

Infraestructura e Integración Regional en el Virreino de Nueva Granada a Finales del Siglo XVIII

Carlos Eduardo Valencia Villa
Universidad Federal Fluminense
Junio, 2016

1. Presentación: las afirmaciones de la historiografía sobre infraestructura

Cuando un turista brasileño me pregunta sobre si debe visitar Colombia, mi respuesta es que el país es semejante a Brasil. Pertenece a la cuenca del Amazonas con su exuberancia. También tiene una llanura inundable durante un largo período del año, tal y como ocurre en el Pantanal. Tiene una área similar al sertão, con sus paisajes planos, aire caliente y al fondo una playa que hierbe al lado de un mar azul que llegar a incomodar a los ojos. Se pueden conocer tierras frías, en las que el agua se congela y las personas usan abrigos. Hay playas que bordean bosques tropicales muy húmedos. Tiene ríos, que como el San Francisco o el Río Dulce, fueron fundamentales en la integración pero que hoy están muertos o en camino hacia la muerte.

Las diferencias vienen en las proporciones. Por una lado, en la altura de las montañas, pues en Colombia estas son mucho mayores, con picos nevados, pero, no son tantos, ni tan extensos, como para formar un destino turístico generalizado. Por otro, en las dimensiones del país, ya que Brasil es siete u ocho veces mayor y, por lo tanto, cada una de estas regiones es más grande, lo que significa que el turista gastará más tiempo en desplazamientos de un lugar a otro.

La expresión que en Brasil se usa para denotar esa característica es que es un país continental. Esa afirmación aparece en los manuales de escuela y los niños aprenden a repetirla. Después, cuando son adultos, la escuchan en todos los informes del clima que son dados en los noticieros de TV. En Colombia esa expresión no se aplica. Las palabras que los manuales escolares y los periodistas que cubren el clima usan son: Colombia es un país de regiones.

Esa diferencia de expresiones, entre continental y regional me deja una duda: ¿Es posible que un país sea regional siendo siete veces menor que un país continental?. La respuesta inmediata, casi que por reflejo, es decir que sí. La existencia de regiones no necesariamente depende del tamaño o las distancias. Pero, ¿no será que a Colombia le ocurre como a los habitantes de Avellaneda en la Provincia de Buenos Aires, que enfatizan que su ciudad es diferente a la de Buenos Aires, incluso cuando para ir de una a otra sólo se requiere cruzar la calle?

Los colombianos aprenden en la escuela, lo que se refuerza en los informes del clima, que una cosa es ser del Caribe y otra del Interior. Que en ese Interior, son diferentes las personas de las áreas bajas y calientes, de las personas de las partes altas y frías de los Andes. Que en esos Andes, es

distinto ser del sur, cerca a la frontera, que ser del oriente en el centro del país. Que dentro de los Andes orientales, son disimiles el altiplano cundiboyacense, de las montañas agrestes de Santander. Lo mismo ocurre en los Andes occidentales y centrales, pues una cosa es ser del Valle del Aburra y otra del Valle del Cauca. Y si el marco de observación se reduce aun más, la fragmentación emerge en igual proporción y se termina en el caso de Avellaneda – Buenos Aires, sólo que para Bogotá – Soacha o Cali – Yumbo.

Afirmar la existencia de regiones es tan difícil de sostener como de invalidar. Ese es un problema viejo de la geografía, pero que en el caso de la Historia y de la Historia de Colombia en particular y de las Américas en general se acepta, o se aceptó, sin detenerse mucho en él. Probablemente esa aceptación venía de la casi total correspondencia de los objetos historiográficos con las naciones que se crearon en el siglo XIX, pues, si los países eran diferentes, esa diferencia debía tener un anclaje en la semejanza física, geográfica y, por lo tanto, la Historia se ocupaba de regiones diferentes. Así, por ejemplo, una cosa era hacer historia del Ecuador y otra de Venezuela.

Curiosamente, la replica a la historia nacional profundizó aun más la aseveración de la regionalización, pues los objetos de estudio pasaron a ser cada vez menores y con ello la insistencia en las diferencias y especificidad de las áreas creció. Por ese camino, la especificidad llegó a ser tan alta que, por lo que parece una ironía, ya no era más necesario nombrarla y desapareció, llevándose consigo el medio físico del objeto estudiado. La Historia pasó a ser hecha de historias sin espacio, del mundo etéreo de los agentes, sus ideas y sus acciones.

Sin embargo, esa tendencia parece que empieza a quebrarse. La idea de fragmentar al infinito parece que se agota y los estudios de los pequeños pueblos, de las parroquias, de unidades productoras específicas, como plantaciones esclavistas o corporaciones de negociantes, no son aclamados sin mucho reparo como ocurría antes.

En términos cuantitativos, asistimos a un pequeño avance de los estudios sobre integración y circulación, que en términos cualitativos es más amplio, pues se muestra la importancia de la movilidad espacial de los agentes para entender la sociedad en su conjunto, sin detenerse mucho en el problema de la frontera o fragmentación, pero, enfatizando las condiciones físicas y ambientales en que esa movilidad ocurría. No se trata más del estudio de redes sociales que flotan en el aire y sí de interacciones que se dan en el espacio y que ponen en relación (a través de la interacción) regiones, supuesta o realmente, diferentes.

Tres ejemplos rápidos sobre historia colonial pueden ayudar a dejar más clara esa tendencia. Paulett (2012) estudia las interacciones entre los indios, especialmente los creek y cherokees y los colonos europeos, sobre todo ingleses, en la América continental británica en el siglo XVIII. Esa interacción implicó la construcción de una realidad espacial en la que las instituciones europeas e indígenas se

conjugaron para crear lo que él llama de un *imperio de pequeños lugares*. Lugares que eran dominados por las reglas comerciales y de parentesco de los indígenas, pero que, precisamente por la prevalencia de las instituciones nativas eran la materialización del imperio británico. Así, la arquitectura de las casas, el urbanismo de los asentamientos y las formas de los caminos, en su sentido físico y social, era el imperio británico dominado por los creeks y cherokees.

Otro ejemplo son: el estudio de Gil (2015) sobre el comercio entre el sur del dominio portugués en América y el centro de ese dominio, y la investigación de Ribeiro (2015) sobre la creación de municipios en el área meridional de la América Portuguesa. En los dos estudios, uno de los elementos clave son los caminos y las interacciones que estos permitían entre lugares que quedaban a centenas de kilómetros. Esa interacción se daba en medio a las condiciones físicas, elemento enfatizado en los dos trabajos de forma clara. Es esa interacción en medio de esas condiciones física, morfológicas si se quiere, la que construyó una de las realidades más importantes de la presencia portuguesa en América.

El tercer ejemplo es la investigación de Suárez (2001) sobre el Istmo de Panamá en la época colonial. En este caso se enfatiza cómo, aquella que a primera vista significaría el área de interacción por excelencia, al vincular Pacífico y Atlántico, norte y sur, virreinos del Perú y de Nueva España, no fue, de hecho, una simple bisagra. Por el contrario, la inversiones tendrían que ser fuertes y, sobre todo, la interacción social entre los agentes que conocían la posición geográfica privilegiada que ocupaban, terminó por hacer inviable este paso y, de esa forma, el Istmo abandonó la característica de llave de América que debería tener.

Estos tres ejemplos muestran como, por esa vía, el problema historiográfico de la regionalización que surge al mudar la escala, se supera. No se trata de ver si Avellaneda y Buenos Aires son iguales o distintas, ni si el Caribe y los Andes eran diferentes. Tal y como ocurría con los agentes del pasado, lo que interesa observar son las interacciones entre esas áreas. Esas interacciones ocurren en el medio físico y eran, o no, viables por la infraestructura con la que se contaba. El papel de las regiones no es una cuestión de pre-existencia. Aunque tampoco puede ser simplemente negada.

Por eso, no se puede aceptar, como un dato dado y acabado, la regionalización. En el caso específico del virreinato de Nueva Granada no es posible asumir, sin demostración, la afirmación que existían regiones aisladas a la manera que lo propuso Colmenares, hace cuarenta años, cuándo, al comienzo de su influyente segundo tomo de Historia Económica y Social, afirmaba, sobre la gobernación de Popayán, que el “*aislamiento físico se traducía en aislamiento económico y en una fuerte tendencia hacia la autonomía política de cada ciudad*” (Colmenares 1997, 2:6).

Mucho menos se puede aceptar, sin que surjan muchas dudas, una narración plagada de expresiones como:

- *lugares como purgatorios,*
- *viajes como horrores,*
- *tramos pavorosos,*
- *embarcaciones que afrontaban peligrosos rápidos y corrientes,*
- *accesos difíciles*

Que aparecen en la *Tierra Fragmentada* de Safford y Palacios (2002) de hace quince años, que más se asemejan a descripciones de la *Tierra Media* que a las de un virreinato. Del otro lado del espectro de esa publicación, se encuentran los estudios cuidadosos y pormenorizados de Herrera (2002; 2009) sobre regiones específicas de Nueva Granada. Pero, incluso en ellos, tampoco es fácil aceptar que cada área pueda ser estudiada sin mayores referencias a las otras, como en ocasiones implícitamente supone la autora (Herrera 2006, 123. Mapa 1).

De esa forma, es necesario llevar la mirada al tema específico de la infraestructura colonial para saber si, de hecho, se propiciaban las interacciones, a la manera que se propone en nuestro ejemplo anterior sobre la América portuguesa colonial. O si, por el contrario, las inversiones no permitieron esa interacción, tal y como ocurrió en una región que tendría una supuesta vocación intrínseca para la articulación, como sería el caso de Panamá en el ejemplo que dimos. O si, a diferencia de esas dos situaciones, la forma que esa infraestructura tomaba generaba la existencia imperial, a la manera del primer ejemplo que ofrecimos sobre la América Británica.

En este momento de la investigación no es posible llegar a hipótesis tan robustas como las ejemplificadas para la América Británica, Portuguesa y Panamá. En consecuencia, en este texto, simplemente nos detendremos en la localización de la infraestructura colonial neogranadina para verificar si ella implicaba la inexistencia de la posibilidad de interacción, como lo sugiere la tesis del aislamiento regional y *Tierra Fragmentada*, defendida, entre muchos otros, por Colmenares (1997; 1975) y Safford y Palacios (2002).

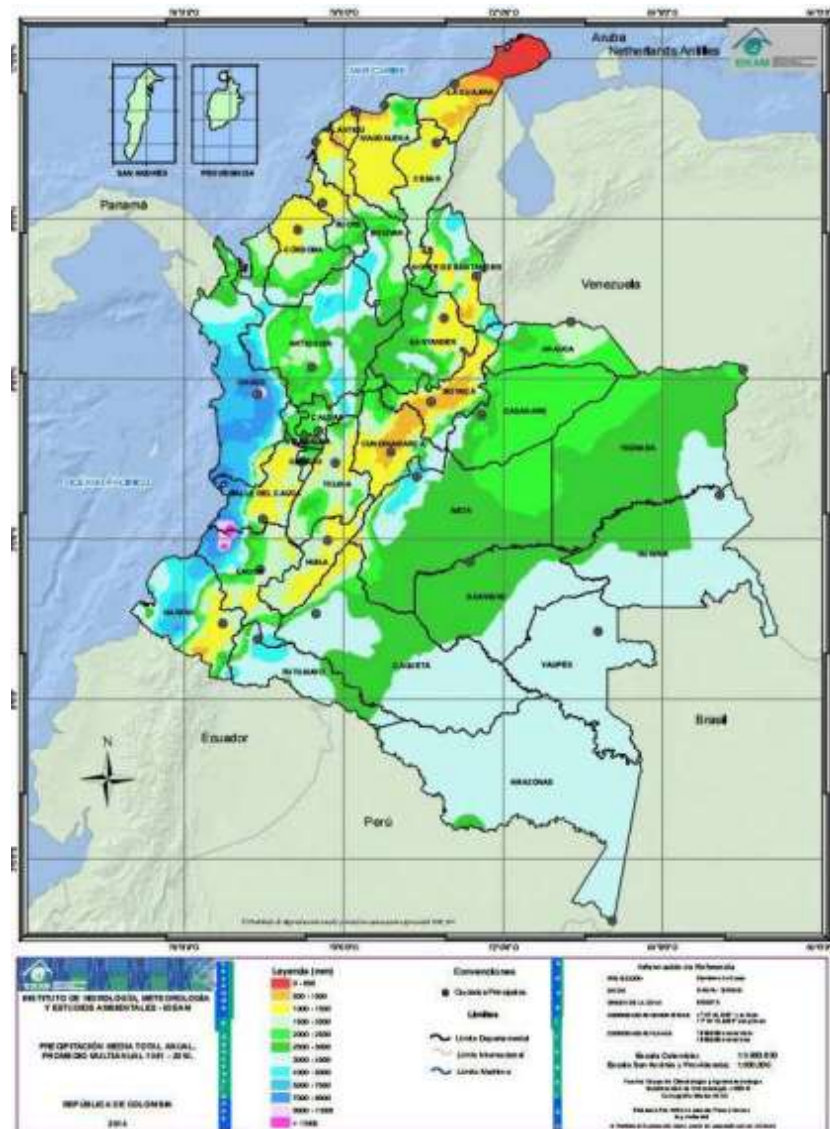
Esto es, que si no existía infraestructura, se podría afirmar que había tal aislacionismo. Decir esto no es decir que la sola presencia de la infraestructura implique la interacción regional, puesto que, la infraestructura es una condición de posibilidad para la interacción, y no necesariamente verifica que la interacción existiese. Así, sin ella (la infraestructura) la otra no existe (la interacción), pero, no porque ella existiese implicaría, necesariamente, que la otra se daba.

Por ahora, sólo se observará la localización y no su trazado, ni su tamaño y continuidad física y financiera, ni el real uso que de ella se hacía. Este es primer paso del camino. Para tal efecto se consultaron, como fuentes, la mapoteca y el fondo de mejoras materiales del Archivo General de la Nación en Bogotá. La infraestructura fue geo-rreferenciada, en la escala neogranadina.

Son cinco partes las que componen este texto. La primera es esta introducción. Las siguientes tres presentan, respectivamente, las diversidad de los elementos del paisaje neogranadino colonial (incluyendo los elementos morfológicos y de interacción social); las fuentes para encontrar la infraestructura; y su geo-rreferenciación. Por último, y quinto, una pequeña conclusión.

2. Distribución espacial de los elementos neogranadinos y la hipótesis de Tierra Fragmentada

Si regresamos la conversación con el turista que piensa en viajar a Colombia, volvemos al tema de las diferentes áreas o regiones del país. Como todo manual escolar, informe del clima y guía de viaje afirma: Colombia tiene una serie de ecosistemas diferenciados: Amazonas, Llanos, Litoral Caribe, Andes (divididos en tres cadenas montañosas y dos valles inter-andinos) y Costa Pacífica.



Mapa 1: Precipitación media anual. Colombia últimas dos décadas siglo XX¹

1 Fuente: Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales – Ideam. 2014

El país está casi sobre la línea del ecuador, lo que agregado a las condiciones morfológicas, generan una serie de características. Una de ellas aparece en el mapa 1: los volúmenes de precipitación. Como se puede ver, en el Pacífico hay áreas que reciben, en media, más de 11.000 mm de lluvias por año² y buena parte de esa región tiene índices mayores de los 5.000 mm. Como veremos, esta es una característica importante para entender las inversiones en infraestructura durante la época colonial.

En contraste al Pacífico, los Andes orientales, una porción de los occidentales y una buena parte del litoral Caribe tienen medias de precipitación anual entre los 500 mm y 1.500 mm. Niveles relativamente secos, semejantes, por ejemplo, a buena parte del sudeste de Brasil³. Como veremos, esta condición también fue influyente para entender la localización de la infraestructura.

Si la cordillera oriental, y una parte de la occidental, generan áreas en el mapa de precipitación, los valles inter-andinos y la cordillera central no lo hacen. Tampoco es posible percibirlos en un mapa sobre humedad⁴. Sin embargo, esas tres cordilleras y esos dos valles, que cruzan el país de sur a norte, han sido vistos de forma recurrente como los causantes de la fragmentación y del supuesto desafío de integración. Por ejemplo, Francisco Zuluaga afirmaba (<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/caminos/montan9.htm>. Acceso 10/16/2016):

Buena parte de esta superposición de rutas obedece a las características de nuestra topografía, donde se alternan valles, ríos y cordilleras que obligan a buscar los puntos más accesibles para salvar las alturas, y los puntos de mayor estrechez en el cauce de los ríos, para vadearlos o construir los puentes. Grandes abismos y extensas ciénagas impusieron también grandes rodeos y buscar con frecuencia, más que la línea recta, el punto y el paso adecuados. Consecuentemente, cada tramo presenta puntos críticos afamados por las dificultades que han ofrecido a la construcción y al tránsito del camino.

Esta citación de Zuluaga se encuentra en la obra colectiva sobre caminos colombianos que organizaron Melo y Moreno de Angel (1995) hace unos veinte años. Cada capítulo cuenta la historia de una área y sus caminos. En todos ellos, incluyendo la introducción, se hace énfasis en las dificultades de abrir y mantener esas vías. Las descripciones son bastante semejantes a las de Palacios y Safford (2002) que comentamos atrás, que hablan de horrores, peligros, riesgos inmensurables y aventuras. Tal coincidencia de narraciones podría ser consecuencia de la realidad, es decir, que la interacción entre agentes a través del virreinato implicaba vivir, para los términos de la época, una aventura en la que se podía perder la vida. Sería este el caso, ya que la mayoría de los estudios antiguos sobre

2 Para tener un orden de magnitud: este es un valor dentro del rango de mayor precipitación anual en la tierra. El mayor registro es en Waialeale (Hawái, Pacífico) con 11.700. http://www.inmet.gov.br/html/informacoes/curiosidade/sobre_tempo.html (Acceso: 10/06/2016)

3 http://www.cprm.gov.br/publique/media/Isoietas_Totais_Anuais_1977_2006.pdf (Acceso: 10/06/2016)

4 Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales – Ideam. 2014

Colombia se han deparado con ese hecho y, por eso, todos lo narran de la misma forma.

Sin embargo, hay una segunda posibilidad para explicar la coincidencia. Esta es: el tipo de fuente que todos usan es la misma, los relatos de individuos que hicieron, o dicen haber hecho, los recorridos. Por ejemplo, en el capítulo que acabamos de citar de Zuluaga, la primera fuente consultada por este autor fue Juan López de Velasco, cronista, que en 1574 afirmaba que: *“Los caminos de este reino, por la mayor parte, son muy malos de cuestas y ríos, y malos pasos de quebradas y pantanos”* (Zuluaga 1995).

Si volvemos al texto de Safford y Palacios (2002), tal y como en Zuluaga, la primera cita textual (sin considerar el comienzo y su evocación a Macondo) es para un viajante inglés de 1823, que sobre el camino de Santafé a Honda decía: *“... espantoso, subiendo y bajando siempre por un empedrado áspero, roto por los torrentes violentos de la montaña...”*(Palacios y Safford 2002, 17). Podríamos continuar dando ejemplos de cómo los historiadores le han creído a los viajeros sus descripciones de las infraestructuras y han sacado consecuencias sobre el aislamiento regional.

Demos un último ejemplo, esta vez no en obras de divulgación o de síntesis, si no en una tesis de grado. Ortíz Cardona (2009), explicando el abastecimiento de Santafé, cita a Pedro Fermín de Vargas:

“Por una desgracia inconcebible vemos en todo el reino abandonados los caminos, los ríos sin puentes, aún aquellos que mas lo necesitan, y subsistir los malos pasos en todas las estaciones del año, sin que se exceptúen las entradas y salidas de la misma capital” (De Vargas, 1953, 27 en: (Ortíz Cardona 2009, 84))

Como se ve, es difícil no caer en la tentación de citar estas fuentes. Todas ellas son expresivas y cuentan con vivacidad las dificultades de recorrer el virreinato. Por ejemplo, uno de los autores más coloridos es Fray Juan de Santa Gertrudis y su relato sobre sus viajes son encantadores. Veamos lo que contaba sobre el paso de río:

Llegamos por fin al río. Con la conversación que con ellos llevábamos el donado Vicente se había adelantado, y al llegar a la margen, sin mas premeditar el paso, empezó a arrear la mula. Cuando nosotros llegamos, él ya estaba casi en medio del río, Empezaron a darle voces, y su fortuna fue que el río en medio se hace un espinazo de piedras, de este lado lleva por agua, pero al tombar del espinazo es muy profundo, que se lo hubiera llevado el río con la mula. -Capítulo 4.
(<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/faunayflora/maravoll/mara6b.htm>)

El protagonista casi murió sólo por un descuido al atravesar un río traicionero, al que llevaban horas buscándole el paso. Pero el mismo Santa Gertrudis da la clave para entender su narración, pues en el capítulo tres dice:

En la Magdalena está todo el río acordillado de pueblecitos de a 15 o 20 leguas en distancia unos de otros; y entre un pueblo y otro, de una y otra parte,

hacienditas en que viven indios, mestizos o mulatos. Yo sólo contaré los pueblos en donde puedo contar alguna cosa rara.

(<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/faunayflora/maravol1/mara5a.htm>)

Es decir, estas fuentes se esfuerzan por contar *alguna cosa rara* que les pasó, describir la *aventura* del autor de una manera candente, animada y clara. No digo que estas narraciones no deban ser consultadas. Digo que deberían ser contrastadas con otras fuentes, en una crítica que permitirá relativizar las opiniones y, sobre todo, matizar las vividas imágenes construidas. Igual debe suceder con las fuentes de comerciantes y funcionarios de la corona. Los primeros porque desde siempre, y tal vez hasta siempre, se han quejado de la infraestructura y cómo esta genera costos que elevan sus precios. Los segundos, porque quieren: o enfatizar como fue difícil administrar o ejecutar una actividad, o justificar por que no la hicieron.



Figura 1: Localización de las ciudades. Virreinato de Nueva Granada, 1772⁵

5 Fuente: Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Mapoteca (en adelante: M) 2- número 1248.

El primer conjunto de fuentes que ayuda en la crítica a las narraciones de viajeros, comerciantes y funcionarios es la cartografía de la época colonial. En estos mapas se representan: los ríos, los caminos, los puertos, las ciudades y un sin fin de elementos del paisaje. Se puede contraargumentar, afirmando, que esos mapas con frecuencia aparecen en las investigaciones, desde Germán Colmenares, hasta en las monografías de grado de los últimos años, es usual encontrarlos. Esto es verdad, pero también es que es raro encontrarlos haciendo crítica de fuente. Generalmente se les usa para ilustrar. Como decía Pérez Mejía (1997), en una reseña sobre la obra colectiva de caminos que hemos mencionado: “[viene, el libro] *con una enriquecedora colección de mapas antiguos, fotografías y grabados*” (1997, 181). Es decir, los mapas ilustran, enriquecen, hacen más hermosa una edición.

Frente a esta tradición de usar mapas como ilustración los geógrafos hace años levantan su voz (Gomes y Ribeiro 2013). Tienen toda la razón, pero los historiadores poca o ninguna atención les han prestado y los mapas, para muchos autores, continúan como adornos para valorizar la edición de su investigación, pero no para producir información.

Por ejemplo, la carta completa, que contiene la parte que hemos reproducido como figura 1 en este texto, informa sobre las cordilleras, los ríos, las ciudades, las jurisdicciones, las guarniciones militares, las condiciones económicas, asuntos fiscales y otras cuestiones. En ella es posible percibir las mayores densidades de poblados y las rutas que los unían. Toda esa información puede ser usada para criticar las narraciones de otras fuentes.

Cuando esas informaciones se usan, algunos historiadores han conseguido construir una visión más clara del paisaje. Por ejemplo, las investigaciones de Herrera sobre Popayán (2009) y el Caribe y Andes centrales (2002) localizan una variedad de elementos, entre ellos, llama la atención el caso de las minas auríferas, tanto del Pacífico (Herrera Ángel 2009, 119–130) como del eje Antioquia – Mompós (Herrera Ángel 2002, 76). Otro ejemplo, son las investigaciones de Sánchez sobre el movimiento de ganados en el Caribe colonial (Sánchez 2012, 7–13), incluso, el mismo Colmenares ya reportaba el desplazamiento de estos animales a través de los mapas (Colmenares 1997, 2:94). Por último ejemplo, se pueden citar las investigaciones sobre abastecimientos de alimentos (O’Byrne 2013, 8–10) (Herrera Ángel 2002, 80, 289) que se preocuparon por encontrar las rutas que se empleaban.

La información sobre el espacio permite avanzar en el conocimiento, general y amplio, de esas sociedades. Pero, sobre todo, nos ayudan a entender que la dimensión espacio-temporal es relativa a cada época y lugar (May y Thrift 2003, 16–19), por lo tanto, no se puede afirmar que las cosas ocurrieran de forma *más lenta antes que ahora*, ya que no nos es dado extender el marco de referencia

del historiador para la época investigada.

La figura 2 trae un buen ejemplo de esta situación. En ella se mapeaba la vía que unía Santafé al Puente del Común, al norte de la ciudad, con el objetivo de mostrar que una nueva vía no traería grandes ventajas sobre la que ya existía. Para defender esa hipótesis, el mapa trae, además de la información geográfica, las distancias entre cada punto y, por lo tanto, permitiría percibir que el ahorro era mínimo.

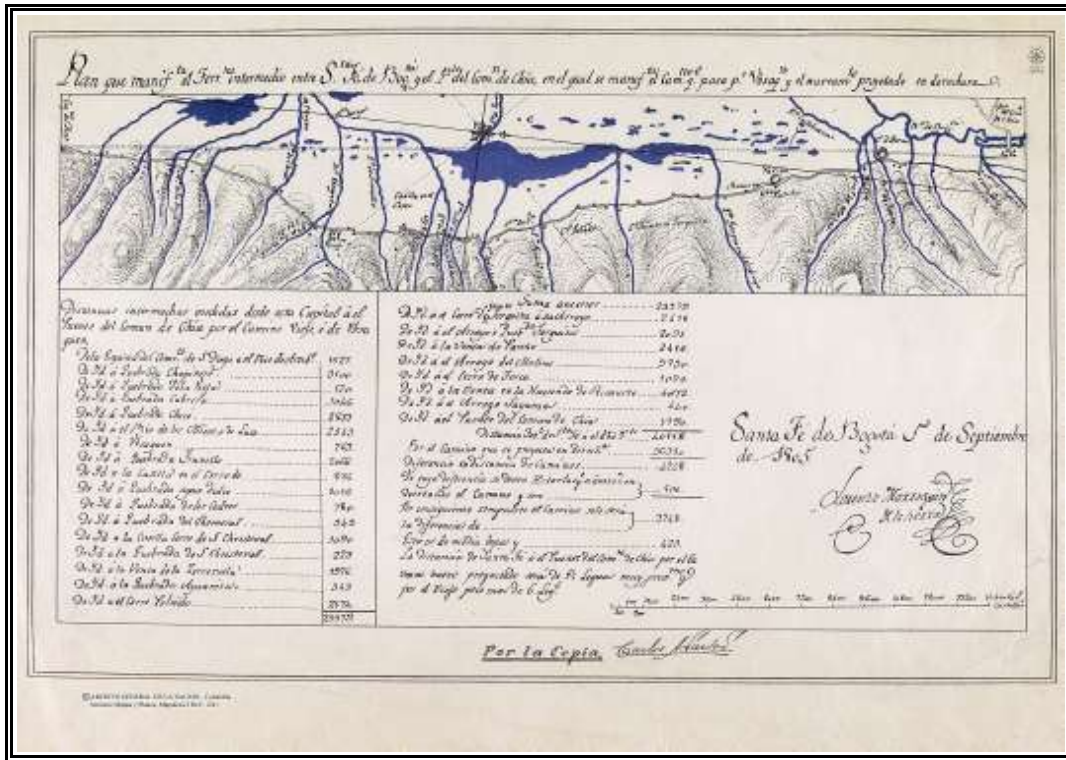


Figura 2: Distribución, tiempo y espacio. Santafé -Puente del Común, 1805⁶

En otras palabras, obvias por cierto, pero olvidadas con frecuencia, las condiciones de una *geografía desafiante*, la afirmación que dos elementos están *lejos o cerca*, que un camino es *horroroso* o que un lugar es un *purgatorio* no queda demostrada porque un viajante así lo diga. Incluso, como Herrera lo comentaba, ni siquiera se puede creer, sin ninguna crítica, cuál es el sentido que lleva el curso de un río, pues, dependiendo del lugar y de la época del año, él puede variar y cambiar su sentido (Herrera Ángel 2002, 65).

No se trata de negar la realidad física o afirmar que es sólo una cuestión cultural. Se trata de cruzar fuentes para comprender el problema en una perspectiva más clara. Así, a las fuentes de viajeros y a los mapas, se les debe agregar, también, una serie de evidencias levantadas por la historiografía reciente, que muestran que no necesariamente es tan simple decir que la tierra estaba fragmentada.

6 Fuente: AGN, M2-1241

Tomemos el caso del Marqués de Santa Coa, que estudió Daza (2009). Este negociante tenía actividades en: Riohacha, Zaragoza, Simaña, Cáceres. Algarrobo, Santafé, Sabanalarga, Soledad, Cartagena, Santa Marta, Cúcuta, Girón, Ocaña, Popayán, Pamplona, El Socorro, Chinú, Simití, San Marcos, Tolú, Remedios, Guamocó, Magangué, Loba, Ocaña, Ayapel, Norosí, Calentura, Ariza, Tiquicio, Mahates, Tamalameque, Chiriguaná, Tenerife, Valle de Upar, Cali, Cartago, Chocó, Cimitarra, Mariquita, Simití, Pasto, Tadó y Tamboral, sólo para mencionar los que aparecen en los anexos y en el orden en que aparecen.

Con semejante red, sería posible preguntar: ¿existía una *Tierra Fragmentada*?. Se podría responder que Santa Coa era un grande negociante y no era representativo. Por lo tanto, miremos unos menores que él. Tomemos el caso de los comerciantes que abastecían las minas del pacífico. Según la investigación de Torres (2013, 184–185. Tabla 8) los siguientes lugares aparecen en los repartimientos de mercancías: Noanamá, Las Juntas, Zipi, Los Brazos, Tadó, Citará, Lloró, Beté y Bebará, Quibdó y Murri que en total tenían un reparto de 30.250 pesos de plata. Este valor fue contante entre 1770-1806. Este negocio llevó a que algunos corregidores, para 1780, estuvieran endeudados en más de 50.000 pesos de oro (Donoso, citado por (Torres Moreno 2013, 184)).

Con estos números, y los de producción de oro, Torres (2013, 194–200) se lanza a debatir la hipótesis que Barona tomó de Colmenares y que radicalizó sobre el aislacionismo de Popayán, pues para Barona, la autonomía y desarticulación reinaban y lo que existió fue una *sensación de unidad* (Barona Becerra 1995, 49) ya que la “*Gobernación de Popayán fue un inmenso espacio cercado y rodeado por una ingente masa de agua, el Océano Pacífico, por grandiosas montañas, enormes selvas tropicales y extensas llanuras amazónicas*” (Barona Becerra 1997, 26).

No se puede dejar de destacar los tropos literarios y la grandilocuencia que tanto usaba la antigua historiografía colombiana. Pero no nos detengamos en eso. Vamos a la pregunta que nos queda, y que podemos generalizar para lo que aquí nos interesa: ¿Cómo los números y ubicación del repartimiento de mercancías demuestran la desvinculación regional? ¿No es todo lo contrario? ¿Es posible confundir una tendencia a la producción interna de abastecimientos con fragmentación regional? ¿No es eso un anacronismo?

Más aun cuando Barona afirma, para el caso de los mineros y comerciantes de Antioquia, que compraban de: Cartagena, Santafé, Santa Marta, Quito y Popayán (1997, 35). Esto es: ¿Había otro lugar al que se le pudiera comprar? ¿No son estos todos los lugares posibles de abastecer la región aurífera de Antioquia en el siglo XVIII?. Incluso, para Popayán, el mismo autor cita los números de circulación de ganado y muestra que, sólo entre 1794 y 1795, por el camino de Guanacas, la cantidad de reses se elevó de 2.161 para 3.094 (1995, 63) lo que es un número expresivo, sobre todo si las unidades productivas procuraban, supuestamente, no depender del mercado.

Pero aun se me puede acusar de estar observando grandes agentes, pues estos comerciantes y mineros no eran de poca monta y, en consecuencia, no necesariamente son representativos de toda la sociedad. Por eso, podemos bajar un poco más en el peso económico individual de los agentes y citar la investigación de Sánchez (2011) sobre campesinos en Chiriguana y sus vínculos con el mercado. Según sus datos, existía circulación entre Chiriguana y: Valledupar, Santa Marta, Ciénaga, Cartagena, Mompóx, Tamalameque y Riohacha, lo que los llevó a enfrentar la competencia de los productores del otro margen del Río Magdalena, en Soledad, Sabana Grande, Barranquilla y Santo Tomas (Sánchez 2011, 20–21).

Del importante Marqués de Santa Coa, pasando por los grandes y medianos comerciantes mineros de Popayán y Antioquia hasta los pequeños campesinos que articulaban llanuras en el Caribe, la hipótesis de la *fragmentación* parece tener un problema para mantenerse en pie. Se puede señalar que uso casos de comercio y circulación, que precisamente podrían apuntar a la existencia de articulación.

No creo que esa afirmación invalide mi punto, pues precisamente el comercio es una actividad privilegiada para observar si existen, y de que tipos son, las articulaciones. Pero, también es posible ofrecer otros casos. Comencemos con las redes familiares de las élites. Según el mismo Colmenares: “*a lo largo de todo el siglo [XVIII] se siguió repitiendo el fenómeno de captación de inmigrantes españoles dentro de un reducido círculo de terratenientes y mineros*” (1997, 2:121) lo que le permitió a Popayán ser un *centro re-distribuidor entre Cartagena y Quito*.

Esto es: ¿Cómo se encaja ese dato en la hipótesis general de desarticulación? ¿Dónde queda el aislacionismo y la fragmentación?

Tal vez la hipótesis se refiera a otros agentes. En el otro extremo del espectro social, lejos de los ricos y sus redes que cruzaban el virreinato, estaban los indios. Estos tal vez se mantenían fijos, sin depender de la articulación regional y, ya que ellos eran tantos, incluso en algunas áreas eran la mitad de la población o más, entonces, a partir de ellos, era posible afirmar la fragmentación.

Pero, así sólo se observen las poblaciones y no sus intercambios, la hipótesis de la Tierra Fragmentada enfrenta varios problemas, por ejemplo, el de la mita del altiplano cundiboyacense que iba al valle del Magdalena (Contreras 2003) (Bonilla y Forero 2014) o el de la movilidad de las comunidades indígenas para abastecer las minas en el Pacífico (Pellegrino 2010). Aunque, estos dos ejemplos, podrían ser considerados puntuales y vistos más como anomalías en el modelo de fragmentación.

Sin embargo, una mirada atenta a la historia *puntual* de las comunidades indígenas coloniales mostraría una serie de *anomalías* reproduciéndose de caso a caso. Por ejemplo: Comunidades indígenas eran las que articulan regiones, al llevar en sus espaldas, literalmente, a los agentes que

subían y bajaban montañas y que, al mismo tiempo, se dedicaban a contar *cuan emocionantes* habían sido sus aventuras en esos trayectos. Narraciones que después serán citadas por los historiadores.

Lo mismo sucede con los esclavos, pues eran ellos los bogas de los ríos, los que marchaban a lado de las mulas y los que pastoreaban y vigilaban por las planicies al ganado cimarrón. Pero, sobre la esclavitud, hay un caso más interesante aun para señalar evidencias que contradicen la existencia de la Tierra Fragmentada.

En un momento tan temprano como 1632, la esclava mulata Felipa Salgado comienza un proceso de compra de su libertad y la de sus hijos. La operación es relativamente compleja porque involucra ventas, préstamos, reventas, manumisión parcial e hipotecas. Los detalles pueden ser consultados (Valencia Villa 2003, 115–118). Lo que es interesante en este momento es que los documentos de compra-venta, préstamos e hipotecas se transformaron en títulos negociables que circularon entre Santafé, Cartagena, Mariquita y Guamoco. En poco más de un año, en la primera mitad del siglo XVII, estos papeles viajaron miles de kilómetros. Lo que evidencia la interacción entre agentes de diferentes regiones, en un tipo de circulación fiduciaria sobre títulos de compra-venta y préstamos, con garantía en la propiedad de cautivos.

Papeles que viajan en la función de títulos, permitiendo interacciones económicas en grandes escalas geográficas, fue lo que precisamente encontró la investigación de Toquica (2008) sobre el Convento de Santa Clara. Allí, la autora halló y representó una cartografía del crédito que mostraba articulación regional. Así, en el siglo XVII, desde el convento se irrigaba el Nuevo Reino un monto total de 92.609 pesos en tipos de censos (Toquica Clavijo 2008, 139) y, en el siguiente siglo, ese valor aumentó y esta financiación llegó a 125.540 pesos (Toquica Clavijo 2008, 141).

Por último, presento lo que me parece ser la evidencia más contundente contra la hipótesis de la existencia de la Tierra Fragmentada. Casi todo libro de historia colonial de la Nueva Granada cita, de una forma u otra, la relevancia del contrabando. Generalmente se afirma, siguiendo los tropos literarios de la antigua historia de Colombia, que el virreinato estaba *inundado*, dirían los antiguos: *avasalladoramente inundado* de contrabando. Si era así, ¿ese contrabando no articulaba las regiones? ¿No generaba vínculos? ¿No implicaba interacción?

3. Las fuentes para la infraestructura

Todas estas circulaciones, que van de mercancías y negocios; de inmigrantes españoles, comerciantes, esclavos e indios; de títulos de propiedad, papeles fiduciarios y certificados de crédito; hasta ganado y alimentos, parecen poner en entre dicho la hipótesis de la existencia de una Tierra Fragmentada. Denotan que las apreciaciones son relativas: a la escala, a la comparación y a

la crítica de fuente que hacen los historiadores.

Cuando las fuentes son los mapas y, repitamos, no se usan sólo para ilustrar, la información que emerge es, entre otras, una serie de tipos de infraestructuras que pueden ser geo-rreferenciadas y luego geo-procesadas, para verificar si existen condiciones de posibilidad para la integración que las recientes investigaciones han venido señalando.

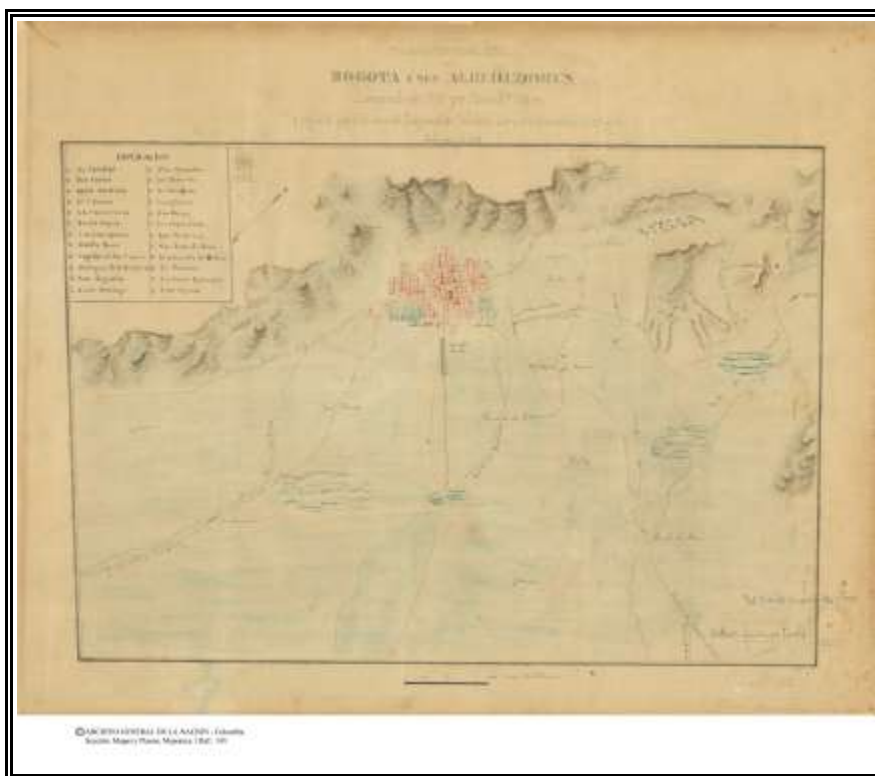


Figura 3: Localización y tipos de infraestructura: el caso de Santafé, 1797⁷

Por ejemplo, en la carta de la figura 3 aparecen algunas de las obras que circundaban la ciudad de Santafé en 1797. En ella se observan una serie de elementos, entre ellos, los ríos Tunjuelo, San Jerónimo, Fucha y el Arzobispo, las quebradas de Chingaza y las que recorrían Chapinero. Para poder cruzar algunos de estos cauces aparecen los puentes de Aranda y Bosa. Es posible ver los caminos que llevaban hasta estos puentes y, en general, las vías que llegaban a la ciudad.

Además, es posible percibir las diferencias entre los caminos según sus dimensiones, pues era diferente el que iba para Zipaquirá, que el que entra a Santafé por el campo santo. Por fin, también es posible determinar donde los caminos se cruzaban, como el de Bosa y Soacha.

Todos esos datos se pueden colocar en un Sistema de Información Geográfica (SIG), según su localización y tipo de infraestructura. Para este texto, la ubicación siempre ha sido asumida como un punto, a pesar que en algunos casos, como puentes o caminos, de hecho sean una línea. Sin

⁷ Fuente: AGN, M1-143

embargo, ya que la escala es la del virreinato, y por el estado inicial de la investigación, decidimos representarlo por el lugar en que se encontraba y no por su trazado.

En total, se usaron 34 mapas. Debemos decir sobre el tipo de infraestructura colocada en el SIG, que se ha ubicado toda aquella que cumpla con los criterios de: (1) ser de escala virreinal y no municipal, definida la municipal como aquella que sería de uso exclusivo de los residentes -por ejemplo, alcantarillados o calles; (2) que no sea de uso militar o defensivo - por ejemplo, murallas o fuertes; (3) que no sea una obra en un puerto de comercio atlántico - como el de Cartagena; (4) pueden ser puntos de paso de ríos con alguna infraestructura; y (5) pueden ser caminos, tanto legales (reales, por ejemplo) cuanto los abiertos por contrabando.

A las fuentes de la mapoteca se le han agregado las informaciones recogidas en siete tomos del fondo de mejoras materiales de la sección colonia del AGN. En estos documentos se consigan distintos tipos de informaciones sobre obras de infraestructura. En consecuencia, los criterios para ubicación dentro del SIG fueron los mismos que los de mapoteca, además de: (1) no colocar aquellas en las que se manifiesta una queja sobre su estado, sin que sea claro si se podía, o no, usar; (2) No colocar aquellas obras que la fuente solicita que sean construidas o que un agente ofrece construir; y (3) en este último caso, sólo se colocan en el SIG aquellas que el documento fuente es el trámite de licencia, ya que se supone que, por lo menos, está comenzando su construcción.

Para comprender la localización de esta infraestructura, al SIG se le agregaron otros tres tipos de informaciones. La primera fueron la ubicación de los centros urbanos coloniales. Para esto, se usaron los datos del mapa de la Figura 2 de este texto. La elección de cuáles centros representar pasó por el simple hecho de ser relativamente grandes en la segunda mitad del siglo XVIII y no únicamente aldeas o asentamientos.

La segunda fue la localización de las minas de oro. En este caso usamos las tablas de la investigación de Herrera sobre Popayán (2009) y los datos sobre las minas antioqueñas (2002) que ya reseñamos, complementadas con alguna información adicional de Colmenares (1997). Todas estas minas serían las que estarían operando en la segunda mitad del siglo XVIII, esto es, que el ciclo minero del siglo XVII no fue incorporado. La explicación es que la mayoría de los datos de mapoteca y mejoras materiales son de aquel siglo.

La tercera fue la construcción de lo que he llamado de polígonos generadores de excedente agropecuario, es decir, áreas relativamente grandes que producían bienes agrícolas y pecuarios que eran transferidos desde esas áreas a otros mercados. Como por ejemplo, el movimiento de ganado que encontró Sánchez entre Chiriguana y las ciudades del litoral Caribe que ya comentamos. Para tal efecto he usado las investigaciones del mismo Colmenares (1975; 1997), Herrera (2002; 2009), O'byrne (2013), Sánchez (2005; 2011; 2012) y Tovar (1994; 1999). Esperamos continuar

aumentando esos polígonos, respetando el criterio que sean generadores y no consumidores de excedente.

Además de los datos de infraestructura, ciudades, minas y polígonos de excedente agropecuario, el SIG también cuenta con la información de altimetría e hidrografía del virreinato. En este caso, el ejercicio consistió simplemente en un usar shapefiles construidos por las instituciones geográficas (<http://www.diva-gis.org/datadown>. Acceso, 10/05/2016 y <http://www.mapcruzin.com/free-colombia-arcgis-maps-shapefiles.htm>. Acceso 10/05/2016).

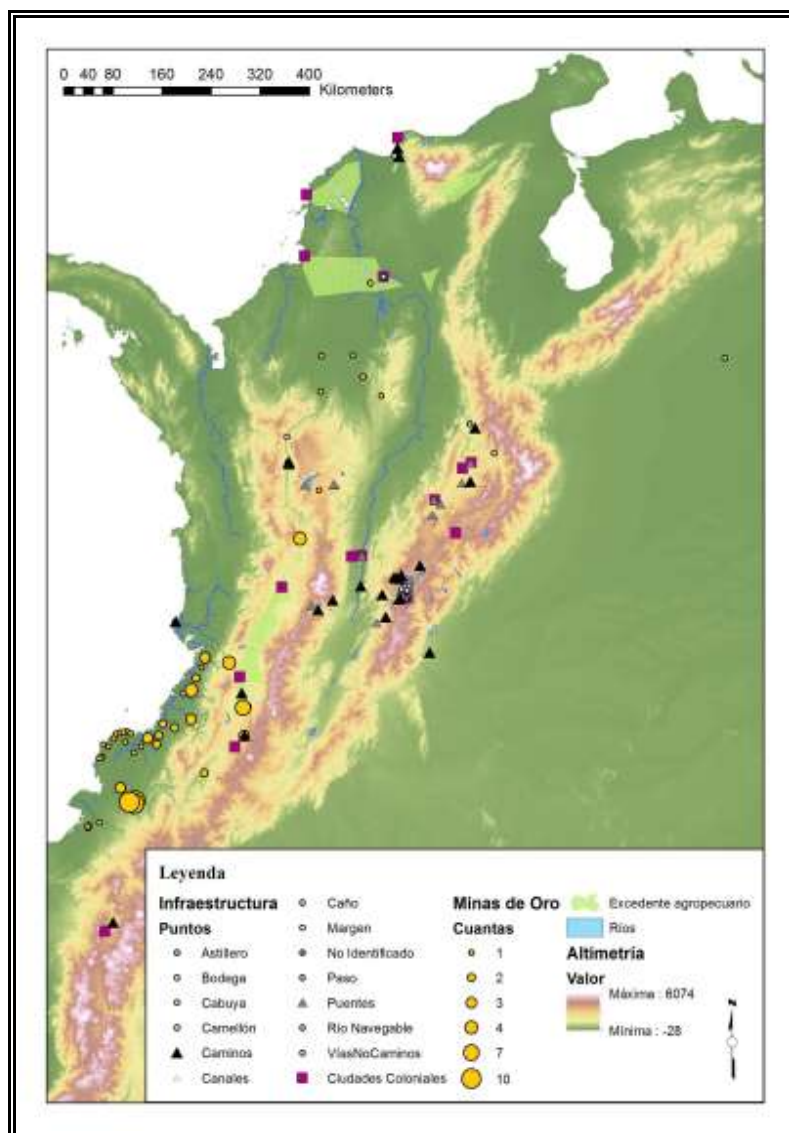


Figura 4: Posible localización por puntos de minas, ciudades e infraestructura colonial. Nueva Granada, siglo XVIII⁸

Todas estas informaciones, combinadas, aparecen en la figura 4. En ella están claras las tres

⁸ Fuente: AGN, Mapoteca y AGN, Sección Colonia, Fondo de Mejoras Materiales.

cordilleras, los litorales del Pacífico y Caribe y también es posible ver el valle del Río Magdalena y el angosto valle del Río Cauca. Esta estrechez, en esta escala, es la que no permitía percibir las diferencias en precipitación del mapa 1.

Ya que hemos usado la historiografía para localizar ciudades, minas y polígonos, la Figura 4 no agrega nada al conocimiento establecido en esos temas. Por lo tanto, sólo es necesario reseñar, rápidamente, que la mayoría de ciudades coloniales se encontraban sobre los Andes orientales, sobre todo en el altiplano cundiboyacense y su prolongación hacia el norte. También decir que el grueso de la producción aurífera ocurría en el litoral Pacífico, al sur de lo que actualmente es Colombia. Por último, afirmar que los polígonos de generación de excedente agropecuario estaban en el valle del Río Cauca, en su porción sur; en las llanuras del Caribe, especialmente en el eje Tolú – Mompós y Cartagena – Santa Marta; en el final de la cordillera oriental, específicamente en los límites de la depresión momposina; y en las estribaciones entre esta cordillera y la Sierra Nevada de Santa Marta.

En total, en el SIG aparecen 16 ciudades, incluyendo Guayaquil y Quito; 50 lugares con minas que totalizan 107 explotaciones; 6 polígonos que incluyen 59 lugares como vértices; y 60 obras de infraestructura.

Cuando se ponen en relación estos puntos, la primera imagen es que aquellas áreas que producen bienes exportables no cuentan con mayores infraestructuras. Esto es válido para el Caribe, el valle del Río Cauca y, sobre todo, para las minas del Pacífico. Estas áreas parecen desarticuladas, como constatando la presencia de la Tierra Fragmentada, pues parecen estar aisladas entre sí. Por eso, pasemos a ver un poco más de cerca.

4. Localización de las inversiones en infraestructura

Para entender porque la figura 4 da la impresión de aislacionismo, a la manera de la hipótesis de Tierra Fragmentada, es importante ver lo que algunas fuentes afirman sobre las condiciones físicas específicas y las formas en que la infraestructura se insertaba en las características medioambientales.

Es decir, tal vez no se puede imaginar *a priori*, que unas condiciones morfológicas facilitan u obstaculizan la integración entre regiones. Por ejemplo:

Pamplona Julio 15 de 1802

El cavildo justicia y regimiento en vista de lo expuesto por el sindico proveedor general de esta ciudad en punto del arancel de la cabuya que se solicita plantar en el Rio de Chicamocha y sitio nombrado Chicacuta dice que la execucion y establecimiento de la dicha cabuya desde luego resulta en gran beneficio del

publico y el arancel que corresponde a aquel paso parece que de vera ser el mismo que se observa en todas las demas cabuyas del rio chicamocha rio de la villa de San Gil y outros de la jurisdicción del socorro y dicha villa de San Gil, que es un real por cada carga un real por cada persona que haya de pasar con su silla de montar y medio real por cada peon de a pie...⁹

Así, el cañón del Río Chicamocha, en las regiones de San Gil y Pamplona, segundo en profundidad del planeta, con sus 2.000 metros, y que podría ser pensado como una fragmentación natural en el territorio, era, de hecho, cruzado por una serie de cabuyas localizadas en los alrededores de San Gil, El Socorro, Capitanejo y Sepitá, estos dos últimos, según lo afirmado por el síndico, procurador de Pamplona¹⁰.

De esta manera, la inversión resultaba relativamente barata, los costos para los usuarios eran reducidos y, con seguridad, ganaban tiempo en sus recorridos. Con todo y esto, no es difícil imaginar cómo serían las narraciones de los viajeros que lo cruzaban y que colgados a una cabuya veían 2.000 metros de vacío bajo sus pies.



Figura 5: Morfología e infraestructura: Arrastraderos en el Pacífico, siglo XVIII¹¹

⁹ AGN, Sección Colonia, Fondo Mejoras Materiales, Tomo 2, Carpeta 4, Folios: 810-810v. [código: 162329790]

¹⁰ Ibid, f: 810

¹¹ Fuente: AGN, M2-1252

Por eso afirmamos que las formas de la naturaleza no eran, ni obstáculos, ni facilidades por sí mismas. Las inversiones y adaptaciones sociales pueden, o no, dialogar con esas formas. Es este el caso, también, del litoral pacífico y su producción de oro. La figura 5 muestra una parte del mapa del siglo XVIII con los ríos, montañas, parroquias y jurisdicción de ciudades en la gobernación de Popayán.

Son varias cosas las que llaman la atención de este mapa, pero la nota que lo acompaña es especial para lo que nos interesa. En ella se lee:

La confusión dellos rios que se advierte en el centro del Chocó no ha podido omitirse porque ellos manifiestan la cercanía de las aguas vertientes al mar del norte y al del sur y que todos son caminos por donde se comunican sus habitantes pues no hay por tierra mas tránsito que los cortos intervalos que llaman vulgarmente arrastraderos.¹²

En consecuencia, si se asume lo que la nota informa, esta zona debió haber sido una de las mejor integradas de todo el virreinato, con sus grandes vías de comunicación, con ríos que van en un sentido y otros en otro, ríos que eran relativamente intercambiables para los conocedores.

En la perspectiva del transporte, no debe ser una casualidad la importancia de esta región en la producción de oro, esto es, que tal vez el sentido causal lógico no sea que se producía oro a pesar de la precariedad de la infraestructura de transporte y sí que la productividad de la extracción de oro también era derivada de las facilidades en el transporte; ya que la importancia del Río Atrato para el contrabando, la irrigación del oro del pacífico para el virreinato (irrigación en los términos de la época y con todas las salvedades que se quiera) y la complementariedad con otras regiones (como el valle del Río Cauca o el altiplano quiteño) no pueden ser pensados como coincidencias, asuntos puntuales o menores.

Los casos de las cabuyas en el cañón del Río Chicamocha, o de los ríos y arrastraderos del Pacífico, tal vez se puedan multiplicar por el territorio del Virreinato, desde los embarcaderos del Río Magdalena, pasando por los astilleros del Río Meta, por los tipos de navíos que circulaban en las lagunas del valle del Río Cauca y por las formas de desplazarse entre Cuenca y Guayaquil.

Pero, incluso así, se puede afirmar que este tipo de infraestructura era de una escala intra-regional y no necesariamente inter-regional. Este tipo de afirmación sólo puede ser verificada, o rechazada, al observar los movimientos efectivos que se daban sobre ellas y por ahora no vamos a realizar ese ejercicio. Como ya he dicho, en este texto sólo queremos ver la condición de posibilidad y, en ese sentido, ella podría verificarse.

12 Idem.

Sin embargo, se puede insistir que la mayoría de los puntos de infraestructura geo-rreferenciados se localizaban en el altiplano, pues de los 60, 32 estaban en esa región. La explicación de esa concentración proviene de dos elementos. Por un lado, por la fuente, pues he consultado el Archivo General de la Nación en Bogotá, lo que implica que el origen de los documentos privilegia aquellos que llegaban a la sede de la Real Audiencia, lo que a su vez significa que aquellas obras que no necesitaban ser consultadas, a los oidores o al virrey, no aparecen en la figura. Por lo tanto, la investigación, después, necesitará consultar otros archivos.

Por otro lado, que se realizaban obras en la área de mayor aglomeración de población. La figura 6 presenta la fuerte concentración de poblados en el altiplano, específicamente en este ejemplo, en el área de Tunja, desde, más o menos, Pamplona al norte hasta Samacá al sur. También aparecen sus prolongaciones hacia el valle del Río Magdalena y hacia el norte en la dirección de Merida.



Figura 6: Densidad poblacional y la red de infraestructura: el altiplano, 1790¹³

Como se puede ver, la representación que se hace del área es de fuerte densidad para los términos del virreinato. En consecuencia, lo que el SIG denota son los esfuerzos en la creación de infraestructura, para permitir la circulación interna a la región. Esto no es poca cosa. Además, como muchos han reseñado, cuándo se alcanzaba el altiplano llegando desde otras zonas, la movilidad se facilitaba, entre otras cosas, gracias a estas obras.

¹³ Fuente: AGN, M6-71

Para percibir con mayor claridad las aglomeraciones de puntos de infraestructura construimos la Figura 7. Repitamos que esta figura muestra concentración por localización de puntos y no por inversiones, ya que aun no geo-procesamos los datos por volúmenes financieros usados en las obras. Esta información de inversión, tal vez, modificaría de forma importante el análisis sobre aglomeración que realizamos a partir de puntos. Sin embargo, es necesario primero conocer las densidades de puntos para, después, contrastar con las variables económicas.

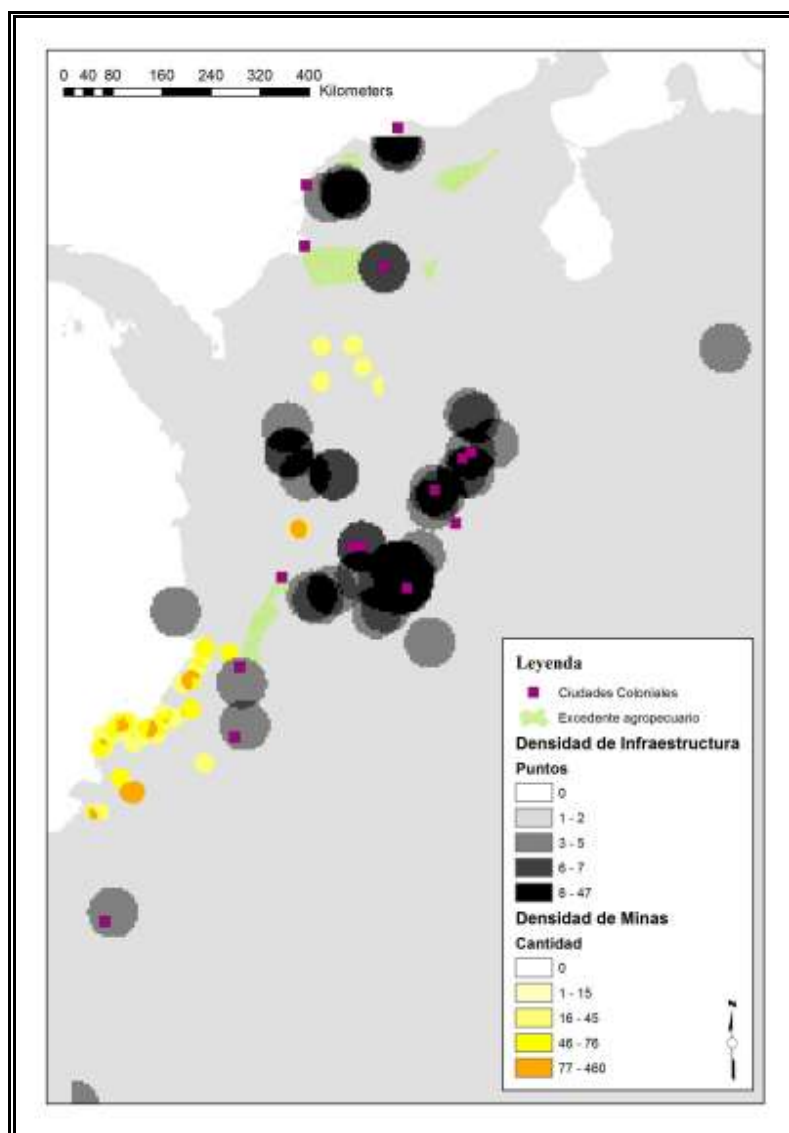


Figura 7: Relación entre infraestructura, producción y poblaciones. Nueva Granada, siglo XVIII¹⁴

La figura presenta la densidad en el altiplano que, efectivamente, estaba correlacionada con los mayores índices de población. Por la información que tenemos, esta área parece privilegiada para el

¹⁴ Fuente: AGN, Mapoteca y AGN, Sección Colonia, Fondo de Mejoras Materiales.

virreinato. Sin embargo, es importante recordar que las salvedades que hemos hecho antes, sobre complementariedad con la morfología y el sesgo de la fuente.

Una información que sorprendía en la figura 4, y que permite comprender esta última imagen, es la variedad de tipos de obras. Aparecen desde cabuyas, ya reseñadas para el cañón del Chicamocha, pasando por camellones y contención de márgenes de ríos, hasta pequeños pasos sobre causes de agua facilitados por alguna construcción.

Como era de esperar, la mayor cantidad, por clase de infraestructura, estaba representada en los caminos, seguidos, en segundo lugar, por los puentes y en tercer lugar por las obras de canalización. Como decimos, que las dos primeras categorías sean las más abundantes no tiene nada de especial. Lo que es interesante es el tercer caso.

Se trata de las obras del Canal del Dique que buscaban vincular el puerto de Cartagena al Río Magdalena. El carácter estratégico de esta obra para el virreinato es bien conocido (Lemaitre 1995), ya que era la vía para entrada y salida de todo el territorio. De allí la importancia de resaltarla. Aunque, también debe decirse que, claro, esta infraestructura procuraba permitir, o mejorar, los vínculos con el Caribe y el Atlántico y no la circulación al interior de la Nueva Granada.

Era la puerta del virreinato y diferenciaba la circulación propiamente caribeña, en la que Cartagena estaba inmersa, de la circulación neogranadina, a la que también pertenecía la ciudad. Es esta segunda característica la que permite colocarla en la figura anterior, pues el canal funcionaba, también, como un integrador regional entre las diferentes áreas con Cartagena, que no se debe olvidar era una de las dos principales ciudades del virreinato, compitiendo directamente con Santafé en esa preeminencia.

La tercera área de densidad de puntos de infraestructura, después del altiplano y el Canal del Dique, que es importante señalar, es la llamada montaña del Quindío. En ella se realizaron esfuerzos por integrar los valles de los ríos Cauca y Magdalena, entre el área de Cartago en el primer valle y de Honda en el segundo. De hecho, el objetivo era vincular zonas más distantes como el Pacífico y Quito en el occidente y sur respectivamente, con Santafé y Cartagena en el oriente y norte respectivamente.

Esta vía también ha recibido investigaciones específicas (Zuluaga 1995) (Acevedo y Martínez 2005) aunque, comparativamente, en términos de cantidad, son menos que las que ha recibido Cartagena y su Canal. Sin embargo, las obras en la Montaña del Quindío también tenían el doble carácter que tenían las del Canal del Dique, pues pretendía mejorar – o permitir – el paso de viajeros y, sobre todo, de mercancías con destinos que estaban afuera del Virreinato, al mismo tiempo que integraba áreas interiores de ese territorio.

Esto significa que regresamos al problema de la escala, pues el Canal del Dique y la Montaña del

Quindío eran, al mismo tiempo, infraestructuras de escala mayor al virreinato e interiores a él. En ese sentido, lo mismo se podría decir de las modestas cabuyas, (comparadas con las dos infraestructuras anteriores) que eran, tanto para articular el interior de sus regiones, como para permitir la integración con otras zonas.

5. Conclusiones

Los puntos de la infraestructura constatan que se realizaron esfuerzos por integrar el territorio. Tal vez estos esfuerzos eran los que permitían que los negociantes operaran por los parajes del virreinato, que los comerciantes llevaran productos (legales y contrabandeados), que las élites familiares encontraran nuevos cuadros en los inmigrantes y las alianzas fueran entre importantes redes de parentesco que sobre pasaban las regiones, que los títulos de compra-venta y crédito circularan más allá de las sedes de las notarías o conventos, que el ganado recorriera parajes para llegar a su destino y que esclavos pasaran semanas lejos de sus amos subiendo y bajando el curso de ríos que integraban el territorio.

Sabemos que estamos lejos de probar que efectivamente la Tierra Fragmentada no existía. Y también aun no demostramos que esta fragmentación es más consecuencia de la lectura de un tipo de fuentes y de una comparación indebida con el presente, o con otros lugares que poco dicen de las reales condiciones temporales y espaciales de la Nueva Granada colonial.

Sin embargo, por lo menos hemos aportado elementos para discutir un lugar común de la historiografía, que sin mayores reparos afirma una fragmentación regional, que cuando se piensa desde otra perspectiva ya no es más tan evidente, así se repita en todo manual de escuela, informe del clima o guía de viaje.

Referencias bibliográficas

- Acevedo, Álvaro, y Sebastián Martínez. 2005. "El camino Quindío en el centro occidente de Colombia. La ruta, la retórica del paisaje y los proyectos de poblamiento." *Estudios Humanísticos* 4: 9–36.
- Barona Becerra, Guido. 1995. *La maldición de Midas en una región del mundo colonial: Popayán, 1730-1830*. Santiago de Cali, Colombia: Editorial Facultad de Humanidades, Universidad del Valle : Fondo Mixto para la Promoción de la Cultura y las Artes del Cauca.
- . 1997. "Economía Extractiva y Regiones de Frontera: El Papel Subsidiario de la Minería en la Formación de un Sistema Económico Regional." *Historia Crítica* 14: 25–52.
- Bonilla, Heraclio, y Marco Forero. 2014. "Las «conducciones» y la mano de obra nativa en la «mita» de Mariquita durante el siglo XVII." *Memoria y Sociedad* 18 (37). http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0122-51972014000200011.
- Colmenares, Germán. 1975. *Cali: terratenientes, mineros y comerciantes*. Cali: UniValle.
- . 1997. *Historia económica y social de Colombia*. 5. ed. Vol. 2. Biblioteca Germán

- Colmenares. Santafé de Bogotá: TM.
- Contreras, Monika. 2003. "La mita de la Plata. El trabajo de los indios mitayos en la minería argentífera granadina. Mariquita, siglo XVII." Monografía, Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Daza Villar, Vladimir. 2009. *Los marqueses de Santa Coa: una historia económica del Caribe colombiano, 1750-1810*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia.
- Gil, Tiago Luis. 2015. "Redes e camadas de relacionamentos na economia: metodologias para o estudo da confiança mercantil na América Portuguesa do Antigo Regime." *Revista de Indias* 75 (264): 421–56. doi:10.3989/revindias.2015.014.
- Gomes, Paulo César, y Letícia Ribeiro. 2013. "A produção de imagens para a pesquisa em geografia." *Espaço e Cultura* 33: 27–42.
- Herrera Ángel, Marta. 2002. *Ordenar para controlar: ordenamiento espacial y control político en las llanuras del Caribe y en los Andes Centrales Neogranadinos, siglo XVIII*. [Bogotá, Colombia]: Instituto Colombiano de Antropología e Historia: Academia Colombiana de la Historia.
- . 2009. *Popayán: la unidad de lo diverso: territorio, población y poblamiento en la provincia de Popayán, siglo XVIII*. 1. ed. Bogotá D.C: Universidad de Los Andes, Facultad de Ciencias Sociales-CESO, Departamento de Historia.
- Herrera, Marta. 2006. "Transición entre el ordenamiento territorial prehispánico y el colonial en la Nueva Granada." *Historia Crítica* 32: 118–52.
- Lemaitre, Eduardo. 1995. "El tránsito del Canal del Dique. El Canal del Dique y sus peripecias." In *Caminos reales de Colombia*. Bogotá: Fondo Fen. Colombia. www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/camino/trans7.htm.
- May, Jon, y N. J Thrift. 2003. *TimeSpace: Geographies of Temporality*. London; New York: Routledge. <http://site.ebrary.com/id/10070697>.
- Melo, Jorge Orlando, e Pilar Moreno de Ángel, orgs. 1995. *Caminos reales de Coombia*. Bogotá: Fondo Fen. Colombia.
- O'Byrne, Alexander. 2013. "El desabastecimiento de géneros agrícolas en la Provincia de Cartagena de Indias a fines del período colonial." *Historia Crítica* 50: 59–78.
- Ortíz Cardona, Milena. 2009. "Abastecimiento alimentario en Santafé colonial." Bogotá: Universidad Javeriana.
- Palacios, Marco, y Frank Safford. 2002. *Colombia. País fragmentado, sociedad dividida. Su historia*. Bogotá: Norma.
- Paulett, Robert. 2012. *An empire of small places: mapping the Southeastern Anglo-Indian trade, 1732-1795*. Early American places. Athens: University of Georgia Press.
- Pellegrino, Silvana Valentina. 2010. "Fronteras, misiones y colonización. Raposo, siglo XVIII." Disertación de Maestría, Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Pérez-Mejía, Angela María. 1997. "Reviewed Work: Caminos reales de Colombia." *Latin American Literary Review* 25 (50): 181–83.
- Ribeiro, Fernando. 2015. "Vilas do planalto paulista: acriação dos municípios na porção meridional da América Portuguesa (séc. XVI-XVIII)." Tese Doutorado, São Paulo: Universidade de São Paulo.
- Sánchez, Hugues. 2005. "El surgimiento de una economía campesina: poblamiento y mercados locales en el bajo Magdalena." In *Colombia y el Caribe*. Ediciones Uninorte.
- . 2011. "De esclavos a campesinos, de la 'roza' al mercado: tierra y producción agropecuaria de los 'libres de todos los colores' en la gobernación de Santa Marta (1740-1810)." *Historia Crítica* 43: 130–55.
- . 2012. "Composición, mercedes de tierras realengas y expansión ganadera en una zona de frontera de la gobernación de Santa Marta: Valledupar (1700-1810)." *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* 39 (1): 81–117.

- Suárez, Margarita. 2001. *Desafíos transatlánticos. Mercaderes, banqueros y el estado en el Perú virreinal*. Lima: Fondo de Cultura Económica.
- Toquica Clavijo, María Costanza. 2008. *A falta de oro: linaje, crédito y salvación: el Real Convento de Santa Clara de Santafé de Bogotá, siglos XVII y XVIII*. 1. ed. Colección CES. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia: Ministerio de Cultura: Instituto Colombiano de Antropología e Historia.
- Torres Moreno, James Vladimir. 2013. *Minería y moneda en el Nuevo Reino de Granada: el desempeño económico en la segunda mitad del siglo XVIII*. Primera edición. Colección Espiral. Bogotá D.C: Instituto Colombiano de Antropología e Historia.
- Tovar, Hermes. 1999. “La encomienda y la economía colonial colombiana (1500-1808).” In *Para una historia de América. 2, Los nudos*, 3:98–139. México DF: Colegio de México: Fideicomiso Historia de las Américas: Fondo de Cultura Económica.
- Tovar Pinzón, Hermes. 1994. *Convocatoria al poder del número: censos y estadísticas de la Nueva Granada, 1750-1830*. Serie Historia, no. 1. Santafé de Bogotá, Colombia: Archivo General de la Nación.
- Valencia Villa, Carlos E. 2003. *Alma en boca y huesos en costal: una aproximación a los contrastes socio-económicos de la esclavitud: Santafé, Mariquita y Mompox, 1610-1660*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia.
- Zuluaga, Francisco. 1995. “Por la montaña del Quindío. El camino real de Santafé hasta Quito, por la montaña del Quindío.” In *Caminos reales de Colombia*. Bogotá: Fondo Fen. Colombia. <http://www.banrepultural.org/blaavirtual/historia/caminos/montan9.htm>.