

## Capítulo VII

# RELACIONES CULTURALES Y POLÍTICAS EN EL CAMINO DEL CRAVO SUR: LAS GANADERÍAS DE LOS LLANOS ORIENTALES AL ALTIPLANO CUNDIBOYACENSE

Johan Fernando Vega Gómez<sup>159</sup> |

### Introducción

El Camino del Cravo Sur fue la vía de comunicación que integró el interior de Colombia con los Llanos Orientales y la frontera con Venezuela, dicha franja caminera se posicionó a través del tiempo como una de las rutas comerciales más importantes de la región para el transporte de mercancías, sal y ganados. Esta ruta comercial se extendió por kilómetros entre montañas y sabanas, situándose sobre el trazo de la antigua red vial prehispánica que comunicó verticalmente diversos grupos humanos entre los Llanos Orientales y el altiplano Cundiboyacense. Empero, este artículo se encarga de estudiar la ruta del Cravo Sur<sup>160</sup> como un circuito económico que funcionó en torno al transporte ganadero, congregando en sus márgenes distintas poblaciones, procesos humano-culturales y dinámicas naturales que hicieron de esta ruta a través de las épocas, una de las predilectas para el intercambio comercial entre sierras y sabanas.

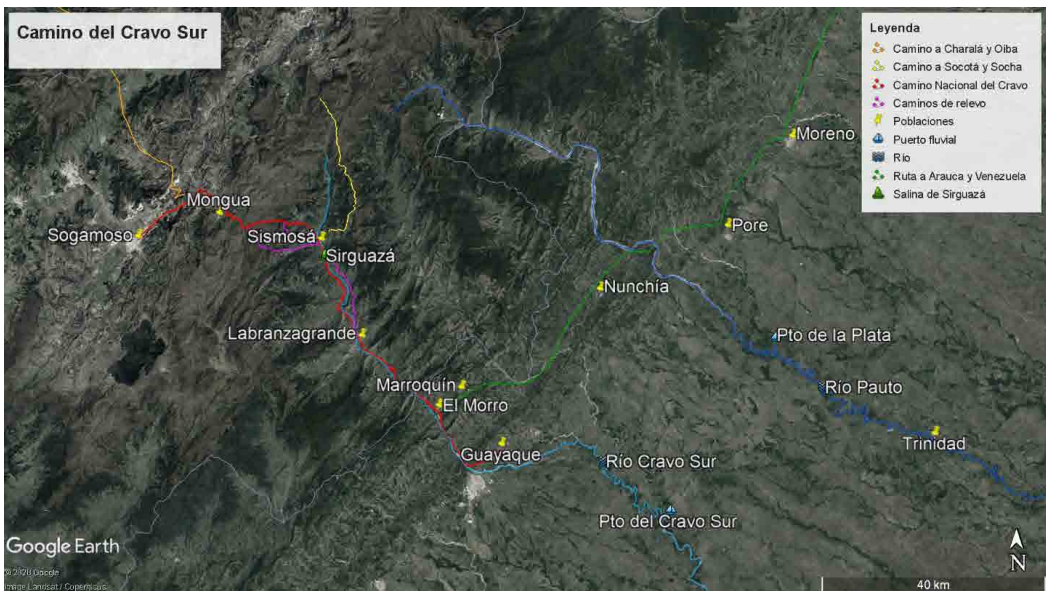
Dicha ruta integra el siguiente territorio: desde Puente Reyes cerca de la ciudad de Sogamoso, se camina por la margen izquierda del río Sasa, asciende al Páramo de San Ignacio en Mongua, desciende al caserío de Sismosá, cruza por la Salina de Sirguazá hasta encontrar el Puente de Ogontá, allí se unifica con el camino que viene de Vado Hondo y Toquilla, continúa hasta la población de Labranzagrande, sigue en descenso rápido hasta la cuchilla de las Barras –paso complicado para las puntas de ganado y las recuas de mulas–, al pasar el sector

159 Estudiante de la Licenciatura en Ciencias Sociales de la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, integrante del grupo de investigaciones Asociación Centro de Estudios Regionales REGIÓN, UPTC –y joven investigador del Proyecto Ruta del Bicentenario. Correo electrónico: johan.vega@uptc.edu.co.

160 Conocido también como el Camino Nacional del Cravo durante la primera mitad del siglo XX.

del almorzadero –hay un cruce hacia el oriente que sigue el trazo del camino de Marroquín-Nunchía–; el trazo continúa a la orilla del Río Cravo Sur, hasta el sitio de la Cabuya y Guayaque, antiguo paradero de ganados y cruce de caminos, aquel sitio se hallaba en inmediaciones de la hoy poblada ciudad de Yopal<sup>161</sup>. Esta ruta no finalizaba allí, puesto que a partir de Guayaque, continuaban los caminos de Sabana abierta, que comunicaba a los puertos fluviales del Cravo Sur y de la Plata sobre el Pauto y los hatos y fincas ganaderas hasta la costa del río Meta<sup>162</sup>.

### Ilustración 1. Camino del Cravo Sur



Fuente: Elaboración propia con cartografía base Google Earth. Este mapa especifica el trazo principal, los puertos fluviales y la ruta a Arauca y Venezuela. Es posible que, los caminos de “relevo” -vestigios y palimpsestos de caminos-, sean caminos ancestrales que han quedado en desuso, pero componían parte de la antigua red vial prehispánica, algunos de ellos aún se frecuentan y otros solo se pueden identificar mediante fotointerpretación, también porque tomar fotos a los caminos antiguos es complicado, principalmente cuando están cubiertos de biomasa.

161 Los principales caminos adyacentes al Camino del Cravo Sur, se situaban en las vertientes fluviales modeladas por el Río Cusiana al occidente y el Río Payero al oriente. Las anteriores rutas camineras funcionaban a manera de red, caracterizándose por hacer uso de distintos trazados para interconectar entre sí, varios puntos de determinada importancia económica, trazados que confluían a uno mayor – Camino del Cravo Sur. Por ello, el camino no puede entenderse sin las rutas alternas y caminos adyacentes, puesto que todos componían el camino y el circuito, que además de comunicar puntos económicos, tuvo el fin desde tiempos inmemoriales, de integrar los Llanos Orientales, con el altiplano Cundiboyacense.

162 Aquellas descripciones de la condición y el contexto del camino, los itinerarios en la ruta, las poblaciones y las dinámicas naturales y sociales son descritas en el libro Casanare de Jorge Brisson, Ingeniero Civil, al servicio del Gobierno Nacional de la República de Colombia. Obra escrita al fragor del camino en 1894, y entregada en la presidencia de Miguel Antonio Caro en 1896, como parte de las acciones que el gobierno de la regeneración había adelantado por continuar con la lectura de Colombia en sus márgenes territoriales. Otros viajeros que tuvimos en cuenta son: Daniel Delgado cura agustiniano que cruzó por estos caminos a principios del siglo XX, de igual manera, Alfred Hettner que recorrió los Andes colombianos y el camino del Cravo Sur entre 1882 a 1884.

## El complejo económico Jesuita, génesis del desarrollo de la ganadería en los Llanos Orientales

Dos factores esenciales en la consolidación del complejo económico jesuita en el siglo XVIII, que llevó al desarrollo de hatos y del circuito económico en que movían ganados, cueros, sebo y demás, fue que los ignacianos, en aras de desarrollar sus labores religiosas, sociales y culturales, adquirieron tierras propicias, y dadas las condiciones de los lugares en que establecieron las haciendas, impulsaron distintas alternativas de explotación económica como la ganadería y la agricultura. Para el desempeño de dichas actividades, tuvieron una preocupación particular por la eficiencia, y desde sus centros productivos impulsaron la evangelización, el cuidado a los enfermos y huérfanos, y por supuesto el mercado interregional.

En las tierras que obtuvieron en los llanos de Casanare y Meta, los jesuitas introdujeron y desarrollaron la ganadería de reses vacunas y caballares. El ganado vacuno llegó a Venezuela, a Coro (de las primeras fundaciones en territorio venezolano) y a Isla Margarita, procedente de la isla antillana de La Española. De Coro, el ganado se expandió velozmente a gran parte del territorio de Venezuela; allí se fundaron Hatos<sup>163</sup> ganaderos en donde los primeros lotes fueron destinados a la reproducción, pero los animales perecieron al no estar habituados a las condiciones naturales de la región. Por ello, al enzararlos con ganado (miura) y diferentes cruces, se logró una variedad criolla, propicia para las ardientes praderas que en tiempos de lluvia se inundaban, (este territorio presenta largos periodos de pluviosidad, ocho meses con lluvia y cuatro de tiempo seco). Este ganado adaptado al clima desarrolló un modo comportamental, mañoso y sabanero, era pequeño pero bravío y fue la base de la ganadería que se impulsó en los llanos de Venezuela y Nueva Granada<sup>164</sup>.

El empeño jesuita, a partir de una recia y férrea disciplina intelectual y religiosa, con una sólida y moderna organización e integración entre sus haciendas ubicadas en diferentes altitudes y climas, tratándose no de manejos aislados sino de conjuntos de haciendas funcionando como unidad productiva, los llevó no solo a poner a funcionar un sistema de control en sus haciendas y pueblos, sino también, a ajustarse a las particularidades ecológicas y ambientales llaneras. Aunque tardaron algún tiempo en acumular este conocimiento, una vez obtenido y entremezclado con la experiencia de los otros polos de desarrollo de la comunidad, como las

163 “Un Hato es una finca inmensa que alberga cantidades de ganado, se habla de hato cuando la finca supera las mil reses y menos de mil reses se llama fundación, entonces un hato podría tener 12 mil o 15 mil cabezas de ganado de un solo dueño” Próspero Durán, entrevista por Johan Fernando Vega Gómez, Labranzagrande-Boyacá, 2018.

164 El ganado era pequeño y cachón según el señor José María Reyes, uno de los habitantes más longevos en el caserío de Sismosá en Mongua-Boyacá. Ver José Eduardo Rueda Enciso, *Campos de Dios y campos del hombre. Actividades económicas y políticas de los jesuitas en el Casanare*, (Bogotá: Universidad del Rosario, 2018).

haciendas de Cravo, Apiay y Tocaría, le representó a los jesuitas importantes éxitos<sup>165</sup>.

Por ejemplo, dentro de este acercamiento entre el complejo económico organizado por los ignacianos y el territorio circundante, se destaca, que los rodeos solo se verificaban en épocas de verano, en enero, pues en invierno las llanuras se inundaban y anegaban, de modo que los caballos no podían andar ni correr detrás del ganado.<sup>166</sup> Además, cuando era posible un rodeo en invierno, en este se utilizaban más hombres y caballos de lo habitual, con lo cual subían los costos generales de la hacienda. Este principio como muchos otros, lo aprendieron los jesuitas luego de experimentar y observar al cabo del tiempo.

Las haciendas entre el Río Cravo Sur y el Río Pauto eran Tocaría y Cravo<sup>167</sup>, de los cuales no se tienen definitivamente los límites, ni la extensión, puesto que se sabe que Tocaría se conformó en 1679 y tuvo origen en la de Caribabare; en cambio la creación de Cravo, fue posterior a Tocaría y según Rueda Enciso<sup>168</sup>, bajo el testimonio dado en junio de 1770 por el gobernador de los llanos, Domínguez: “las tierras de la hacienda, no se sabe cuáles son, ni hasta dónde alcanzan, pues como vacías las de aquellas partes se extiende el ganado y bestias cuanto quieren, y porque son del rey nuestro señor y las poseyeron los extrañados sin más título que su voluntad [...]”. Esto nos muestra que los ganados se paseaban de una y otra hacienda, - Tocaría situada cerca de la cordillera, y Cravo asentada en cercanías al río Cravo Sur y al río Meta, adjunta a las misiones del Meta- y esto era posible por la posición geográfica de ambas haciendas, las cuales tenían extensos bancos de sabana, definidos entre cuerpos de agua por el Río Cravo Sur al occidente y el Río Pauto al Oriente, de manera que los afluentes funcionaron como fronteras naturales, tanto del dominio de las tierras de la hacienda como de los terrenos aprovechados por los ganados. De igual manera en tiempos de lluvia, los animales eran trasladados por kilómetros de una hacienda a otra para resguardarlos de las sabanas inundadas, buscando terrazas o terrenos altos y para poder realizar las labores ganaderas<sup>169</sup>.

165 *Ibíd.* p. 200.

166 *Ibíd.* p. 201.

167 Héctor Publio Ángel Pérez, «Impacto de las misiones religiosas y de las guerras de independencia en la construcción de pueblos y ciudades coloniales en los llanos» (Centro de historia de Casanare, s. f.) p. 10.

168 José Eduardo Rueda Enciso, *Campos de Dios y campos del hombre. Actividades económicas y políticas de los jesuitas en el Casanare*. (Bogotá: Universidad del Rosario, 2018) p. 208.

169 Según Augusto Gómez «La guerra de exterminio contra los grupos indígenas cazadores-recolectores de los llanos orientales (siglos XIX y XX).», *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, n.º 25 (1998), p. 355: “La expansión de la frontera ganadera y el crecimiento numérico de los vacunos, produjo un efecto negativo sobre la capacidad de sustentación de los suelos del llano. El mayor volumen de la biomasa animal de grandes mamíferos por unidad de superficie significó el desplazamiento de la fauna propia de la zona de asentamiento y el deterioro y una rápida transformación de las poblaciones vegetales a causa del incremento en el consumo. En otras palabras, la población indígena de cazadores-recolectores, que derivaba su sustento de la fauna silvestre, padeció la disminución de esta y emprendió la cacería del ganado cimarrón y el asalto a los hatos”. Así mismo, las modificaciones adaptativas a las que se sometió las sabanas orientales, provocó la modificación de lo que parecía ser una selva transicional, sin embargo, el ganado es propenso a comerse los retoños vegetales, y en tiempos de lluvia, la pisada del animal, es una pesada huella que compacta el suelo, al hacer esto, el sol caliente y seca el terreno, esto no permite

Lo anterior también fue una estrategia de los jesuitas para controlar sus tierras, y para que los ganados tuvieran espacio para buscar pastos y agua cuando había problemas de abastecimiento, y como los ganados vivían en un constante vaivén entre una y otra hacienda, muchos animales se quedaban en las matas de monte o en los bosques de galería, y, al cabo del tiempo, se reproducían con otros en las mismas condiciones. Ese ganado tomaba un carácter salvaje, volviéndose cimarrón o ganado mostrenco, que crece a toda leche junto a la mamá y no conoce de marca, ni corral, ni rejo, solo sale a comer a lo despejado en la noche, el resto del día la pasa en el monte. Este ganado fue característico en las *sacas* para la venta<sup>170</sup>, y fue abundante al momento en que los jesuitas fueron expulsados en 1767, ya que todas estas manadas, aunque pasaron a otras órdenes religiosas, no tuvieron el mismo trato ni tampoco se mantuvo el comercio, ni el modo socioeconómico que habían logrado los jesuitas por más de un siglo. Con el pasar de los años, los ganados cambiaron de dueños y a otros hatos y fundaciones que se fueron levantando en las márgenes de los caños y los ríos.

Pero esta situación de grandes manadas sin “frontera” alguna, tampoco iba en contra de los planes de los jesuitas, pues, ¿qué mejor cuidandero que una manada de ganado bravo?<sup>171</sup> Aquella estrategia tuvo eco en 1885 cuando el dueño del hato el Tigre Policarpo Reyes compró trescientas novillas pues según, los indios le habían matado las primeras con las que había comenzado el hato, pero con la nueva compra de animales, trajo también sementales de lidia. Soltando esas novillas con treinta toros en esas interminables sabanas<sup>172</sup>.

Cuando los toros veían a los indios cerca los embestían, algunas veces llegaron a matar a los indios, pues mal cornados quedaban tendidos<sup>173</sup>, los toros de lidia custodiaban el ganado del que se lo quisiera robar o del indio que lo quisiera matar<sup>174</sup>, pues como vimos, los problemas interétnicos estuvieron mediados

---

que la tierra expulse sus gases y vapores, y así comience a oxidarse por dinámicas naturales, hasta que quede “un limpio de sabana”.

170 En la saca y transporte de ganado para la venta, se destaca la comparación entre Córdoba y el Alto Perú, en donde los grandes arrees hacia el Alto Perú según Assadourian, se nutren de los abundantes rodeos cimarrones, cuyo origen se remonta a aquellos pequeños hatos que escapan a la pampa y comienzan libremente a reproducirse y desparramarse por la campiña, hacia tierras con pastos y aguas naturales. El ganado cimarrón es también blanco de las *vaquerías*, las cuales fundamentan las industrias derivadas del sebo y cueros, de técnicas muy rudimentarias. Ver Carlos Sempat Assadourian. <<Economías regionales y mercado interno colonial: el caso de Córdoba en los siglos XVI y XVII>> en *El sistema de la economía colonial: el mercado interior, regiones y espacio económico*, (México, D.F.: Editorial Nueva Imagen, 1983), p. 31.

171 José Eduardo Rueda Enciso, *Campos de Dios y campos del hombre. Actividades económicas y políticas de los jesuitas en el Casanare*. (Bogotá: Universidad del Rosario, 2018), p. 210.

172 Héctor Publio Pérez Ángel. *Por la huella del cabrestero, 1ed.* (Bogotá: Panamericana formas e impresos S.A., 2010), p. 51.

173 *Ibíd.* p. 52.

174 A principios del siglo XX, los indios continuaban haciendo incursiones en los hatos para robarse algún ganado para el consumo y para cortarles la lengua a los animales, esto con el fin de matarlo de inanición puesto que no podía comer. La tensión había llegado a tal punto, que se siguieron organizando partidas de cacería de indios, lo que llamaron *cuiviadas* y *guahiviadas*, que equivalía al exterminio indígena, y los gobiernos de turno como el de Abadía Méndez, prestaron armas y personal para combatirlos, con el pretexto de nociones racistas, justificándose bajo el supuesto bárbaro, incivilizado y salvaje. Ver Augusto

por el aprovechamiento de tierras de ocupación indígena para la ganadería y el establecimiento de hatos y centros de producción pecuaria.

Dentro de este mismo impulso de la Compañía de Jesús por mantener su complejo económico-administrativo, las haciendas de los Llanos estaban sujetas al Colegio Máximo de Santafé de Bogotá por medio de la tienda que esa tenía, y de la cual salía toda clase de mercancías. Esto hizo posible una constante comunicación, y un flujo permanente de mercaderías entre la capital y los predios llaneros, de los que salían ganados, productos derivados de la actividad ganadera como sebo, pero sobre todo cueros<sup>175</sup>. Esta relación hizo que se desarrollaran haciendas intermedias, para que funcionaran como dependencias que trabajaban en unidad, a donde arribaron los lotes de ganado que se movían al interior del país, o con dirección a haciendas serranas para su engorde. Dentro de estas estuvieron Firavitoba<sup>176</sup>, la hacienda El Salitre en Paipa-Boyacá<sup>177</sup> pero en menor medida, puesto que aquel establecimiento extraía salitres identificados desde la colonia, para la producción de vidrio, abonos, y otros productos.

Asimismo, los jesuitas tuvieron que recurrir al trabajo y a la propiedad comunal, al punto de que determinaron que las haciendas también eran de dominio colectivo, por tanto, de los indígenas reducidos. En estas reducciones jesuíticas como explica Rueda Enciso<sup>178</sup>, la propiedad de la tierra estuvo dividida en dos. En el campo de Dios o comunal, se cultivaba yuca, plátano, maíz, y se criaban gallinas, cuyos productos eran guardados en almacenes y destinados al beneficio colectivo, pagar el tributo al rey, sostener a los misioneros, a los ancianos, a los enfermos, a las viudas y huérfanos, así como para satisfacer los gastos del culto religioso y socorrer a las demás haciendas y pueblos. De la producción de los Campos de Dios, una parte se vendía en el mercado colonial y en los polos de crecimiento; estos campos, además, eran cultivados por turnos, por algunos habitantes de las reducciones elegidos por su capacidad. El otro, era el campo del hombre o

---

Gómez. *Indios, colonos y conflictos: una historia regional de los Llanos Orientales, 1870-1970*. (Bogotá: Siglo XXI editores, 1991).

175 José Eduardo Rueda Enciso, *Campos de Dios y campos del hombre. Actividades económicas y políticas de los jesuitas en el Casanare*. (Bogotá: Universidad del Rosario, 2018), p. 212.

176 En la actualidad el municipio de Firavitoba se ubica a 10 km de Sogamoso, 38 km de Tunja y 198 km de Bogotá. Al momento de la expulsión se encontraron en el potrero de esa población 342 reses procedentes de las haciendas de Casanare y el Meta. *Ibid.* p. 229.

177 En 1712 la Hacienda es de propiedad de la Compañía de Jesús; le llamaron “Aposentos de la Hacienda del Salitre”, más adelante, en 1767 el Monarca Carlos III, ordena la expulsión de esa comunidad religiosa del Nuevo Mundo, por esta razón, la hacienda es rematada en 1771, para ser adquirida en 1772 por el peruano Agustín Justo de Medina. Al llegar a la hacienda, Agustín acaba de mandarla a construir, con lo que se desarrollaron nuevos edificios como la capilla sustituyendo a la existente, y la mejora de los muros circundantes que protegía la estructura en adobes empotrados en piedra, cal y canto, de la humedad del valle. La hacienda en Firavitoba, junto con la hacienda de El Salitre, funcionaban como puntos intermedios en el tránsito de los ganados hacia Santafé, las tierras fueron fraccionadas luego de la expatriación de la orden, este camino pasaba por la población de Toca, y tenía distintos cruces hacia poblaciones como Chivatá, Tunja, conocido desde la colonia como el Camino de la Villana según el mapa de la región levantado en 1797. Ver <<Pueblos de Siatoca y Chivatá>>, 1797, A.G.N., *mapas y planos*.

178 José Eduardo Rueda Enciso, *Campos de Dios y campos del hombre. Actividades económicas y políticas de los jesuitas en el Casanare*. (Bogotá: Universidad del Rosario, 2018), p. 217.

individual, terreno dividido en lotes de propiedad particular no negociables, de uso vitalicio por parte del beneficiado, cuyos frutos pertenecían a los indígenas. El carácter innegociable del campo del hombre, se debió a la legislación española en América que reconoció a los indígenas el derecho de poseer bienes inmuebles, pero con la limitación de que no podían comprar o vender a voluntad, ante la Corona los indígenas eran concebidos como menores de edad, esto requirió entonces de la tutela de los curas<sup>179</sup>.

Es por ello que por tantos años el gobierno en los Llanos Orientales fue ejercido por las haciendas jesuitas, que giraban en torno a este tipo de administración y producción. La educación fue una herramienta fundamental en la enseñanza de la doctrina y, por tanto, de la transformación del indio, al endo-campesino si se puede llamar, sin soslayar los procesos territoriales que moldearon a través del mestizaje y la repartición de la tierra, el campesino, ganadero, que, en muchos casos, siendo indio aprendió los modos del colono para domeñar y montar caballo. Esta relación hombre-animal, determinó transversalmente el dominio de las llanuras y las distancias, así como aligeró las labores de transporte y ganadería; en simbiosis profunda, se constituye el llanero, el cual ha logrado grandes hazañas, gracias a la histórica introducción del caballo a su cotidianidad. A partir del uso del caballo, del dominio del ganado vacuno y del uso y aprovechamiento de absolutamente todo el animal, el llanero se convierte a través de los años en un refinado utilero, que inventa soluciones a los problemas que representa un medio natural complejo, saberes que surgieron durante el proceso de colonización y mestizaje, pero así mismo, a partir de lo que le presta la naturaleza: diseña, crea, teje, corta, pone al fuego y trenza, los elementos necesarios para sobrevivir en las planicies orientales.

## **Apertura y mejoramiento de caminos**

Durante el siglo XVIII el crecimiento de los ganados en las haciendas fue notorio, sobre todo durante el gobierno del virrey Sebastián de Eslava (1740-1749) cuando los jesuitas obtuvieron un contrato para abastecer de carne a Santafé y Tunja. Así, la producción de las haciendas de Casanare fue destinada a la cría y saca de ganados para el interior del virreinato<sup>180</sup>. Esta circunstancia obligó a la construcción de nuevos caminos, y al mantenimiento de los existentes, con el fin de permitir la comunicación y el gobierno entre las haciendas, los pueblos y ciudades, constituyéndose corredores comerciales que conllevaron beneficios para la economía y el desarrollo de la región.

Los indígenas misionados cumplieron un papel fundamental, ya que ellos fueron los que señalaron los caminos, pasos de los cruces de los ríos, calidad o infertilidad de tierras, aspectos en la construcción de nuevos caminos y trazas, cuestiones importantes para que los misioneros lograran esa organización de conjunto de los

179 *Ibid.* p. 218.

180 *Ibid.* p. 228.

Llanos y la meseta andina<sup>181</sup>, el circuito comercial funciona siempre y cuando las vías de comunicación sean óptimas, o por lo menos permita el desplazamiento. Por algún tiempo el flujo del mercado era bajo y local, esto se debía a la inadecuada red vial existente, la mala condición de los caminos, que eran muy estrechos, accidentados, fangosos, y generalmente inadecuados para viajar, hacía lento el ritmo de marcha y por tanto del transporte de los productos, permitiendo la no optimización del circuito, en consecuencia, la marcha era más costosa que las mercancías. El transporte de productos a larga distancia en estas circunstancias era molesto, peligroso y difícil<sup>182</sup>.

Por un tiempo fue pequeño el mercado interno en comparación a los grandes mercados de Europa, pero no lo fue siempre, y el mejoramiento de la red vial prehispánica junto con los caminos y rutas que abrieron las comunidades religiosas para llevar a cabo la administración tanto de la tarea evangelizadora como de las haciendas, fue fundamental, por ser el medio para dinamizar el complejo circuito económico que funciona a lo largo de un macroescenario interregional, a través de caminos de montaña, sabana y rutas fluviales, que se conectaban con los puertos del Cravo Sur y de la Plata sobre el río Pauto. Esta ruta buscó los hatos ganaderos entre uno y otro río como la hacienda jesuita Cravo en tiempos virreinales, y más tarde con la población de Orocué y el río Meta, generando la comunicación de una amplia región con salida al Océano Atlántico por el río Orinoco. Es por esto también, que, entre otras razones, las autoridades monárquicas decidieron expatriar a la Compañía de Jesús, pues en términos administrativos, económicos y sociales, los misioneros ejercían poder y gobierno, y esto, según detractores de la orden podía desencadenar una ruptura en la jerarquía del gobierno virreinal en los Llanos.

El sistema económico complementario, estuvo ligado a los caminos y rutas hacia los polos de crecimiento internos como, Labranzagrande, Mongua, Tópaga, Sogamoso, Tunja, Santafé, los mercados más notorios de las poblaciones, manejaban niveles de desarrollo, especialización económica de diferentes regiones, las direcciones e intensidad de los distintos circuitos comerciales que componían el mercado interno, así como, la circulación monetaria, los flujos migratorios, las tendencias económicas generales y las fluctuaciones regionales<sup>183</sup>. Por estas razones, fue importante el desarrollo de vías de comunicación entre polos de crecimiento y entre lugares apartados que se concadenaban mutuamente para funcionar en conjunto.

Los polos de crecimiento fueron abastecidos por estas propiedades y tierras que eran propicias para el cultivo y cría de ganados, y contribuyeron para

---

181 Héctor Publio Pérez Ángel. *La hacienda Caribabare: estructuras y relaciones de mercado, 1767-1810*. (Yopal: corpes Orinoquía, 1997). p.106.

182 Leo Huberman. *Los bienes terrenales del hombre* (Medellín: Ediciones pepe, 1972). p. 29.

183 Carlos Sempat Assadourian. *El sistema de la economía colonial: el mercado interior, regiones y espacio económico. capítulo I, Economías regionales y mercado interno colonial: el caso de Córdoba en los siglos XVI y XVII* (México, D.F.: Editorial Nueva Imagen, 1983), p. 20.



abastecer el mismo circuito económico y la zona de influencia del camino; las poblaciones introdujeron a sus dietas alimenticias el consumo de carnes, como rasgo de las costumbres de los colonos, y esto modificó consecuentemente, el régimen alimenticio y gastronómico. La carne también cambió la manera de alimentarse, lo que dio cabida a otro tipo de enfermedades. La triada de Productos, Transportadores y Mercados, funcionó por largos años, gracias al contexto de mercado ya existente desde tiempos prehispánicos por estos caminos, representados en los intercambios interregionales. Los mercados en los pueblos generaron poco a poco una cultura acumulativa, que se hizo en un principio a costa de la merma de los pueblos indígenas, pero luego por el movimiento que comenzó a competir con otros mercados, pues las poblaciones desarrollarían otro tipo de inversionistas a la par del aumento demográfico en los pueblos y ciudades<sup>184</sup>.

### **Las sacas de ganado vacuno y el abastecimiento de carne a través del circuito económico**

Las reses salían periódicamente desde las haciendas en partidas o *puntas de ganados* vacuno-, características en el Camino de Cravo Sur, que además se constituyeron en un patrón de organización y avanzada para recorrer los caminos de montaña con destino a las ciudades. La mayor parte de este ganado salía hasta Lengupá, Paya, Labranzagrande, en donde descansaban y se reponían las reses y hombres, para luego pasar la cordillera, hasta Firavitoba, o a Sogamoso dependiendo la ruta; allí, se recuperaban las reses que se quedaban para los compradores en Sogamoso, o las que partían a los cebaderos, así como las que se dirigían a Tunja y Santafé.

Para lograr este abastecimiento permanente, los jesuitas tuvieron que habilitar una cadena de sitios de parada, conocidos como *paradas ganaderas* en los cuales el ganado descansara para superar el desgaste causado por las largas jornadas<sup>185</sup> y los caminos pedregosos. Algunas de estas posadas, sirvieron como hitos geográficos en los itinerarios de marcha, los cuales están repartidos, por lo menos en el camino de Cravo Sur de Guayaque a Sogamoso, para llevar a cabo jornadas de entre 18 y 25 km a lo largo de 116 km, recorridos y estudiados en trabajo de campo. Su trazo cruza por alturas que oscilan alrededor de los 2.500 msnm en el Valle de Iraca o Sogamoso, los 3.500 msnm en el Páramo de San Ignacio y el cruce de las Lajas, y 300 msnm ya en los Llanos de Casanare.

184 Según José Olinto Rueda Plata, superadas las luchas de conquista, se inicia durante los siglos XVII y XVIII una fase de rápida expansión demográfica, mestizaje y poblamientos progresivos. Hacia 1778 la población del país ascendía a cerca de ochocientos mil habitantes, y dos años antes del grito de independencia se estimaba aproximadamente, un millón trescientas mil personas. Ver José Olinto Rueda Plata, «Historia de la población de Colombia: 1880-2000», *Nueva Historia de Colombia*, V (s. f.): 337-395.

185 José Eduardo Rueda Enciso, *Campos de Dios y campos del hombre. Actividades económicas y políticas de los jesuitas en el Casanare*. (Bogotá: Universidad del Rosario, 2018), p. 229.

Aquel tiempo de marcha podía variar también, según la infraestructura del camino, es posible que las posadas respondieran a los tiempos de marcha y descanso que quedaron fijados a través de este patrón de desplazamiento, que, a la larga, no eran los hombres los que ponían el tiempo de marcha, sino los ganados.

Con el tiempo, las posadas que en muchas ocasiones fueron paraderos, hatos y haciendas, se convirtieron en pueblos o fueron objeto de colonización y asentamiento<sup>186</sup>. Algunos de los que siguen existiendo en Casanare son: el Morro-Marroquín, Pore<sup>187</sup> y Hato Corozal que, en tiempos del proceso de independencia, fueron haciendas o hatos, a los cuales arribaron las tropas patriotas, para abastecerse de alimento y ganados. Otros en Boyacá son: Labranzagrande, Mongua, Tópaga, esta vía Labranza-Sogamoso, dio origen a Yopal, distante de Tunja a 250 km, actual capital del Departamento de Casanare. La colonización boyacense y especialmente de las gentes de Sogamoso, marcó un hito en el proceso de colonización sobre todo a principios del siglo XX, del Piedemonte Oriental de la Cordillera Oriental y de los Llanos de Casanare.

Estos itinerarios estuvieron marcados por las dificultades topográficas que, en el siglo XIX, representaba el terreno<sup>188</sup>. Un caminante podía hacer la ruta del río Casanare, por el camino de La Salina a Socha y Sogamoso en 5 días<sup>189</sup>; no obstante, cuando se subía con ganados los días de marcha se extendían, debido a que los animales debían ser puestos en engorde, o cebarlos, por lo menos quince días, para que “buenos y gordos” sobrelleven el viaje hasta el altiplano andino. El Morro y Marroquín y Labranzagrande, fueron sitios de descanso y reparación de energía tanto del animal como del arriero.

De acuerdo con lo anterior, es importante precisar que el arreo del ganado era costeado por la hacienda, pero, en los paraderos que anteceden la cordillera, el arreo era costeado por concertados, compradores y negociantes en ciudades como Sogamoso y Tunja, pues desde el transcurso del siglo XVII se “ha ido generalizando la costumbre de concertar convenios con fleteros especializados,

186 Héctor Publio Ángel Pérez. «Impacto de las misiones religiosas y de las guerras de independencia en la construcción de pueblos y ciudades coloniales en los llanos» (Centro de historia de Casanare, s. f.)

187 Pore fue un centro comercial de gran importancia. Contaban viejos de hace muchos años que existió una amplia vía empedrada entre Pore y el puerto de la Plata sobre el Pauto, por la cual transitaban las carretas tiradas por bueyes y mulas, con cargamentos de cueros, café y cacao, con destino a Ciudad Bolívar, pues hasta puerto casanareño subían desde Venezuela los barcos cargados con mercancías que eran distribuidas desde Pore a Támara, Nunchía, Morcote, Paya, Pisba, Labranzagrande, Hato Corozal, Tame, Chire y Moreno. En Alberto Martínez Delgado, *Casanare y su historia*, (Bogotá: editorial Bochica, 1.990), p. 160.

188 En este sentido, el itinerario tiene dos rasgos importantes: en primer lugar, los viajeros dependen en todo momento de otras personas, ya sean transportistas profesionales o de ocasión, en cuanto al tránsito y a la alimentación; en segundo lugar, los itinerarios debían establecerse con anterioridad, debido a que era necesario calcular el clima, las travesías por parajes despoblados, la facilidad de aprovisionarse, entre otros. Ver Fernand Braudel, *Civilización material, economía y capitalismo: siglos XV-XVIII* (Madrid: Alianza, 1984). También Fabián Andrés Lancheros Herrera, «Caminos Coloniales: una Historia de las vías de comunicación en la región central del Nuevo Reino de Granada en el siglo XVIII» (Universidad Nacional de Colombia, 2017). (Tesis de Maestría, Universidad Nacional de Colombia, 2017), pp. 17-99

189 Carlos Delgado, <<caminos de comercio y peregrinación en Boyacá siglo XIX>> (conferencia, Tunja, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, 2020).

los cuales corren con todos los costos del arreo, percibiendo como retribución la mitad del ganado que producen”<sup>190</sup>. Aunque esta afirmación aplica para el caso de Córdoba y el Alto Perú, es una analogía pertinente para entender la similitud en las relaciones arriero-comerciante, que existían en aquel entonces en este camino, una relación de trabajo interregional, tanto así que dicha concertación sobrevivió hasta bien entrado el siglo XX, pues los arrieros del ganado eran contratados y pagados en las poblaciones cordilleranas para que hicieran la tarea de recibir el ganado en los paraderos del piedemonte o a puerta de corral, y una vez organizados, emprender marcha hacía las tierras frías, pues según, los llaneros no podían hacer dicho trabajo por no estar habituados a las condiciones climáticas, estos arrieros fueron conocidos a principios del siglo XX con el apelativo de *cagón* o *cagones* en plural.

Debe agregarse que la mano de obra no escaseaba, por consiguiente, el sector asalariado que se desarrolló fue “de poca monta” o de bajos ingresos monetarios, había un buen número de vaqueros para recoger y arrear las tropas de miles de cabezas. La frecuencia y cantidad de novillos que movían por medio de las *sacas* o *puntas*, dictaminó en el control y mantenimiento de los precios del ganado, tanto en la región de los Llanos como de los lugares de destino. Las sacas fueron fundamentales para mantener la regularidad económica de la región<sup>191</sup>.

En las haciendas jesuitas, después de su expulsión, las *sacas* y ventas debían ser autorizadas por la Junta de Temporalidades y supervisada por el gobernador de los Llanos, cosa distinta si la ganadería y el hato eran de algún particular. Durante las últimas décadas del siglo XVIII, se mantuvieron las rutas de transporte y los lugares de descanso del ganado, para que recuperara su peso. De esta manera Eduardo Rueda Enciso<sup>192</sup> señala que: “Todo ello se comprueba si reconstruimos el proceso de una *saca*, que normalmente duraba seis meses. Al igual que en tiempos de los ignacianos, las condiciones de traslado de ganado eran adversas: el camino era difícil y lento, en los empinados y angostos pasos de la montaña que, al final. Los llevaba a su destino serrano. El convoy de reses y hombres era mandado por un caporal, a quien acompañaban los vaqueros, punteros o guidores del rebaño, que era arriado por los peones conductores. Además de los caballos del caporal y los vaqueros, iban mulas cargueras del bastimento, los hatillos, las maletas y sobretoldos”.

Desde que se asentaron en los Llanos, los jesuitas debieron preocuparse por el mantenimiento de los caminos ganaderos y por tanto de las vías de comunicación. Estas condiciones en algún grado óptimas, permitieron que las costumbres y modos de transportar las puntas de ganado se mantuviera a través del área de influencia del camino, así como el circuito comercial sobre el mismo, pero decayeron al momento de la expulsión ya que los caminos no eran frecuentados

190 Assadourian, *El sistema de la economía colonial*, pp. 30-33.

191 José Eduardo Rueda Enciso. (Bogotá: Universidad del Rosario, 2018), p. 296.

192 *Ibíd.* p. 297.

como en tiempo jesuita. En efecto, las vías de comunicación dejaron de recibir mejoras y adecuaciones, lo que pudo haber hecho difíciles las condiciones para el transporte.

Aquella situación no cambió sino hasta 1821 con la fundación de la incipiente República y las nuevas disposiciones de Santander con relación a los caminos públicos. Esta historia de las vías de comunicación Fernand Braudel la define como un proceso de transformación lenta que es en general un fenómeno propio de occidente en los inicios del siglo XIX, y funciona para dar explicación al estado de “quietud” productiva en la que se encuentra el área de influencia del camino, debido a que los medios de transporte evolucionan a la par de la modernización de las vías, y como los caminos siguieron teniendo el mismo trazo y las mismas condiciones topográficas y de materiales constructivos, los medios de transporte característicos fueron los animales de carga, como las mulas<sup>193</sup>; sin embargo, Braudel especifica que la vía de comunicación en términos materiales no es crucial en el mantenimiento del circuito comercial, en este sentido, el circuito tiene cuatro momentos: la compra en A, la venta en B, la compra en B y la venta en A<sup>194</sup>.

Estos momentos son esenciales para que los circuitos comerciales sean viables. Las vías de comunicación en este contexto cumplen una función muy importante, debido a que posibilitan o imposibilitan el circuito<sup>195</sup>. Braudel advierte sobre una errada importancia capital que se le da al estado de las vías, puesto que es posible que el fin de una ruta comercial, se deba a la debilidad tanto en las ofertas como de las demandas, sin que el estado de las vías sean un factor determinante. Aun así, más adelante veremos que el Camino de Cravo Sur no pierde tanta notoriedad por la demanda y oferta que seguía existiendo por esta, sino por la modernización de vías de comunicación alternas -vía del Cusiana- que exigió el uso de automotores; bajo esta condición se trazó desde la técnica y la ingeniería, con manejo de taludes, pendientes, puentes y canales de alcantarillado, en otras palabras, evolucionó la vía de comunicación así como el modo de transporte.

Las *sacas* de ganado, con destino a los centros urbanos de Santafé, Tunja y Sogamoso, solo dejaron de realizarse entre octubre de 1767 y enero de 1768, en ese mes se efectuó la última por parte del administrador de Cravo, vía Lengupá, con destino final Sogamoso. Al pasar los años, las tierras fueron rematadas,

193 En el siglo XIX se disponían grandes territorios y se construían caminos para consolidar economías regionales o para incluir otros territorios dentro de los circuitos, Sofía Botero afirma: “La coexistencia de vías de naturaleza pedestre para mulas y caballos, fueron necesarios para un flujo mayor de mercancías y asociación de medios de producción, pero también, para el mantenimiento de patrones culturales relacionados con el trabajo, el prestigio y la jerarquización social” ver Sofía Botero. << Elementos para leer un palimpsesto: indígenas, caminos, piedras, mulas y caballos en Colombia>>. *Boletín de Antropología Universidad de Antioquia*, 20. (2006) pp. 265-287.

194 Fernand Braudel. *Civilización material, economía y capitalismo: siglos XV-XVIII*. (Madrid: alianza, 1984), p. 11.

195 Fabián Lancheros Herrera. «Caminos Coloniales: una Historia de las vías de comunicación en la región central del Nuevo Reino de Granada en el siglo XVIII». (Tesis de Maestría, Universidad Nacional de Colombia, 2017), pp. 17-99.

asignadas a otras órdenes, o quedaron baldíos, así como los dueños de hatos que continuaron realizando las *sacas*.

Cuando los llaneros realizaban las *sacas* de ganado vacuno, calculaban a ojo los años del animal, que debía estar entre los 4 a 6 años, y que tuviera cuerpo para andar o que estuviese gordo, y el tiempo o época del año, puesto que había cosechas y por ello debía sacarse por temporadas; esto cambió al mismo tiempo de los cambios demográficos con la demanda de carne, pues, en 1940 se sacaba ganado diariamente para el interior del país. En un principio las *sacas* de la hacienda Tocaría solo podían efectuarse una vez al año<sup>196</sup>, pero a partir de 1770 se comenzaron a realizar tres *sacas* al año, por el contrario, la hacienda de Cravo realizaba dos al año<sup>197</sup>.

A pesar de las condiciones en los caminos, el antiguo complejo económico-administrativo jesuita, fue la base para integrar económica y culturalmente la región, y fue el suministro de carne de las ciudades de Tunja, Santafé y Sogamoso. La expulsión impuso ciertos cambios, pero se logró continuar con el abasto de carne de Tunja y Sogamoso, no sin algunas dificultades, especialmente por la diferente proporción y regularidad que en tiempos de los ignacianos se efectuaba. Mientras que el de la capital virreinal pasó a manos de particulares<sup>198</sup>.

## El Camino de Cravo Sur y el proceso de Independencia

Ahora bien, el uso de estos caminos en el siglo XIX no fue exclusivamente de mulas y arrieros, sino, además, de los constantes movimientos de las tropas realistas<sup>199</sup> y patriotas<sup>200</sup>; el 29 de junio de 1819, se decide ascender al altiplano por el camino del -Páramo de Pisba-, debido a que representaba un movimiento estratégico, por su solitaria condición y escabroso terreno. De igual manera se mencionó cruzar por el camino de la salina de Chita, y el del Valle de Tenza pero todos estos caminos estaban fuertemente custodiados por los realistas y estos se encontraban cerca a los patriotas; además uno y otro bando estaba informado, por los limosneros y vagabundos de los pueblos y caseríos o por espías baquianos, que conocían los caminos de relevo, los senderos ocultos, llevando cartas, mensajes

196 Esto también contribuye al desarrollo de técnicas para preservar alimentos perecederos o que podían escasear. El almacenamiento de carne seca, salada y deshidratada es una forma antigua de mantener la carne, esta se reprodujo por medio de saberes campesinos, que guardaban el alimento -carne seca- tasada en barriles, "como un rejo seco", la carne deshidratada funcionó como bastimento a los caminantes y arrieros durante el viaje.

197 Ver José Eduardo Rueda Enciso, *Campos de Dios y campos del hombre. Actividades económicas y políticas de los jesuitas en el Casanare*. (Bogotá: Universidad del Rosario, 2018) p. 298. Rueda indica: con frecuencia los ganados de estas dos haciendas se juntaban en Lengupá, para seguir luego juntas hasta Firavitoba, distante 38 kilómetros de Tunja y un poco menos de Sogamoso. El costo final de cada *saca* fluctuó entre 3 y 4 pesos por cabeza, lo que indica, que el precio era provechoso a los ignacianos.

198 *Ibíd.* p. 299.

199 Alberto Lee López, comp., *Los ejércitos del rey*. tomo II, (Bogotá: Editorial presencia Ltda., 1989), pp. 303-306.

200 Ramón Correa. "Patriótica arenga del padre Fray Ignacio Mariño en 1819 en 'Llano San Miguel'", *Repertorio Boyacense*, n° 163-164, Tunja, (1952), p. 2436.

y moviendo chismes, los cuales -cumplieron un papel estratégico durante el proceso-<sup>201</sup>.

El bando realista se encontraba en Morcote para los días de abril de 1819, luego pasa a Labranzagrando por el camino que viene de Marroquín<sup>202</sup>. Este camino, es conocido como el de Cravo Sur o Labranzero. Allí se situó el ejército realista con 500 efectivos, y pocos días después del combate del Trincherón de Paya, se da ocasión a una escaramuza en el sitio de “el Volador” cerca de Labranzagrando, para posteriormente pasar a la Salina de Sirguazá, ascender el Páramo de San Ignacio y descender hacia el Valle de Sogamoso. Los caminos en la época eran bastante pedregosos, con tramos anchos y angostos dependiendo el terreno, por ello, el camino se recorría a pie y varios de los itinerarios de marcha de un lugar a otro se documentaron de acuerdo a una persona de la época, acostumbrada a caminar, a subir y a descender montañas si el camino lo requería, y algunos tramos manejaban el grado de la pendiente, en otras ocasiones el uso continuado de mulas y de transporte de animales de carga<sup>203</sup>, deterioraba el camino a tal magnitud que creaba grandes sopas de lodo donde arriero y animal podía quedar atascados y encontrar la muerte. Estos caminos cruzan por áreas geográficas donde confluyen vientos, cambios de temperatura y humedad, por eso, al cruzar en inmediaciones de los bosques húmedos, entre los 1000 msnm, el tramo se hacía poco visible en términos panorámicos, debido a la neblina y a la cantidad de vapor de agua en suspensión, lo que ocasionaba gran humedad en la atmósfera y en el suelo.

El movimiento de animales de carga y de las condiciones naturales en los caminos, sobre todo en tiempos de lluvia, deterioraba la banca y los taludes del mismo; y no sólo con el camino del Páramo de Pisba, sino también con el de Cravo Sur y con el de Pie Gallo (pues son regiones de piedemonte con clima templado y alta nubosidad), el suelo se hacía viscoso por la descomposición del humus de acuerdo a la cantidad de agua. Por eso, los caminos se empedraron en tramos abnegados, sobre todo donde las condiciones naturales no permitían el acceso, ya que los caminos cruzaban por quebradas o por lugares donde la abnegación

201 Orián Jiménez Meneses, «Rumores, cartas y caminos en la sociedad colonial», *Historia y Sociedad* 8 (2000), pp. 200-230.

202 Juan Friede, *La Batalla de Boyacá -7 de agosto de 1819- a través de los archivos españoles*. (Bogotá: Banco de la República, 1969). p. 28-31 ver Andrés Montaña, *Santander y los ejércitos patriotas 1819*. tomo II, (Bogotá: Banco de la República, 1989), p. 205.

203 A propósito del uso de acémilas o mulas para transportar cargas e incluso para abrir caminos, se cree en estos territorios que la mula fue crucial para la acción colonizadora en la región y para consolidar los caracteres culturales, demostrando el uso generalizado de este tipo de animales en el territorio colombiano, Carlos Ramón Repizo Cabrera. <<La Mula>>. *Nueva revista colombiana de folclor*, (3), (. (1994) pp. 83-92. sostiene: “Colonizados y mula, con voluntad y empeño del primero y faena cooperante de la segunda, se adentraron por las cenagosas planicies selváticas o escalonaron las abruptas serranías andinas, cuando el colonizador abrió trochas y marcó senderos para llegar a sitios lejanos, o excavó bancos rocosos para trepar hasta riscos venteados, con el noble anhelo de hacer abiertos, plantar ranchos y establecer sembradíos. En esta hazañosa empresa de señalar senderos, construir caminos, entreabrir boscajes para asentar la vivienda y poner cultivos por la tarea de los colonizadores, la constante compañera que compartió faenas de cansancio y hambre fue la mula, (...) llevaron siempre del ronzal la sufrida mula que soportaba sobre los lomos la pesada carga...”.

del tramo necesitaba de la construcción de puentes<sup>204</sup> o de un gran tronco que mejorara el paso. Las empinadas cumbres se empedraban además, para que el animal no se resbalara con la carga y produjera un desastre mayor, debido a que los caminos de herradura, median no más de 1 a 3 metros de ancho y algunos tramos llegaban a medir hasta 8 metros de ancho, lo suficiente para que dos mulas que fuesen o viniesen no se chocaran con la carga. Sin embargo, hubo tramos donde el reducido espacio desbarrancó grandes lotes de ganado y de recuas de mulas cargadas con sal, además, las mulas y caballos se cansan de caminar sobre la roca, por eso esquivaban el empedrado marchando a los lados del camino, imprimiendo en el terreno grandes acequias o canales que en épocas de lluvia se inundaban a manera de pequeñas quebradas sobre el tramo, lo que generaba un paso intransitable para gentes y animales, por estas razones, el agua y su movimiento gravitacional son los principales enemigos de un camino.

En esas condiciones del camino, que como desencadenante del uso permanecían desprovistos de todo arreglo, fue como los encontraron los combatientes, tanto del ejército patriota, como el ejército realista. De ahí, que dichos caminos hayan ocasionado la muerte de decenas de ganados y caballos que venían sin herrar<sup>205</sup> y de varios seres humanos que perdieron la vida por el difícil terreno. Durante las guerras de independencia, los pueblos aledaños que se habían organizado económicamente en torno a la arriería, a la producción, recolección y comercio de productos y materias primas para los Llanos y el altiplano, colaboraron con sus gentes, y con mulas, caballos, cueros, comida, taparos, bolsas de cuero para almacenar agua, mochilas de cuero, sogas torcidas en cuero, tabaco, curare, quina, coca y demás provisiones que los ejércitos patriotas necesitaron al cruzar por Morcote, Paya y Pisba<sup>206</sup>.

Ese constante tránsito enmarcado en los periodos de ocupación y del desarrollo de procesos sociales, configuró distintos trazos, quedando algunos sobrepuestos,

204 También existieron puentes contruidos con tablas de madera, disponían de un gran tronco para pasar por encima del afluente, existieron pasos en piedra, puentes de hamaca parecidos a los colgantes, y de Cabuya o Tarabita, que iban de un extremo a otro, y se operaba con un sistema de poleas. El viajero Gutiérrez de Alba (1870-1884) los describe así: Un puente de tarabita es para el europeo no solo un espectáculo original, sino un objeto de temor cuando por primera vez aventura su existencia a este artefacto de invención indígena. Los puentes de este género se hallan por lo general establecidos en las corrientes de ancho cauce, donde no hay vado seguro. Atado con cuerdas o cueros suspendidos a dos árboles a lado y lado del río. José María Gutiérrez De Alba, «Imágenes y relatos de un viaje por Colombia: impresiones de un viaje a América.», Biblioteca virtual, banco de la república, 1884 de 1870, p. 427.

205 Los patriotas por el páramo de Pisba llevaban caballos sin herrar, y ganados, en consecuencia, estos se jaspeaban o despiaban, lo que equivale a la ruptura del casco o la pezuña por el constante choque con las rocas. No obstante, las gentes de la región y el ejército patriota en aquel entonces de 1819, parecen no conocer la técnica de la cachanga de fique para evitar dicho mal; esta fue utilizada por los arrieros usuarios de este camino, con el fin de disminuir el daño a los animales en las ganaderías de principios del siglo XX, como lo cuentan los ancianos que aún habitan estos territorios.

206 Humberto Rosselli. <<La campaña libertadora de 1819 desde el punto de vista médico>>. *Repertorio Boyacense*. n°153-154 (1949) Opio y alcohol, se necesitaron para levantar emparramados o para operar y amputar.

palimpsestos camineros<sup>207</sup> de antiguas rutas o caminos de relevo<sup>208</sup>, los cuales funcionaron de acuerdo con las dinámicas de colonización, intercambio económico y transporte, para no toparse con una recua de mulas o una ganadería subiendo hacia el altiplano, o para evitar grandes barriales en tiempos de lluvia, siendo este uno de los peores enemigos del arriero<sup>209</sup>.

La ruta por el Páramo de Pisba, es un camino que se traza sobre una cuchilla en constante altura; desde el sitio de Pueblo Viejo cerca al municipio de Pisba, pasando por el Boquerón de la laja y el Pozo del Café hasta el lugar de las Quebradas, ya en la divisoria de aguas para descender hacia Socotá y Socha<sup>210</sup>. Es necesario precisar, que la tradición oral cumple un rol social para los habitantes del páramo y para los caminantes y viajeros que aún hoy frecuentan dicho camino<sup>211</sup>.

207 Palimpsestos, los caminos prehispánicos que no tuvieron otro uso aparte del humano, fueron destruidos en algunos tramos, ampliados y adecuados de acuerdo a los fines de la colonización, para poder transportar mulas, caballos y cargas, sobreponiendo trazos y técnicas constructivas. De esta manera un camino puede tener varios trazos aledaños, o sobrepuestos, los cuales llevaban a sitios apartados o de uso antiguo pero que quedaron sepultados de acuerdo a las épocas, las necesidades de los usuarios y a las condiciones geográficas. Ver Sofía Botero. << Elementos para leer un palimpsesto: indígenas, caminos, piedras, mulas y caballos en Colombia>>. *Boletín de Antropología Universidad de Antioquia*, 20. (2006), 265-287.

208 Caminos de relevo, debido a las condiciones del terreno, los usuarios creaban caminos y senderos con distintos fines, uno de ellos era evitar un paso en abnegación o que estuviera inundado, derrumbada la banca o con mucho fango, también para evitar el encuentro con recuas de mula o con puntas de ganado, debido a que podía demorar el viaje u obstaculizar el paso además de los peligros que representan las manadas de ganado sabanero. Estos caminos posibilitan entender las relaciones que establecen transeúntes y moradores en cuanto a la posibilidad del tránsito y del mantenimiento; identificarlos necesita de un trabajo de fotografía aérea, para saber qué elementos conectaban: poblaciones, sitios de obtención de recursos o lugares de excepcional belleza paisajística.

209 Basado en las percepciones de Germán Ferro. *A lomo de Mula*, (Bogotá: Bancafé, 2.004) La arriería transportó hasta lo inimaginable. Infinita variedad de artículos, productos o mercancías que iban desde los delicados huevos hasta pesadas mesas de billar, determinando diferentes formas y tipos de carga. Toda mercancía transportada a lomo de mula debía acomodarse en dos bultos, con un peso de 75 kilos cada uno, el equivalente a 6 arrobas o a 5 “almudes”. La carga debía estar protegida por un lienzo que llamaban encerado y, según la mercancía, podía ser redonda, cuadrada, angarillada, tureguiada y de rastra. La mayoría de artículos de tocador, abarrotos, jabones, cacharos y todo tipo de mercancía para surtir las tiendas se carreaba en cajas de madera o en petacas de cuero como muchas veces se llevó el bastimento o comida.

210 Ver Cayo Leonidas Peñuela, *Álbum de Boyacá*, (Bogotá: Casa editorial de Arboleda Y Valencia, 1919), p. 232

211 Esto permite entender la manera en que identificaban y comprendían los caminos los transeúntes al transitar el camino de Cravo Sur y otros caminos, es evidente el uso religioso y simbólico-cultural que se ha tejido a lo largo de las épocas y los acontecimientos alrededor del camino como dice Rosana Guber, *La etnografía, método, campo y reflexividad*. (Bogotá: Grupo Editorial Norma, 2001). De esta manera los sitios referenciados en la memoria de las gentes nos remiten a pensar en posibles usos rituales y religiosos los cuales tienen la particularidad de utilizar las áreas altas o de mayor protuberancia vegetal o mejor posicionados estratégica y geográficamente, como sucede en el camino de la campaña libertadora en el Páramo de Pisba, allí existe una gruta sobre una roca en donde se guarda la estatua de la Virgen de la Candelaria. Esta se construyó en honor a los Caballeros del Chorote quienes sirven a esta virgen en la ruta de la libertad.

En la actualidad, así como ayer, las personas suelen hacer una cruz de palitos (las crucitas) que encuentran en el camino y la dejan como símbolo y exvoto de su creencia en cristo, también se dejan elementos votivos a manera de ofrenda y petición para la protección del caminante por esos caminos escabrosos y solitarios. Los elementos humano-culturales que determinan simbólicamente el territorio, se conciben como sitios, desde donde se puede orientar el caminante, puntos de guarda de peregrinación, o sea, estatuas, iglesias, crucifijos, los cuales cuentan también, una historia que genera transformación cultural y la posible sujeción de las gentes del lugar a una creencia, signo, rito o ceremonia, agrupadas a lo largo del territorio. Demostrando una importancia no solo del sitio en algunos casos, sino del signo en sí mismo. César



Hoy día, sobreviven símbolos culturales asociados a los espacios naturales como una gruta, un crucifijo en la roca o la noción de que en el páramo de Pisba en el sitio de las Quebradas, en el sistema lagunar, denominado por los campesinos como “Pozo del soldado”, están depositados varios cuerpos que llegaban a descansar incluso a morir, puesto que este era el último tramo en el páramo, las duras condiciones y el avance rápido obligaba a los combatientes patriotas a sepultar a los caídos bajo las frías aguas.

Esta particularidad geográfica del camino de Pisba, que tiene un tramo bastante extendido a lo largo del páramo, difiere de otras rutas paralelas al mismo, como el de Labranzagrande o de Cravo Sur usado por los realistas, el cual cruza por una vertiente templada hasta adentrarse en la cordillera, diferenciándose su recorrido por utilizar un tramo más corto en condiciones paramunas, lo que promovió una mejor marcha tanto para las tropas como para los animales que sufrían menos de acuerdo con las condiciones geográficas y climáticas, esto se constató por medio del recorrido de ambas rutas.

Las narrativas y los hechos históricos transformaron los modos de vida, las percepciones del tiempo y el espacio que congrega voluntades comunales en torno al acontecimiento histórico, y al empoderamiento de lo territorial; esta cotidianidad sostuvo las tropas puesto que fue la gente la que sirvió de guía, de espía, de cocinera, de apoyo moral a la causa independentista; así mismo, los caminos dividieron los proyectos políticos realistas y patriotas, como también las avanzadas militares, la existencia de varias rutas generó programáticamente esfuerzos por dividir las fuerzas y sectorizar y movilizar los ejércitos. Por medio de los caminos se pudo informar a los ejércitos y a las demás poblaciones, de las noticias y acontecimientos. Por estas franjas movilizaron provisiones y animales; las redes camineras posibilitaron la creación de estrategias y de maniobras disuasivas, por medio de rutas, caminos y veredas que solo conocían las gentes y los baquianos. Tanto realistas como patriotas no detenían su marcha si el enemigo imponía una barricada o un obstáculo en la ruta, allí primaba el conocimiento de los ramales, los senderos, caminos ancestrales, que presentaban la oportunidad para atacar de sorpresa, replegarse, o adelantarse al enemigo en busca de posiciones estratégicas, recursos, armas y demás.

---

Moreno Baptista, <<Las peleas entre el diablo y la virgen: permanencias culturales y memoria histórica entre los campesinos de Boyacá.>> *Revista Colombiana de Antropología*, 37 (2001), 42-59. se refiere a esta sobreposición de significados, como una referencia a los puntos de observación natural, altos o lugares de mayor exuberancia vegetal, cruce entre caminos o sitios de mayor altura, cerros especiales asociados míticamente con signos, animales, con símbolos cristianos u apariciones misteriosas de “algo” o “alguien”. Las imágenes de santos y cruces que colocaron los españoles en las cimas de las montañas, piedras, cuevas, etcétera, con el propósito de extirpar las idolatrías, contribuyeron a que aquellos lugares se conservaran y mantuvieran como referentes significativos en el imaginario de las comunidades colonizadas. Por esta razón, se considera que la geografía es un elemento importante en el análisis de la recreación del imaginario colectivo y las permanencias culturales. También María Clemencia Ramírez, *Frontera Fluida entre Andes, Piedemonte y Selva: El caso del Valle de Sibundoy, siglos XVI-XVIII*, (Bogotá: ABC Limitada, 1996), p. 121

## El circuito económico interregional, productos circulantes y condiciones del camino para intercambiar

A través de la memoria oral reunida a lo largo de 116 km, se constituye el último apartado de este trabajo que reconoce y se busca en la historia de las vías de comunicación entre el altiplano Andino y los Llanos Orientales, las permanencias culturales, económicas y políticas del Camino de Cravo Sur<sup>212</sup> durante el periodo de 1890 a 1940. Este camino -quizá el más antiguo<sup>213</sup> en comparación al de pie gallo y Pisba -, se constituyó como una ruta predilecta para el intercambio, apuntalando las economías regionales de forma generacional alrededor de una *economía de Vía*. También, moldeó los caracteres culturales del llanero y del sogamoseño, que se identifica con la manera de trabajar el ganado, de vestirse, de los gustos musicales y gastronómicos, elementos identitarios que determinan las divergencias culturales, los principios y valores propios de un pueblo.

Por eso, antes de la fama industrial que hoy ostenta Sogamoso, la ciudad giraba en torno al transporte de ganado bovino, caballar y porcino como alguna vez sucedió en la colonia. La relación con el Llano, permitió transmitir en la cultura local de Sogamoso unos rasgos algo distintos respecto de comunidades ubicadas más hacia el occidente en la cordillera. Además, por su misma ubicación, Sogamoso era la ciudad que daba entrada al interior del país en el centro-oriente a través de la red de caminos y carreteras que venían desde -El Yopal- por la vía al Morro, pasando por Labranzagrande y llegando por las montañas de Monguí hasta el valle de Sogamoso. Por estos caminos se transportaron los ganados arriados provenientes del oriente llanero desde Aguazul, Tauramena, Orocué y El Yopal,<sup>214</sup> como se ha corroborado por medio del trabajo de campo.

Los pastos que crecían de forma natural en el valle de la ciudad, eran empleados para la ceba del ganado por un periodo de tránsito mientras seguían su camino hacia los mataderos de Bogotá o hacia los cebaderos de Santander en Charalá y Oiba. Las haciendas ganaderas como la de la Compañía en Firavitoba y la de Suescún en Sogamoso, fueron pilares en la configuración territorial y en la consolidación de las redes ganaderas y de mercado. Sogamoso ha sido centro comercial de ámbito regional que recibe materias, útiles, textiles, animales y

212 El camino del Cravo o del río Labranzero según el análisis etnográfico e investigativo, fue un camino nacional conocido como camino real Meseta del Morro que conectó Labranzagrande con Sogamoso, y fue vital en el paso del ganado desde el Llano hasta la cordillera de los Andes. Según el hallazgo y posterior estudio que realizó el CPF petrolero “floreña” en el centro poblado del Morro – Casanare. Ver Gilberto Roncancio Guzmán y Juan Felipe Pérez Díaz, «rescate y monitoreo arqueológico en la locación floreña t. municipio de el Yopal, corregimiento del Morro, veredas Planadas y el Aracal - departamento del Casanare», 2011.

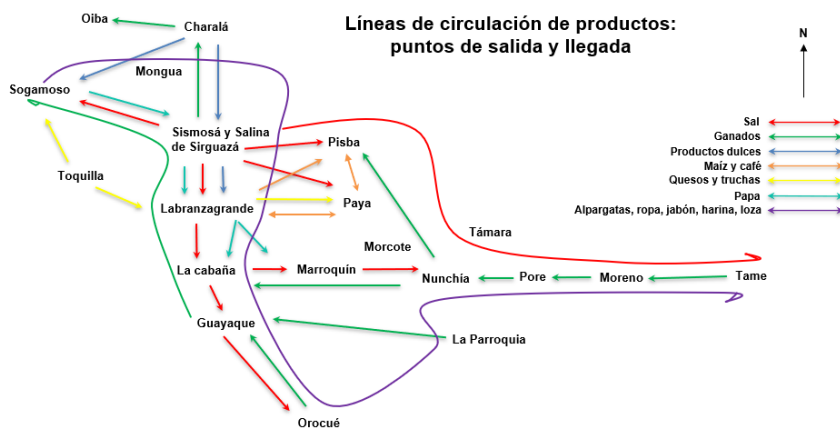
213 Héctor Publio Pérez Ángel. *Caminos reales de Casanare* (Casanare: Llanolettras, 2003), p. 184.

214 Fabián Leonardo León Rivera. «Sogamoso: al paso del obrero, cambios y prevalencias urbanas, 1950-1980» (Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 2018). Ver Gabriel Camargo Pérez, *Sergio Camargo, el Bayardo colombiano: desarrollo político de Colombia en el siglo XIX* (Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura, 1972). También Gabriel Camargo Pérez, *Geografía histórica de Sogamoso*, (Sogamoso: Edit. Sugamuxi, 1935). Alberto Coy Montaña, *Anales de Sogamoso* (Sogamoso: Casa de la cultura, 1990).

diversos productos, de distintos lugares cercanos o distantes. Si a esta ciudad llegaba la carne, los cueros, el cebo y la sal de los llanos y el piedemonte, de Santander se traía el dulce, galletas y amasijos, de los páramos de Mongua, Toquilla-Lago de Tota y Siscunsi se movían quesos, truchas, papa y trigo centeno que llegaban al antiguo Humilladero hoy Capilla del Cristo, a la Plaza de la Villa y posteriormente a la Plaza 6 de septiembre.

A la plaza de Sogamoso también arribaban productos de las planicies casanareñas: arroz a chuzo, carnes secas de lapa, chigiüiro, babilla, iguana, cachicamo. De igual manera existían productos de difícil obtención o que podríamos llamar exóticos, como: aceite de baba, colmillos de caimán -funcionaban como amuletos-, grasa de caimán<sup>215</sup> y de güio de río para el reumatismo y para sobar partes afectadas por golpes o inflamaciones. Piel de jaguar o “tigre” como le llaman los llaneros, pumas, serpientes, venados y demás. Del piedemonte se transportó: algodón y maíz de Labranzagrande, miel, hoja de coca, tabaco de Marroquín, sal y café de Sismosá y Sirguazá.

### Ilustración 2. Líneas de circulación de productos: puntos de salida y llegada.



Permite entender la magnitud del intercambio interregional y local con el transporte de diversos productos, y de distintas mercancías como ropa, maíz, café, quesos y papa. Las poblaciones como Sogamoso, Charalá, Labranzagrande, Pore y Orocué, fueron reconocidas por sus mercados al ser puntos a los que llegaron y salieron diversos productos gracias a sus posiciones geográficas y a la especialización productiva de cada población, de igual manera, resalta la importancia de la salina y el alcance del circuito comercial con relación al ganado.

Cuando los compradores y comerciantes estaban listos, se amarraban todos los elementos y productos del mercado de Sogamoso a lomo de mula, y salían con dirección a los llanos, hatos y fincas, productos como: alpargatas, ropa, jabón,

215 José Gumilla. *El Orinoco ilustrado*, (Madrid: sor de la reverencia cámara apostólica, 1741), pp. 408-423.

loza, algunos pretales y utensilios en fique como lazos y mochilas, maíz, arveja, agujas y otras herramientas para el campo, entre otros. El movimiento interregional que ocasionaba el circuito económico y la Plaza de Sogamoso, era frecuente, de alta intensidad. Por este motivo, el camino tiene tantos ramales y caminos adyacentes, porque uno solo no podía dar cabida ni abasto a tanto caminante, o al flujo de mercancías que por allí circulaba; además, las recuas de mula y las puntas de ganado en ascenso, obstruían el paso, y nadie quería ser objeto de una cornada o una estampida. Es por ello, que los ramales fueron propicios para esta red vial, permitían la marcha yendo y viniendo, sin trancones u obstrucciones, siempre y cuando no se volcara la tierra en el camino, lo cual es una característica de este tipo de regiones y suelos inestables.

Como el camino y el circuito se desarrolló y se mantuvo en torno a la ganadería, desde el siglo XIX, los gobiernos ya habían fijado peajes, que se encargaban de recolectar dinero para pagar la deuda que el inversionista dejó por la construcción o adecuación de ciertos tramos, el peaje cobraba el paso bajo precios concertados según la carga. Estos mismos, destinaban el dinero para la contratación de cuadrillas camineras. En otras ocasiones, fue el Ministerio de Obras públicas o los gobiernos regionales y locales los que contrataban por medio de mandatos a las cuadrillas camineras, encargadas de empedrar, construir acequias, bateas, y demás arreglos que necesitara la vía. Empedrar tramos de 2 a 5 km, les tomaba meses, incluso años, dependiendo las condiciones del terreno, debido al clima, la voluntad política y el músculo financiero. En otras ocasiones, dejaban tierras baldías a los inversionistas como pago por su inversión<sup>216</sup>, para que ellos intervinieran la región por medio de caminos. Las tierras que acompañaban el trazo fueron adquiriendo nuevas vocaciones agrícolas, igualmente, el camino lograba adherir nuevas poblaciones y nuevos territorios al sistema económico regional. La ruta hacia los Llanos con dirección a Venezuela fue una constante entre las élites regionales y locales de aquel entonces<sup>217</sup>.

Al cabo del tiempo, los constructores y las modas constructivas, fijaron nuevas estructuras en el camino, como puentes en madera (Ogontá, cerca de Labranzagrande), bateas, canales de redireccionamiento de aguas y muros acompañantes. Estos muros fueron acumulados verticales de roca tomada de depósitos situados en el área de influencia del camino, la misma de la cual se construyeron las bases para fincas, corrales, caminos empedrados y demás. Estos muros podían tener 3, 4 o 5 niveles dependiendo la mano de obra contratada y el tiempo de trabajo. Estas estructuras podían significar dos cosas: la primera, se construían para señalar o delimitar lotes o fincas a manera de linderos; la segunda,

---

216 Así lo demuestra el capítulo 1 de las leyes y disposiciones sobre tierras baldías desde 1870-80: “darse como compensación y auxilio á las empresas para la apertura de nuevas vías de comunicación.” (\* del artículo 30 de la Constitución nacional). Ver Gobierno Nacional, «Aplicación de las tierras baldías», 1873. También Gómez L. y Augusto J., «La guerra de exterminio contra los grupos indígenas cazadores-recolectores de los llanos orientales (siglos XIX y XX).» p. 353s “títulos de concesión”.

217 Clara Inés Carreño Tarazona. *Las vías de comunicación entre Santander y los llanos: el camino hacia Casanare, segunda mitad del siglo XIX*, (Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2013).

se levantaban muros para crear un canal sin salidas a los terrenos y montañas aledañas, ya que el ganado que subía se podía espantar o barajustar, y este perderse en el monte, de ahí, se creaban muros acompañantes del camino para andar de manera uniforme, aun así, los muros representaban distintos peligros para los transeúntes o un arriero mal situado podía sufrir por una estampida.

## De los Llanos Orientales al altiplano Cundiboyacense, el Camino de Cravo Sur y el transporte de ganado

Los compradores eran empresarios del ganado, o asociaciones de empresarios, que se encargaban de contratar un caporal para que cumpliera la tarea de bajar a los llanos y subir con el ganado hasta Sogamoso o los cebaderos santandereanos. Aquel caporal tenía la labor de buscar, contratar y pagar los arrieros del ganado. Cuando los tenía listos, descendían a los llanos, a toparse con los llaneros que venían de los hatos situados en las costas y vegas de los ríos y de las sabanas orientales. Estos arrieros *-cagones-* eran provenientes de Sogamoso – veredas como: El Pedregal, Morcá, Monquirá y Mochacá, también de poblaciones como Firavitoba, Corrales, Mongua, Tópaga, Gámeza, Floresta, Busbanzá, en otras palabras, los que transportaban el ganado no eran llaneros sino serranos, que en las planicies eran conocidos como *guates*.

Como se mencionó anteriormente, los ganados eran arreados en la cordillera por *cagones*, apelativo que se les daba a los arrieros de a pie. A partir del trabajo etnográfico fue posible establecer que los arrieros eran jóvenes, adolescentes e incluso hubo niños<sup>218</sup>, que, siendo de edad temprana, tenían más resistencia y energía para bregar con el ganado, en consecuencia, es posible que el término *cagón* aluda a un arriero joven. Poco se habla del trabajo femenino, sin embargo, las mujeres estuvieron al frente de las posadas, las guaraperías, fueron enfermeras y tejedoras de la ropa, de las mochilas y las *cachangas* de fique<sup>219</sup>. El *cagón* andaba un poco andrajoso, con ruana y alpargata, sombreros de ala caída y pantalón de tela, al descender por el camino, los *cagones* arribaban a Labranzagrande, allí seguían caminando hasta pasar lo que hoy llamamos el Morro, continuaba al sitio de la Cabuya en inmediaciones de la hoy ciudad de Yopal, allí, en la margen oriental del río Cravo Sur, se hallaba Guayaque, paradero del ganado y cruce de caminos. Con relación al encuentro entre serranos y llaneros, citamos este fragmento del padre Sabio Labay<sup>220</sup> al cruzar por estas tierras

218 Se dice que algunos viajeros o los arrieros adultos, se robaban los niños pequeños de las fincas o casas vecinas al camino, aquellos niños eran cambiados o regalados en los hatos casanareños, muchos de ellos, huérfanos, aprendieron el trabajo de llano, y una vez aprendidos, establecieron nuevos hatos y fundaciones a lo largo de las márgenes de los ríos como el Cravo Sur, Pauto y Cusiana.

219 Según la señora Betty Gutiérrez de Marroquín-Casanare, las abuelas y abuelos eran los encargados de trabajar el fique que crecía a la orilla del camino.

220 Ricardo Sabio Labay, «11 coplas (Llanos Orientales de Colombia)». *Corridos y coplas: canto a los llanos orientales de Colombia* (Cali: Salesiana Cali, 1963). Ver Alfredo Molano, *Del Llano llano*. (Bogotá: Penguin Random House Grupo Editorial, 2015), p. 43. También José Eustasio Rivera, *La Vorágine*, (Bogotá: Sol 90, 2001), p. 41.

“Almorzamos pollo sudado, arroz seco y su remero de huevos, mate de masato y café de los llanos. Se siente vibrante el olor que proviene del sur: a toros y caballos, canciones, coplas, lechemieles y pomarrosas; los llaneros venían en buenos caballos, buenos rejos y poca ropa. Sombrero de ala ancha, bayetón, capotera y faja de cuero. Los guates (gente de tierra fría), a pie, sombreros pequeños, ruanas de lana, alpargatas de fique, habas y maíz tostado en la jigra, y el táparo con guarapo”.

Guayaque, era el punto de partida y de llegada, allí los llaneros entregaban el ganado a los *guates*, y los vaqueros se devolvían a su llano, pues no les causaba gracia el frío. Esta práctica de arreo basado en la complementariedad y el relevo, está atravesada por el encuentro de dos culturas, y, en términos materiales, por la unificación de los caminos de sabana y los caminos de montaña. Gracias a ellos, lugares apartados se concadenan mutuamente para funcionar a manera de red. A pesar de las existentes diferencias regionales, los paisajes culturales aparentemente segmentados, están envueltos en una malla continua conectados por una antigua ruta, con áreas de asentamientos agrícolas sedentarios; esto concentra gran cantidad de testimonios arqueológicos, materiales e inmateriales, directamente generados por el tráfico de las recuas y las puntas de ganado, articulándose entre sí, aspectos y rasgos característicos de un lado y del otro, estos componentes hacen parte de lo que podemos llamar un “sistema vial caravanero”<sup>221</sup>.

Los itinerarios como dijimos tienen dos rasgos importantes. El primero, es que los viajeros y arrieros dependen en todo momento de otras personas; por eso es importante la logística que desencadena el circuito económico por el camino. Sin esta organización no es posible comercializar, dado que, se necesita de sitios de descanso y alimentación. El segundo, es que los itinerarios deben establecerse y calcularse con anterioridad. Por ello es necesario planificar los viajes de acuerdo con los tiempos de lluvia y sequía, y calcular los tramos en que hay precariedad de alimentos y provisiones como los páramos. Este modo de transportar los ganados tiene un eco a partir del transporte de las ganaderías que se efectuaban de Arauca a Villavicencio, es decir, las conexiones viales con distintos ámbitos, motivó una coexistencia entre locales, colonos del altiplano y llaneros, en un espacio de encuentro multiétnico que desencadenó la traslación de prácticas y roles que desempeñaban los vaqueros en las ganaderías sabaneras, los roles se pasaron a los guates pues desarrollaron técnicas para arrear ganado cimarrón de los llanos por caminos pedregosos de montaña. Algunos roles eran desarrollados por el *caporal*<sup>222</sup>, el *chocotero*<sup>223</sup> que podía ser el mismo *maletero*, y los *punteros* o *traspunteros*. Todos tenían un trabajo en específico y todos sabían qué hacer.

---

221 Lautaro Núñez y Axel Nielsen, *En ruta: arqueología, historia y etnografía del tráfico sur andino* (Córdoba, Argentina: Encuentro, 2011), p. 13s.

222 Caporal: recibe del dueño del ganado las bestias contadas para el viaje. También contrata a la gente para la labor y contrata y paga la comida o bastimento que se llevará en petacas de cuero. Es un obrero de confianza.

223 Chocotero: encargado de conseguir posada y comida.

Por eso, algunas actividades antes de comenzar la faena ganadera eran: alistar la brigada de arrieros, también las bestias como mulas o bueyes para la carga; esas mulas y bueyes eran entregados al *chocotero*, que era el encargado de pedir posada y preparar la comida para los arrieros, por consiguiente, debía adelantarse para tener todo preparado. Si no llevaba comida en las mulas, tenía que comprar un marrano o gallinas para prepararlos asado o en sancocho. Él también debía recoger las maletas de los viajeros, fuese tienda o chinchorro, y cargarlas en las mulas. Las posadas de este camino solían tener corrales para dejar los animales del arreo a lo cual se pagaba un monto por el préstamo del lugar *-corralaje-*. Pero cuando no había posada ni corral, había que dormir en tiendas, estera, cueros secos o en lo que hubiera, y se pasaba en vela cuidando el ganado, fuese en rodeo o en algún lote encajonado en la montaña. De estas velas nocturnas que se hacían por turnos, se crearon piezas musicales, cuentos, coplas y cantos de vaquería<sup>224</sup>, de las que algunas se convirtieron en canciones.

La comida que se llevaba era conocida como bastimento y se preparaba uno o dos días antes de salir. Consistía en una carga de plátano frito, carne de cerdo o de res frita o seca, avena y panela<sup>225</sup>. Otras veces, se comía mogolla con guarapo que vendían en las guaraperías de Labranzagrande y Sismosá. Las jornadas, por ejemplo, entre Arauca y Villavicencio eran de treinta a cuarenta sino se presentaban contratiempos como un río crecido, de lo contrario, había que esperar uno o más días hasta que el río diera “vado” o paso. O también, cuando se dispersaban los ganados por un barajuste. Estos peligros y contratiempos fueron vividos por los arrieros de montaña, pues, aunque el itinerario podía durar menos, de 4 a 5 días -de acuerdo con la carga-, había veces que podía durar hasta un mes, dependiendo el dueño del ganado, el comprador si era acaudalado y el sitio de arribo.

El ganado que se arreaba en muchos casos era mostrenco o cimarrón, por eso su temple era bravío, según los entrevistados, el ganado era pequeño, mañoso y cachón, había que tener cuidado con él, también los toros más jóvenes eran los más asustadizos, por lo que había que situarlos tras las madrineras, que eran toros o vacas mansas y seguían la huella del caporal. Cabe señalar, que el ganado debía tener por lo menos 4 años, además ser macho, pues según, las vacas son flojas para caminar, no obstante, creemos que también se llevaron vacas. En los corrales y majadas, cabían perfectamente de 800 a 1000 reses dependiendo el tamaño del hato, puesto que podían manejar 3 o 4 corrales. Los ganados que se apartaban tenían un brío delicado, y como el alambre de púas no hizo su estreno en la región sino hasta principios del siglo XX como avance tecnológico llevado por las gentes del interior, los ganados no estaban plenamente acostumbrados al encierro. Estos lotes de ganado eran catalogados como mañoseras. Mover una

224 Algemiro Piraván (ganadero y finquero), entrevista por Johan Fernando Vega Gómez, 22 de agosto de 2020. conocido en los llanos de Aguazul-Casanare como “el llanero veguero”, nos mostró este canto de vela característico durante el trabajo de llano: “... y esta noche no me voy hasta que salga la luuuna... solo por mirar nadar paticos en la lagoonuuuuuuu”

225 Entrevista Joel Olmos “perico ligero”, Yopal-Casanare, 15 enero 2020. Ver Héctor Publio Pérez Ángel, *Por la huella del cabrestero*. 1 ed. S.f. p. 48.

mañosera de un momento a otro era realmente peligroso, y más si se pretendía reunir para emprender marcha uniforme por los caminos. Por eso, los vaqueros antes de entregar el ganado tomaban la mañosera y la metían en un corral de gran tamaño al que llamaban *majada*, y podía albergar cantidades de ganado. Si el objetivo era transportarlo para la venta, se dejaba a los animales dos días en el corral sin darle agua ni comida, de esa manera lo domeñaban, le quitaban un poco el brío para luego sacarlo ya manso a comer, cumplida la labor ya se podía mover la ganadería.

Luego de salir de Guayaque se avanzaba por el Camino que, en sentido sur-norte, se traza por la margen derecha del Río Cravo Sur, las *puntas de ganado* era un método de organización para el arreo del ganado a pie en los trazos camineros de montaña. De igual forma, se le llamó *punta* al arriero con un número de novillos, ya que si eran quinientos<sup>226</sup> toros a un arriero le daban cincuenta, al siguiente otras y así sucesivamente, hasta completar los 10 arrieros. Por camino recto transitaban los animales, sin *cachangas* en las patas, hasta el sitio de La Cabaña en cercanías al Morro.

La Cabaña, era punto de partida y llegada de los arrieros del ganado, allí había corrales para encachangar, contaderos y bañaderos para quitarle el cansancio al ganado, la mugre, las garrapatas y los nuches. En los años cuarenta del siglo XX, el dueño de La Cabaña se llamaba Isaías Torres. El lugar recibía todos los ganados que provenían de distintas poblaciones como Tame, Moreno, Pore, Támara, La Parroquia o Trinidad, y de los hatos repartidos entre el Río Cravo Sur y el Río Pauto<sup>227</sup>, que buscaban el camino por Nunchía – Marroquín – El Morro.

Antes de bañar el ganado, era dejado en un corral y de uno en uno pasaban al bañadero. Este se trataba de una zanja de 2 metros de profundidad por 1.50 de ancho y 20 metros de largo, el ganado era lanzado al agua que contenía remedios para los gusanos y las garrapatas, nadaba los 20 metros hasta salir limpio a otro corral<sup>228</sup>. Posteriormente los arrieros procedían a ponerle las *cachangas de fique*<sup>229</sup>

226 Este número podía variar, dependiendo el comprador y la saca o cosecha de ganado.

227 Algunos hatos ubicados entre este sector fueron: La Providencia, El Gandul, Maracabure, El Tigre, Lechemiel, Barreto, La Candelaria, El Milagro, El Consejo, Charanga, San Pedro, El Hatico, Platanales y El Porvenir, cruzando el Río Meta. Esta cantidad de hatos, difiere de los existentes en tiempos virreinales, en que las tierras y los ganados en este sector, pertenecían a dos hatos en especial: Tocaría y Cravo. Ver Jorge Brisson, *Mapa Casanare*, 1894, 1:810000, 1894, mapas y planos, A.G.N. también Daniel Delgado de la Virgen del Rosario, *Excursiones por Casanare* (Bogotá, Colombia: imp. de «La Luz», 1909). P. 216-221

228 Cuidados que los arrieros tenían al transportar y trabajar con ganados, pues los animales debían ascender sanos y fuertes plenamente descansados, para poder caminar largas jornadas y soportar los escabrosos caminos y los cambios de temperatura, presión y altura. La hacienda por lo tanto tenía posada para los arrieros, fuera en estera o chinchorro, al igual, tenía corrales para dejar a los ganados pastando seguros de fieras o del cachilapeo -robo-. Este dato es especial y de gran importancia puesto que fueron los únicos entrevistados, en señalar el lugar y la existencia de un bañadero para el ganado. En ningún otro lugar se habla de bañaderos, ni en las fuentes ni en las entrevistas. Nuestros baquianos son: José Daniel Pérez González y Alcides Pérez González de Marroquín - Casanare.

229 Los ficales se ubicaban en las vegas del río Cravo Sur y en las orillas de los caminos, las gentes en la época hacían y vendían, costales, pretales, mochilas, lazas y lazos, y cachangas.



al ganado. Para encachangar el ganado el arriero debía llenarse de paciencia y tenacidad, puesto que tenía que tumbar al animal, luego manearlo, una vez en el suelo le ponían las cachangas en las cuatro patas al toro y se le aseguraban al mamón para que no las botara. *La Cachanga de Fique* es una especie de “arepa” o patín, hecho en fibra natural “fique”, las matas de fique nacen por la orilla del camino, los ancianos la extraen, la lavan y la secan colgada al aire, luego la trenzan y la van tejiendo de adentro hacia afuera en forma de círculo; algunas median 5 centímetros de espesor o más. Una vez hecho el patín, le dejan unos agujeros para poderlo amarrar con fique o clineja al mamón o pata de la vaca o toro. La cachanga fue un avance en la técnica ante el escabroso camino, porque protegió a los animales contra las rocas y la fragosidad, las cuales les jaspeaban las patas provocando el sangrado y dejando imposibilitado al animal para caminar. La producción de las cachangas necesitó de un buen número de tejedores del fique, pues, aunque no se les ponían a todos los animales, por ejemplo, si se necesitaban cachangas para 300 toros, debían llevar en los costales 1200 cotizas para los novillos. Esta producción decayó a la par del circuito económico cuando se trasladó de vía.

Según Héctor Publio Pérez<sup>230</sup>: “todos los ganados que salen por el piedemonte también son llevados al interior en camiones ganaderos, con lo cual dejó de ser negocio el cultivo del fique en los pueblos como Guateque, Támara, Sácama, Pajarito y Labranzagrande, vías por las cuales salían alrededor de seis mil cabezas anuales. Total, que por ello se dejaron de tejer veinticuatro mil cotizas o zapatos para ganado al año, como se fabricaban por aquellas épocas”. Los arrieros tenían puntos especiales para esta labor o “encachangaderos”, La Cabaña era uno, otro era el Salitre, Labranzagrande y Sismosá. Los cagones no colocaban cachangas apenas recibían el ganado, ya que según creían, el toro debía sufrir con la roca en las pezuñas para bajarle el brío. Cuando llegaban al bañadero, se notaban mansos para encachangar. En resumen, la cachanga es una traslación en el uso y forma del calzado campesino<sup>231</sup>, puesto que de ella se tomó la idea para proteger los animales de la roca en los caminos de montaña. Es posible, también, que algunas cachangas se hayan hecho en cuero y la cachanga de fique haya sido la evolución de esta.

Después de 3 días de descanso en La Cabaña, las puntas de ganado continuaban la marcha por el camino. Recordemos el itinerario: de Guayaque a la Cabaña del señor Isaías era una jornada, de allí a Labranzagrande otra, de Labranza a

230 Héctor Publio Pérez Ángel, *Por la huella del cabrestero*. 1 ed. S.f. P.50

231 Para el siglo XX se tienen relatos de un tipo de calzado alternativo a la alpargata conocido como la “cachanga”. Este era usado para los duros recorridos por los caminos que conectaban los municipios en Boyacá. Los comerciantes solían envolver sus pies en pieles de cueros curtidos, el mismo material que era usado para fabricar los zurrones donde envasaban la miel. Las cachangas son reconocidas en la región de Toca, Siachoque, Sibatá (sic) y Cucuaita (correspondiente a la zona central de Boyacá). En la región del Valle de Tenza las cachangas se llamaron “chocatas”. Definitivamente las alpargatas no son el calzado más práctico para andar por el campo. Es por eso que popularmente las llaman las “arrastraderas” o “matagentes”. ver Carol Andrea Ruiz Barajas, «Las alpargatas: memoria de los caminos, tejido de identidades», *Artífices*, 1 de enero de 2014, p. 10.

Sismosá una más, de Sismosá pasaban a Sasa, y de este último a Sogamoso. El camino seguía por la margen oriental del Río Cravo Sur que desciende del Páramo de Pisba, luego de pasar el Morro, las *puntas* se topaban con el “paso terrible de las *Barras*<sup>232</sup>”. Al cruzar por este camino en 1894, Brisson<sup>233</sup> relata: “El río corre luego entre altas peñas, y su lecho está lleno de rocas, contra las cuales se estrellan espumosas sus aguas verdes. Desde aquí, antes y después de la Quebrada de los Yopos, principian en el camino trozos de vía suspendidos contra la peña y encima del vacío por medio de barras de hierro y palos, cubierto el piso de cascajo y arena; por esa razón se llama esta sección *Las Barras*”.

Estas barras de hierro iban ancladas a la peña; en consecuencia, era un paso bastante angosto y peligroso para las recuas de mulas y para los ganados que al toparse o al cruzar en manada podían caer a los rápidos que crea la roca en el río. Los compradores sabían que el ganado no podía llegar completo y durante el trayecto podían morir o perderse, los ganados sufrían de distintos males<sup>234</sup>. Por ejemplo, si se partían una pata, los arrieros la vendían por carne a los habitantes del sector, o la regalaban dependiendo la voluntad del caporal, algunos dueños exigían un pedazo de cuero de la res que murió, pues si caía muerta o se desbarrancaba, el arriero cuidadosamente le quitaba el pedazo donde tenía marca -eso si la tenía- esto con el fin de demostrar, que aunque el ganado venía en la marcha, este había muerto.

Ahora bien, el mal transporte podía tener efectos muy graves y dañinos para el bienestar del ganado, y repercutir en una pérdida significativa de calidad y producción. Para contrarrestar dicho contratiempo no solo se pusieron cachangas, sino también, los arrieros o habitantes de los sectores, acolchaban el camino y los empedrados con paja y ramas para reducir el daño en la pezuña del animal<sup>235</sup>.

Como ejemplo de la pérdida de los ganados durante el trayecto Rueda Enciso<sup>236</sup> alude lo siguiente teniendo en cuenta el Fondo de Temporalidades y las *sacas* de la Hacienda Tocaría: “entre Paya y Firavitoba hubo un total de 22 quebras, discriminadas así: 2 novillos fueron pasados a cuchillo, como manutención de 16

232 Los pasos de las *Barras* se extienden, con intervalos en un trayecto de 1,500 metros. Algunos lugares aún se conservan anclados a la roca.

233 Jorge Brisson, *Casanare*. (Bogotá: Impr. Nacional, 1896) p. 29.

234 Los ganados podían sufrir pisotones: Se presentan cuando los animales se caen debido a pisos resbaladizos, o por hacinamiento. Envenenamientos: al comer plantas venenosas durante el transporte a pie. Deshidratación: Los animales obligados a caminar largas distancias sin suficiente agua padecen pérdida de peso y hasta pueden morir. También pueden perecer por Extenuación: a raíz de la pérdida de peso o por arrear animales gestantes o muy débiles. Y por lesiones o peleas.

235 Este dato es proporcionado por el señor Próspero Durán en Labranzagrande – Boyacá. También señala, que los indios eran los encargados de empajar el camino. También Eliseo Reclus, *Colombia*. (Bogotá: papelería Samper matiz, 1893) P. 279 “Casanare mejora, bien que con lentitud; superior á Moreno es Nunchía, y Labranzagrande, población crecida y centro mercantil de considerable importancia, es el gran mercado de ganados de la llanura. Estos no pueden subir la cordillera si no se tapiza de paja el suelo rocalloso de los caminos: en la vía de Labranzagrande hay un trozo enteramente igual al de Hog en el Yatze-Kiang.—V. y V. — compara un tramo en China con el paso de las *Barras* -

236 José Eduardo Rueda Enciso, *Campos de Dios y campos del hombre. Actividades económicas y políticas de los jesuitas en el Casanare*. (Bogotá: Universidad del Rosario, 2018) p. 297.

hombres encargados de la conducción, 11 cabezas de ganado fueron vendidos por cansados o enfermos, el pago por estos produjo 28 y media arrobas de algodón, si cada arroba valía 4 reales, se perdieron 14 pesos 2 reales; 2 se perdieron en Labranza Grande, 7 se murieron por el camino. Así, el desperdicio fue de 46 novillos, por lo que llegaron a Firavitoba 274 novillos”. Brisson menciona<sup>237</sup>, que en este sitio se cobraba un peaje para refacción y conservación, de real y medio por bestia, y de cuatro reales por cabeza de ganado; como pasan, por término medio, 7,000 reses anualmente para Sogamoso, 800 para el consumo de Labranzagrande, más los pasajeros, da por lo menos \$3,500 al año esta contribución. Hoy día quedan algunos vestigios de las barras y un pequeño “túnel” hecho en las primeras décadas del siglo XX con pica y dinamita por donde cruzan automotores.

Luego de este paso, las puntas de arrieros continuaban hasta Labranzagrande que dista de Sogamoso a 14 leguas, lo que equivale a 70 km hoy día. En esta población del Departamento de Boyacá, se levanta el cerro de Comejoque, punto de referenciación espacial para el caminante de los Llanos, pues según Brisson, a finales del siglo XIX este podía divisarse en tiempo despejado desde Orocué<sup>238</sup> al sur de la Intendencia de Casanare en aquel entonces. Labranzagrande tenía para 1894, 1200 habitantes, y era centro donde se reunieron las partidas de ganado que se exportaban de Casanare. Allí los arrieros del ganado “*cagones*”, tenían la tradición de cebar el ganado o *cuarentenarlo*, para lo cual lo dejaban de quince días a un mes; las tierras del pueblo eran cultivadas y producían, según Jorge Brisson, el mejor algodón de todo Colombia, no solamente en plantaciones sino también en estado silvestre con una producción de 1000 arrobas por año.<sup>239</sup> También ofrecía los servicios de posadas, guaraperías y corrales.

Al pasar Labranza, se cruza por la Vega del Fical, sitio en que trabajan y trenzan el fique. Luego hasta el Volador, allí existe un cruce que asciende a Vado Hondo y Toquilla. El camino continúa hasta Sismosá, aquel sitio, daba la posibilidad de conseguir sal para los animales, que extraía la salina de Sirguazá. Dicho establecimiento ha extraído sal desde tiempos coloniales, pero en 1852 se edifica

237 Jorge Brisson, *Casanare*. (Bogotá: Impr. Nacional, 1896), p. 29, resalta “la necesidad de completar una refacción del camino desde el Páramo de San Ignacio hasta Labranza, así como la construcción de puentes sólidos pues durante el camino solo hay puentes de Cabuya que son peligrosos, o de Bejucos, los cuales hay que arreglar todos los años. Al igual que una línea telegráfica a lo menos hasta Támara y Orocué.”

238 Orocué dista de Labranzagrande a cinco días de camino, y a pesar de que se ha concebido como enclave en la comunicación y comercio con Ciudad Bolívar gracias a los vapores que navegan por el río Meta, los negociantes prefieren introducir sus artículos por la vía de Bogotá que dista ocho a diez días de camino. Brisson creía que se podía optimizar el transporte de mercancías por el Meta y mejorar los intercambios internacionales. *Ibíd.* p. 26. De igual manera, Orocué desde el siglo XIX, era una de las poblaciones florecientes del Casanare, por su constante comunicación por el río Meta, dicho enclave se había venido fortaleciendo desde el virreinato, puesto que, por allí salieron cantidades de materias, sarapia, quina, curare y demás semillas y plantas medicinales, también animales vivos y disecados, plumas de garza, de corocora y de otras aves para adornar los sombreros y vestidos de las gentes pudientes de Europa. Ver Alfredo Molano, *Del Llano llano*. (Bogotá: Penguin Random House Grupo Editorial, 2015) También Germán Silva Fajardo, *Champanes, vapores y remolcadores: historia de la navegación y la ingeniería fluvial colombiana* (Bogotá: Academia Colombiana de Historia de la Ingeniería y de las Obras Públicas, 2009).

239 Jorge Brisson, *Casanare*. (Bogotá: Impr. Nacional, 1896). p. 24.

con ladrillos y piedra la casona del dueño de la salina y las torres de los hornos donde cocinaban la sal. Estas construcciones que aún existen, están acompañadas de un cementerio, corrales, un bañadero y una albarrada de compleja construcción y diseño que da a la entrada de la hacienda. Según las gentes del lugar, el último dueño de la salina fue el señor José M. Prieto Solano, que mandaba las recuas de mulas cargadas de sal con dirección a los Llanos y el Altiplano Cundiboyacense, en estos terrenos fue donde se hizo el hallazgo de las estatuas de la salina de Mongua<sup>240</sup>, lo que compone un territorio complejo, de gran importancia patrimonial inmaterial y material, que ha quedado olvidado al cabo de los años a causa del conflicto armado. La señora Peña<sup>241</sup>, nos contó que el señor tenía muchos hijos no reconocidos en el sector, por lo cual, varios de ellos viven de forma aledaña al camino. Parece ser, además, que el señor Prieto al ser dueño de las tierras circundantes, no permitía que la gente cultivara, a menos que fueran árboles grandes o maderables, que sirvieran como combustible para la cocción de la sal. Esto explica el porqué de la histórica deforestación de esta vertiente, encontrándose mucho más afectada que la del río Cusiana y la del Payero, de acuerdo a la fotointerpretación y al análisis multitemporal.

La ruta continuaba hasta llegar a Sismosá, allí también había posadas donde pernoctaban los arrieros y viajeros. En este lugar se tomaba aliento para lidiar con la jornada más difícil, la del Páramo de San Ignacio. La subida al Páramo era exigente tanto para animales como para arrieros, varios animales encontraron la muerte a causa del “jaspeamiento”, cansancio y frío. Las personas no contaban con mejor suerte, de caminar y bregar con los ganados el arriero ascendía sudando, y al aproximarse a las quebradas o afluentes que descendían gélidas de las cumbres, sufrían torcimientos, y problemas respiratorios. Así mismo, los cagones iban mal vestidos y su calzado no era más que una cotiza, que poco protegía ante la piedra y el clima.

El paso más difícil de este trayecto eran las lajas, el tramo lo componían rocas a manera de escalera hecha con “pedrejones mal colocados”<sup>242</sup>, y los animales debían saltar y maltratarse mucho para ascender o bajar por este tramo. Estos sitios, eran empedrados para mejorar el ascenso del animal por la pendiente, que se encuentra en áreas de confluencia de aires fríos y calientes, sitios de alta nubosidad y de vapor de agua en suspensión, lo que genera un ambiente húmedo y lleno de vida vegetal; por lo tanto, la lama, líquenes y demás se adhieren a la roca volviendo la superficie del camino resbalosa y de difícil paso para las personas y los animales. A estos sitios los campesinos le han puesto el nombre de “jabonera”.

240 Eliécer Silva Celis, *Arqueología y prehistoria de Colombia* (Tunja: Prensas de la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, 1968), pp. 144-160 de los depósitos de roca dispuestos caprichosamente en el área de influencia del camino, se crearon las estatuas, los empedrados, muros acompañantes y corrales.

241 La señora es habitante de la vereda Sirguazá de Mongua, fue una de nuestras entrevistadas, vive al lado del camino y ha visto todo lo que por allí ha cruzado en los últimos 70 años.

242 Jorge Brisson, *Casanare*. (Bogotá: Impr. Nacional, 1896). pp. 20.

Al descender del Páramo se llegaba a Sasa donde se descansaba para culminar al día siguiente el último tramo hasta Sogamoso. De Sasa se caminaba por la margen occidental y oriental del río que lleva el mismo nombre, el camino continuaba presentando ramales hacia las poblaciones de Gámeza, Tópaga y Mongua, hasta llegar a la desembocadura del río Sasa en el Chicamocha. De allí se apartaban algunos novillos para ser llevados a Corrales, y tomar el camino por el Encino hasta Charalá y Oiba. Si seguía hasta Sogamoso, el camino cruzaba por la actual “Ramada” la cual aparece en un mapa de 1776 como hacienda<sup>243</sup>. Como su nombre indica, había árboles para proteger depósitos y corrales para los ganados. Al arribar a Sogamoso, los ganados eran dejados en potreros ya señalados para luego ser entregados a los compradores o expuestos en la feria<sup>244</sup>. Algunos arrieros terminaban su día yendo por una totumada de chicha de las pipas rebosantes que se exhibían en el mostrador de la antigua tienda de Las Cruces<sup>245</sup>.

Con el pasar de los años, el circuito económico posicionado ya desde antiguo por el Camino del Cravo Sur, se mudó de ruta debido entre otras razones, al proceso de modernización e industrialización del Valle de Sogamoso por la construcción de Acerías Paz del Río en 1948. Sin duda, este fue un acontecimiento que removió la región en términos sociales, políticos y económicos. Dio origen a cadenas productivas de distinto orden, y al posterior corredor industrial de Boyacá, eje económico que impulsó la ciudad de Sogamoso, al convertirse en productora de acero y benefactora de servicios para la región, incrementando el costo de vida. La creación de dicha empresa modificó las relaciones laborales y de producción, componiendo una nueva clase proletaria industrial, que creó pautas y patrones en los modos extractivos y en la difusión de explotaciones de distinto tipo, cementeras, chircales, minas de cal, fosfatos y sobre todo carbón. Aquel cambio introdujo a la región en un nuevo periodo en las transformaciones espaciales del Valle de Sogamoso y el Río Chichamocha; el proceso modernizador incentivó, entre otras cosas, la introducción de automotores y, por consiguiente, se promovió la modernización de las vías y la apertura y pavimentación de carreteras para contribuir en el transporte de acero y de productos que generaba Acerías. La región cambió su modo productivo dando un giro de la ganadería a la industria, y esta actividad intervino en los patrones de crianza, en los códigos comportamentales de las gentes de la provincia. Consecuentemente, las antiguas relaciones sociales forjadas en las faenas ganaderas y en el agro, se redefinieron con base al incipiente proceso de industrialización en el que el ethos campesino

243 <<Pueblo de Modeca>>, Bogotá, 1776, A.G.N. mapas y planos.

244 Gabriel Camargo compara el valle de Sogamoso con las planicies casanareñas, en donde destaca que en el valle se dejaban engordar los ganados con dirección a Bogotá, Veléz, Pamplona y Charalá, señalando que en 1925 había en el valle 20.000 cabezas de ganado vacuno y 300 mulas y caballos de silla. Ver Gabriel Camargo Pérez, *Geografía histórica de Sogamoso*, (Sogamoso: Edit. Sugamuxi, 1935). De acuerdo con Jaime Vargas Izquierdo, desde mediados del siglo XIX los mercados y la venta ganadera se ha llevado a cabo el día martes Jaime Vargas, *Temas y personajes de la sogamoseñidad*. (Tunja: Consejo editorial de autores boyacenses, 2011), pp. 137-139.

245 La casona de Las Cruces, se ubicó en la esquina de la carrera 11 con calle 14, donde hoy se encuentra el edificio Meditropoli en el centro de la ciudad de Sogamoso; a principios del siglo XX se destacó por ser lugar de encuentro y de bebida de chicha, aguardiente y cerveza.

se reordena en respuesta a la mecanización; aquel fue un pueblo que intentaba modernizarse sin educación y técnica, esto no fue impedimento para hacer esa transición del barro al acero.

Asimismo, las exploraciones en busca de hidrocarburos como petróleo y gas, llevadas a cabo inicialmente por Ecopetrol y posteriormente por la transnacional British Petroleum (BP), cada vez fueron más comunes llegando a identificar distintos pozos en la cuenca media y baja del río Cusiana. La extracción petrolera en el sitio, tuvo su primera bonanza en la década de 1990, a partir de hallazgos petroleros que se habían hecho en 1988. Los barriles de crudo que se extraían en los Llanos Orientales se transportaron en tractocamiones y carrotaques hacia el interior del país, lo que avivó el proceso de modernización de la vía del Cusiana que ya se venía realizando a partir de 1930-1950. En consecuencia, esto obligó al traslado del circuito económico de vía de comunicación, es decir, los viajes ya no se realizaban por la vía del Cravo Sur sino por la del Cusiana antiguo camino de Pie Gallo, en un momento en el que además, se desarrolla una economía de carretera propiamente dicha. Cae así en el olvido un Camino y por consiguiente, un modo, una técnica y un largo periodo marcado por la escabrosidad de los empedrados y las largas distancias, pero que al final, fueron los únicos para viajar e intercambiar a pie y a lomo de mula; el camino había dinamizado el desarrollo de un pueblo y la integración de amplios territorios.

Las ganaderías no se volvieron a realizar, los ganaderos transportaban los animales en camiones<sup>246</sup> -como hoy día-. Esta es otra razón del porqué el camino por Labranzagrande entra en desuso, así como las formas de transportarlo -arriería- y las tradiciones productivas. Esto genera el decaimiento económico de unos y el surgimiento de otros y de un nuevo gremio en el transporte, el camionero ganadero. Todos estos elementos agravaron la migración del campo a las ciudades. La región y el área de influencia del antiguo camino, sufrieron un decaimiento económico y social del que no se han podido recuperar; además, porque el lugar pasó a ser corredor guerrillero y de autodefensas en las décadas de 1990 – 2000, conflicto que se recrudece a la par de los hallazgos y las extracciones de crudo en las cuencas del río Cusiana, debido a que la empresa privada -que tiene asociación con lo público- y el sector, era custodiado por grupos armados privados. A los escándalos se suman las desviaciones de recursos provenientes de la economía petrolera, y los diversos atropellos en contra de la población campesina, sin mencionar las nocivas transformaciones que el petróleo ha ocasionado en los ecosistemas, en la cultura y en las sociedades llaneras y de piedemonte. Sin duda, el conflicto armado ha profundizado en el olvido del camino, y de las comunidades campesinas que allí habitan, pero que, con procesos democratizadores como el diálogo y la

---

246 El ferrocarril llega a Sogamoso el 19 de agosto de 1931, optimizando y reduciendo los costos de producción y transporte de las distintas mercancías, e incluso de los ganados que ya no tenían que caminar largos trayectos, sino que ahora viajaban en camiones, tren e incluso avión, como sucedió en los años 70 en el Casanare. Es cierto que, en muchos lugares de Casanare, conocieron primero las aeronaves que los automotores, desde los años 40 del siglo XX, los ganaderos utilizaban las aeronaves para llevar sal, herramientas y otros elementos, o para sacar ganado hacia el mercado de Bogotá.

implementación de los acuerdos de paz, ha contribuido en forma significativa, en el rechazo y en la dejación de la violencia que tanto daño ha causado... dejando al descubierto un paisaje cultural, único, entre Sogamoso y Yopal.

## Conclusiones

Con el flujo mercantil y de ganados, el camino estuvo compuesto por unidades productivas de distinto orden, que motivaron la construcción de edificios, corrales, puentes y otras obras perennes en el tiempo y que son estudiadas y reconocidas en este trabajo, elementos logísticos fundamentales, en la realización de aquellos itinerarios. Los vestigios físicos constituyen referentes espaciales y guardan la memoria individual y colectiva local y regional, siendo la evidencia patrimonial de un notable movimiento humano<sup>247</sup>.

Los caminos determinan el espacio natural y el espacio humanizado. Transforman los paisajes, desencadenan nuevas interpretaciones de territorio y territorialidad y profundizan en las relaciones sociedad-naturaleza, entendiendo que, si los seres humanos transforman la tierra para convertirla en su casa, estos también son transformados, no solo a través de la acción que implica esta transformación, sino por los efectos que esta tierra transformada ejerce sobre la especie humana y sobre su sociedad<sup>248</sup>. Tanto la vía de comunicación como el uso que a aquella se le dio a través del tiempo, determinó transversalmente la economía, la vida y los caracteres culturales de las distintas poblaciones involucradas.

El camino es objeto y sujeto puesto que se presenta como algo palpable, y porque desde lo intangible habla a través de sus gentes y sus campos. Por lo

247 El Camino del Cravo Sur, contrae su nombre como hito geográfico debido al rumbo y orientación del río -sur-, desde esta perspectiva los grupos humanos utilizaron aquella vía natural siguiendo el curso del agua; tránsito antiguo que se remonta a los tiempos de Bochica, de acuerdo a las descripciones de los cronistas como Piedrahita, Castellanos y Simón, en las que indican la creencia que los Muisca tenían del humanizador, aludiendo que, Bochica provenía del Este, por “carreteras abiertas desde los Llanos a Sogamoso que tendrá como cien leguas de longitud, muy ancha, y con valladares y pretilos por una y otra parte”.

Teniendo en cuenta la importancia de los ríos para avizorar nuevas tierras y para transportarse, podemos decir, que estos contactos directos entre los Llanos Orientales y el Altiplano Cundiboyacense, se consolidó por medio del conocimiento y uso de los ríos que nacen en los Páramos del Departamento de Boyacá, los cuales señalan una ruta desde las frías altiplanicies hasta las cálidas Sabanas Orientales o viceversa, aquella línea de ruta funcionó para demarcar el trazo del camino, que es acompañante al Río Cravo Sur proveniente del Páramo de Pisba con desembocadura en el Río Meta.

Cabe destacar que asignar dataciones de los caminos no es tarea fácil, puesto que, si lo observamos desde una perspectiva de larga duración, estos trazos han sido constantemente utilizados, transformados e intervenidos lo que desestima y daña los registros arqueológicos, que podrían servir para dar respuestas a incógnitas acerca del poblamiento de estas regiones y de la sedimentación de los grupos en estas áreas. Por eso, la cuestión del uso de la antigua red vial desde épocas precolombinas, se situó, con base en los hallazgos arqueológicos e histórico-espaciales que se presentan en el área de influencia del camino o que han quedado registrados por medio de marcas, enterramientos, huellas, pictogramas y petroglifos, estatuaria, mapas, crónicas, descripciones de viajeros y demás. Así mismo, el camino por el Páramo de Pisba y del Cravo Sur, tienen puntos referenciales en las rutas, lugares con especial belleza paisajística, sitios que no podrían pasar desapercibidos a los grupos humanos de cualquier época.

248 Robert David Sack, *Homo Geographicus: a framework for action, awareness, and moral concern*. (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1997)

tanto, al transitarlo hoy y observar las marcas que el ser humano ha dejado allí impresas en el territorio a medida que se avanza, se convierte en un medio didáctico para entender y explicar la realidad espacio-temporal, como un lugar de interacción que propicia el desarrollo del pensamiento histórico y por qué no, de un sujeto *situado*<sup>249</sup> en interacción mutua con el tiempo y el espacio que lo rodea. Esta herramienta física que agrupa las identidades locales y regionales nos permite entender el Camino del Cravo Sur como un paisaje cultural de diversos matices materiales e inmateriales, y también nos cuestiona frente a los aciertos y desequilibrios en el desarrollo de las vías de comunicación entre Boyacá y Casanare, en el fortalecimiento del mercado interno y en general, en el progreso nacional. En otras palabras: es un lugar que enseña a aprender desde lo observable y lo perceptible.

## Referencias

### Fuentes documentales

Archivo General de la Nación (A.G.N.), Bogotá – Colombia. Fondo *Mapoteca: SMP.4*.

Archivo General de la Nación (A.G.N.), Bogotá – Colombia. Fondo *Mapoteca: SMP.4*.

Archivo General de la Nación (A.G.N.), Bogotá – Colombia. Fondo *Mapoteca: SMP.5*

### Bibliografía contemporánea

Botero, Sofía. << Elementos para leer un palimpsesto: indígenas, caminos, piedras, mulas y caballos en Colombia>>. *Boletín de Antropología Universidad de Antioquia*, n° 20. (2006): 265-287.

Biblioteca digital Universidad Nacional <<Recopilación de las leyes y disposiciones vigentes sobre tierras baldías 1873>>. Acceso el 30 de mayo de 2020, [http://bdigital.unal.edu.co/7301/31/capitulo\\_1\\_aplicacion\\_de\\_las\\_tiemras\\_baldias.pdf](http://bdigital.unal.edu.co/7301/31/capitulo_1_aplicacion_de_las_tiemras_baldias.pdf)

Braudel, Fernand. *Civilización material, economía y capitalismo: siglos XV-XVIII*. Madrid: alianza, 1984.

Brisson, Jorge. *Casanare*. Bogotá: Impr. Nacional, 1896.

Camargo Pérez, Gabriel. *Sergio Camargo el Bayardo colombiano: desarrollo político de Colombia en el siglo XIX*. Bogotá: Instituto colombiano de cultura, 1972).

Camargo Pérez, Gabriel. *Geografía histórica de Sogamoso*. Sogamoso: Edit. Sugamuxi, 1935.

---

249 Del pensamiento Heideggeriano – *el Dasein*, ser situado, estar ahí -.



- Carreño Tarazona, Clara Inés. *Las vías de comunicación entre Santander y los llanos: el camino hacia Casanare, segunda mitad del siglo XIX*. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2013.
- Coy Montaña, Alberto. *Anales de Sogamoso*. Sogamoso: Casa de la cultura, 1990.
- Correa, Ramón. <<“Patriótica arenga del padre Fray Ignacio Mariño en 1819 en “Llano San Miguel”>>. *Repertorio Boyacense*, n° 163-164, (1952): 2436
- Delgado, Carlos. <<caminos de comercio y peregrinación en Boyacá siglo XIX>>. Conferencia, Tunja, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, 2020.
- Delgado de la Virgen del Rosario, Daniel. *Excursiones por Casanare*. Bogotá, Colombia: imp. La Luz, 1909.
- Ferro, Germán. *A lomo de Mula*. Bogotá: Bancafé, 2004.
- Friede, Juan. *La Batalla de Boyacá -7 de agosto de 1819- a través de los archivos españoles*. Bogotá: Banco de la República, 1969.
- Gómez, Augusto «La guerra de exterminio contra los grupos indígenas cazadores-recolectores de los llanos orientales (siglos XIX y XX).». *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, n.º 25 (1998): 351-376.
- Gómez, Augusto. *Indios, colonos y conflictos: una historia regional de los Llanos Orientales, 1870- 1970*. Bogotá: Siglo XXI editores, 1991.
- Guber, Rosana. *La etnografía, método, campo y reflexividad*. Bogotá: Grupo Editorial Norma, 2001.
- Gumilla, José. *El Orinoco ilustrado*. Madrid: sor de la reverencia cámara apostólica, 1741.
- Gutiérrez de Alba, José María. *Imágenes y relatos de un viaje por Colombia: impresiones de un viaje a América 1870 - 1884*. Bogotá: Villegas editores, 2012.
- Huberman, Leo. *Los bienes terrenales del hombre*. Medellín: Ediciones pepe, 1972. “publisher”: “Ediciones pepe”, “publisher-place”: “Medellín”, “title”: “Los bienes terrenales del hombre”, “URL”: “<https://books.google.com.co/books?id=tnQOQAIAAJ&q=los+bienes+terrenales+del+hombre&dq=los+bienes+terrenales+de+l+hombre&hl=es-419&sa=X&ved=2ahUKEwjZgfSKuPbrAhUp2FkKHYUIBZ0Q6AEwAXoECAAQAQg>”.
- Jiménez Meneses, Orián. «Rumores, cartas y caminos en la sociedad colonial». *Historia y Sociedad*, n° 8 (2000): 200-230.
- Lancheros Herrera, Fabián Andrés. «Caminos Coloniales: una Historia de las vías de comunicación en la región central del Nuevo Reino de Granada en el siglo XVIII». Tesis de Maestría, Universidad Nacional de Colombia, 2017.
- Lee López, Alberto. comp., *Los ejércitos del rey*, tomo II. Bogotá: Editorial presencia Ltda., 1989.

- León Rivera, Fabián Leonardo. «Sogamoso: al paso del obrero, cambios y prevalencias urbanas, 1950-1980». Universidad Nacional de Colombia, 2018.
- Martínez Delgado, Alberto. *Casanare y su historia*. Bogotá: editorial Bochica, 1990.
- Montaña, Andrés. *Santander y los ejércitos patriotas 1819*. Bogotá: Banco de la República, 1989.
- Moreno Baptista, César. <<Las peleas entre el diablo y la virgen: permanencias culturales y memoria histórica entre los campesinos de Boyacá.>> *Revista Colombiana de Antropología*, n° 37 (2001): 42-59.
- Molano, Alfredo. *Del Llano llano*. Bogotá: Penguin Random House Grupo Editorial, 2015.
- Núñez, Lautaro y Nielsen, Axel. *En ruta: arqueología, historia y etnografía del tráfico sur andino* Córdoba: Encuentro, 2011.
- Pérez Ángel, Héctor Publio. *Caminos reales de Casanare*. Casanare: Llanolettras, 2003.
- Pérez Ángel, Héctor Publio. «Impacto de las misiones religiosas y de las guerras de independencia en la construcción de pueblos y ciudades coloniales en los llanos». Centro de historia de Casanare, s. f.
- Pérez Ángel, Héctor Publio. *La hacienda Caribabare: estructuras y relaciones de mercado, 1767-1810*. Yopal: corpes Orinoquía, 1997.
- Pérez Ángel, Héctor Publio. *Por la huella del cabrestero 1ed*. Bogotá: Siglo XXI editores, 1991.
- Peñuela, Cayo Leonidas. *Álbum de Boyacá*. Bogotá: Casa editorial de Arboleda y Valencia, 1919.
- Ramírez, María Clemencia. *Frontera Fluida entre Andes, Piedemonte y Selva: El caso del Valle de Sibundoy, siglos XVI-XVIII*. Bogotá: ABC Limitada, 1996.
- Reclus, Eliseo. *Colombia*. Bogotá: papelería Samper matiz, 1893.
- Repizo, Cabrera Carlos Ramón. <<La Mula>>. *Nueva revista colombiana de folclor*, n° 3, (1994): 83 – 92.
- Rivera, José Eustasio. *La Vorágine*. Bogotá: Sol 90, 2001.
- Rosselli, Humberto. <<La campaña libertadora de 1819 desde el punto de vista médico>>. *Repertorio Boyacense*, n°153-154 (1949)
- Roncancio Guzmán, Gilberto y Pérez Díaz, Juan Felipe. *Rescate y monitoreo arqueológico en la locación florena t. municipio de el Yopal, corregimiento del Morro, veredas Planadas y el Aracal - departamento del Casanare*. Yopal, 2011.
- Rueda Plata, José Olinto. «Historia de la población de Colombia: 1880-2000». En *Nueva Historia de Colombia V*, 337-395. (s. f.):.

- Ruiz Barajas, Carol Andrea. «Las alpagatas: memoria de los caminos, tejido de identidades». *Artífices*, 1 de enero 2014.: 1-9
- Rueda Enciso, José Eduardo. *Campos de Dios y campos del hombre. Actividades económicas y políticas de los jesuitas en el Casanare*. Bogotá: Universidad del Rosario, 2018.
- Sabio Labay, Ricardo. «11 coplas (Llanos Orientales de Colombia)». En *Corridos y coplas: canto a los llanos orientales de Colombia*. Cali: Salesiana Cali, 1963.
- Sack, Robert David. *Homo Geographicus: a framework for action, awareness, and moral concern*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1997.
- Sempat Assadourian, Carlos. «Economías regionales y mercado interno colonial: el caso de Córdoba en los siglos XVI y XVII». En *El sistema de la economía colonial: el mercado interior, regiones y espacio económico*, 18-35. México, D.F.: Editorial Nueva Imagen, 1983.
- Silva Celis, Eliécer. *Arqueología y prehistoria de Colombia*. Tunja: Prensas de la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, 1968.
- Silva Fajardo, Germán. *Champanes, vapores y remolcadores: historia de la navegación y la ingeniería fluvial colombiana*. Bogotá: Academia Colombiana de Historia de la Ingeniería y de las Obras Públicas, 2009.
- Vargas Izquierdo, Jaime. *Temas y personajes de la sogamoseñidad*. Tunja: Consejo editorial de autores boyacenses, 2011.
- Entrevistas y comunicaciones personales.
- Durán Próspero. Entrevista por Johan Fernando Vega Gómez. 2018.
- Gutiérrez Betty. Entrevista por Johan Fernando Vega Gómez. 15 de enero de 2020.
- Olmos Joel. Entrevista por Johan Fernando Vega Gómez. 15 de enero de 2020.
- Peña Emilia. Entrevista por Johan Fernando Vega Gómez. 2017
- Pérez González, José Daniel y Pérez González, Alcides. Entrevista por Johan Fernando Vega Gómez. 15 de enero de 2020.
- Piraván Algemiro. Entrevista por Johan Fernando Vega Gómez. 22 de agosto de 2020.



Este libro se imprimió en los talleres  
gráficos de Búhos Editores Ltda., en  
octubre de 2021 con una edición de  
200 ejemplares.