

CAMINOS REALES EN TIERRAS DEL HUILA

INTRODUCCION



Fernando Antonio Torres Restrepo
Miembro de Número-Academia Huilense de Historia

El Camino Real entre Palermo y Buenos Aires, Piedra a piedra, paso a paso conectaba el nuevo mundo. Los caminos reales en el Huila fueron, en la colonia y en la independencia, el paso del progreso; fueron importantes para el comercio, las guerras, los caprichos de las damas, la cruz y el correo, y siempre por las mulas y por los arrieros recoridos.

Neiva, que es el punto que se ve en los antiguos mapas, conectaba Cartagena y Santafé con Popayán y a esta con el sur del continente. Las rutas han sido destruidas con el tiempo, pero tenemos vestigios, incluso algunos kilómetros de recorrido, que delatan su historia, sus leyendas; que muestran su valor.

El Huila mira su patrimonio vial, el que comunicó hasta hace no mucho sus poblaciones, el que por partes se ha encontrado como fiel testigo de la historia y el progreso, el que es aprovechado para comunicar veredas o fincas con el pueblo, el que a su vez se ve perdido y olvidado por efecto del motor, asfalto y el cemento, pero que, cuando uno se para en ellos... en los caminos; ¡es como sentirse en un túnel del tiempo! donde vive uno la historia, así no la haya leído nunca, porque se sienten los arrieros, las mulas y la bruma y hay que darle paso a los ejércitos, a los señores, a las mujerzuelas, a los curas y a los esclavos.

Muchos no lo saben, otros lo han caminado sin intuirlo, pero en Palermo contamos con dos Kilómetros de empedrado en buenas condiciones que hacen parte de más de trescientos años de historia y de lo que fue la carretera panamericana del año 1700. El más amplio y mejor conservado de los caminos hallados, parte del mismo casco urbano de Palermo que conduce a la loma de Buenos Aires, un viejo tambo, con la mejor de las panorámicas.

ANTECEDENTES

«El Huila... viejo cruce de caminos»

Desde tiempos inmemoriales, el Huila ha sido el camino natural por donde han transitado innumerables culturas. El llamado camino del Páramo de las Papas o del Sur, tiene antiquísimo origen que le dieron los intercambios indígenas en los tiempos precolombinos. Bien se sabe que sobre él, se realizó el comercio de productos de las distintas naciones, como la sal de los chibchas y las mantas y tejidos de los Incas del Perú y de otras civilizaciones situadas más abajo de la línea ecuatorial. Estos fueron los caminos que transitó el español.

El camino que sirvió a la expedición de Belalcázar para llegar al Huila por el sur, fue la trocha indígena del Pénsil, que comunicaba los sitios que serían Timaná y Platavieja. La expedición descubridora tomó el río Cauca, aguas arriba hasta la cordillera en donde encontró una laguna que da nacimiento al dicho río; y de allí

se inclinó, al nordeste, siguiendo las aguas del río Mazamorra, tributario del Magdalena, que también nace en la misma laguna. -»si Belalcázar se hubiera guiado por el Magdalena- Dice Gabino Charry con irrefutable lógica- habría descubierto el valle de San Agustín, cosa que no sucedió. Si la expedición hubiera marchado directamente de Popayán a la tierra en que hoy está La Plata, por el Páramo de Guanacas, como lo quieren algunos historiadores, no habría salido al país de los timanaes, por quedar a muchas leguas al sur, y tal vez no hubiera salvado en cuatro meses las 42 leguas de esta vía.

Apenas fundada Timaná en 1538, Juan de Ampudia; comisionado por Sebastián de Belalcázar, recibió el encargo de mejorar el recién descubierto camino a Popayán por el páramo de las Papas. En el año de 1672 se concede autorización al capitán don Andrés del Campo, acaudalado señor y vecino de Timaná, para la construcción del un nuevo camino acometiendo el traspaso de la cordillera Central por el páramo de Guanacas en el sector de La Plata.

Otra vía que cobró importancia desde la conquista fue la descubierta por Gonzalo Jiménez de Quesada, cuando tuvo noticia de la mucha riqueza que en Neyba había. Fue seguida también por los soldados de Belalcázar y, con muy pocas rectificaciones se mantuvo durante toda la Colonia comunicando a Santafé con Popayán pasando por la ciudad de Tocaima.¹

CAMINOS REALES

Caminos Reales, son aquellos por donde circulaba el soberano, es decir, el estado, en realidad eran pocos. En un principio se trató de los que fueron abiertos por orden expresa de la Corona para trasladar el situado fiscal y eran, por lo tanto, objeto de cuidado y vigilancia especiales. Después el uso y la proliferación de la nueva vida, convirtieron en reales, por analogía, los caminos recién abiertos o los abandonados, vueltos a transitar. Por eso hoy podemos encontrar reminiscencias de caminos reales en casi todo el territorio nacional.

CONSTRUIR LOS CAMINOS

La geografía colombiana y la distribución de población en el espacio de nuestro país, han dado a las vías terrestres una significación quizás más relevante que en otras partes. Antes de la llegada de los españoles, los ocasionales intercambios de bienes, de los que se tiene noticia, dieron lugar a un sistema de caminos mas o menos permanente en las inmediaciones de los grandes centros religiosos o poblacionales; algunos de los cuales, inclusive, llegaron a estar empedrados, como lo refieren algunos cronistas, o los que se aprecian, para no ir más lejos, a la entrada del parque arqueológico de San Agustín.

Pero sin lugar a dudas, es la conquista la que impone la integración del recién descubierto territorio sobre una base de relaciones centralizadas en incipientes núcleos urbanos cuya especial caracterización fue dada por el criterio de establecimiento de ciudades estratégicas en el interior del continente y no sobre la línea costera como sucedió en la mayoría de los casos donde los principales centros administrativos o de comercio quedaban sobre la costa o muy cerca de ella.... culpa de El Dorado, es posible.

Este modelo de ocupación espacial del territorio, produjo un sistema de comunicaciones que se estructura sobre el eje principal del Río Magdalena y los ramales que a él convergían, para lograr la comunicación prioritaria de las ciudades del interior con el mar Caribe. Muy pronto la red se fue perfeccionando con caminos secundarios que fueron integrando a la red anterior nuevos núcleos de población.

El gobierno español que buscaba establecer una unidad cultural en los nuevos territorios, tuvo que dar un gran valor al sistema de comunicaciones al punto que asumió como una de sus principales funciones la de estimular la construcción de caminos que sirvieran para penetrar nuevas regiones para dominar al indígena, e integrar los nuevos territorios a los ya conquistados.

¹ Neiva en el siglo XVII, Joaquín García Borrero

Como una lógica consecuencia del establecimiento de núcleos hispánicos en los lugares de mayor densidad poblacional indígena, los caminos reales repitieron en buena medida los senderos indígenas, pero estos caminos fueron diseñados para ser transitados por peatones que podían descender y ascender muy fácilmente, saltar piedras para superar una corriente de agua o atravesar por un simple tronco un obstáculo difícil. Pero estos eran inapropiados para el tránsito de caballos, mulas, ganados y pesadas cargas que obligaron; como en todos los procesos de mestizaje cultural, a imponer algunos cambios en su diseño original que se mantuvieron durante todo el periodo colonial e inclusive durante el siglo XIX.

El singular trazado de nuestros caminos despierta la curiosidad de viajeros como Codazzi; citado en la obra Caminos Reales de Colombia, que se admiraba de ver de la forma como eran atacadas las alturas en línea recta en vez de rodearlas.

*«Parece que nuestros antecesores no conocieran otro método de abrir caminos, que subir a la parte mas elevada de un cerro para bajar y después subir ... y luego volver a subir y bajar sin interrupción, buscando siempre las quiebras más grandes de la serranía en lugar de evitarlas... faldeándolas...»*²

Algunas rutas que no pudieron ser adaptadas para uso de bueyes, mulas y caballos, se mantuvieron en uso gracias a los cargueros indios que transportaban sobre una silleta atada a su espalda pesadas cargas y no menos livianos pasajeros.

El ocaso de los caminos comenzaron a marcarlo los ferrocarriles, y lo concluyeron las carreteras, que irónicamente en muchos de sus tramos corre sobre su antecesor o muy cerca de él.

CAMINOS REALES... UN SISTEMA

El sector del Camino Real entre Palermo y Buenos Aires hacen parte de un Sistema central de vías públicas a cargo del Estado; sistema del que también hacían parte los ríos navegables y plazas y calles por donde pasaban estos caminos.

Hacían parte del sistema caminos centrales en el siglo XIX los siguientes:

El de la banda oriental del Magdalena que, partiendo del paso de Fusagasugá en el río de este nombre, conduce a la aldea de San Agustín, pasando por Santa Rosa, Prado, Villavieja, Neiva, Campoalegre, Hobo, Gigante, Garzón, Jagua, Altamira, Naranjal, Timaná y Pitalito.

El de la banda occidental del Magdalena que, partiendo de Honda, conduce al límite con el Estado del Cauca, pasando por Guayabal, Lérda, Venadillo, Caldas, Guamo, Purificación, Natagaima, Aipe, Guagua, Retiro, Iquira, La Plata Camicerías y Paicol.

Complementan el sistema numerosas ramificaciones entre las que podemos mencionar las que conducen al Pital partiendo de Timaná y pasando por Elías y el Hato y las que unen las dos grandes vías de las bandas oriental y occidental del Magdalena, atravesando los pasos del colegio y San Borja. Otro de estos ramales es el que se puede apreciar muy cerca de la Escuela de Buenos Aires en Palermo y que conduce a Yaguará.

Por las referencias escritas en crónicas de viajeros encontradas, parece ser que el camino trazado por la margen occidental del Magdalena; o sea el que pasa por Palermo, el que tiene referencias más antiguas de utilización (siglos XVIII) mientras que el de la margen oriental es más común encontrarlo en relatos pertenecientes al siglo XIX, con la anotación que ambas rutas se encontraban cerca del paso del Colegio para continuar hasta Popayán y de allí al sur del continente.

² Caminos Reales de Colombia. Fondo FEN Colombia. 1995 (pag. 15)

