acorde con este nuevo orden.

Desde mediados del siglo XVII, la frontera minera se amplió al Valle del Aburrá y a finales del mismo siglo hacia el Valle de Rionegro, es decir, el Oriente. En ambos casos esa actividad fue acompañada por la producción agrícola y ganadera, en primera instancia para el abastecimiento local, y posteriormente para otras zonas

mineras que se seguían abriendo en regiones contiguas. La ampliación de la frontera agrícola más que la minera en estas dos regiones, implicó el nacimiento, consolidación y florecimiento de los centros urbanos de Medellín y Rionegro, donde se empezaron a concentrar desde finales del siglo XVIII y a principios del siglo XIX las actividades comerciales, permitiendo que ambas se disputaran la preeminencia sobre Antioquia, la capital.

Medellín había sido erigida en Villa desde 1675, mientras que Rionegro obtuvo el título de Ciudad hacia 1783, después del largo, sonado y conflictivo traslado de la ciudad de Arma, cuyos privilegios fueron otorgados a aquel nuevo epicentro regional con el nombre de Santiago de Arma de Rionegro. Durante estos años el proceso desarrollado allí fue fundamental para la minería y la economía antioqueña en general:

El poblamiento de los valles de la región central de Antioquia (Medellín, Rionegro y Marinilla) disminuyó con el tiempo los riesgos asociados con la explotación de los depósitos de tierras altas. Las nuevas ciudades podían servir de bases de aprovisionamiento para una población minera muy dispersa; además el clima templado y el suelo fértil podían proveer condiciones saludables a las familias de los mineros, así como también oportunidades para trabajar la tierra y la minería³⁴

La inmigración y la alta tasa de natalidad, posibilitaron un notable crecimiento demográfico. El Valle del Aburrá y Rionegro fueron sitios que atrajeron a gran número de pobladores, a la vanguardia de los cuales estuvieron los mazamorreros, que por las condiciones propias de aquellas regiones, adoptaron allí un estilo de vida dual: “durante la estación lluviosa...recorrían las quebradas de Antioquia buscando oro; el resto del año atendían sus pequeñas parcelas en los valles de Medellín y Rionegro”³⁵.

De tal manera que la importancia de aquellos dos valles hizo que las ciudades de Medellín y Rionegro se convirtieron en los epicentros, en los centros de aprovisionamiento de la población que ocupaba esta y las regiones contiguas. Así el comercio se convirtió en actividad fundamental. Contrario a lo que sucedía en los siglos precedentes, no fueron los propios mineros los encargados de sus compras sino intermediarios cada día más especializados: tratantes, mercaderes y comerciantes de diverso orden, clasificados de acuerdo con las

³³ Ann Twinam, *Mineros, comerciantes y labradores: las raíces del espíritu empresarial en Antioquia: 1763-1810*, Medellín, FAES Biblioteca Colombiana de Ciencias Sociales, 1985, pág. 87.

³⁴ *Ibidem*, pág. 76.

³⁵ *Ibidem*, pág. 81.

distancias recorridas para las compras, tipos de compras, forma de operar, volumen y valor total de las importaciones.

Una serie de factores como las condiciones geográficas, las nuevas rutas viales o las condiciones políticas, hicieron que la ciudad de Antioquia se rezagara en importancia y fuera ocupado su lugar ya fuera por Rionegro o Medellín. Ya para finales del siglo XVIII la ciudad de Antioquia fue quedando por fuera de las principales corrientes del comercio provincial, ocupando su lugar Rionegro, por encima de Medellín. Un factor fundamental fue la posición estratégica que ocupó con respecto a Nare, sobre el río Magdalena, que fue el principal puerto de comercio.

Francisco Silvestre pensaba convertir a Rionegro en el puerto principal o “escala para lo interior de la provincia”³⁶, con la apertura del camino de Sonsón. Pero desde antes, en junio de 1778, el Gobernador Buella Lorenzana había ordenado la apertura del camino de Palagua o Juntas, cuya importancia verificó Pedro Biturro Pérez en su informe de 1781, y quien planteó la necesidad de construirlo bajo tres consideraciones: la brevedad y menos molestias, lo más barato del transporte y la menor mortandad de las mulas. Si bien Silvestre estaba muy interesado en camino de Sonsón, también apoyaba el de Juntas como una vía fundamental, pues “abierto bien este camino, enderezado, y puestos Puentes en Samaria, y Guatapé, constaría de quatro, o cinco días con cargas”³⁷. Precisamente es esa vía, como lo previó Biturro, la que puso a Rionegro más próximo a la ruta comercial del Magdalena, cuando se construyó en 1790; por eso en la misma época se describía a la ciudad como la “garganta” de la Provincia: “su localización estratégica, sobre la ruta comercial del Nare, significaba que la mayoría de las recuas de mulas pasaban por la ciudad o por sus cercanías en el camino hacia el interior”³⁸.

No obstante que Medellín tenía una localización estratégica sobre los distritos mineros, para los compradores era preferible ir a Rionegro pues ahorraban tiempo y disminuían costos de transporte, ya que el viaje hasta Medellín implicaba un día adicional de camino. En la floreciente ciudad del Oriente, de “temperamento frío, saludable y fértil”, como se describía en 1808, se localizaron los grandes empresarios comerciales. Sus tierras alrededor eran destinadas la mayoría para la cría de ganado - se calculaba que sus sabanas podía mantener hasta 25 mil reses- y sementeras; los productos que se cultivaban en huertas y rozas salteadas eran maíz, frijol, hortalizas, “algún trigo, raíces y granos comunes”. También había labores de minerales y salinas “y

³⁶ Francisco Silvestre,....*Op. Cit.*, pág. 122.

³⁷ *Ibidem*, pág. 122.

³⁸ Ann Twinam,....*Op. Cit.*, pág. 131.

algunos transportan tercios, desde el Puerto de Juntas, a esta ciudad”³⁹. Entre tanto, para ese mismo año de 1808, la Villa de Medellín era fundamentalmente un pueblo de agricultores a “excepción de algunos mercaderes de ropas, y de algunos conductores de víveres; los demás vecinos cultivan y crían ganados”; cultivaban básicamente maíz y plátano, aunque habían numerosos plantíos de caña de azúcar, de donde se sacaban mieles y panela para proveer el mercado de Rionegro y parte del de Santa Rosa de Osos.

Había cierta rivalidad y también interrelación entre las dos ciudades. Hasta el tercer decenio del siglo XIX la actividad comercial permitió el florecimiento y el crecimiento de la ciudad de Rionegro sobre Medellín. Incluso durante la dictadura de Juan del Corral, entre el 31 de julio de 1813 y el 7 de abril de 1814, la capital de Antioquia estuvo en Rionegro; el mismo del Corral, promovió en este tiempo el mejoramiento del camino de Juntas. El crecimiento poblacional, como se observa en los cuadros y gráficos, fue superior en Rionegro que en Medellín, sintoma de la importancia adquirida transitoriamente por la primera. Así, por estos años, Rionegro alcanzó en algunos años a tener mayor población que Medellín -Cuadro y Gráfico num. 1-; de igual manera eran más o menos equiparables la población del área de influencia -ver Cuadro y Gráfico núm. 2-, que cada una de estas ciudades atendía en su jurisdicción administrativa en donde cada una era la capital; en el caso de Rionegro cobijaba los sitios de San José de Arma-Viejo, Santa Bárbara, Sabaletas, San Vicente, San Miguel, San Antonio de Pereira, San José en el Valle de Sonsón, La Concepción y los partidos de La Mosca (La Mosca, Chachafruto, Tablazo, Llano Grande, Retiro, Miel, Piedras, Chapa, Ceja y Abejorral).

| Cuadro núm. 1 | | |
|--------------------------------|----------|----------|
| Población en la ciudad o villa | | |
| | Medellín | Rionegro |
| Año | No. Hab. | No. Hab. |
| 1808 | 14182 | 3080 |
| 1825 | 6050 | 8147 |
| 1835 | 8382 | 8346 |
| 1851 | 17644 | 8099 |
| 1870 | 29765 | 9155 |
| 1883 | 37237 | 11809 |
| 1912 | 70547 | 15169 |

³⁹ A.H.A., Censos, tomo 343, fl. 61.

| | | |
|------|-------|-------|
| 1918 | 79146 | 15672 |
|------|-------|-------|

De allí la importancia que se le dio a principios del siglo al mejoramiento de las comunicaciones entre las dos ciudades, no solo como continuidad natural del camino del Nare de Rionegro a Medellín, sino con el fin de acortar las distancias y mejorar las especificaciones de los tres caminos que eran utilizados hasta fines del siglo XVIII. En ese marco se inscribe la primera propuesta de camino por Santa Elena formulada en 1800 y puesta en ejecución en 1805. Para 1808 de Medellín a Rionegro por este camino se calculaba que el recorrido se hacía entre 3 y 6 horas.

No obstante hay que decir que esta no era la prioridad en cuanto a los caminos; para muchos funcionarios y vecinos de la Villa de Medellín eran mucho más importantes los caminos que conducían a San Sebastián, Amagá y Guaca, zonas en proceso de colonización y que para estos años eran los principales proveedores de sal y productos de agrícolas de consumo común allí:

es sabido, y costante que antes de que las gentes, entraran, en estas referidas, montañas, en tiempo en que estaba, el mais mas barato, no bajaba de a dos tomines almud, los frijoles nunca bajaban, de un castellano, y balian, asta dose tomines almud, mas después que se traen frutos destas referidas pastes, ay cosechas, en que se compra, aquí el mais asta rial almud, los frijoles, a tres tomines almud, y cuando mas, an subido, a sido, a sinco, o a seis tomines almud, después que se cultiban estas montañas. Y si estos referidos caminos no fueran tan fraguosos sus salidas de estas serranias. mucho mas ubiera, que se animaran a entrar en esas montañas adentro y redundaría en muchisima mas utilidad, al abasto de frutos para este lugar, redundando al mismo tiempo, el desaogo, deste cresido besindario que se ben, muchos sin tener adonde sembrar una mata⁴⁰.

En detrimento de los demás caminos, incluyendo el de Santa Elena, aquellos tres caminos eran los que deberían tener la mayor atención.

⁴⁰ A.C.M, Actas de libros capitulares, tomo 68, fl. 395.

| Cuadro núm. 2 | | | |
|-------------------------------------|----------|----------|---------------|
| Población total en la jurisdicción. | | | |
| | Medellín | Rionegro | |
| Año | No. Hab. | No. Hab. | Observación |
| 1808 | 30982 | 24543 | Cabildos |
| 1825 | 34547 | 21523 | Cantones |
| 1835 | 44782 | 44704 | Cantones |
| 1864 | 124634 | 65886 | Departamentos |

Si Rionegro fue la “garganta” de la Provincia de Antioquia en la primera mitad del siglo XIX, Medellín fue considerado a finales del siglo, por el francés Pierre D’Espagnat, el “centro y el estómago de la región del oro”, pues allí convergieron “los negocios, informes y los lingotes, los propietarios y los arrendatarios de las minas”; pero antes de la actividad económica minera ya se habían centralizado las actividades políticas y administrativas y después todas las actividades comerciales.

La fugaz preeminencia de Rionegro comenzó a socavarse desde 1826 cuando Medellín fue nombrada capital de Antioquia, lo que implicó el traslado del tren burocrático y la centralización de las tareas administrativas de Antioquia a aquella ciudad en el Valle del Aburrá. Aparte de lo que significaba en términos de prestigio, de expresión social y urbana, sirvió para alentar las actividades comerciales; para 1852, según Codazzi, Medellín tenía un movimiento mercantil lento pero que se notaba. Después la concentración comercial, de capitales con las primeras casas bancarias y por último los ensayos preindustriales, significaron la consolidación de Medellín como la principal y única ciudad de Antioquia. Por eso en la segunda mitad del siglo XIX las distancias demográficas entre Medellín y Rionegro se fueron ampliando en favor de la primera. Mientras que Medellín para 1851 era la cuarta ciudad con mayor población en Colombia, para 1870 era la tercera y en 1918 ya era la segunda; entre tanto Rionegro en 1851 era la 29ava, en 1870 la 30ava y en 1918 estaba por fuera de las treinta principales ciudades de Colombia.

El crecimiento de Medellín y el decrecimiento de Rionegro a partir de 1850, lo testimonia Manuel Uribe Ángel en su Geografía de Antioquia, donde da cuenta del cambio gravitacional y la postración de la última:

El florecimiento de Rionegro se ha visto interrumpido en los últimos treinta y cinco años de este siglo, ya por causa del incremento comercial de Medellín, ya por muerte de los antiguos capitalistas, ya por la ausencia de otros, ó ya en fin por la decadencia natural del tráfico ó por la incuria en que han sido dejadas las empresas agrícolas. Esta última industria, fuente salvadora de toda riqueza pública, revive en el Distrito en estos momentos de un modo favorable, y Rionegro se levanta de su abatimiento y postración, por el influjo bienhechor del trabajo de sus hijos aplicados á la labranza de los campos⁴¹.

Todos estos hechos hicieron de Medellín el corazón del sistema vial de Antioquia. A ella confluyeron las nuevas vías que iban a las áreas de colonización del sur y su economía cafetera; los caminos de colonización de occidente, pero también a el apuntaba desde 1874 la llegada del ferrocarril y mientras tanto se usaba el mejor camino de herradura del país, como se reputaba en Antioquia el camino de Islitas. Por ende también tenía que establecerse un mejor camino entre Rionegro y Medellín, pues como lo deja entrever Uribe Ángel, aquella ciudad y sus alrededores en Oriente se estaban convirtiendo en zonas productoras agrícolas y ahora empezaban a proveer a Medellín. Sin embargo, la construcción en 1874 del llamado camino del Caunce, por Santa Elena, para comunicar ambas ciudades no se explica únicamente por este nexo comercial sino que tiene que ver con el acortamiento de la ruta que llevaba a las fronteras agrícolas de la colonización pasando por Rionegro, La Ceja, Abejorral hasta Manizales y la frontera con el Estado Soberano del Cauca.

De esta manera los dos caminos por Santa Elena, marcan dos momentos en la configuración de una red vial por parte de las autoridades: una durante el período virreinal de las reforma borbónicas y otra en los momentos de apertura y vinculación republicana a los mercados de la metrópoli. De igual manera son muestras de los cambios en las maneras de concebir, trazar y ejecutar las vías. Mediante estas dos vías podemos aproximarnos a la manera en que el siglo XIX significó un viraje en el mejoramiento de las técnicas constructivas, en la introducción de mano de obra calificada y otros aspectos tecnológicos aplicados en la minería y luego en las obras públicas y en la arquitectura. A su vez, son indicadores del fin de este sistema de comunicación por el desarrollo lento de los ferrocarriles en primera instancia y posteriormente de la red carretable, que suplantó la red de caminos de herradura.

⁴¹ Manuel Uribe Ángel, *Geografía General del Estado de Antioquia en Colombia*, Medellín, Ediciones Autores Antioqueños volumen 11, Secretaría de Educación y Cultura de Antioquia-Dirección Extensión Cultural, 1985, pág. 303.

Si antes se pensaba a Rionegro como un articulador o un corredor de paso de los caminos al Magdalena o las fronteras de colonización, a finales del siglo XIX esta ciudad y la región de Oriente fortalecieron sus nexos con Medellín por su producción agrícola. Así que entre estos años y los primeros decenios del siglo XX se fue consolidando como una zona productora agrícola, pero también de otros productos como cabuya, costales, alpargatas, escobas, huevos, quesos, sudaderos de junco, etcétera; de ahí que para 1931 al plantearse nuevas alternativas viales, uno de los objetivos era: “comunicarnos con la importante región de Oriente de Antioquia, una de las más pobladas y ricas del Departamento, despensa desde hace mucho tiempo de Medellín y en donde vive una de las razas más trabajadoras sanas y laboriosas del país”⁴².

De ahí que desde 1898 se hable de la articulación Medellín a Oriente, pensando esta última como un circuito que integraba a Rionegro, Marinilla, El Peñol, y Guatapé.; en 1913 se plantea de una apertura vial a Oriente, con un trazado definitivo del carretable de Medellín hasta Marinilla, pasando por Guarne y Rionegro, con ramificaciones al Retiro, La Ceja, El Carmen, San Vicente y El Santuario; en 1918 ya se habla de Carretera del Oriente, con sus ramificaciones al Retiro, La Ceja, El Carmen, San Vicente y Santuario, la misma que en 1920 se plantea hasta Cocorná, pasando por Guarne, Rionegro, Marinilla y Santuario y a la cual se le había hecho algunos trabajos en 1924, pero de manera deficiente “por la forma irregular de su piso y la poca amplitud de la plataforma”. Más que carretera era un camino privilegiado, sobre cuyo trazado entre Medellín y Guarne, llamado Carretera de Oriente se construyó el Tranvía Intermunicipal de Oriente (partiendo desde el final del Tranvía Municipal en el barrio Manrique), que para 1928 tenía 49 kilómetros; precisamente el mismo año en que se puso en servicio la Troncal de Oriente que también mejoraba, agilizaba y aceleraba la conexión con el oriente por el Alto de Santa Elena, sobre puesta sobre parte del camino del Caunce, que es lo mismo que el fin de parte este camino y el olvido de los caminos de herradura, al menos en este sector y entre las ciudades de Rionegro y Medellín.

⁴² José J. Hoyos (Director), *Antioquia Industrial*, Medellín, Tipografía Bedout, 1931, pág. 237.

EL CAMINO DE BOCANÁ.

El camino de Medellín a Rionegro más antiguo, por el Alto de Santa Elena, ha sido conocido de diferentes maneras desde su construcción inicial: camino de Santa Elena, camino por el Alto de San Ignacio, camino de Oriente, camino de Bocaná, camino viejo y en la actualidad el camino del Tirabuzón; ha sido la misma ruta que seguía en la parte baja la margen derecha (norte) de la quebrada Santa Elena, y después de pasar a la otra margen subir por fuertes pendientes hasta el alto de Santa Elena, para continuar hacia Rionegro. La denominación ha cambiado de acuerdo a las intervenciones de mejoramiento que se le han hecho en distintas épocas.

El primer llamado para la construcción del camino de Santa Elena, lo hizo el Procurador General de la Villa de Medellín el 11 de agosto de 1800, cuando pidió al Cabildo que se compusiera este camino: “que gira para la ciudad(sic) de Rionegro, y que se comisione para este efecto al Alcalde del partido de quebrada arriba”. A su petición se respondió ordenando a los alcaldes ordinarios y jueces de partido para que pasaran al “aliño y compostura para cuyo se comisiona para la asistencia de peones y dirección de camino al alcalde Zea como lo pide el Procurador General”⁴³. Eran tiempos en que la Villa de Medellín buscaba por todos los medios mejorar sus precarias vías de comunicación; sin embargo, las obras que estaban a cargo de los llamados Alcaldes Pedáneos jamás avanzaban o eran de una lentitud casi connatural, a pesar de los constantes llamados al Cabildo de Medellín, de parte del Procurador General, quien era el encargado de la vigilancia y fiscalización de los caminos. No parece nada raro que las obras no se ejecutaran a pesar de designarse un encargado de la dirección de la obra y de destinar peones, por eso el 8 de agosto de 1803 nuevamente el Ayuntamiento ante petición del Procurador determinó: “el que se pase al reconocimiento del Camino de Santa Elena que xira para Rionegro para determinar sobre su composición para cuyo efecto asignan el día jueves de la semana presente”⁴⁴

Las obras del camino de Santa Elena sólo se harían efectivas para el año de 1805, cuando fue nombrado Juez Comisionado para la ejecución el Alcalde Ordinario de Primer Voto Miguel Naranjo, quien a su vez las encomendó al Alcalde de la Santa Hermandad Miguel Mariaca y a Antonio Ribera. La apertura y composición fue asumida como “camino real” según la comisión dada por el Gobernador y debía partir desde “la misma fundación de San Francisco”, en la parte urbana de la Villa, a seguir al “Alto de Santa Helena” y girar a la ciudad de Arma de Rionegro.

⁴³ A.C.M, Acta de libros capitulares, tomo 64, fl. 286 Ro.

⁴⁴ A.C.M, Actas de libros capitulares, tomo 68, fl. 59 Ro.

Para el efecto el Alcalde Mariaca, asumió los trabajos con los vecinos de este sector, y también conminó a los vecinos de San Sebastián, que residían en las montañas de San Cristóbal. Para septiembre de 1805 en un informe daba cuenta de los avances: “he practicado las diligencias que me han sido posibles para la apertura y composición del nuevo camino de Santa Elena, como con efecto se hallan en términos de poderse transitar; y estuviera ya concluida su compostura, si el Pedáneo Francisco Ortiz no lo hubiera embarazado, ympidiendo a los vesinos del sitio de San Christobal”, que sin duda para él eran vecinos de la Villa y estaban obligados a participar.

En efecto el Alcalde Pedáneo Ortiz se opuso a que los vecinos de San Sebastián participaran de estas obras, por que argumentaba que Mariaca no tenía jurisdicción sobre ellos, y estaban obligados a abrir el camino desde el Alto del Boquerón, hasta la quebrada los micos, lo mismo que otro que entraba por atrás del sitio donde vivía la comunidad a salir a San Jerónimo, por comisión del Gobernador. En cambio para Mariaca, que había citado a los vecinos de San Sebastián a trabajar en el camino el 7 y 8 de octubre, estos eran feligreses y vecinos del sitio de San Cristóbal, que esta en la jurisdicción de la Villa y por tanto estaban obligados a “esta pensión pública”. No sólo eran parte de la jurisdicción sino que eran asiduos visitantes del mercado de Rionegro, en donde vendían la producción agrícola y por lo tanto también resultarían beneficiados con la nueva apertura vial.

El Gobernador Joseph de Ayala, quien inicialmente había conminado a Mariaca a no presionar los vecinos de San Sebastián para trabajar en la ejecución del camino de Santa Elena, en octubre de 1805, después de las diligencias respectivas, le dio la razón ordenando a ese vecindario a concurrir a la composición: “en dicha virtu dicho comisionado continuara en perfección el camino”⁴⁵.

El camino a partir de este año se sometería a las más variadas vicisitudes, la mayor de las veces por la precariedad de su trazado y de las características de la calzada empleada, pero en un principio fue por la acción individual de propietarios que se opusieron al tránsito del mismo, impidiendo su libre circulación mediante la apertura de chambas o la colocación de vallados. A solo tres años de su apertura el Procurador General, hace un nuevo llamado por que el camino ya estaba cerrado; el 8 de diciembre de 1808 da cuenta de un escrito presentado por los vecinos de Santa Elena, donde indicaban que el camino estaba peligroso y pedían mandarlo a

⁴⁵ “Expediente sobre obligar a los vesinos de la comunidad en la composición de camino de Santa Elena”, en A.C.M, Actas de libros capitulares, tomo 70, fls. 133 Ro-139 Vo.

componer; señalaba además en su oficio que el camino nuevo que se había abierto de la Villa a salir a Santa Elena se hallaba cerrado con chambas “con cuyo motivo tanto los de esta villa como los de Rionegro aclaman su tránsito”, pide proveer el remedio respectivo. Desde el 1 de junio de ese año el Gobernador de la Provincia había ordenado que no se cerrara el camino hasta “el formal reconocimiento que se piensa aser”, indicando además que “se aga saver a los que lo an tapado lo pongan en franquicia sin dar lugar a nuevas quejas o que por este cuerpo se tomen las mas serias providencias”⁴⁶. Superado el impase, el camino entró en funcionamiento, convirtiéndose en el la principal vía de comunicación entre Medellín y el Oriente

A principios de 1856, Mariano Ospina, Gobernador de la Provincia de Antioquia, recién reunificada, hizo una invitación para “que los individuos que quieran comprometerse a componer el camino, desde esta ciudad hasta el Alto de San Ignacio, dirijan sus propuesta para cosiderarse i celebrar la contrata con el mejor postor”⁴⁷. Esta licitación seguía los principios de la Ordenanza de 2 de noviembre de 1855, en cuanto a que las mejoras o conservación de los caminos se podrían ejecutar por contrato o administración, mediante una licitación pública.

En la licitación se presentaron propuestas que planteaban un nuevo trazado por el Cuchillón, es decir, por el otro lado de la quebrada Santa Elena, hasta salir al sitio del “Caunse”, a la par que “refaccionar el actual de allí para adelante hasta el alto de San Ignacio, limite con el antiguo Cantón de Rionegro”. No obstante la propuesta admitida por la Presidencia del Consejo Provincial fue la presentada el 26 de junio de 1856 por Víctor Arango, Antonio Chavarriaga y Vicente Grajales, quienes se comprometían a refaccionarlo por un monto de 6 mil pesos de ocho décimos; luego de entregado y recibido por la Gobernación, se comprometían a mantenerlo por un tiempo de ocho años, a razón de mil pesos de ocho décimos⁴⁸. Al parecer se aceptó sólo la propuesta de refacción pero no el de mantenimiento, pues en 1858 estaban los trabajos en manos de la Dirección de Presidios.

En distintos informes de la Dirección de Presidios al Secretario de Hacienda se daba relación de esas actividades: el 30 de junio de 1858, Joaquín Posada Jaramillo, informaba sobre el grupo que construía los “cimientos i bañados(sic)” del puente sobre el rio Medellín, “el cual pasa por el nuevo camellón de Carabobo”, y de otra sección de 10 presidiarios que trabajaba en el camino de Rionegro “con el objeto de preparar provisionalmente todos los pasos malos que se encuentran desde el Alto de San Ignacio hasta la ciudad de Rionegro, mientras el Poder Ejecutivo dispone que todo el cuerpo del presidio siga la composición de este

⁴⁶ A.C.M, Actas de libros capitulares, tomo 73, fl. 189.

⁴⁷ El Constitucional de Antioquia núm. 36, Medellín, junio de 1856.

camino en perfección; informaba además que se habían cometido faltas en contra del servicio público, por lo cual había determinado suspender al capataz y remover los custodios a cuyo cargo estaban los presidiarios obreros⁴⁹. Para el 7 de enero de 1859, Posada Jaramillo, daba cuenta de la misma sección de 10 presidiarios dando conclusión al perfeccionamiento del camino⁵⁰; igual sucedía para los años de 1869 y 1870, ya bajo la dirección de Inspector de Caminos los presidiarios seguían haciendo ese mantenimiento, junto con los peones contratados, que en el caso de 1869 mejoraron 800 metros, 1 puente y 5 pasos.

En el año de 1858, el camino era de carácter provincial, y el 22 de diciembre del mismo año, se firmó un contrato entre la Prefectura del Departamento del Centro y Eleuterio Jaramillo por el cual éste se encargaba de cuidar el puente de Bocaná. Según el contrato debía procurar que los arrieros no “toldaran” ni hicieran fogones cerca del puente; además mantener los desagües en buen estado, velar porque el arrastre de leña o maderas no dañara el camino o en su defecto que se repararan los daños causados. Por estas labores a Jaramillo se le pagarían 8 pesos mensuales⁵¹.

Manuel Uribe Ángel, hizo un recorrido en 1862 por este camino que lo condujo hasta Bogotá, dejando algunas descripciones. Era denominado el camino de Oriente, y partía de la misma plaza de Medellín, llegando a la quebrada Santa Elena, a la altura del puente de Junín, que estaba a sólo una cuadra de la plaza; se pasaba de orilla en el puente de La Toma, para seguir una senda continua hasta Bocaná, base de la montaña “unas veces por la margen izquierda, otras por la derecha del torrente, y esto da lugar á que cada borrasca, desmoronándola, ciegue y obstruya la ruta y la torne intransitable en ciertos puntos”⁵². La furia e impetuosidad de la crecidas de la quebrada las explicaba Uribe Ángel por la tala del bosque en la parte superior; ambos flancos de la montaña que recorría el camino ya estaba desnudos de vegetación. Geológicamente, el camino como el lecho de las aguas, entre Medellín y Bocaná, los describía formados por rocas fragmentarias, y con predominancia de “cuarzo compacto grosero, esquisto talcoso, láminas de mica, serpentina, diorita y sienita”. Uribe Ángel sigue anotando de manera cuidadosa el estado del camino y dejando una bella descripción:

Seis ú ocho cuadras antes de llegar á Bocaná, que es el punto en que propiamente se deja la explanada de Medellín para comenzar el ascenso de la cordillera, se sube a una colina

⁴⁸ A.H.A., Caminos, tomo 3257, documentos relativos a los caminos de Medellín, fl. 447.

⁴⁹ El Constitucional de Antioquia núm. 178, Medellín, 9 de julio de 1858, pág. 771.

⁵⁰ Mientras tanto otras secciones trabajaban en los caminos del El Peñol a San Carlos y de Medellín a Envigado. *Ibidem* núm. 202, Medellín, 18 de enero de 1859.

⁵¹ A.H.A, Caminos, tomo 3258, fl. 612.

desde la cual se divisa un establecimiento en que se elabora sal para bestias, con regular producto, no obstante la escasez de combustible...

En Bocaná se empieza á trepar la cuesta que todavía no está tan mal, aunque es mucho el descuido en que se la tiene. Los desgastamientos que principian, amenazan ponerlas bien pronto en estado de ruina; guijarros numerosos y afilados comienzan á llenar la senda, y la acción disolvente de las aguas empieza á hacer esos baches, hoyos peligrosos y profundos, abundantes en nuestras vías de comunicación, que son el espanto del viajero, á cuyo lado se pasa con tanto más terror cuanto que por su obscuridad parecen estar en comunicación directa con el centro de la tierra, en donde, según el texto del Catecismo, se halla el infierno de los condenados.

Por toda la cuesta se ven brillar áminas delgadas y pequeñas de mica, fragmentos de roca con arbesto imperfecto, pedazos de cuarzo blanco, gneis y otras de semejante género, que han rodado de los estratos cercanos a la cumbre.

Cuando se han subido por los menos las dos terceras partes de la pendiente, se divisa á la izquierda una cascada pequeña formada por las aguas del torrente, que desde la cúspide de la cordillera hasta Bocaná, corre encajonado, tortuoso y rápido, por un lecho de viva roca. Esta cascada tiene en Medellín menos nombradía de la que se merece, y sobre ella descansa la vista del caminante con positiva delicia y admiración. Los campos que la rodean están casi completamente limpios, cubiertos de fertilísima grama y de nudiales en que pastan numerosas reses de esa raza privilegiada conocida con el nombre de blanca oreginegra; el bosque en las cercanías de la cascada ha sido conservado, más bien que por un motivo artístico, por la inutilidad del terreno, y esto hace que el paisaje se tome es aspecto de una hermosa lámina encajada en óvalo color de esmeralda.

Los árboles son escasos en el tránsito. Además de los arbustos comunes, el estudio de los cuales incumbe de derecho a los botánicos, no ha dejado la cólera del leñador y del cosechero sino unos pocos individuos notables de la familia de la rubiáceas, entre los que

⁵² "Recuerdo de un viaje de Medellín a Bogota. 1862", en Boletín de Historia y Antigüedades núm. 17, Bogotá, enero de 1904, pág 286.

llama la atención el azuceno (*chinchona magnifolia*) por el aroma de sus blanquísimas flores y las virtudes milagrosas de su corteza, y el cauce por su vistosa florescencia dorada y la tenacidad de su madera”.

Estamos en el alto. Descubramos y saludemos á Medellín. Hay algo magnético en este sitio que obliga a los ojos á volver sobre lo que se deja atrás. El cerebro se refresca con la brisa helada de estas cimas andinas, y las ideas toman forma casi poéticas aun en las organizaciones más desventuradas⁵³.

Es claro que hay un paisaje absolutamente intervenido y transformado, con un camino en difíciles condiciones, pero con algunos aspectos de gran valor escénico, a los que no fue inmune el viajero: el salto, los árboles, y el Alto; este último frecuente cita de viajeros que llegaron a Medellín y contemplaron extasiados un paisaje, que como hoy, sigue deslumbrando. A pesar de esto, Uribe Ángel era del parecer, que para existir un camino permanente y duradero, debía establecerse por la orilla izquierda de la Santa Elena, ladeándola por la falda del Cuchillón, como ya lo había propuesto la comisión de 1855.

Precisamente en el año de 1871 se puso en discusión la necesidad de desviar la ruta de Bocaná, pues sus condiciones eran precarias y gran parte de su recorrido había sido dañado por una avenida torrencial de la quebrada Santa Elena. Este evento ocurría cada determinado tiempo y causaba gran preocupación a la ciudad de Medellín, que se afectaba desde mucho tiempo atrás por causa de los constantes desbordamientos de dicha quebrada, pero siendo más crítica la que se presentó el día de pascua de este año. Tal acontecimiento obligó que se comisionara al Ingeniero Eugenio Lutz para realizar una “Exploración al alto de Santa Helena”, que tenía el propósito de estudiar la posibilidad de desviar la quebrada y “averiguar si las disposición del terreno permite hacer pasar las aguas de la quebrada de la hoya que ocupa actualmente a la hoya del río Negro o La Mazo”. Para Lutz, construir muros de piedra bruta o tallada, con mortero ordinario o “cemento”, con bases profundas, radios mayores, con contrafuertes o sin ellos, eran apenas paliativos y proponía una solución radical.

En su Informe Lutz aparte señala las consecuencias de las avenidas de la quebrada en el camino de Medellín a Rionegro por Bocaná, indicando como la creciente fue espantosa en el alto de Santa Elena, cuyas aguas cubrieron el camino a Rionegro en una gran extensión. Descarta la posibilidad de un proyecto de camino

⁵³ *Ibidem*, pág. 288.

de Medellín a Rionegro por Guarne: “Que sea o no probable este camino, lo cierto es que todavía no se ha comenzado”; contrario a ello hace una propuesta:

Aquí se trata de la salvaguardia de intereses actualmente existentes. La quebrada Santa Helena, sigue el camino de Rionegro en una extensión de muchos centenares de metros. Este camino está, cubierto de agua durante las inundaciones, y sin embargo el se conserva en buen estado.

Desde Bocaná hasta Medellín el camino de Rionegro está destruido en muchos puntos, y se puede decir que las consecuencias de la mala estación que atravesamos, no han pasado todas. Es necesario aguardar todavía algunos derrumbes graves. Si las crecientes disminuyen, el camino establecido ó construido puede componerse en los lugares que ha sufrido. En otro tiempo se proponía desviarlo por la banda izquierda de la quebrada. Que se construya de herraduras o de rueda, quizá se ejecutará; pero sostenerlo jamás⁵⁴.

Lutz es consciente de las consecuencias de la quebrada sobre el camino, y de la necesidad de mejorar su situación pero de una manera radical con la desviación de parte de las aguas a una cuenca diferente. Su escepticismo en torno a la ruta ya propuesta de tiempo atrás por la loma del Cuchillón, y específicamente a su sostenimiento, no esta fundamentada en más razones que apoyar su proyecto de desviación; luego de desviada las crecientes, consideraba que sería suficiente reestablecer el puente de La Toma -bastante averiado en la creciente- con estribos de cal y canto en vez de piedra como estaba, y el puente de Bocaná, también muy averiado por la creciente, trasladarlo 200 metros más arriba: “en el lugar antes mencionado quedaría muy sólido el puente, y quedaría también garantizado el camino de los derrumbos(sic) que han comenzado a tener lugar arriba de Bocaná en frente del rancho del presidio, derrumbe que han comprometido totalmente la existencia del camino en esta parte”⁵⁵.

De modo que la situación crítica que presentaba el camino para el año de 1871, con derrumbes, destrucción o avería de los puentes de La Toma y Bocaná, y la pérdida de gran parte de la calzada, obligaban a replantear el trazado, por el propuesto desde 1855. La propuesta de Lutz jamás se ejecutó, pero en el gobierno de Recadero de Villa se licitó la construcción de una nueva ruta para comunicar a Medellín con Rionegro por el

⁵⁴ Crónica Municipal núm. 15, Medellín, 1 de junio de 1871, pág. 60.

⁵⁵ *Ibidem*.

Alto de Santa Elena, obviando el trayecto hasta Bocaná, evitando así las constantes inundaciones de la quebrada; sin embargo, este no fue olvidado en su totalidad, puesto que se sometía a constantes reparaciones y mantenimientos. Cuando se construía el camino del Caunce en 1874, a la par se ejecutaron obras en el de Bocaná que se hallaba intransitable, debiendo hacerle una reforma importante entre el puente de Bocaná hasta el Alto de Baena, y de Las Estancias hasta Santa Lucia, incluyendo además un desvío de 400 metros, y la construcción de cercos y portadas. A finales del siglo XIX la empresa eléctrica que instaló el primer servicio de iluminación en Medellín, utilizó este camino para llegar a su planta instalada precisamente para aprovechar el salto de Bocaná, lo que le aseguró su mantenimiento.

EL CAMINO DEL CAUNCE.

Como se indicó la primera propuesta para el camino del Caunce se hizo para el año de 1855, cuando una comisión hizo la exploración buscando reemplazar el camino que existía por el alto de Santa Elena por una ruta más cómoda y recta: “nos persuadimos íntimamente de que conviene sobremanera cambiar la dirección del camino que hoy existe haciéndolo pasar por El Cuchillón e irlo a empatar con el otro en el paraje denominado “El Caunce””. Esta era una propuesta que consideraba un camino de herradura sólido, cómodo y duradero, que partiendo desde el punto denominado “Cuatroesquinas”, y “pasando por El Cuchillón vaya a salir al Caunce”.

El autor de esta propuesta, fue Froilano Villegas, quien hizo parte de la comisión de exploración en 1855, y como ya se anotó, participó de la licitación de 1856, en donde proponía la nueva ruta, pero igualmente refaccionando la ruta de San Ignacio o Bacaná. Villegas planteó un camino de seis varas de piso y siete de desmonte a uno y otro lado donde existiera monte o rastrojo, para un total de 20 varas, que era la medida oficial; además contemplaba desagües, puentes, calzadas, empedrados y “cuanto sea necesario para darle estabilidad a la obra”⁵⁶.

El 15 de diciembre de 1873, Recadero de Villa decretó la variación de camino de primera clase que “gira de esta capital para Rionegro”, argumentando que “las necesidades del tráfico demandan con imperio la mejora en el trazo de las vías de comunicación, y que la variación de que trata este decreto está claramente indicada por conveniencia pública”. En el Artículo 2o. se determinaba que la variación partiría de la calle Ayacucho “y continuando por toda la banda occidental de la quebrada “Santa Helena” se enlazará con el camino principal en

el paraje de "Counce", arriba del puente de "Bocana". Adicionalmente se ordenaba que los trabajos se ejecutarían con el presidio y con los fondos de caminos del distrito de Medellín⁵⁷. La importancia dada al camino implicó igualmente que la "contribución de caminos", no se siguiera repartiendo entre los caminos del Distrito, sino que en el año de 1874 se destinó exclusivamente a su ejecución⁵⁸.

Conviene antes hacer varias precisiones:

En el sector del Cuchillón existían dos caminos, que por Acuerdo de la Corporación Municipal en 1870, fueron designados como caminos de fracción o caserío del Municipio de Medellín: uno partía de la ciudad, pasando al frente del cementerio público e iba al caserío del Alto del Cuchillón en el paraje denominado La Polka, terminando en la posesión del señor Marcelino Restrepo; el otro partía de la Plazuela del Colegio del Estado (hoy de San Ignacio), pasaba por Cuatro Esquinas, el Alto del Contento, y llegaba al caserío del Bajo Cuchillón, terminando en la posesión de la señora María Lorenza Uribe, esposa de Coroliano Amador⁵⁹. El nuevo proyecto por el Cuchillón no era continuación o mejoramiento de uno de los dos, a pesar de que sobre el segundo camino, en la parte de la Plazuela hasta Cuatro Esquinas, se superpondría el que se denominaría camino del Counce.

La decisión de realizar el camino de Medellín a Rionegro por este sector tenía varios propósitos: por un lado acortar la distancia entre ambas ciudades; en segundo lugar dejar atrás el mencionado de Bocaná y con él el penoso ascenso y las interrupciones provocadas por los desbordamientos de la quebrada Santa Elena; de igual manera se buscaba hacer una prolongación más expedita y continua del camino al sur, es decir, a Envigado, conectado con el camino a oriente.

La construcción está enmarcada en el momento histórico en que las prioridades estaban enfocadas a estructurar una red vial más adecuada, que implicaba la apertura de nuevas rutas, en nuevas técnicas - carreteros y ferrocarriles- y mejorar las condiciones de los caminos existentes, acortando las rutas, introduciendo trazos más técnicos, igual que las especificaciones en calzadas, desagües, y obras de arte en general. En un todo corresponde desde el principio este proyecto de camino, tal como se percibe en la resolución, cuando expresa que "las necesidades del tráfico demandan con imperio la mejora en el trazo de las vías". En la misma época, parte del camino por la loma del Cuchillón, se mandaron a desviar otros caminos de 1a. clase como el de

⁵⁶ A.H.A., Caminos, tomo 3257, fl. 447.

⁵⁷ Boletín Oficial núm. 614, Medellín, 22 de diciembre de 1873, pág. 465.

⁵⁸ Circular del Jefe Municipal a los Inspectores de Policía sobre el ramo de caminos, en Crónica Municipal núm. 75, 15 de enero de 1874, pág. 300.

Titiribi-Bolívar, para llegar a la frontera con el Cauca, haciendo “más fácil y conveniente el comercio de las poblaciones que usan esa vía”; también del Avinge al Sinifaná, por el alto de la Candela; el de Bermejo al río Cauca; Remedios-San Bartolomé, con una partida de \$ 25.000.00; y el de Medellín a las cabeceras de los departamentos de Sopetrán y Occidente, en su salida por el barrio América, para darle anchura de 16 metros y ser utilizado por vehículos de ruedas.

El camino se iría a conocer con el tiempo como camino del Cauca, por el paraje donde se enlazarían el antiguo camino y el nuevo trazado; sitio donde se encontraba en abundancia los árboles de Cauca, como los describió Manuel Uribe Ángel en sus notas de viaje en 1862 con su *vistosa florescencia dorada y la tenacidad de su madera*⁶⁰.

El mismo año de 1873 el Presidente del Estado de Antioquia solicitó la colaboración de los propietarios de los terrenos suburbanos para iniciar el proyecto, lo mismo que los necesitados a lo largo del camino. Pero hubo oposición de algunos propietarios, especialmente los ubicados en la salida, más no a lo largo del recorrido. Fernando Uribe, Francisco Uribe Zea, Alejandro Uribe Upequí, el presbítero Julián M. Upegui y Teodosio Moreno, por diversas razones no estuvieron de acuerdo; por ejemplo, Moreno argumentaba que una cesión gratuita iba en detrimento de él, pues su lote era pequeño y el “lote que se desmembra es mui grande, proporcionalmente”⁶¹. Estos propietarios pidieron que se les indemnizara, tal como lo contemplaba el Artículo 30 de la Ley 262 de 1873. El 14 de marzo de 1873 el Secretario de Fomento solicitó al Prefecto el nombramiento de peritos, en caso que consideraba de suma urgencia. Pese a la oposición de Moreno, los peritos nombrados, consideraron de acuerdo a lo que valía su terreno al momento y lo que quedaría valiendo, según ellos, después de practicada la obra, que no había necesidad de hacer indemnización alguna⁶².

Caso contrario ocurrió con Modesto Molina, quien de inmediato autorizó para que el Ingeniero “obre como le convenga en el traso, que yo acepto lo que se haga”, incluso ofreciendo hacer algunos desembolsos de dinero. Al final el gobierno del Estado terminó agradeciendo la cesión que hicieron además de Molina, a Carlos Coroliano Amador, Vicente B. Villa, Mamerta Echeverry de F, y Fabriciano Escobar Posada.

⁵⁹ Crónica Municipal núm. 5, Medellín, 1 de enero de 1871, pág. 18.

⁶⁰ El nombre científico es *Godoya antioquiensis* Planch, de la Familia Ochnaceae. Árbol de hojas jóvenes rojizas, simples, alternas, glabras y lustrosas, borde cianado dentado, erísticas a abovado elípticas, peciolo corto, limbo 10.5 a 18 cm. de largo por 5.5 a 8 cm de ancho. Flores de 5 pétalos amarillos de 4 cms de lado por 2 a 3 cm. de ancho. Fruto cáptusa de 3 a 5 cm de largo. Distribución: zonas frías sobre los 2000 m. de altura. Luis Sigifredo Espinal T. *Árboles de Antioquia*, Medellín, Universidad Nacional de Colombia Seccional Medellín, 1988, pág. 101.

⁶¹ A.H.A, Caminos, tomo 3277, s.f.

⁶² Boletín Oficial núm. 651, Medellín, 7 de setiembre de 1874, pág. 808.

Para 1874 es estaba abriendo el camino el camino del Cauce, partiendo de Medellín, e invirtiendo las mayor parte del dinero de las contribuciones en esta obra, a pesar de que se hacían labores de reparación en el camino de Bocaná y en del Cuchillón; para dar una idea de esto basta señalar que entre marzo y mayo de los 1273. pesos invertidos en caminos, 950.3 pesos fueron en el camino del Cauce, es decir, casi el 75% del presupuesto. De acuerdo con el Informe del Director de Presidio del Estado, José M. Caballero, entre los meses de marzo y julio de 1874 estuvieron al frente de las obras 56 presos:

Una sección de 56 reos situada en el paraje de "La Espadera" de este distrito, se ocupa en el desvío del camino del Estado de 1a. Clase que de esta ciudad conduce a la de Rionegro, y en esa vía se han abierto en "pica ordinaria" de camino hasta ahora 6,666 metros de extensión con una anchura de 3 a 5, con sus desagües, puentes y portadas provisionales. Actualmente los trabajos, según orden del Poder Ejecutivo, se contraen a la continuidad de la apertura del camino hasta llevarlo a un punto cercano del paraje de la "Aguadita", más arriba del Cauce(sic), que es el punto señalado y en donde debe empatar con la vía antigua: verificando esto se regresará para acá dándole al camino los ensanches necesarios y construyendo en perfección las cañerías y puentes correspondientes⁶³.

Aparte de los reos condenados, eran utilizados los denominados presuntos reos, los arrestados y condenados, que voluntariamente habían decidido trabajar, acogiéndose a una norma de policía que permitía tal hecho; en el paraje de La Espadera el Estado construyó un local que destinó para presidio y garantizar la permanencia en obra de los reos. Por otro lado el Estado tenía peones contratados, que formaban dos secciones, cada una de 25 hombres, quienes eran encargados de construir los cercos, y en darle al camino la anchura, nivel y perfección correspondiente, desde Medellín. A pesar de las difíciles condiciones del trabajo, por "lo fuerte y pedregoso del terreno en algunos puntos, el camino en esta parte se ha adelantado considerablemente". Para septiembre de 1874 se construyeron 228 metros de vía, cinco cañerías de desagües y un trincho de 88 metros de largo y dos y medio metro de altura, con el trabajo de 32 presuntos reos y la inversión por parte del Estado de \$ 419.15. Para inicios del año de 1875 se puso en servicio el camino desde Medellín, hasta el Alto de La Aguada, más arriba del Cauce, sitio que se fijó en definitiva de arriba al camino viejo.

⁶³ Boletín Oficial núm. 651, Medellín, 7 de setiembre de 1874, pág. 808.

En diciembre de 1875, el Directo General de Caminos, Uladislao Vásquez, fue comisionado par estudiar el punto más conveniente para unir el camino que se dirige a “Santa Helena”, con el que habían realizado por estos mismos días los vecinos de La Ceja. Así se le daría continuidad al camino con una desviación que se dirigiría directamente a otro municipio del oriente. Vásquez señaló el punto más conveniente al frente de la fonda de Candido Molina, hasta llegar al paraje “Espiritu Santo”, cerca a una casa que construía en esos momentos el señor Salvador Ángel; era un trayecto de 5020 metros, por terreno sólido “y aparente para la construcción de una buena vía de comunicación”. Se necesitaba construir tres pequeños puentes, en la quebrada frente a la fonda de Molina, y dos en los zanjones que llamaban “Perico” y el otro sin nombre⁶⁴.

La ciudad de Medellín se beneficiaba no solamente con la conexión de Rionegro y la continuidad hacia el sur, sino que esta obra implicó la ampliación y mejoramiento del “Camellón de Ayacucho” o de Buenos Aires, primer trayecto del camino, que permitió el desarrollo de la ciudad hacia el oriente, con las primeras propuestas de desarrollo urbano aprovechando precisamente la vía que se convirtió en el eje, dejando atrás el eje de Quebrada Arriba, como se llamaba esta parte de la Santa Elena. Así el gobierno construyó el puente sobre la quebrada La Palencia, que le dio continuidad al camellón desde la plaza; el ingeniero inglés Juan Henrique White hizo el trazo del barrio Oriente o Buenos Aires, siguiendo el camellón de Ayacucho, es decir, el inicio del nuevo camino a Rionegro; allí el gobierno le compró un lote a Mercedes Uribe de Álvarez, para ubicar la Casa de la Moneda.

Otro gran beneficiado por el nuevo camino fue sin lugar a dudas el empresario Carlos Corolino Amador, quien convirtió el camino en la práctica en una ruta particular. Amador desde mucho antes de construirse el camino tenía propiedades, pues su esposa Lorenza Uribe había recibido como herencia de su padre las $\frac{3}{4}$ partes de la hacienda Bocaná y por el lado de su madre $\frac{1}{4}$ parte de la misma, y compró algunos lotes. Tal como ya se anotó cedió algunas franjas para la construcción del mismo, pero posteriormente comenzó a comprar más casas, lotes y fincas como El Cuchillón y Las Perlas, que rodeaban la nueva ruta hasta concentrar casi toda la tierra de este sector. Allí tenía Amador “ojos de sal”, cable aéreo interno, producción lechera y explotación de maderas, y el control de la entrada y salida del camino tanto en la Puerta Inglesa como en el Cauce.

Aparte de los anterior el gobierno municipal de Medellín, en 1889, en agradecimientos a la generosa donación de tierras necesarias para la construcción de camino del Cauce, le cedió el antiguo camino o calle de “La Cangreja” o “Los Salados”, desde el “punto en que tiene colocada hoy una piedra pintada frente al tejear que

⁶⁴ Boletín Oficial núm. 928, Medellín, 17 de diciembre de 1875, pág. 1312.

era de los Berríos, hasta su terminación en la Quebrada Santa Helena”, en el llamado paso de los Correa. El antiguo camino municipal corría casi paralelo al camino del Caunce, pero se consideraba “sobremalo e intransitable inútil por cuanto las pocas casas que allí existían las ha comprado el señor Amador, a fin de evitar los perjuicios del tránsito”. A cambio de la cesión de este camino, Amador también se comprometió a contribuir con la mitad del dinero necesario para abrir una calle transversal que uniera el antiguo camino a Rionegro, con el Camellón de Buenos Aires, la parte inicial del camino del Caunce, en las inmediaciones del paraje Las Estancias, más exactamente entre el Puente de La Toma y “La Tercera Puerta Inglesa”⁶⁵.

En los años veinte el camino de herradura perdió la importancia que había tenido, cediendo paso a las nuevas necesidades viales y de locomoción. Las carreteras venían siendo deseadas, promovidas e incentivadas por la normatividad. Desde tiempo atrás se buscaba una apertura vial que comunicara de manera más adecuada a Medellín con el Oriente. La principal alternativa que se planteaba desde 1898 era por Guarne, primero como camino carretero, después como carretera y por último como tranvía; este último se realizaría aprovechando los incentivos gubernamentales nacionales y la iniciativa tomada con la creación de la Sociedad en 1924. Mientras se construía el tranvía, el gobierno departamental en mayo de 1926 la construcción de 9 vías carretables, entre las cuales se incluían las troncales del Norte, Sur, Sur Oeste y la de Oriente; y se entendía por tal “la que partiendo de Medellín, por Santa Elena, va a Rionegro y a Coconá”.

El trazado de la Troncal del Oriente se superpuso, en parte, con el trazado del camino del Caunce, desde la salida de Medellín por la calle Ayacucho hasta encontrarse con el camino de Bocaná, así que la primera parte era propiamente una reforma del camino preexistente, con lo que se seguía lo pedido en la Ordenanza 53 de 28 de abril de 1927: “En la construcción de carreteras departamentales se pueden aprovechar transitoriamente, en trayectos cortos, que no pasen de cien metros, tramos de los caminos existentes, cuando así lo aconseje la economía...siempre que la pendiente máxima no pase del nueve por ciento (9%), y la curva no rebaje de quince (15) metros de radio”⁶⁶, aunque esta parte no se entendía para las troncales. Sobre el camino departamental de 1a. clase, se superpuso la carretera troncal departamental. La construcción se fraccionó en tres partes: la primera entre Medellín y Bocaná, construida por administración; la segunda entre Bocaná y Santa Elena, en un tramo de 10.5 kilómetros, contratada con la Sociedad de Ingeniería y Fomento por \$ 220.000.00; y el trayectos de Santa Elena a Rionegro, que también se ejecutó por administración.

⁶⁵ Acuerdo núm. 15, Medellín, 3 de junio de 1889. En *Codificación de acuerdos expedidos por el Concejo de Medellín de 1886 a 1919*, tomo II, Medellín, Tipografía del Externado, pág. 695.

⁶⁶ *Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus sesiones ordinarias de 1927*, Medellín, Imprenta Oficial, 1927, pág. 9.

En 1928 se reformaron 5.5 kilómetros del trayecto de Medellín a Bocaná y se invirtieron \$ 98746.00. El tramo de Bocaná a Santa Elena, que había avanzado considerablemente se interrumpió por causa de varios derrumbes; después de lo cual no avanzaron más las obras, y se definió rescindir el contrato, a cambio de dejar un saldo de \$ 8000.00, encargándose de las obras la Dirección General de Caminos, que la puso en servicio en diciembre de ese año. Esta vía formaba parte de los 118 kilómetros de carreteras construidos en 1928 y del consolidado en Antioquia que alcanzaba para ese año los 370 kilómetros⁶⁷.

Era la ciudad moderna que se imponía, ya no era el viajero a caballo que subía en 1862 y describe con detalle el camino, la dificultad del trazado y la esplendidez del paisaje desde la altura, ahora era el cómodo viajero que nos deja otra descripción del trayecto, más rápida y concisa: "se sale de Medellín por el denominado paseo de Buenos Aires. Desde las calles mismas de la ciudad la carretera principia a ascender suavemente; se pasa por los campos del Cuchillón, lugar de veraneo y a poco se emprende la ascensión a la cordillera por la vía, de amplio desarrollo sin pendientes fuertes. En el trayecto se disfruta de la vista del Valle y de la ciudad hasta llegar a las alturas de Santa Elena a 2500 mts"⁶⁸.

SITIOS DE CONSULTA

Archivo Histórico de Antioquia:

Notaría 1a. y 2a.,
Contratos,
Caminos,
Mapoteca, y
Sala documentos oficiales.

Archivo Histórico de Medellín.

Sala Investigadores y Sala Antioquia, Biblioteca Universidad de Antioquia.

⁶⁷ *Informe del Director General de Caminos a la Asamblea Departamental de 1929*, Medellín, Imprenta Oficial, 1929, pág. 17.

⁶⁸ *Medellín en 1932*, Medellín, Editores Imprenta Editorial Librería Pérez, 1932, pág. 49.

Fuentes consultadas.

Prensa y Revistas

Anales de Ingeniería, Bogotá, 1907, 1909.

Boletín Industrial, Medellín, 1872.

Boletín Oficial, Medellín, 1851, 1871, 1873, 1874, 1875, 1876, 1885, 1886, 1887.

Boletín de Historia y Antigüedades, Bogotá, 1904.

El Constitucional de Antioquia, 1855, 1856, 1857, 1858, 1859.

El Constitucional de Medellín, 1853.

Crónica Municipal, Medellín, 1871 a 1904.

Gaceta Departamental, Medellín, 1921, 1923.

BIBLIOGRAFÍA

Anuario Estadístico. Ensayo de Estadística General del Departamento de Antioquia en 1888, Medellín, Imprenta del Departamento, 1888.

Caro Molina, Fernando, *De Agustín Codazzi a Manuel María Paz*, Cali, Editorial Voz Católica, 1954.

Codificación de acuerdos expedidos por el Concejo de Medellín de 1886 a 1919, Medellín, Tipografía del Externado.

Codificación Nacional de todas las leyes de Colombia desde el año de 1821, conforme a la Ley 13 de 1912, por la Sala de Negocios Generales del Consejo de Estado, Bogotá, Imprenta Nacional, 1924.

Cook A., Alfredo, *Memoria del Secretario de Hacienda al Señor Gobernador*, Medellín, Imprenta Oficial, 1924.

Constitución Política de Colombia Actos legislativos que la reforma y leyes de 1905, Bogotá, Imprenta Nacional, 1905.

Decreto Reglamentando el servicio de caminos, Medellín, 6 de marzo de 1854, S.e.

Espinal T., Luis Sigifredo, *Árboles de Antioquia*, Medellín, Universidad Nacional de Colombia Seccional Medellín, 1988.

Giraldo Gómez, Alicia Ester, *El Río Negro-Nare En la Historia Progreso y Desarrollo de Antioquia*, Medellín, Corporación Autónoma Regional Rionegro-Nare, Cornare, Medellín, 1996.

Hoyos, José J. (Director), *Antioquia Industrial*, Medellín, Tipografía Bedout, 1931.

Índice de Acuerdos del Concejo de Medellín, 1874, 1875, 1876, 1877.

Informe del Director General de Caminos a la Asamblea Departamental de 1929, Medellín, Imprenta Oficial, 1929.

Latorre Mendoza, Luis, *Historia e historias de Medellín siglos XVII-XVIII-XIX*, Medellín, Biblioteca de Autores Antioqueños Ediciones "Tomas Carrasquilla" 2a. Época Volumen 1, 1972.

Leyes expedidas por la legislatura del Estado de Antioquia en sus sesiones de 1857, Medellín, Imprenta de Jacobo F. Lince, 1857.

Medellín en 1932, Medellín, Editores Imprenta Editorial Librería Pérez, 1932.

Monsalve, Diego, *Monografía Estadística del Departamento de Antioquia*, Medellín, Imprenta Oficial, 1929.

Ordenanzas expedidas por la Asamblea de Antioquia en sus sesiones ordinarias de 1898, Medellín, Imprenta del Departamento, 1898.

Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus sesiones de 1912, Medellín, Imprenta Oficial, 1912.

Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus sesiones de 1920, Medellín, Imprenta Oficial, 1920.

Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus sesiones de 1923, Medellín, Imprenta Oficial, 1923.

Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus sesiones de 1926, Medellín, Imprenta Oficial, 1926.

Ordenanzas expedidas por la Asamblea Departamental de Antioquia en sus sesiones de 1927, Medellín, Imprenta Oficial, 1927.

Patiño P, Francisco, *Caminos de montaña y cunetas*, Medellín, tesis de grado Facultad de Ingeniería Universidad de Antioquia, 15 de mayo de 1909, original inédito.

Secretaría de Hacienda, *Compilación de disposiciones sobre el ramo de caminos*, Medellín, Departamento de Antioquia, Imprenta Oficial, 1928.

Silvestre, Francisco (Trascripción, introducción y notas por David J. Robinson), *Relación de la Provincia de Antioquia*, Medellín, Ediciones Especiales Volumen 4 Secretaría de Educación y Cultura de Antioquia, 1988.

Suárez Pinzón, Ivonne, *Oro y Sociedad Colonial en Antioquia 1575-1700*, Medellín, Secretaría de Educación y Cultura Colección Especial, 1993.

Twinam, Ann, *Mineros, comerciantes y labradores: las raíces del espíritu empresarial en Antioquia: 1763-1810*, Medellín, FAES Biblioteca Colombiana de Ciencias Sociales, 1985.

Uribe Ángel, Manuel, *Geografía General del Estado de Antioquia en Colombia*, Medellín, Ediciones Autores Antioqueños volumen 11, 1985.

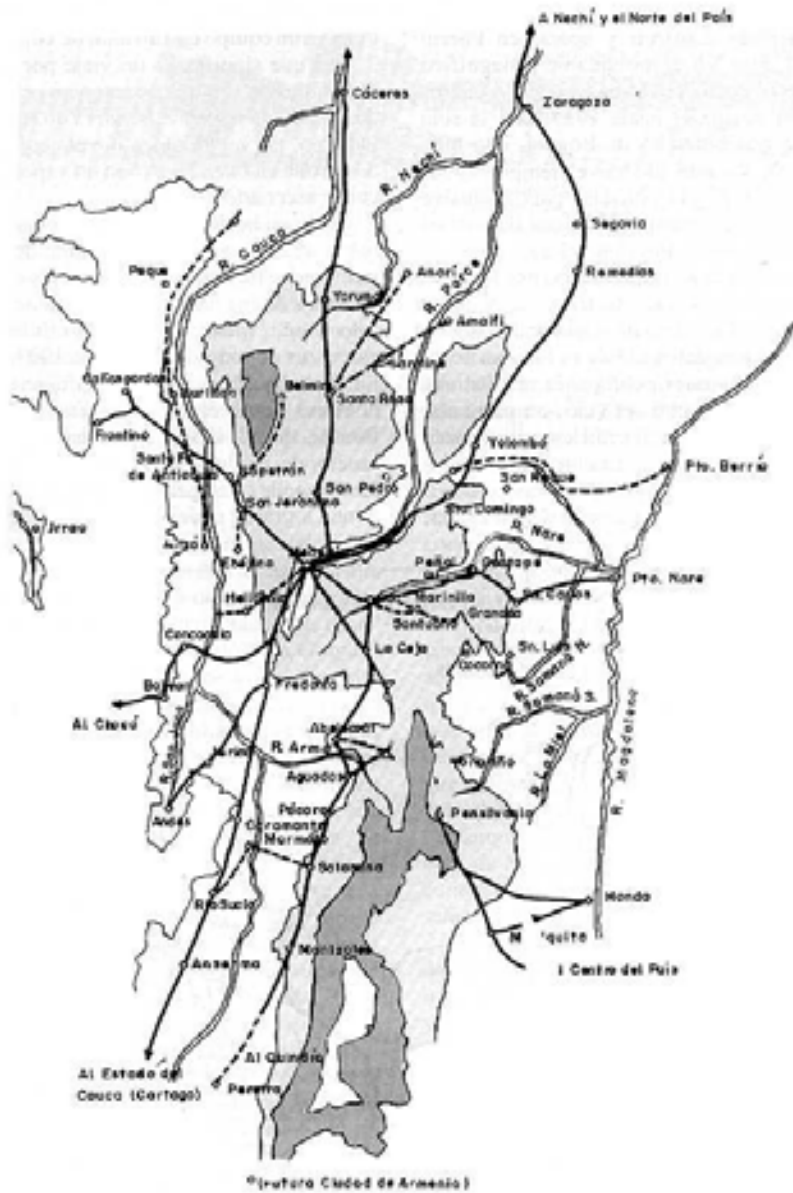
MAPAS.



Mapa núm. 1.

Croquis de los caminos de Antioquia en el siglo XVIII. En línea gruesa el eje vial principal entre las ciudades de Antioquia-Medellín y Rionegro y su continuidad hacia Popayán por el paso de Bufú. Aparecen señaladas las bodegas hacia el Magdalena y el Puerto de Nare, el principal puerto de Antioquia hasta los años 70 del siglo XIX. Basado en el mapa elaborado por David J. Robinson en Francisco Silvestre (Transcripción, introducción y notas por David J. Robinson), *Relación de la Provincia de Antioquia*, Medellín, Ediciones Especiales Volumen 4 Secretaría de Educación y Cultura de Antioquia, 1988.

Rutas del Estado en Antioquia en 1880
Camino de Herradura



CONVENCIONES

Carreteras Primarias (Troncales) ———

Carreteras Secundarias (Enlaces troncales) - - - -

0 - 1.000

1.000 - 2.000

2.000 - 3.000

FUENTE: ² GEOGRAFIA GENERAL Y COMPENDIO HISTORICO DEL ESTADO DE ANTIOQUIA EN COLOMBIA ²
MANUEL URIBE ANGEL.

Mapa núm. 2.

Rutas del Estado de Antioquia en 1880. Caminos de Herradura. Se aprecian los distintos puntos terminales de las rutas de los caminos de Herradura, hacia Cañasgordas, Frontino y el río Cauca (por Heliconia) al Occidente; Cáceres, Zaragoza y Nechí, al norte; Puerto Berrío y Puerto Nare, al oriente; Andes, Caramanta, Manizales y Pensilvania, al sur. Incluye los tres carreteros: Aguasclaras, Caldas y Envigado. Para 1888 el panorama era similar aunque el Ferrocarril de Antioquia había avanzado de Puerto Berrío 50 kilómetros hasta la estación de Pavas. Basado en la "Geografía General y Compendio Histórico del Estado de Antioquia Colombia", tomado de Jorge Orlando Melo (Director General), *Historia de Antioquia*, Colombia, junio de 1991.



Mapa núm. 4.

Fragmento de reproducción del plano de las fincas El Cuchillón, Las Perlas y Santa Elena, propiedad de la sucesión Amador. Aparece claramente indicado una porción del Camino Departamental de Medellín a Rionegro, desde la Puerta Inglesa a la salida de la ciudad, hasta poco después de superar la Quebrada del Espadero en inmediaciones del sitio del Cauce, donde se intercepta con el Camino Viejo. El Camino Viejo aparece en líneas pespunteadas, pasa la quebrada Santa Elena en el Salto de Bocaná, posteriormente asciende para encontrar el Camino Departamental. También se observa el camino del Cuchillón, camino de fracción. Están señalados igualmente los "ojos de sal", donde se extraía la sal para alimentación de animales, el trayecto del cable aéreo, la acequia y la quebradas Santa Elena, El Carbonero, El Chupadero y El Espadero. Levantamiento realizado por el Ingeniero Civil Germán Serna, Medellín, julio de 1920. Archivo de Memoria Visual, reproducción de María Luz Duque.

ANEXO

LEYES, ORDENANZAS Y DECRETOS SOBRE CAMINOS EN ANTIOQUIA 1821 – 1927.

| Año | Ley/Decreto /Ordenanza | Descripción |
|------|------------------------------|---|
| 1821 | Ley 12, de octubre. | "Sobre uniformidad de pesos y medidas". Se incluyeron tres artículos sobre caminos, en los que se estipulaba el ancho de las vías, señalización de distancias y de los destinos. |
| 1823 | Ley 1a., de 31 de julio. | Por las cual se fijaban "Las reglas que deben observarse para la concesión de toda clase de privilegios exclusivos", para la construcción de los caminos y obras públicas: canales, puentes, navegación de ríos y otros proyectos de utilidad pública. Expedida en el gobierno de Francisco de Paula Santander, como Vicepresidente de la República, encargado del Poder Ejecutivo. Tocaba aspectos procedimentales administrativos, pero no tenía en cuenta ninguno de tipo técnico. |
| 1827 | Decreto de 29 septiembre. | Mediante el cual se autorizó al "Poder Ejecutivo para conceder gracias y privilegios a los empresarios de caminos". Derogaba el Capítulo 1o. de la Ley de 1823, por considerarse engorroso y entorpecer la posibilidad de una contratación rápida. El Ejecutivo quedaba autorizado para conceder gracias y privilegios a empresarios que quisieran abrir caminos, a cambio de derechos de bodegaje, peaje y pontazgo. |
| 1834 | Ley de 19 de mayo. | "Sobre organización y régimen de las provincias, cantones y distritos parroquiales". El Capítulo XI es dedicado exclusivamente a aspectos "Del servicio personal subsidiario para la reparación de los caminos y obras públicas". Reglamenta el "Servicio personal". Encarga a los alcaldes de la ejecución de los trabajos. |
| | Ordenanza | La primera Ordenanza sobre organización de caminos en |

| | | |
|------|---------------------------------|---|
| | de 4 de octubre. | Antioquia. La Cámara Provincial mediante esta Ordenanza dio cumplimiento al Artículo 222 de la Ley sobre Organización y régimen de las Provincias, Cantones y Distritos. Se definía la clasificación de los caminos en provinciales, cantonales y distritales. Los caminos provinciales a cargo del gobernador de la provincia, quien nombraba un Director de Caminos. Se estipulaban las rentas y servicio personal, los remates de los derechos de peaje, pontazgo y pasaje en los caminos provinciales, anchura e inviolabilidad de los caminos, herramientas a cargo del Director de Camino, la administración de las rentas provinciales, penas a imponer en el caso de no cumplir lo ordenado y disposiciones varias. |
| | Resolución Poder Ejecutivo | Mediante la circular núm. 165, de la Secretaría del Interior y Relaciones Exteriores, se le comunicó al gobernador que el Ejecutivo dictó una resolución en donde declaraba ilegales los artículos 16 y 31 de la Ordenanza de 4 de octubre; el primero sobre el pago del servicio personal y el segundo sobre el ancho de los caminos. |
| 1835 | Ordenanza de 6 de octubre. | Complementaria de la del 4 de octubre de 1834. Estaba relacionada con la formación y presentación de cuentas de los gastos y del servicio personal. Buscaba unificar los procedimientos para el control de las cuentas, por lo cual se detenía en precisar la manera de llevar los libros, los procedimientos y formar de asentar, tanto los dineros como los listados de los contribuyentes. |
| 1836 | Circular de 15 de diciembre. | Mariano Ospina, Gobernador de la Provincia de Antioquia, ordenó a los jefes políticos cantonales cumplir con la Ordenanza de Caminos de 1834, en cuanto a la organización de los listados de los contribuyentes; la reparación de caminos a partir del 2 de enero; los alcaldes se encargarían de la elaboración de los listados de individuos en los caminos y días que debían trabajar; los alcaldes también se debían encargar de la dirección de los |

| | | |
|------|---------------------|--|
| | | trabajos, aunque podían nombrar un cabo o comisionado para dirigir los trabajadores. |
| 1845 | Ley de 7 de mayo. | Sobre caminos nacionales, y expedida en el gobierno de Tomás Cipriano de Mosquera. Derogó los capítulos 1o y 2o de la Ley de 31 de julio de 1823, y parte del capítulo 4o. Definió como caminos nacionales los caminos públicos que partían de la capital de la República por las “provincias de Tunja y Pamplona, hasta la frontera de Venezuela; por las de Neiva, Popayán y Pasto, hasta la frontera con Ecuador o la costa del Pacífico; por las de Mariquita, Cauca y Buenaventura, hasta el puerto de este nombre; por las de Mariquita y Antioquia, hasta el golfo de Urabá o punto cualquiera navegable del río Atrato; y por el río Magdalena a uno o más puntos de las costas del Atlántico, lo mismo que el camino de Panamá entre los dos mares”. Correspondía su apertura y ejecución al Poder Ejecutivo, que para ello podía nombrar hasta tres directores de caminos, lo cuales podrían ser extranjeros, y por lo menos “Ingenieros de puentes y calzadas”. Definían los fondos respectivos: producto del derecho nacional de caminos; derechos de peaje, pontazgo y pasaje en cada camino; cualesquiera otra renta, cantidades, derechos o acciones aplicadas por actos legislativos o especiales en favor de cada uno, hasta 100 mil pesos del tesoro nacional y las apropiaciones especiales anuales. El Ejecutivo podía contar hasta con 100 obreros prácticos en los trabajos de caminos, con un salario de 8 reales diarios por cinco años; se destinarían a los caminos nacionales y se dispondría hasta 40 fanegadas de tierras baldías, si fuese soltero y 10 fanegadas por cada miembro de familia. |
| 1846 | Ley de 16 de abril. | Reformatoria de la de 7 de mayo de 1845, sobre caminos nacionales. Autorizó al Ejecutivo para contratar en el extranjero 100 obreros prácticos en los trabajos de caminos. |
| | Ley | Adicional a la de 7 de mayo de 1845. Ampliaba las concesiones. |

| | | |
|------|---------------------------------------|---|
| | de 9 de junio. | El Poder Ejecutivo se comprometía a las obras de los caminos destinando los "cuerpos y compañías de zapadores que se formen para esta clase de trabajos". Se definía la contratación de la construcción, con nacionales o extranjeros, de 22 caminos nacionales, que unían principalmente el interior con las costas y las fronteras, entre los cuales estaban el de Antioquia al Golfo de Urabá o el Atrato; Cartago-Provincia de Antioquia; Provincias de Cartagena y Antioquia, destinando para ellos unos recursos, de acuerdo con la importancia. Con esto precisaba de mejor manera los caminos designados por la Ley de 7 mayo de 1845. Indicaba además que si el dinero destinado no alcanzaba, el Poder Ejecutivo podría participar de la empresa que se acometiera por particulares, comprando acciones en las sociedades, hasta las cantidades señaladas para cada camino., contratando empréstitos. |
| 1853 | Ordenanza de 26 de noviembre. | Estableció la contribución de servicio para caminos, a los mayores de 21 años y menores de 50 años, con algunas excepciones. Se autorizó para el cobro de este servicio la clasificación de los vecinos en máximo 7 clases y mínimo 5 clases. Se definió el número de días a pagar por cada clase y su equivalencia en dinero, lo mismo que el reglamento del procedimiento a seguir, los responsables para la elaboración de las listas, los derechos a reclamos, fianzas, etcétera. Los cabildos designaban una vía preferente, fijando el número de jornales a invertir en ella. Se crea el servicio de caminos, pero en trabajo, pero se deja para reglamentar posteriormente. |
| 1854 | Decreto reglamentario, de 6 de marzo. | Decreto reglamentario del servicio de caminos, de acuerdo a lo impuesto por el Artículo 20 de la Ordenanza del 26 de noviembre de 1853. Mariano Ospina, como Gobernador de la Provincia de Antioquia, expide este Decreto que tenía varios propósitos: la formación de los listados y la clasificación de los contribuyentes a prestar el servicio; la citación y concurrencia, la |

| | | |
|------|---|--|
| | | <p>organización y aplicación de los contribuyentes al préstamo del servicio; las herramientas y útiles que se debían destinar y su manera de consecución; la manera adecuada de hacer las construcciones y reparaciones; las implicaciones jurídicas contra quienes dañaran los caminos; la manera de llevar las cuentas de servicios; la forma de llevar las cuentas del servicio y el manejo de los recaudos. En esta ordenanza se incluyeron principios e indicaciones para la construcción de los caminos.</p> |
| 1855 | <p>Ordenanza núm. 5, de 25 de septiembre.</p> | <p>La Legislatura Constituyente de la Provincia de Antioquia, concedió mediante esta Ordenanza el privilegio de camino para comunicar la plaza del pueblo de la Estrella con el río Cauca. Pero incluye unas normas simples sobre características técnicas, que son generales a todas las adjudicaciones de caminos de herradura de la época: dar la mayor anchura posible, para el tránsito libre de los cargamentos; dar la dirección más conveniente en su declive o su pendiente, y evitar, por todos los medios adecuados, que las aguas lluvias o naturales corrieran por el camino.</p> |
| | <p>Ordenanza, de 2 de noviembre</p> | <p>Sobre vías de comunicación expedida por la Legislatura Constituyente de Antioquia. Dividió los caminos en tres clases: 1a., 2a., y 3a.; a la legislatura le correspondía proveer medios para la construcción de los primeros. Se pedía construcción de caminos que posteriormente sirviera como camino de ruedas, por lo cual dando indicaciones genéricas. Se plantea la utilización de ingeniero, si lo hubiera, para la apertura de los caminos de 1a y 2a, o en caso contrario, dos personas inteligentes. Los nuevos caminos se licitarían para ejecutar por empresarios, o sino a costa de las contribuciones y fondos de caminos. Sino había un contrato ventajoso se haría por administración, nombrando Director y sobrestantes. Las mejoras también debían hacerse por contrato o administración. Cobro diferencial de peaje, pontazgo y pasaje a las mercaderías</p> |

| | | |
|------|----------------------------------|---|
| | | nacionales y extranjeras. Los derechos de pontazgo era en los puentes construidos por empresarios. Se establecieron diez clases para el cobro de la contribución de caminos. Correspondía a los cabildos las elaboración de los listados y se reformó el calendario general de elaboración y cobro entre el 8 de noviembre y el 8 de enero. La administración de los recursos a cargo del Administrador Provincial, la recaudación por el Colector de Rentas Provinciales. Se determinaron reglas e instrucciones para la construcción de caminos. Y normas para la Policía de Caminos. |
| 1856 | Decreto de 13 de febrero de 1856 | El Gobernador de la Provincia de Antioquia determinó la clasificación de los caminos. De primera clase señaló sólo cuatro caminos: Medellín-bodega de San Cristóbal; Medellín-bodega de Remolino; Medellín-Manizales; Medellín-Nueva Caramanta. |
| | Decreto 11 de junio | Corrigió la anterior clasificación, aumentando los caminos de primera a seis, al incluir Medellín-Nechí y Medellín frontera con el Chocó, por Cañasgordas, Frontino y Dabeiba. Se incluyeron además 26 caminos de segunda. |
| | Ley de 16 de diciembre | Creó el cargo de Director de Caminos en poblaciones de más de 2500 habitantes; asumía las atribuciones dadas por la Ordenanza a los Alcaldes y tenía funciones de Inspector de Policía. Los fondos de caminos de los distritos solo se invertirían en la jurisdicción distrital. |
| 1857 | Ley de 4 de diciembre | De la Legislatura del Estado de Antioquia, "Adicional y reformatoria de la Ordenanza sobre vías de comunicaciones". Derogaba los capítulos 1o, 9o, y 10. de la Ordenanza de 1856 y la Ley de 16 de diciembre de 1856. Dividida en cuatro capítulos: clasificación de caminos, de los fondos de caminos, de la contribución de caminos y disposiciones varias. Dividió los caminos únicamente en caminos públicos del Estado y de los distritos. Estableció el Fondo de Caminos. Eliminó los directores de caminos y las clases para el cobro de contribución. Y definió |

| | | |
|------|---------------------------|---|
| | | aspectos en torno a la manera y tipo de contribución, la recaudación y administración de la contribución. |
| 1858 | Decreto de 27 de marzo | “Dictando reglas para la composición de los caminos públicos en el corriente año i la aplicación de la contribución destinada al efecto”. Se fraccionaron los caminos para rematar sus reparaciones. Se contrataba mediante licitación pública. En caso de no haber licitador se haría por administración directa, con la dirección de los alcaldes o corregidores; excepcionalmente podía haber un director de caminos, en caso de que los recursos lo permitieran. |
| | Decreto de 12 de julio | Sobre inversión de los fondos de caminos. Los fondos que sobran se destinarían al pago de los créditos pasivos que afectan los fondos de caminos. |
| 1859 | Ley de 22 de diciembre | Una ley fundamental, que amplía la estructura normativa y los conceptos sobre la administración de los caminos, y corrige errores de los años anteriores. Conformada por 11 capítulos: disposiciones preliminares, de los fondos especiales de caminos y su aplicación, de la recaudación de los fondos de caminos y su contabilidad, de la inversión de caminos, de la concesión de privilegios para la apertura y mejora de caminos, de las condiciones que debían llevar los empresarios relativas a la ejecución de las obras, de los derechos de pontazgo y pasaje que pueden cobrarse en los caminos público, de los inspectores de caminos públicos, de la policía de caminos, de la cuota que deben contribuir anualmente los distritos para la composición de caminos, y de los pasos de los ríos navegables. Entre los hechos sobresalientes de esta ley sobresalen: el reestablecimiento de la clasificación de los caminos en estatales, distritales, y de fracción o caserío; la creación del cargo de Inspector de Caminos; la definición del ancho de los caminos en 16 metros y en un hecho fundamental, ponía una cuota que no bajaba de 80 pesos, ni excedía de 2000 pesos anuales a los distritos, teniendo en |

| | | |
|------|------------------------------------|--|
| 1871 | Ley núm. 210, de 2 de noviembre | <p>cuenta la riqueza, población y necesidad de reparación de caminos. Compueto que haría el Gobernador del Estado, luego de lo cual la Corporación Municipal debía incluirla como partida preferente. Esta cuota se repartía entre el presupuesto del distrito y los contribuyentes.</p> <p>Ley Orgánica de Caminos, aprobada en la Presidencia de Pedro Justo Berrío que deroga la Ley de 22 de diciembre de 1859. Elimina el Capítulo 8, de los Inspectores de Caminos, manteniendo el resto de la estructura de la anterior ley. Pero establece mejores condiciones de contratación y de privilegios. La inversión de los fondos a cargo de los Prefectos, siguiendo un reglamento expedido por el Poder Ejecutivo. Se reputa como una ley centralizadora en el manejo de los recursos; para ello vuelve a establecer el Fondo de Caminos y la contribución por cuotas según la división en clases (12 en total), a cargo de una Junta Repartidora. Establece normas más claras y precisas para los mecanismos, procedimientos, operatividad y formas de recaudación.</p> |
| | Decreto de 15 de noviembre | Señaló los términos para la formación y fijación de las listas de los contribuyentes, que estaba a cargo de la denominada Junta Repartidora; esta debía formar el listado en los 8 primeros días de diciembre, el 10 se fijaba en un lugar público, permaneciendo hasta el 31 del mismo mes y el 8 de enero debía estar la definitiva. |
| 1873 | Decreto de 5 de diciembre. | Mediante el cual se reglamentó el servicio de caminos, "destinado a constituir los estatutos que deben regir en este importante ramo, a dar reglas estables o permanentes para la recaudación, aplicación y contabilidad de los fondos de caminos, y a determinar cuáles son los únicos empleados debidamente autorizados en lo sucesivo para disponer de aquellos fondos" La aplicación e inversión de estos quedaban por aquel decreto bajo la exclusiva dirección del Poder Ejecutivo". Buscaba enfocar los |

| | | |
|------|------------------------------|---|
| | | <p>recursos en la realización o mejora de una vía y no la dispersión en varias, con el fin de contar con una verdadera red vial estatal. También señalaba la preferencia para la composición de caminos por el sistema de contratos. Si esto no fuera posible, bajo condiciones ventajosas, se haría por Administración. Debían garantizarse las obras por un año, dar una caución para garantizar el cumplimiento del contrato y la ejecución de la obra; sino cumplía debía pagar una multa equivalente a la mitad del contrato; se debía entregar la obra a satisfacción de peritos, entre otros requerimientos.</p> |
| | Decreto de 15 de diciembre | Sobre variación del Camino de 1a. Clase Medellín-Rionegro por el Cauce. |
| 1874 | Decreto 6 de febrero | Declaratoria de caminos de 1a. clase: Medellín-Nare; Medellín-Puerto Berrío; Medellín-Puerto de San Bartolomé; Medellín-Zaragoza; Medellín-río Arquía, límite con Estaso Soberando del Cauca; Medellín-frontera con el Estado Soberando del Cauca, por Bolívar; Medellín-río Chinchiná; Medellín-Estado Soberando del Tolima, por Pensilvania; ramal del Nore, Santa Rosa-Nechi, por Yarumal, Remedios y Zaragoza y el ramal del Sur, de Salamina al páramo de Herveo y de Manizales al páramo del Aguacatal. |
| | Decreto XXIV de 15 de junio | Declaratoria de los caminos de 2a., clase. En el Departamento del centro estaba el que partía de Medellín para Guarne (Departamento de Oriente), pasando por la banda oriental de la quebrada Santa Elena, y por la fracción de Piedras Blancas. |
| 1875 | Ley 305 de 22 de septiembre. | Adicional y reformativa de la Ley 210 "Orgánica de caminos". Estableció los vecinos en 16 categorías, rebajando la contribución pero haciendo el pago necesariamente en dinero. El Poder Ejecutivo asumió el trazado de caminos, especialmente los que corrieran por cuevas. Se mantenía los privilegios para la construcción y mejoras de caminos, siempre y cuando no pudieran hacerse con estatales. Se suponían en subasta 32 caminos; a los de mayor importancia se les daría un auxilio a |

| | | |
|------|-------------------------------------|---|
| | | <p>quien obtuviera el privilegio: Remedio-Magdalena, hasta 500 pesos; Ituango al río Cauca, hasta 500 pesos; Frontino o Dabeiba, al río León, hasta 800 pesos; de Andes a Lloró, hasta 500 pesos y el puente colgante sobre el río Cauca, entre Ituango y San Andrés, hasta 2000 pesos. La ley era exigente en cuanto a la contribución que debían hacer los de 1a. y 2a. clase; el pago debía hacerse en los 8 primeros días de febrero, en caso contrario se les consideraba remisos y debían por sí o por un peón robusto, presentarse el día y hora señalado, para trabajar dos días en los caminos de 1a. y cuatro días en los de 2a; si faltaban debían pagar un arresto de cuatro días para el caso de los caminos de 1a. y de 8 días si la falta era en los caminos de 2a.</p> |
| 1885 | Decreto núm. 365, de 10 de octubre. | <p>Mantiene la división de caminos entre estatales, distritales y de fracción o caserío, denominándolos de 1a., 2a., y 3a., clase respectivamente. Se buscaba optimizar los recursos focalizando los fondos de los caminos de los distritos en el camino en peor estado o en los sitios o pasos malos. La aplicación de los fondos en cada distrito quedó a cargo de la Junta de Caminos, que distribuía y vigilaba los fondos, y designaba los caminos que debían abrirse o mejorar, a propuesta del Superintendente; este era un cargo nuevo, nombrado por la misma junta, quien era el encargado de la parte técnica de las obras: manejo de los superintendentes, examen e información sobre los caminos, definir ventajas e inconvenientes, inspección de las obras por contrato o a destajo. Los Prefectos vigilaban las juntas, velaban por la exacta recaudación e informaban al Poder Ejecutivo. Dividió los vecinos en 14 clases.</p> |
| 1886 | Decreto núm. 66, de 22 de Enero. | <p>Reformaba el 365 de 1885. En un Artículo único, reformaba el Artículo 42, ordenando que los primeros quince días del mes de febrero el Secretario Tesorero, procediera a cobrar ejecutivamente a los morosos de 3a. clase en adelante, y el</p> |

| | | |
|------|--|--|
| | | establecimiento de una lista de los de 1a. y 2a., citándolos e intimidándolos para que por sí o por un peón robusto concurrieran a trabajar en el camino público, dos días a los de 1a. y 4 días a los de 2a. |
| | Decreto núm. 455, de 12 de agosto. | También reformaba el 365 de 1885. Cambiaba el calendario de las Juntas, que permanecerían un año, contado a partir del 1 de octubre y no de noviembre. Se clarificaba el cobro a los vecinos sin tiempo de domicilio, permitiendo el cobro en cualquier época del año. Se reformaba el calendario general de las actividades adelantándolas un mes. |
| 1887 | Decreto núm. 1066, 7 de noviembre. | "Adicional al núm. 66, de 22 de enero de 1886, por el cual se reforma el 365 de 16 de octubre de 1885, sobre caminos". Se reglamenta el cobro de la contribución de caminos de las clases 1a y 2a. También el manejo y control por parte de lo Secretarios Tesoreros, Alcaldes y Prefectos. Se establece el Debido Cobrar, es decir, los listados de morosos de años anteriores. |
| 1890 | Ordenanza núm. 21, de 29 de julio. | Se crea la Junta Departamental de Caminos, dentro de la cual estaba un Ingeniero graduado, el cual se denominaba Ingeniero Superior de Caminos, nombrado por dos años. La Junta definía las tres clases de caminos, cuales se construían, mejoraban o conservaban por privilegios, contrato por licitación pública, determinando las características de la vía. El Ingeniero se encargaba de las exploraciones y trazados de las vías, incluyendo la dirección de las exploraciones y los planos; tenía a su servicio hasta tres ingenieros ayudantes. Al departamento le correspondía la construcción, conservación y reparación de los caminos de 1a. y 2a. clase; a los municipios las vías de 3a. clase. Construcción por privilegios o por contratos por licitación pública. Los privilegiados podían cobrar peaje. |
| 1893 | Ordenanza núm. 1, de 25 de Octubre. | Derogaba la Ordenanza 21 de 1890 y el Decreto Ejecutivo núm. 1, de la J. D. de C. Dividió los caminos en Departamentales y Municipales. Estableció 11 caminos departamentales, a cargo de |

| | | |
|------|------------------------------------|--|
| | | <p>la J. D. de C., al mando de un Director General de Caminos; esta Junta incluía un auxiliar llamado Ingeniero Superior de Caminos. Los caminos municipales a cargo de la J. M. de C. La renta de caminos estaba formada por la contribución cobrada a los vecinos del Distrito que tuvieran más de \$ 10000 o más, estimados en bienes o industrias productivas. y los que no tuvieran ese capital, debían pagar una contribución especial. Determina las funciones tanto de la J. D. como de las juntas municipales de caminos. El Prefecto de la Provincia era la parte intermedia entre las administraciones municipales y la J. D. de C; debiendo presentar cada mes un informe, siendo el del mes de marzo el más minucioso de todos. Reglamentaba la concesión de privilegios para la apertura y conservación de caminos. Los caminos nuevos los dividían en caminos por territorio desierto y por territorio poblado. Definía los derechos de peaje, pontazgo y pasaje a cobrar en los caminos para indemnizar a los empresarios privilegiado; las condiciones que debían llenar los empresarios relativas a la ejecución de las obras privilegiadas; las funciones de la policía de caminos; de los pasos de ríos navegables y disposiciones varias.</p> |
| 1896 | Ordenanza núm. 20, de 11 de julio. | <p>Mantiene la clasificación de caminos departamentales y municipales. Como departamentales define cuatro vías con sus respectivas ramificaciones, que eran 20, para un total de 24. Hace variaciones con respecto a la Ordenanza anterior en aspectos como:</p> |
| 1898 | Ordenanza núm. 44 de 9 de julio | <p>"Adicional y reformatoria de la número 20 de 1896". Clasificó las vías departamentales con sus respectivos ramales, en total 15 que mantenían el criterio de buscar los puertos y fronteras, pero aparecen rutas más consolidadas por los procesos de colonización y se fortalece la que van al Ferrocarril. La Junta Departamental de preferencia atendería estos caminos, y podía crear peajes, pontazgos y pasajes en ellos. Se condonó el</p> |

| | | |
|------|---|--|
| | | Debido Cobrar, de la contribución especial de caminos, que quedó hasta el 30 de diciembre de 1897 La contribución anual, a cargo de la Junta Municipal de Caminos, se fijó sobre un capital superior a 1000 pesos. |
| 1900 | Decreto núm. 241 de 27 de agosto. | Mediante el cual se ordenaba el cobro de la contribución municipal de caminos que se había mandado a suspender, y se disponía que las J. M. de C. procedieran a la mejora y composición de las vías públicas, nombrando sobreestantes y directores de caminos. |
| | ----- Decreto núm. 273, de 3 de noviembre. | ----- Por el cual se disponía la devolución a los municipios de los fondos de caminos que se le tomaron para los gastos militares por Decreto de 18 de diciembre de 1899. |
| 1901 | Decreto núm. 325, de 9 de febrero. | Se adscribieron provisionalmente a la Secretaría de Hacienda los negocios de la Junta de Caminos del Departamento. |
| 1902 | Decreto núm. 325, de 9 de febrero. | Se ordena a las Juntas Municipales proceder a inmediatamente a la reparación de los pasos malos en todos los caminos que cruzaran por el municipio. |
| 1905 | Ley 60 de 30 de abril. | "sobre vías de comunicación". Declaración de vías nacionales. Obligatoriedad al pago de la contribución personal. Definición de quienes integraban las juntas de caminos municipales y de la Junta Departamental de OO.PP. Destinación del 10% del presupuesto para las vías en cada Departamento. Reglamentación nacional de las vías ferreas y vías de comunicación a través del M.O.P. |
| 1910 | Ley 50 de 21 de septiembre. | "Sobre vías de comunicación". Derogó la Ley 60 de 1905. Las vías nacionales quedaban a cargo de los departamentos y municipios. Las asambleas debían dirigir y fomentar, con recursos propios todo lo relacionado con los caminos existentes y la apertura de nuevos; debía destinar recursos y autorizar el cobro de contribución de caminos o de pisadura. La Nación quedaba con la potestad de dirigir y fomentar determinadas vías |

| | | |
|------|------------------------------------|--|
| | | de comunicación. Quedaba vigente todo sobre caminos, dictaminado por el Congreso de 1909 y la Asamblea de 1910. |
| 1912 | Ordenanza 34, de 9 de abril. | <p>“Orgánica del ramo de caminos”. Se dividió en caminos departamentales y municipales. Sólo los departamentales requerían declaratoria. Manejo a cargo de la J. D. de C. se crearon los cargos de Director General de caminos, ingenieros zonales e ingeniero localizador. Se dividió el Departamento en cinco zonas: Centro y Sopetrán, Norte y Nordeste, Oriente y Aures, Fredonia y Suroeste y Occidente y Urabá. Se creó el Boletín de Caminos. La contribución de caminos se deduce a partir de capital líquido de las personas. Se establecen límites de velocidad para los automóviles y vehículos de ruedas, además de otras normas como proveerse de timbres, cornetas u otros aparatos análogos para alertar a los transeúntes, lo mismo que luces para el tránsito nocturno.</p> <p>Mantenimiento de los caminos por los denominados Peones Camineros. Se definió el ancho mínimo de los caminos en 20 metros. Se suprimieron los peajes y pontazgos departamentales y quedaron los municipales.</p> |
| 1913 | Ley 4, de 25 de noviembre. | <p>“Sobre régimen político y municipal”. Definía el área de influencia de los regimenes, por lo tanto las asambleas tenían entre sus funciones fomentar la apertura de caminos y canales navegables, la conservación y arreglo de las vías públicas del departamento, ordenar y fomentar la construcción de vías férreas y la canalización de ríos.</p> |
| 1914 | Ordenanza núm. 48, de 29 de abril. | <p>Adicional y reformatoria de la Ordenanza 34 de 1912. Se autorizó a la J. D. de C. para comprar acciones en el Puente de Occidente. Control al reparto justo de la contribución de caminos por parte de la J. M. de C. La construcción y reparación de puentes municipales y departamentales a cargo del Departamento. Establecimiento de planes de ejecución en el primer semestre por parte de la J. M. de C., y en el segundo</p> |

| | | |
|------|-------------------------------------|--|
| | | semestre sólo reparaciones. |
| 1915 | Ordenanza 42, de 23 de abril. | División de los caminos departamentales en tres clases, con un aporte proporcional a la clase. Cada dos años habrían 4 caminos de preferencia a los cuales se les dedicarían los mayores cuidados. |
| 1916 | Ordenanza núm. 40, de 1 de mayo. | Modificatoria de la 34 de 1912 y derogaba la 42 de 1915. Se dividían los caminos en de preferencia y de primera, segunda y tercera clase. Cada dos años 4 caminos de preferencia a los que se les dedicaría el 40% del presupuesto. Declaró 50 caminos de primera; 32 de segunda y 6 de tercera. |
| 1917 | Ordenanza núm. 23, 20 de abril. | Adicionaba y reformaba la 34 de 1912, la 48 de 1914 y la 40 de 1916. Definía aspectos sobre la construcción y reparación de puentes municipales; la fianza a que estaban obligados los funcionarios a cargo de los caminos y otros aspectos administrativos. |
| | Ordenanza núm. 32, 26 de abril. | Derogaba el Parágrafo del Art. 136 de la Ordenanza 34 de 1912 y el Artículo 1 de la 48 de 1914. Facultaba al Gobernador para comprar las acciones que los particulares poseían en el Puente de Occidente para poner termino al privilegio y al cobro del pontazgo. |
| 1918 | Ordenanza 24, de 24 de abril. | Indicaba que cada dos años habrían dos caminos de preferencia, a los cuales se les dedicaría el 40% del presupuesto del ramo. |
| 1919 | Ordenanza núm. 3, 13 de marzo. | Destinaba recursos para las vías de comunicación Se aprobaron 300 mil pesos, la mitad para los caminos de preferencia de acuerdo con la Ordenanza 24 de 1918. |
| | Ordenanza 50, de 29 de abril. | "sobre Código Fiscal Municipal". Reglamentaba aspectos de la llamada Contribución Directa y en el Capítulo VII lo dedicaba a la Contribución de Caminos. Definía una cuota del dos por mil deducible del capital liquido, de acuerdo a la distribución de la J. M. de C. Quedaba prohibido a los Concejos y a la J. M de C., autorizar y repartir la contribución del trabajo personal |

| | | |
|------|------------------------------------|--|
| | | subsidiario. Definía el cronograma y el procedimiento legal para el cobro y manejo de la contribución. |
| | Decreto núm. 779 | Reglamentaba la Ordenanza 50 de 1919. Reglamentaba las denominadas Juntas de Distribución de la Contribución Directa y de Caminos, en términos del cómputo de la riqueza gravable. Se tenían en cuenta los bienes muebles e inmuebles. Se basaba el cobro en la elaboración del Catastro General del Municipio. |
| 1920 | Ordenanza núm. 73, de 25 de mayo. | “Sobre empréstito interno para la construcción de caminos”. Se autorizó la emisión de bonos para un empréstito de un millón de pesos oro, exclusivamente para la construcción y terminación de los caminos que se incluían en la Ordenanza: Porcecito-Valdivia; Barbosa o Isaza a Ituango, pasando por Santa Rosa; Estación Sofía-Yolombó-Zaragoza; Estación Ferrocarril de Amagá-Fredonia, Támesis, Límites con el Departamento de Caldas; Estación Piedecuesta-Puente de Bolombolo-Andes-Jardín-límites con el Departamento de Caldas;; Bello-Turbo; Medellín-La Unión; Nariño-Sonsón-río Cauca;Medellín-Robledo-San Cristobal-Alto del Boquerón-La Sucia-Buenavista-Ebéjico-Anzá-Urrao, además la Carretera de Oriente, de Medellín a Cocorná, pasando por Guarne-Rionegro-Marinilla y Santuario. Se autorizaba nombrar los ingenieros necesarios para la construcción y se reglamentaban todos los aspectos, mecanismo y formalismos para la emisión de los bonos. |
| | Ordenanza núm. 74, de 25 de mayo. | Autorizaba al Gobernador para hacer un empréstito en el exterior por un millón de dólares, destinados a la construcción y terminación de los caminos reseñados. Se definían los caminos de preferencia. |
| | Ordenanza núm. 85, de 12 de junio. | Define el procedimiento en la distribución de la contribución de caminos en casos especiales. Determina el monto del salario del Secretario-Tesorero de la J. M. de C. |
| 1922 | Ordenanza núm. 3, de 13 de marzo. | Destinó más fondos para el ramo de caminos. El 80% de los fondos provenientes de la participación en el Impuesto sobre la |

| | | |
|------|---------------------------------------|---|
| | | Renta, cedido por la Nación al Departamento. Se destinaba también una cantidad para servir a los empréstitos destinados exclusivamente al ramo de caminos |
| | Ordenanza núm. 5, de 17 de marzo. | Mientras se organizaban los fondos destinados a los caminos departamentales subsistía la división de estos de acuerdo con la Ordenanza 34 de 1912. Se reconocía la vía Medellín-Rionegro, camino de primera clase, dividiendo por mitad los fondos en las zonas comprendidas por él, comenzando su reparación en el trayecto de Guarne. Cuando la Carretera de Oriente uniera las ciudades de Medellín y Marinilla, pasando por Guarne, perdería dicho carácter. |
| | Ordenanza núm. 41, 1 de mayo. | "Adicional a las de caminos y reformatoria de ellas". La contribución de caminos se aplicaba a las sucesiones. Las J. M. de Caminos, como norma, debían intensificar los trabajos en verano, para prevenir los desastres en invierno. Ordenaba la elaboración de catastros "científicos y que obedezcan a principios racionales". Se definía el cobro y rebaja de contribuciones, el 5% por cada hijo. Se autorizaba a los municipios para invertir en los caminos y carreteras departamentales que los cruzaran y a nombrar Directores Municipales de Caminos. |
| 1923 | Ordenanza núm. 19, de 14 de abril. | Fomentando la construcción de tranvías intermunicipales, accionados por fuerza eléctrica o de vapor, o por motores de gasolina y petróleo, o sistemas de carros sin rieles pero con trolley, o de planos inclinados, con una vía de 914 milímetros o más de ancho, para comunicar a Medellín con otro municipio, la estación más cercana, un río navegable o un puerto marítimo. Se creo la Junta Departamental de Fomento, con el fin de promover tales iniciativas, en la que participaba el Director General de Caminos, junto con el Gobernador, Secretario de Hacienda, Superintendente del Ferrocarril y el Superintendente de las Empresas Públicas de Medellín. |

Ley núm. 66
de 22 de octubre.

Era un ley que proveía la construcción del ferrocarril del Carare y se decretaron unas subvenciones. En el Artículo 15 se definió la subvención del 35% del costo de construcción de "carreteras automoviliarias de una pendiente máxima del diez por ciento (10 por 100), los cables aéreos, los camino-rieles y los tranvías intermunicipales o interdepartamentales, que se emprendan por los departamentos y por los municipios, siempre que no vayan en dirección paralela sino convergente con las vías férreas, o que se dirijan a ponerlas en comunicación rápida con puertos marítimos o fluviales". Las subvenciones se pagarían por trayectos de 2 kilómetros construidos. También incluía una subvención de 20 mil pesos por kilómetro construido de ferrocarril, en los departamentos que los estaban ejecutando.

Decreto núm. 70,
de 21 de noviembre.

Se estableció la permanencia de los ingenieros en las zonas, lo mismo que de los ingenieros especiales. Elaboración de planes de trabajo trimestrales e informes de trabajo mensuales al Director General de Caminos. El nombramiento de Sobrestantes de caminos departamentales por parte de la J. M. de C. o las Juntas Especiales, y de inspectores de caminos departamentales por el Director General. Los obreros debían contratarse en la región, sólo la carencia de mano de obra idónea permitiría la contratación en otra. Se prohibía el expendio de licores y la permanencia de "mujeres públicas" en los campamentos de los obreros. Las J. M. de C. harían el catastro de personas no vecinas, para remitirlo a su lugar de residencia y unificar el catastro de esa persona, y de esta manera hacer las reducciones y rebajas que hubiera lugar.

Decreto núm. 70
de 21 de noviembre.

Definió la permanencia de los ingenieros de zona y de los inspectores de comisiones especiales en los trabajos. Debían presentar plan de trabajo trimestral, e informes de los trabajos mensualmente al Directo General de Caminos; este era el encargado del nombramiento de los inspectores de caminos. La

| | | |
|------|------------------------------------|--|
| | | Junta Municipal era la encargada del nombramiento de los sobreestantes de caminos departamentales. |
| 1926 | Ordenanza núm. 33 de 21 de abril. | Ordena la confección de catastros municipales. Al derogar la contribución directa departamental, define que para la distribución anual de la contribución de caminos, las J. M. de C. debían hacer el computo de la riqueza mueble e inmueble gravables, existentes dentro del territorio de cada municipio. Para ello debería haber una comisión de dos vecinos expertos en avalúos. El Concejo nombraba un funcionario para el manejo del libro catastral; en el caso de Medellín era un empleado llamado Director de Catastro Municipal, de libre remoción y nombramiento. El control lo hacían los Visitadores Fiscales y los Ingenieros de Zona. |
| | Ordenanza núm. 47, de 30 de abril. | Se levantó el impuesto del consumo de tabaco, pero se estableció sobre el consumo de gasolina de producción nacional, a razón de un centavo por cada kilo de peso en bruto, Este impuesto se cobraría desde el momento “que se introduzca en el Departamento dicho artículo”. Su producido se destinaría exclusivamente al sostenimiento y mejora de las carreteras departamentales. |
| | Ordenanza 58, de 12 de mayo. | La Dirección general del ramo de caminos, técnica y administrativamente queda en manos de la Junta Departamental de Caminos; ante esta las J. M. de C, debían presentar los proyectos y planos, quien le fiscalizaba las inversiones de sus fondos, aunque los Concejos Municipales debían aprobar previamente sus planes. Se reorganizaba el ramo de caminos con un amplio personal que incluía, aparte del tren burocrático, 5 Inspectores de Sostenimiento, 6 Ingenieros Jefes de Sección, 15 Ingenieros primeros ayudantes y hasta 10 segundos ayudantes. Hace clara distinción de las funciones del Director General, Jefe Técnico y Administración General. El Jefe Técnico era el encargado del trazado y construcción de los caminos y |

puentes, tanto departamentales como municipales, dirigir el cuerpo de ingenieros, la Oficina Central de Ingeniería y la Oficina de Estadística. Divide los caminos entre carreteras (troncales, ramales e importantes aisladas), caminos con trazo de carreteras y caminos (de herradura y penetración). Establece especificaciones para los trazados tanto para las carreteras troncales en los valles como en las montañas, en los ramales de los valles y las montañas y de los diferentes caminos; con anchos, tipos de calzada, y cargas a tener en cuenta para cada uno, Ordena la construcción de 20 carreteras, entre ellas las troncales de Oriente, Norte, Suroeste y Sur, además de 24 caminos con trazo de carretera y sólo 6 caminos de herradura y 9 de penetración. Autoriza a la J. D. de C, para contratar el estudio y construcción de carreteras, teniendo como referente el incentivo de la Ley 66 de 1923; la subvención se destinaría a contratar expertos extranjeros. Para el sostenimiento de las carreteras se incluyó el cobro de una licencia a todos los vehículos que circularan por las vías, entre 2 y 10 pesos oro, de acuerdo con el peso del vehículo o los caballos de fuerza.

Decreto núm. 62,
de 30 de junio.

Reglamenta la Ordenanza 33 del mismo año. Para la formación de Catastro Municipal se autorizó conformar la Junta Asesora de Catastro y Estadística. En Medellín la Junta Asesora era la de Obras Públicas. se definió la existencia de un Directo de Catastro en cada municipio, para llevar los libros catastrales. Los Registradores de Instrumentos Públicos debían pasar a los Directores Catastrales, cada mes, los datos registrados para establecer el movimiento del dominio de las fincas.

Decreto núm.96,
de 19 de octubre.

Reglamentaba la Ordenanza 47 del mismo año, los artículos 8 y 9 de la 53 y el 46 de la Ordenanza 48 también de 1926. Definió que a partir del 1 de noviembre se haría efectivo el impuesto de consumo de gasolina. Se reglamentó la introducción al Departamento, el amparo mediante guía hasta el consumo y se

| | | |
|------|---------------------------------|---|
| | | <p>tipífico como defraudador de las rentas departamentales la violación de esta norma. Se estableció el valor mensual de la licencia de los vehículos de acuerdo con la división hecha por la J.D. de C. Los vehículos se clasificaban en automotores de carga y de tracción animal. Los automotores se dividieron por peso, de llantas metálicas o para pasajeros, también divididos de acuerdo con los caballos de fuerza. Los de tracción animal se subdividían en conches con llantas de caucho o metálica, y carros y carretillas. Estaban también las motocicletas.</p> |
| 1927 | Decreto núm. 3, de 14 de enero. | Adicional al 96 de 1926. Precisa la licencia y la utilización de las carreteras, prohibiendo la circulación en las carreteras departamentales sin el pago respectivo. |
| | Decreto núm. 8, de 25 de enero. | Modifica los decretos 96 de 1926 y el 3 de 1927, en lo relativo a las clasificaciones de los vehículos, para el cobro de los impuestos. Se reagruparon con mejor precisión el tipo y clase de vehículos, dividiéndolos en términos generales en Vehículos automotores de carga, y de pasajeros, y vehículos de tracción animal, con sus respectivas subdivisiones. |
| | Ordenanza 53, de 28 de abril. | Por la cual se fijaba la prelación en la construcción de las vías departamentales. Se dio preferencia en la utilización de los fondos provenientes del empréstito autorizado en 1926, a la construcción de las cuatro troncales, entre ellas la de Oriente: "entendiéndose por tal la que partiendo de Medellín, por Santa Elena, va a Rionegro y a Cocorná"; además cinco vías más: Yolombó-Sofía; Yarumal-Porcecito; Caldas-Santa Bárbara; Fredonia-Los Palomos y Jérico-Puente Iglesias. Los fondos del empréstito interno debían aplicarse en estas obras y los estudios ordenados también eran exclusivamente para estas carreteras. Se plantea aprovechar tramos de caminos para la construcción de las carreteras. |
| | Decreto núm. 49, de 6 de mayo. | Sobre reorganización del ramo de caminos del Departamento. Redefine la estructura en el manejo de los caminos, cuya |

| | | |
|--|---|--|
| | <p data-bbox="345 331 532 422">Decreto núm. 86, de 9 de junio.</p> <p data-bbox="345 548 548 638">Decreto núm. 129, de 5 de agosto.</p> | <p data-bbox="717 226 1419 317">dirección quedaba en manos del Gobernador y la Dirección subalterna a la Junta Departamental de Caminos.</p> <p data-bbox="717 331 1419 527">Reglamentaba los artículos 21 de la Ordenanza 34 de 1912 y el 15 de la 41 de 1922, sobre el sistema de rendir cuentas de los fondos departamentales, a que estaban obligados los secretarios tesoreros de los juntas municipales y las especiales.</p> <p data-bbox="717 541 1419 898">Adicional al Decreto núm. 62 de 30 de junio de 1926. Debido a que en muchos municipios no se había realizado el computo de las riquezas muebles e inmuebles, como base para la contribución de caminos, se definió que como base de la distribución se tomara el catastro de la propiedad privada de cada municipio. Donde no existiese no podría repartirse la contribución municipal de caminos.</p> |
|--|---|--|