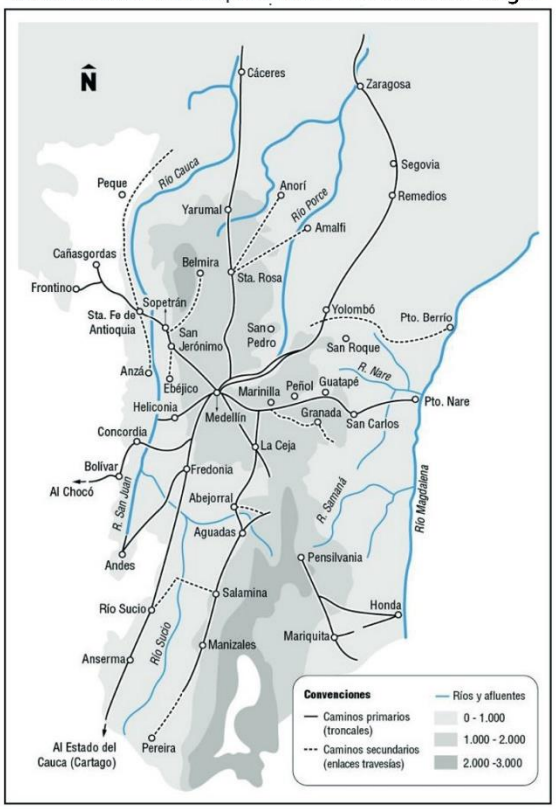
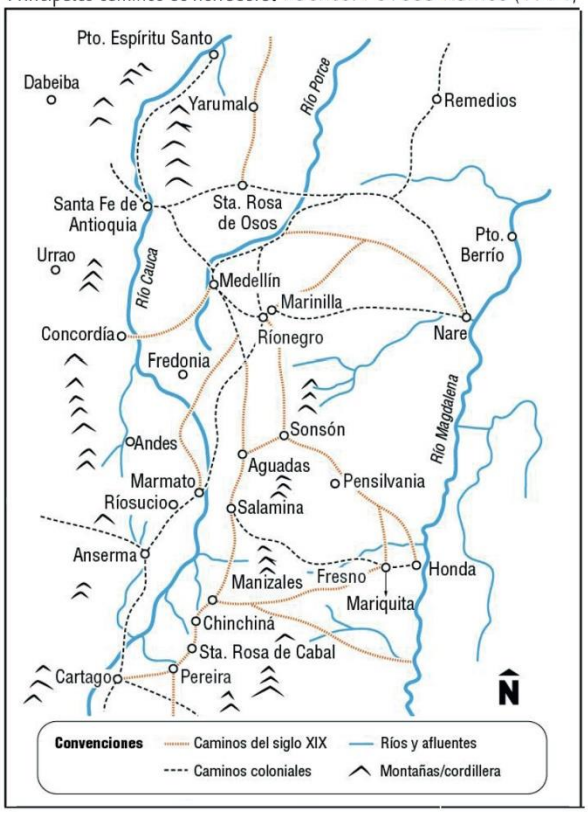
Los caminos del siglo XIX por Manizales

Rutas del Estado de Antioquia en 1880. **Fuente: Uribe-Ángel**



Principales caminos de herradura. *Fuente*: Poveda-Ramos (1974)



Por: Gonzalo Duque-Escobar*

Durante el siglo XIX, los caminos fueron el sistema circulatorio que hizo posible el surgimiento, la consolidación y la expansión económica de Manizales (fundada en 1849). Ubicada en una compleja geografía de filo de montaña y cordillera, la ciudad dependía por completo de las rutas de herradura transitadas por la arriería para romper su aislamiento con el resto del país, comerciar café, abastecerse de mercancías importadas y conectar el norte antioqueño con el Gran Caldas y el río Magdalena.

Los principales caminos que tejieron la historia de Manizales y la región en ese siglo se estructuraron de la siguiente manera:

1. **Las rutas hacia el Río Magdalena (Salida hacia Honda y Bogotá)**

El Camino de El Ruiz. La ruta partía de Manizales, ascendía por las inmediaciones de los termales y los frailejones del flanco del Nevado del Ruiz, cruzaba el páramo y descendía hacia el departamento del Tolima pasando por los asentamientos de Murillo y El Líbano, para finalmente encausarse hacia Mariquita y Honda. Su importancia y dureza: Fue la ruta pionera de penetración, utilizada por las primeras familias de colonos antioqueños que cruzaron hacia el Tolima. Sin embargo, transitarlo era extremadamente peligroso debido a las alturas superiores a los 4,000 metros, las ventiscas, las bajas temperaturas del páramo y los lodazales donde las mulas solían quedar atolladas.

El Camino de Aguacatal (o de La Elvira). Ante el rigor helado y las dificultades del camino por el Ruiz, el Cabildo de Manizales (liderado en su momento por figuras como Miguel M. e impulsado por constructores como Ignacio Villegas)

emprendió su construcción hacia 1864, obteniendo el privilegio oficial en 1865. Esta vía buscaba un trazo alternativo por el páramo de Aguacatal que fuera más directo, menos agreste y económicamente viable para conectar con Honda. Su impacto: Se convirtió en el camino comercial por excelencia de la época. Dinamizó de manera notable el intercambio de café, manufacturas y víveres, facilitando el flujo constante de recuas de mulas que abastecían a la naciente ciudad.

El Camino del Perrillo y La Moravia. Otra alternativa de herradura muy concurrida que obligaba a los viajeros y arrieros a sortear la temida y escarpada falda de La Moravia en su descenso hacia el territorio tolimense. Su uso: Aunque presentaba tramos de precipicios y pendientes sumamente pronunciadas, fue frecuentado tanto por recuas de carga como por colonos que buscaban establecerse en las vertientes orientales de la cordillera.

Las condiciones y el pulso de estas rutas por el barro y la topografía, no ofrecían buenas condiciones, ya que estos caminos no eran más que trochas angostas cavadas en la arcilla de la montaña. En las épocas de invierno, las lluvias convertían los trayectos en ciénagas impenetrables donde el lodo alcanzaba el vientre de las bestias. Los bueyes abrían huella por su resistencia y las mulas soportaban el transporte pesado. Las mercancías europeas (telas, herramientas, loza) subían a lomo de mula desde los vapores del Magdalena, mientras que el oro, los sombreros y, posteriormente, los sacos de café bajaban rumbo al puerto fluvial. La infraestructura de apoyo: A lo largo de estas rutas se empezaron a improvisar tambos, posadas y tambos techados con paja o tejamaní que servían de albergue nocturno para que los arrieros se resguardaran del frío glacial de la cordillera antes de continuar su marcha hacia el gran río de la patria.

2. El Camino del Sur y la conexión con el Quindío



Imagen: Colgado de Las Nubes, Historia de Los Cables Aéreos, Pérez Ángel, Gustavo. 1997.

A medida que avanzaba la segunda mitad del siglo XIX, la colonización antioqueña desbordó el sur de Caldas hacia el Quindío y el norte del Valle del Cauca. Los senderos que comunicaban a Manizales los pasos históricos hacia el Quindío permitieron articular la economía regional, integrando la producción agrícola y el flujo de población que buscaba nuevas tierras de expansión. La ruta de arriería conocida como el Camino del Sur (o los senderos de

colonización hacia el sur) constituyó la columna vertebral del poblamiento, la integración económica y la expansión territorial del Eje Cafetero durante la segunda mitad del siglo XIX.

Mientras que los caminos hacia el norte conectaban con Antioquia y los flancos orientales buscaban el río Magdalena por Honda, el Camino del Sur abrió la puerta hacia las ricas tierras selváticas del Quindío y el norte del Valle del Cauca, un proceso estrechamente ligado a la epopeya de la colonización antioqueña. El trazado original de esta ruta de herradura, partía desde Manizales y su vecina Villamaría, descendía y bordeaba las estribaciones de la cordillera central, enlazando los nacientes asentamientos de Santa Rosa de Cabal, Pereira, Cartago y los difíciles boquerones que ingresaban al antiguo Caldas y al Quindío (hacia regiones como Armenia, Filandia y Salento). A diferencia de las rutas hacia el Magdalena que batallaban contra el páramo y el frío de alta montaña, el Camino del Sur exigía abrir trochas a machete y hacha a través de tupidas selvas andinas, guaduales impenetrables y terrenos quebrados surcados por caudalosos ríos como el Chinchiná, el Otún y la Vieja.

Su papel económico se relacionó con el poblamiento y la hacienda cafetera al servir como eje de la colonización, ya que este camino no nació como una vía estatal planeada, sino como una huella viva trazada por los "pioneros" o colonos que buscaban tierras baldías para la agricultura de pancoger (maíz, plátano, frijol) y la ganadería. Más adelante será la trocha del café, ya que, con el cambio de siglo y el auge exportador, el Camino del Sur se transformó en la vía por donde transitaron las recuas de mulas cargadas con el grano de oro que consolidó la economía regional. Por allí se movilizaban tanto los insumos importados que bajaban desde Manizales como el ganado y los frutos que abastecían a los nuevos caseríos.

Transitar el Camino del Sur consolidó los códigos, la indumentaria y las tradiciones de la cultura la arriería caldense y quindiana. Los arrieros que recorrían estas travesías debían lidiar con los barrizales invernales: Tramos enteros donde el suelo arcilloso se convertía en trampas mortales para las bestias de carga, obligando a construir "empedrados" rústicos en las zonas más críticas. También contaban con tambos y fondas camineras, dado que a lo largo de este camino surgieron posadas rudimentarias que servían como puntos de descanso, intercambio de noticias, comercio y encuentro cultural entre los viajeros que iban y venían de Manizales hacia el sur. Esta vía de herradura no solo articuló tempranamente el territorio que hoy integra el Eje Cafetero, sino que sembró los cimientos viales que más adelante, ya entrado el siglo XX, permitirían trazar las carreteras de integración regional.

3. Las rutas hacia el Norte (El vínculo con Antioquia)

Las rutas de arriería que conectaban a Manizales con el norte durante el siglo XIX constituyeron el cordón umbilical de la Colonización Antioqueña. A través de estos caminos de herradura no solo llegaron las familias fundadoras y los insumos para erigir la ciudad en 1849, sino que se mantuvo una red viva de intercambio cultural, político y comercial con el suroeste antioqueño y Medellín.1. El trazo de la ruta principal del Norte

El camino del norte no era una sola vía uniforme, sino una red de senderos que serpenteaban por los filos de la Cordillera Central y descendían a profundos cañones para volver a trepar cuchillas montañosas. La trocha del Norte tomaba entre 6 y 10 días de marcha continua desde Manizales hasta las poblaciones del sur de Antioquia, por este eje estructurador cuyo trayecto histórico fue: Manizales - Neira: Saliendo del casco urbano por el sector de Olivares/Cuchilla del Salado para descender al río Tapias y ascender a Neira. Neira - Aranzazu - Salamina: Travesía por filos montañosos superando cuencas como las del río Tárria y el río Pocó. Salamina funcionó como la "capital del norte" y gran centro de acopio administrativo y comercial. Salamina - Pácora - Aguadas: Tramo caracterizado por pasos exigentes como el cañón del río Pozo y el río Arma. El paso a Antioquia: Desde Aguadas se descendía al

histórico Paso de Arma sobre el río Cauca o se cruzaba por las estribaciones de Abejorral y Sonsón para empalmar con la red vial hacia Rionegro y Medellín.

Respecto a la dinámica económica y comercial, por estos caminos circulaba el pulso de la economía regional antes de la llegada del ferrocarril y el cable aéreo. Estos eran los flujos: hacia el Sur (Hacia Manizales) y hacia el Norte (Hacia Antioquia). Se transportaron herramientas de maza y azadón, machetes y hachas; el oro extraído de las minas y aluviones locales; ganado en pie traído desde las ferias del norte; productos agrícoilas como cacao, panela y tabaco producido en la región; telas, loza y mercancías importadas desde Medellín; los primeros sacos de café hacia finales del siglo XIX; familias completas con víveres para fundar caseríos; aguardiente y rentas departamentales.

A la importancia geopolítica se sumó el hito bélico de las guerras civiles del siglo XIX, ya que, las rutas del norte adquirieron una importancia militar estratégica. Manizales, ubicada en la frontera entre el Estado Soberano de Antioquia y el Estado Soberano del Cauca, utilizó estos caminos de herradura para el desplazamiento de tropas, el envío de pertrechos y la comunicación rápida entre los mandos antioqueños.

La vida en estos caminos

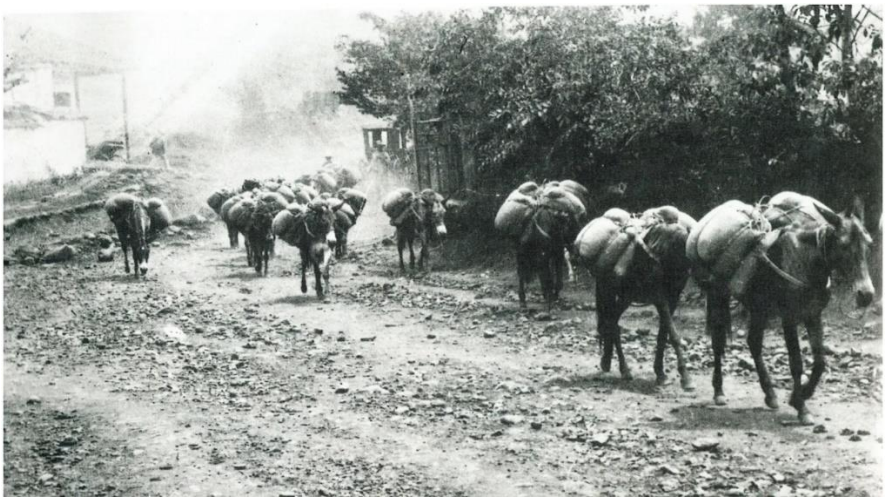


Imagen: A lomo de mula. Germán Ferro Medina, Bancafé, 1994

A la vida cotidiana en el camino se sumaba la estancia en las fondas camineras y posadas ubicadas cada 3 o 4 leguas, ubicadas en lugares que ofrecían "albergue y dehesa" (pasto para las mulas, fríjoles, claro de maíz y guaro para los arrieros). Los tramos más empinados requerían el trincado de troncos de madera o "empedrados" artesanales para evitar que las mulas cargadas con 100 o 120 kilos se despeñaran en los abismos del cañón del río Pozo o del río Arma. El Camino del Norte dejó de ser la única vía de integración regional entrada la década de 1920, cuando la llegada del ferrocarril y las carreteras pavimentadas paulatinamente reemplazaron el paso de las mulas, dejando trazada la huella histórica sobre la cual se asentaron los municipios del norte de Caldas.

En el siglo XIX, transitar estos trayectos exigía semanas de esfuerzo a lomo de mula o a pie. Los arrieros se convirtieron en los actores sociales fundamentales de Manizales: hombres recios que, con sus cargas de café, panela, aguardiente y mercancías extranjeras, desafiaban barrizales, precipicios y quebradas crecidas. Estos caminos no solo cumplieron una función logística y económica imprescindible para el despegue exportador de

Manizales, sino que también definieron la cultura, el poblamiento y la arquitectura de los asentamientos que nacieron a la vera de sus trayectos.

* Profesor Especial de la Universidad Nacional de Colombia, Ingeniero Civil con estudios de posgrado en Geotecnia, Geofísica y Economía, y Miembro de la Academia Caldense de Historia. Manizales, octubre 14 de 2026. Portada: Caminos de herradura en Antioquia y El eje Cafetero -Siglo XIX. Uribe-Ángel (1885) y Poveda Ramos (1974). Web: https://sites.google.com/unal.edu.co/godues1/

Fuentes Bibliográficas de Consulta:

Camino Real de Occidente. Por: Octavio Hernández Jiménez. Sep 03 de 2012.

Apuntes para la Historia de Manizales: desde su fundación hasta 1913. José María Restrepo M. 1913

Caminos de herradura y el poblamiento de Caldas. Pedro Felipe Hoyos Körbel. Tm Editores 2001.

Caminos en el territorio del Gran Caldas (Colombia): su historicidad y revisión. David-Esteban Molina-Castaño; Renzo Ramírez-Bacca; Albeiro Valencia Llano. Historelo (2022).

Caminos y fundaciones: Eje Sonsón-Manizales. Jorge Enrique Esguerra Leongómez y Beatriz Sierra de Mejía. Universidad Nacional de Colombia, Año 2021.

Champanes y vapores por el Río Grande. Gonzalo Duque-Escobar; Museo Interactivo Samoga; Manizales, 2024.

De la aldea cafetera a la ciudad fragmentada. Por: Gonzalo Duque Escobar, De la U.N. de Colombia. In: Proyecto de la WWF de Colombia; Manizales; febrero de 2023.

Encantos del PCC: puebliando por la Ecorregión Cafetera. Por: Gonzalo Duque-Escobar. U.N. de Col, ACH y OPP de la Cátedra UNESCO. Manizales, 2024 Act. 2026.

Ferrocarriles: integración y progreso para Colombia. Gonzalo Duque-Escobar. In: Revista Eje XXI Nº 23. 2006.

Historia de la ciudad de Manizales. Padre Fabo, 1926.

Introducción a la economía del transporte. Duque Escobar, Gonzalo (2007*).* [Objeto de aprendizaje] Posgrado de Vías y Transportes U.N. de Colombia.

La arriería en el paisaje cultural cafetero. Albeiro Valencia Llano; 2024.

Los caminos de la colonización por Salamina. Ponencia para la conmemoración del Bicentenario de Salamina-Caldas. Manizales, 18/04/2025.

Retrospectiva histórica de la aviación en Colombia. Gonzalo Duque Escobar: Documento para el Módulo de Economía del Transporte del Posgrado en Vías y Transportes. FIA. U.N. de Colombia; Manizales, 2018. Act., 2026.

Rutas Colonización Antioqueña. Centro Cultural Banco de la República. Consultado el 14-10-2026.

Visión retrospectiva y prospectiva del desarrollo regional. Duque Escobar, Gonzalo (2010) In: Primer Foro Latinoamericano de Historia y Cultura de un Continente, 25 y 26 de noviembre de 2010., U. N. de Colombia Sede Manizales.