

INCIDENCIA DE LA VALORACIÓN CULTURAL Y TURÍSTICA DEL CAMINO GANADERO EN LA CONFORMACIÓN URBANA DE VILLAVICENCIO

Carlos Alberto Díaz Riveros¹

1. Departamento de investigaciones de ingenierías y tecnología, Corporación Universitaria del Meta, Villavicencio. Colombia. carlos.diaz@unimeta.edu.co

Resumen

Villavicencio es una ciudad de reciente creación y de vertiginoso crecimiento en Colombia. Su nominación data de 1840, y surgió como poblado a partir de un sitio de posada de descanso, en el camino que conducía de San Martín de los Llanos hasta Santa Fe de Bogotá se trasladando ganado. Este sitio era el inicio del ascenso de la cordillera Oriental, aun no hay certeza sobre cuando surgió el camino ganadero, aunque se tiene como referencia que este comercio surge durante el período colonial español cerca de mediados del siglo XVIII, para la época de la creación de la Misión Jesuítica de Apiay, se dieron a conocer aspectos relevantes que atañen a la conformación urbana como resultado de la manifestación cultural la vaquería.

REVISTA ARQUITECTURA

Seguidamente, se presenta la estructura urbana: el centro fundacional de la ciudad de Villavicencio sigue una distribución de sus calles y carreras que se inició con la ruta del camino ganadero. En el área urbana actual el vestigio del camino son las calles y las carreras de la ciudad que bordean el cerro de Cristo Rey, iniciándose en el cruce de la carrera 338 con la calle 38 denominado sitio de la Cruz, hasta el barrio el Triunfo donde se asciende a la cordillera siguiendo el curso del Caño Parrado.

La valoración como eje central y objeto de la afirmación de la identidad, plantea la nueva lectura que proveerá el método de estudio del territorio, además de ¿Cómo? y ¿porqué? se emplazaron las comunidades: llanera, cundinamarqués, y antioqueña según Díaz, (2009), en el lugar, y cuales son sus lo que permitirá reconocer valores de la manifestación, como lo es la vaquería, esta práctica cultural contendrá recursos asociados como lo es el transito de ganado y la conformación urbana.

Abstract

Villavicencio is a city and newly created rapid growth in Colombia. His nomination dates from 1840, and emerged as a town from a resting site inn, on the road leading from San Martin de los Llanos to Santa Fe de Bogota is moving cattle. This site was the beginning of the rise of the Eastern Cordillera, although it is uncertain when it emerged the way livestock is referenced although this trade arises during the Spanish colonial period near mid-eighteenth century, the time of creation Jesuit Mission Apiay were revealed relevant aspects pertaining to the urban structure as a result of the dairy cultural manifestation.

It then presents the urban structure: the founding of the city center of Villavicencio is a distribution of its streets and careers that began with the cattle road route. In urban areas, the vestige of the road today are the streets and town races bordering the Cerro de Cristo Rey, beginning at the intersection of race with 38th Street 33B called Cross site, to the neighborhood where Triumph ascending to the ridge following the course of Caño Parrado.

The assessment as the core and object of the statement of identity, raises the new reading will provide the method of study of the territory, besides how? and why? communities were located: llanera, Cundinamarques and Antioqueña according to Diaz, (2009), in place, and what are their values recognize allowing the rally, such as the dairy, contain cultural practice associated resources such as livestock transit and urban structure.

Palabras claves: Valoración, Cultura, Turismo, Territorio, Conformación urbana.

Key words: Assessment, Culture, Tourism, Planning, Urban Conformation.

INTRODUCCIÓN

Los caminos aunque cuentan con una evolución en el mundo entero, siendo la primera civilización que trabajo los proyectos de caminos como un desarrollo de ingeniería fueron los romanos con las calzadas, una obra de arte viaria, como lo describe Pierre, (1989), ahora bien, el estudio aborda en el marco nacional, partiendo del periodo prehispánico los caminos sirvieron para el intercambio de productos entre las tierras calientes y frías. Según Espinel (1989). Uno de los más activos era el camino entre el altiplano Cundi-boyacense y los llanos de San Juan y San Martín, por el que se traía ganado, pescado, maíz, plumas, miel y algodón, entre otros, que era intercambiado por sal, mantas y oro.

En las evidencias históricas y cartográficas se le han dado varias denominaciones según Langebaek, (2000), a estos caminos:

- Camino viejo, entendidos como los caminos indígenas o los primigenios construidos por los españoles
- Camino real, como aquellos que conducían de las ciudades a las villas en Hispanoamérica. En ellos se pagaban tributos por la introducción, transporte y paso de esclavos, mulas, mercancías y ganado.
- Camino de trocha y servidumbre, como aquel en mal estado que servía de vía secundarias y de comunicación entre los caminos reales durante la Conquista y la Colonia.

Durante el periodo de Conquista y Colonia los españoles usaron los mismos caminos trazados y usados por los indígenas y ya para el siglo XVI manifestaban el mal estado en que se encontraban, siendo difícil su paso aún para los caballos, planteado por Langebaek y otros, (1996).

En nuestra nación, los cronistas relatan la existencia de un sistema de caminos indígenas a la llegada de los españoles. Estos permitían comunicarse a los diferentes cacicazgos y se convirtieron en redes de intercambio a corta y larga distancia, según Zapata, (1984).

Por otra parte, el tema de investigación de caminos ha tomado importancia en nuestro país en los últimos años. En el ámbito de las ciencias sociales busca entender las relaciones que las comunidades establecían entre sí; para determinar el traslado y el uso de los productos y costumbres de consumo tanto en alimentación como en medicina y finalmente las técnicas investigan no sólo las empleadas en agricultura, sino en construcción urbana.

Por su parte, los antropólogos e historiadores han llamado la atención sobre la importancia de completar la historiografía colombiana no sólo desde el análisis del clero, encomiendas, instituciones administrativas y esclavitud, sino empezar a estudiar a las comunidades en todos sus ámbitos de desarrollo que permitan entender como era el funcionamiento de estas sociedades, sus comunicaciones, redes de intercambio, economía y el papel que tenía en el desarrollo de estas diferentes actividades los caminos.

Trabajar sobre la historia de los caminos tiene diferentes aspectos de análisis desde establecer su trazado, sus características físicas, significado y símbolo para una comunidad, sus imaginarios, nuevas rutas de comercio, la agricultura y las relaciones familiares que a través de ellos se establecían, el intercambio de bienes materiales y demás aspectos que contribuían al desarrollo de una región.

REVISTA ARQUITECTURA

Este estudio busca determinar: ¿Cómo era su técnica constructiva? ¿Quiénes transitaban por allí? ¿Qué productos se comerciaban por este camino?, ¿Existían itinerarios de ruta?Cuál es su estado actual? ¿Existían posadas de descanso? ¿Donde estaban localizadas? ¿Cuanto demoraba este recorrido? Todo este conocimiento permitirá documentar tanto las técnicas arquitectónicas y su evolución como darles el valor patrimonial que poseen los caminos como huella del pasado sobre un territorio con una impronta cultural que vale la pena investigar, más allá de la historia política del momento que involucra también a una sociedad que los uso y los apropio convirtiéndose en componentes de desarrollo de la región del Meta.

MATERIALES Y MÉTODOS

En este estudio se busca valorar cultural y turísticamente el camino ganadero, como elemento precursor de asentamiento de la futura ciudad y de gran magnitud, desde los ámbitos: cultural, en el cual se indica la significación de las manifestaciones culturales; en lo turístico, identificación de los recursos, para exaltarlos en el territorio y configurarlos en el sistema como elemento integrador al servicio de la comunidad.

Desde tiempos inmemorables, hemos intervenido el paisaje natural en busca del hábitat, que permita sustentarse a partir de sus actividades económicas y culturales.

La visión de Carl Saüer es planteada desde la “Geografía Humana” ciencia la que estudia como las comunidades se inscriben en el territorio, generando la modificación del “paisaje”, este cambia en la medida en que el hombre actúa sobre el, en busca de su bienestar.

Con base en el estudio de referentes cercanos el Qhapaq Ñan, en el cual se valora el patrimonio cultural, desde el paisaje cultural, caracterizando el resultado hoy de la evolución del territorio. Observar dinámicas económicas desde la visión territorial y la significación cultural plantea el conocimiento del territorio y como el hombre le da un significado a las prácticas culturales que dentro del territorio se desarrollan, ya que estas han propiciado su evolución y le permitirá continuar evolucionando en el futuro. La investigación se desarrollará mediante dos métodos de trabajo: exploratorio y analítico, así:

El tipo exploratorio, Se realizó un acercamiento preliminar del área de estudio por medio de fuentes documentales como relatos de cronistas, cartografía o documentación geográfica hallada, y demás tipo de información escrita: primero, observación por medio de visitas al lugar, a través de la revisión de los mapas y planos construidos por instituciones con las CAR y el IGAC; segundo, exploración de hechos adicionales por medio de encuestas a los habitantes y visitas a lugares para reconocer las vivencias y su relación con su entorno; tercero, reconocimiento histórico del lugar mediante labor de campo; Seguidamente, Analítico, Valorar el aporte de la comunidad que le han dado continuidad temporal al camino ganadero, Se busca identificar y formular proyectos que jalonen el turismo en el sentido del patrimonio cultural para la ruta “Embrujo Llanero”.

ANÁLISIS DE RESULTADOS

Se formuló la hipótesis, “La perspectiva de la Geografía Humana busca caracterizar un territorio en torno a una manifestación cultural, para este caso se consolidó una estación en Villavicencio, en el transito de ganado vacuno de San Martín a Bogotá, y así obtener una valoración del Paisaje Cultural”.

REVISTA ARQUITECTURA

Desde el marco legal Nacional, las actuales tendencias buscan establecer la perspectiva territorial, apoyado bajo ese marco la investigación profundiza el patrimonio cultural, basados en las siguientes normas: Ley 1185 de 2008; donde se establece nuevos lineamientos y directrices necesarios para realizar las valoraciones desde la integralidad del patrimonio cultural; Ley 300 de 1996 establece la práctica y clasificación del turismo y el Decreto 397 del 2009 que referencia la valoración de los elementos o conjuntos patrimoniales; sin embargo en la región recién inician, con procesos de identificación, para la valoración y posibles declaratorias de Bienes de Interés Cultural (B.I.C.). A nivel municipal, teniendo como base estos estudios o investigaciones, la comunidad se identificaría, se apropiaría y tendría identidad, lo cual se construye a través del conocimiento de las manifestaciones culturales de carácter material compuesto por Muebles e Inmuebles como: Monumentos, Conjuntos y Obras, Sitios, Paisajes Culturales, Lugares sagrados y Patrimonio sumergido, a través de implementación de procesos: participativos de la comunidad, elaboración de los Planes Especiales de Manejo y Protección PEMP, hacer la gestión y por último el seguimiento a estos planes, buscando evitar la pérdida de estos Valores Culturales.

La vaquería como actividad de subsistencia de los asentamientos con nuevos grupos humanos establecidos, por lo cual se desarrollo en el territorio de estudio hacia inicios del siglo XVI. De los primeros colonizadores Hernán Pérez de Quesada llevo consigo en una larga travesía desde Santafé a los llanos de San Juan y San Martín, aproximadamente 600 reses de ganado bovino, las que al paso de los años se convirtieron en el famoso Ganado San Martinero, según Restrepo, (1870).

Realmente de este oficio que se practicaba en Villavicencio, hasta mediados del siglo XX, no hay mucha información escrita, solamente algunos relatos de comunidad que van de generación en generación contando de esta tradición; como el profesor Jairo Ruiz Churiòn a quien se consulto para obtener esta información. Como Villavicencio era un sitio de paso obligado, de los llanos orientales hacia la capital del país, esto significaba que los ganados que iban desde los departamentos de Arauca, Casanare y de los llanos de San Martín debían pasar primero por Villavicencio antes de llegar a Bogotá. Y como los terrenos de los llanos son tan diferentes a los rocosos de la cordillera, que serían el largo camino hacia Bogotá, el ganado se maltrataba mucho las patas por las piedras en el camino. El transporte de ganado a pie a Bogotá se llevo a cabo hasta mediados del año 1947, desde 1936 una vez terminada la carretera, se empezó a transportar ganado por ella.

“Este viaje se hacia en seis jornadas. La primera era de Villavicencio a los potreros donde nos hospedábamos, Pipiral, Choapal y Monte Redondo; la segunda jornada era hasta Limoncitos; al tercer día salíamos hacia el Tablón, aunque algunos se adelantaban un poco y se hospedaban en Cáqueza, pero de esas posadas madrugábamos para llegar a Chipaque a eso de las 11 o 12 a.m. del cuarto día de viaje; de allí salíamos aclarando el quinto día a quedarnos en la posada que estaba ubicada adelante del boquerón, antes de llegar a Bogotá; la última jornada era desde allí al matadero de Bogotá. Cabe resaltar que siempre se acostumbraba llegar con el ganado entre cuatro y las cinco de la mañana al matadero de Bogotá... El sistema de pago era el siguiente: el caporal contrataba con el dueño del ganado la llevada (un peso con cincuenta centavos por cada animal) el caporal a su vez contrataba el personal de peones a pie a quienes por los seis días de viaje de ida y tres de regreso se les pagaba ocho pesos con diez centavos libres”, identificado por Aponte, (2004).

REVISTA ARQUITECTURA

Se presenta la consecuencia de las migraciones que se dan hacia el territorio, de antioqueños, cundinamarqueses y llaneros, ellos dieron inicio al primer asentamiento de vivienda en el área norte, contiguo al Cerro de la Cruz y el Caño Parrado, asimismo, el segundo asentamiento igualmente con uso de vivienda en el área sur, contiguo al caño gramalote, como lo indica la figura 1, Se describe el origen del trazado urbano del centro antiguo y su evolución.

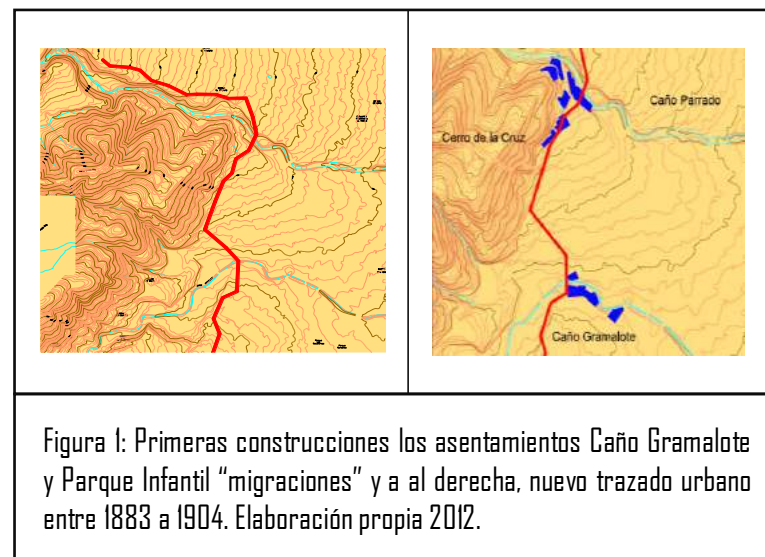


Figura 1: Primeras construcciones los asentamientos Caño Gramalote y Parque Infantil “migraciones” y a al derecha, nuevo trazado urbano entre 1883 a 1904. Elaboración propia 2012.

La sociedad se reúne con idearios comunes, lo cual proyecta un cambio urbano drástico sobre el asentamiento, permitiendo la realización del trazado ortogonal, que hoy se tiene.

La territorialidad de la Talabartería: Los oficios se establecieron como apoyo a los vaqueros, a partir de la necesidad de accesorios que eran elaborados en Cáqueza y Chipaque entre otros, entonces la talabartería adquirió una perspectiva diferente a lo económico, se convirtió en un oficio relacionado a la identidad llanera. Los ganaderos y los talabarteros tenían buenas relaciones, eran buenos amigos. Allí se reúnen valores culturales del oficio, a este se asocian: su evolución, las herramientas, los productos, la edificación, y las actividades menores.

La territorialidad de la Herrería: La herrería, se estableció como servicio al tránsito de ganado, lo inició don David Torres hacia 1917. Como lo comentan uno de los últimos herreros Don Eduardo Torres, este oficio ha sido comparado, con muchos de los que actualmente se desarrollan, con la unión de dos familias, el cual continúan a través del tiempo cediendo el conocimiento; Entonces se reúnen valores culturales del oficio, a este se asocian: su evolución, las herramientas, los productos, la edificación, y las actividades menores.

La territorialidad de la fabricación de Alpargates para Ganado se retoma la espacialidad de la memoria colectiva, ya que la esencia o práctica del oficio se ha perdido, pues en 1936 con la llegada de las vías a Villavicencio se pierde la tradición de llevar el ganado de a pie por la trocha ganadera y se cambia para embarcarlo en camiones, como hasta hoy se hace, véase figura 2.

REVISTA

ARQUITECTURA

1. Acceso – 2. Zaguán – 3. Salón – 4. Corredor – 5. Habitación
6. Cocina – 7. Comedor – 8. Baño – 9. Patio – 10. Herrería

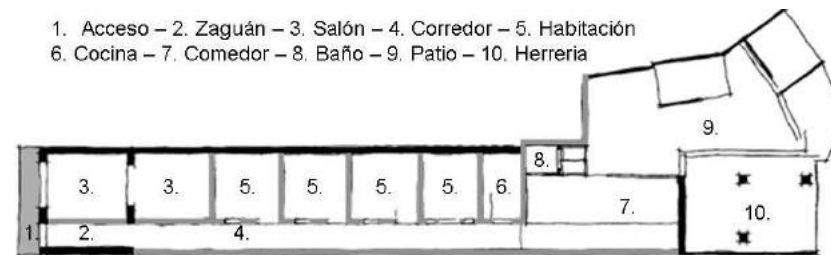


Figura 2: Planta de la edificación donde se desarrollaba el oficio de Alpargates para Ganado.

A la par que se fueron afianzando la actividad ganadera, especializando los oficios y naciendo el primer asentamiento, se hizo necesario el surgimiento del oficio de constructor; ya que era necesario desarrollar la espacialidad para el desarrollo de los oficios y lugares de habitación de los vaqueros y peones que transportaban el ganado.

Sobre la existencia del oficio no se han encontrado registros escritos, sin embargo se sabe de las personas que elaboraban el Adobe, que obtenían el material ubicados en terrenos cercanos al área urbana: La Tina y la Hacienda El Buque, según relata el texto "En la Puerta del Llano", de Hno. Ramiro Pinzón Martínez perteneciente a la comunidad "Lasallie". Sin embargo la evidencia física del desarrollo de las edificaciones es el documento que permite establecer su existencia. Las edificaciones del centro histórico poseen desarrollos constructivos que permiten establecer la intervención de un gremio especializado tanto en la preparación del material como en la fábrica de la construcción como se desarrolla en el capítulo I memoria.

CONCLUSIONES

En cuanto a la división predial está se ha desarrollo basada en la manzana cuadrada o rectangular, sobre la que se trazo una línea de esquina a esquina en forma diagonal y desde el frente del predio se trazo una línea perpendicular hasta encontrar la diagonal. Como resultado de esta forma de subdivisión todos los predios son amorfos con diferentes áreas.

Las vías del centro histórico se encuentran en buen estado pero presentan conflictos en el espacio público, y transito forzado dentro de las vías angostas lo cual dificultad la accesibilidad.

El uso predominante es el de comercio, con alturas de un piso. El sector cuenta con dos parques: el infantil y el hacha que son nodos y mojones dentro del área. Para el sector, el municipio tiene como proyectos inmediatos la intervención en el espacio público.

De acuerdo al análisis se establecieron cuatro sectores como áreas homogéneas que coinciden con los periodos históricos de desarrollo del sector. Dentro de estos sectores se encuentran construcciones en adobe que no poseen reglamentación para su desarrollo y mantenimiento.

REVISTA ARQUITECTURA

Por ultimo, se recomienda a las entidades gubernamentales: Realizar talleres con la comunidad que resalten la representatividad y pertenencia de estos valores culturales y turísticos de la cual carece actualmente la población. Fortalecimiento de la cultura y educación ciudadana frente al patrimonio. Desarrollar la gestión que permita aprovechar los potenciales que ofrece la ciudad a nivel turístico cultural, integrando los centros antiguos dentro de estos programas, mostrando el origen de la ciudad y los oficios que allí se desarrollaban. Conformación de bases de datos con el registro y potencial de cada edificación, para dar a conocer valores culturales y turísticos a través de recorridos y paquetes turísticos.

Se recomienda a los Sectores: Conformación de entidades que con el acompañamiento del ministerio de cultura, y así que las secretarías de cultura de los municipios velen por la protección de estos valores culturales y turísticos. Conformación de recorridos por los Paisajes Culturales donde se conservan: las manifestaciones, los oficios y demás tradiciones, que generen turismo cultural. Finalmente, de acuerdo al análisis se recomienda articular el territorio, las ciudades y los sectores como áreas homogéneas que coinciden con las prácticas culturales.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Aprile, Jaques, *la ciudad colombiana, siglo XIX y XX*. Colombia: Bogotá, 1992.

Bustamante, García. Miguel, *Persistencia y cambio en la frontera oriental de Colombia: el piedemonte del Meta, 1840-1950*. Colombia: Bogotá, 2003.

Colmenares. German, *Haciendas de los Jesuitas en el Nuevo Reino de Granada: siglo XVIII*, Colombia: Bogotá, 1998.

Espinel, Nancy, *Dos siglos de historia comunera. Villavicencia*, Colombia: Bogotá, 2001.

Gorka, Cuavoy. Salas, *Instituto Nacional de Cultura, Dirección Regional de Cultura – Cusco, El Qhapaq Ñan*, Colombia: Bogotá, 2006.

Herrán, Carreño. María, *Acerca de la historiografía regional reflexión desde Villavicencia*, *Revista "SAMAN" 2*, (2006):169-181.

Langebaek et al., *Por los caminos del piedemonte. Una historia de las comunicaciones entre los Andes Orientales y los Llanos. Siglos XVI a XIX*. Colombia: Bogotá, 2000.

Langebaek, Rueda. Carl. Henrik, *Los caminos aborígenes. Caminos, mercaderes y cacicazgos: circuitos de comunicación antes de la invasión española en Colombia en Capítulo I de las rutas de la herencia prehispánica*. Colombia: Bogotá, 1977.

REVISTA ARQUITECTURA

Liévano. Aguirre, Indalecio, *Los grandes conflictos sociales y económicos de nuestra historia*, Colombia: Bogotá, 1960.

Ortega, Ricaurte. Enrique, *Villavicencia 1842 – 1942, Monografía histórica*, Colombia: Bogotá, 1943.

Pavón Monroy. Oscar Alfonso, *La economía del pie de monte Metense*, Colombia: Bogotá, 2001.

Rausch. Jane. M., *Una frontera en la sabana tropical. Los Llanos de Colombia, 1531-1831* Colombia: Bogotá, 1954.

Restrepo, Echevarria Emiliano. *Una excursión al territorio de San Martín en Diciembre de 1869*. Colombia: Bogotá, 1870.

Ruiz Churión, Jairo, *Mexa Grameta Metacuya El Meta*. Colombia: Bogotá, 1992.

Pierre. Adam Jean, *La construcción romana, materiales y técnicas*. España: Valencia 1989.

Velandia. Roberto, *Descubrimiento y caminos de los llanos orientales*, Colombia: Bogotá, 1984.

Zapata, Santiago. *Historia del sistema de caminos en el Perú*. Colombia: Bogotá, 1984.