

Andrés Botero Bernal*

Universidad Industrial de Santander (Bucaramanga, Colombia)

botero39@gmail.com

**El síndrome normativo: estudio de la eficacia
de la normativa sobre caminos en el siglo XIX
antioqueño**

*The normative syndrome: a study of the efficacy of
normative over paths in the 19th century antioqueño*

*A síndrome normativa: estudo da eficácia da normativa
sobre caminhos no século XIX antioquenho*

Artículo de investigación: recibido 05/05/2018 y aprobado 29/01/2019

* Profesor titular de la Escuela de Filosofía de la Universidad Industrial de Santander. Orcid.
org/0000-0002-2609-0265. Scopus ID: 55604950500.

Resumen

El tema de los caminos es una constante en varios momentos históricos del sistema normativo antioqueño del siglo XIX, pero, ante la imposibilidad de presentar un estudio de todos los elementos donde este se encuentra, se escogieron tres casos para observar allí cómo el derecho se obsesionó en la construcción y el mantenimiento de los caminos. Estos tres casos son: i) la primera república (1811-1815), ii) la normativa de la Cámara provincial entre 1848 y 1851, y iii) la legislación estatal entre 1856 y 1886. Este fenómeno bien puede ser dilucidado si se aplica una alegoría de origen fundamentalmente psicoanalítico: la neurosis obsesivo-compulsiva, la cual remite al síndrome normativo. Con base en esta estructura clínica, bien podrían pensarse los tres casos de manera diversa a como generalmente se ha venido haciendo, vislumbrándose así con claridad situaciones donde el síndrome normativo y la eficacia simbólica dominan el ambiente político-normativo.

Se concluye que estas normas, en su gran mayoría ineficaces material o instrumentalmente, lograron tal perfeccionamiento en su descripción normativa que llegaron a conformar un corpus jurídico complejo, con un alto valor político, pero alejadas de la realidad.

Palabras claves: Caminos; República; Cámara provincial de Antioquia; Neurosis obsesivo-compulsiva; Síndrome normativo; Eficacia simbólica.

Abstract

The theme of the paths is a constant in several historical moments of the antioqueño normative system of the 19th century, but, given the impossibility of presenting a study of all the elements where it is found, they chose three cases to observe there how the law became obsessed in the construction and maintenance of roads. These three cases are: i) the first republic (1811-1815), ii) the regulations of the provincial Chamber between 1848 and 1851, and iii) state legislation between 1856 and 1886. This phenomenon may well be elucidated if a allegory of primarily psychoanalytic origin: the obsessive-compulsive neurosis, which refers to the normative syndrome. Based on this clinical structure, the three cases could be thought of in a different way from what has generally been done, thus clearly envisaging situations where the normative syndrome and symbolic efficacy dominate the political-normative environment.

It is concluded that these norms, the vast majority ineffective materially or instrumentally, achieved such improvement in their normative description that they came to form a

complex legal corpus, with a high political value, but far from reality. It goes on roads in the nineteenth century Antioquia.

Keywords: Paths; Republic; Provincial Chamber of Antioquia; Obsessive-compulsive neurosis; Normative syndrome; Symbolic efficiency.

Resumo

Resumo O tem dos caminhos é uma constante em vários momentos históricos do sistema normativo antioqueño do século XIX, mas, ante a impossibilidade de apresentar um estudo de todos os elementos onde este se encontra, se escolheram três casos para observar como o direito se desenvolveu na constituição e a manutenção dos caminhos. Estes três casos são: i) a primeira república (181 e 1-1815), ii) a normativa da câmara provincial entre 1848 e 1851, y iii) a legislação estatal entre 1856 y 1886. Este fenômeno bem pode ser dilucidado se é aplicada a uma alegoria de origem fundamentalmente psicanalítico: a neurose obsessivo-compulsivo, a qual remite a síndrome normativa. Com base nesta estrutura clínica, bem poderiam pensar-se os três casos de maneira diversa a como geralmente se vem fazendo, vislumbrando-se assim com claridade situações donde a síndrome normativa e a eficácia simbólica dominam o ambiente político-normativo.

Se conclui que estas normas, em sua grande maioria ineficazes material ou instrumentalmente, conseguiram tal aperfeiçoamento em sua discricção normativa que chegaram a conformar um corpo jurídico complexo, com um alto valor político, mas distanciadas da realidade.

Palavras-chave: Caminhos; Republica; Câmara provincial de Antioquia; Neurose obsessivo-compulsivo; Síndrome normativa; Eficácia simbólica.

Introducción

En este trabajo se expondrán tres períodos en la normativa sobre caminos que reúnen en su seno muchos otros hechos jurídico-políticos.¹ Las normas que se enunciarán dentro de estos períodos serán diagnosticadas de forma tal que, si se permite alegorizar, se encontrará un esquema neurótico obsesivo compulsivo en la mayoría de ellas (o por lo menos en los responsables de la emisión de dichos discursos), siendo una de las ideas obsesivas la construcción y el mantenimiento de los caminos.

Si esta es, pues, la intención del presente escrito, tiene que quedar claro al lector que no se expondrán otros asuntos bien relevantes e importantes para la cabal comprensión del fenómeno de la caminería en la historia de Antioquia, tales como la necesidad de los caminos, el comercio, el contrabando (Laurent, 2008), las rutas, etc.² Incluso, no se trabajarán todas las posibles relaciones entre la caminería y la historia del derecho.³ Este escrito se atenderá, entonces, a la exposición muy sucinta de los tres períodos jurídico-políticos con el fin de que, hablando por sí mismos, pueda descifrarse el diagnóstico apropiado de lo allí acaecido. Se podría haber mencionado otros períodos y otras normas, pero esto excedería, en mucho, los límites fijados por los editores.

Así las cosas, el punto uno expondrá el primero de esos períodos: la Antioquia de 1811-1816, que se manifestó fundamentalmente mediante emisión de cartas constitucionales, proclamas políticas y directrices de la Junta de Gobierno. En todas estas se encontró un común denominador: los caminos. El segundo punto

1 Valga señalar que una exposición resumida de los dos primeros casos se hizo en Botero, A. (2005, pp. 147-174). Una actualización del escrito anterior dio lugar a Botero, A. (2013, pp. 147-169). El actual texto se diferencia de los anteriores en que expone de forma completa los dos primeros casos, agrega un tercero, anexa cuadros compilatorios de las normas investigadas y presenta de forma mucha más amplia la conceptualización del síndrome normativo.

2 Quien esté interesado al respecto, remítase a: Patiño (1909), Arciniegas (1995), Vélez y Botero (1997), Vélez (1999, pp. 65-70), González (2001), Botero, S. (2005 y 2006, pp. 265-287).

Esta presión normativa por la creación de caminos se vivió en toda la república; así, para el caso santandereano, durante la segunda mitad del siglo XIX, véase: Cortés (2008, p. 50).

3 Son varios los puntos de contacto entre el tema de caminos y la historia del derecho que no serán analizados en este ensayo. Por ejemplo: en un proceso judicial de 1845 la demandante solicita se notifique en su casa al demandado de un auto específico, puesto que no vive en la ciudad donde funciona el Tribunal Superior de Distrito y porque está enfermo en su lecho. Para lograr su propósito, ella tiene que argumentar que «el camino es bueno y seco», pues de lo contrario corría el riesgo de que el Tribunal no ordenara la notificación personal por medio de alguno de sus empleados, lo que dilataría aún más el proceso (A.H.J.M., «Incidente civil sobre intereses de la mortuoria de Pedro Vélez entre su albacea Félix Vélez y María Josefa Prieto», Documento 115, 1845).

versará sobre el período de la legislación expedida por la Cámara Provincial de Antioquia entre 1848 y 1851, donde se puede observar cómo el tema de los caminos se convirtió en idea recurrente. El tercer capítulo, por su parte, analizará lo concerniente a la normativa estatal expedida desde 1857 hasta 1886 (aunque se mencionarán algunas normas regionales con posterioridad a esta última fecha) para dejar en claro cómo el tema de los caminos, ahora enfocado en su concesión, así como en la expropiación de las tierras que servirían para ellos, siguió siendo actividad central de regulación, evidenciando la idea recurrente y el afán de construir nación y economía con el movimiento de tierras propio de las obras públicas. Ya en el punto cuarto se hará un ejercicio arriesgado: diagnosticar dicha normativa (que supone unas estructuras político-económicas precisas) en cada uno de estos períodos, *como si* estos pudieran ser objeto de reflexiones psicoanalíticas; aspecto que llevará a identificar un síndrome normativo en el fenómeno estudiado. Un quinto aspecto responderá, a manera de conclusiones, cuestiones concretas que pueden emerger a partir de una reflexión sobre el síndrome normativo, que permitirán pensar en este concepto para otros trabajos de sociología jurídica e historia del derecho. Se terminará con la respectiva bibliografía que sustenta esta investigación.

Entretanto, deben aclararse al lector algunas siglas que se utilizarán en el transcurso del texto: A.H.A. (Archivo Histórico de Antioquia), A.H.M. (Archivo Histórico de Medellín), A.H.J.M. (Archivo Histórico Judicial de Medellín) y A.G.I. (Archivo General de Indias, Sevilla).

Para finalizar, se aclara que en este trabajo se designará como *eficacia material* o *instrumental* al cumplimiento del mandato normativo en la realidad; esto es, el cumplimiento real de los objetivos expresos de la norma (*eficacia material primaria* o *eficacia del mandato primario*) o la imposición real de las consecuencias jurídicas previstas por la norma cuando el obligado no cumplió con lo que debía hacer (*eficacia material secundaria* o *eficacia de la sanción*). A pesar de las diferentes propuestas de nombre que al respecto se han hecho desde la iusfilosofía, se optó por el de *eficacia material* (o *instrumental*) por ser este el más común en dicho campo.

Y se construirán caminos donde transite Antioquia. La normativa sobre caminos en los inicios del siglo XIX

Para la exposición de este ejemplo hay que remontarse a las reformas borbónicas. Resulta que, con la llegada de los borbones al poder español, se presentaron una serie de reformas en la administración que no dejaron de tener consecuencias

en el posterior proceso emancipatorio (Rodríguez, 1984. p. 143), (Lynch, 1987, pp. 82-83 y p. 110). Una de estas reformas consistió en incentivar la construcción de caminos gracias a la concepción de que de la «economía política» surgían el progreso y la civilización, idea cimentada especialmente por la naciente Ilustración española⁴ y las «sociedades económicas de amigos del país»⁵ (Rodríguez, 1984, pp. 28 y 33) que florecieron en toda la extensión del Imperio (Botero, 2006b, pp. 79-130) (Botero, 2007, pp. 287-314). De esta manera, los caminos fueron tomados como asunto de la cosa pública, lo que no implicó que debieran ser costeados con cargo a la Hacienda Real.

Este discurso oficial puede verse reflejado en las prédicas de los visitantes y los gobernadores coloniales más reconocidos en Antioquia, como lo fueron Mon y Velarde y Francisco Silvestre. En ambos se encuentran continuas alusiones al tema de los caminos (Robledo, 1954, p. 60) (Botero, S., 2005),⁶ esperando con ellos una transformación radical de una provincia que, por demás, no era considerada de las más importantes del Virreinato. Así, durante las últimas décadas de la Colonia, fueron varios los casos que se presentaron en relación con la intención de apertura de caminos (que no significa que sean caminos nuevos, pues bien podría tratarse de remodelaciones de caminos preexistentes, que en algunos casos se remontaban a la época precolombina).⁷ Claro está que ese discurso oficial, por el mero hecho de existir, no implicó que fuese eficaz materialmente. Se ve cómo en muchos casos ese discurso normativo cayó en la mera *eficacia simbólica*, concepto que más adelante será abordado, debido especialmente a los problemas atinentes a la financiación de las obras (ya fuese con dinero, alimentos, trabajo personal, trabajo con presos, etc.), a la escasa densidad geográfica que impedía contar con mano de obra en ciertos lugares

4 Especialmente Jovellanos (Rodríguez, 1984, p. 16-22).

5 Ya en época independentista, las ideas liberales y progresistas circularon en sociedades patrióticas o círculos literarios, cuyos antecedentes se remontan a las sociedades económicas y de amigos del país (Aljovín, 2001, pp. 356-363).

6 Mesa (1989) transcribe un documento atribuido a Silvestre: «En el sitio de Cañasgordas están unos 30 y tantos indios gentiles. Son mansos y dóciles, salen a esta ciudad y han solicitado con instancia se les nombre Cura. Mandé abrir camino para que pudiese entrar sacerdote que los catequizase» (p. 149). Más datos al respecto: Jiménez (2005, pp. 47-50).

7 Varios ejemplos da Botero, tales como el del camino hacia el paraje de La Torre (1788), el de la montaña de Zafra (Santa Rosa, 1808), el de Santa Elena, el de San Jerónimo, etc. (Botero, S., 2005, pp. 127, 132, 134, 135 y ss). Además, Vélez y Botero (1997) citan diversas crónicas del siglo XVI que se refieren a caminos indígenas por los cual pasó el conquistador Robledo.

por donde debía pasar un camino, a la pesada carga de sostenimiento de las vías que tenían que asumir los vecinos (lo que provocaba reacciones aireadas de los habitantes cada vez que se proyectaba un nuevo trayecto), etc.

Incluso, el abogado criollo José Manuel Restrepo,⁸ quien será un artífice del proceso de independencia, dedicó varias páginas de su trabajo de geografía antioqueña a este problema. Dice, por ejemplo:

Mientras que la provincia de Antioquia no abra y componga perfectamente sus principales caminos; mientras no multiplique los brazos y las bestias de carga; mientras los transportes sean tan caros como al presente, jamás podrán salir sus frutos, ni sufrir el concurso con los de otros países mejor situados. Pero hay medios bien sencillos para remediar tales inconvenientes: discurremos cómo se debe realizar.

La primera operación de todo pueblo que pretenda comerciar con la mayor economía y dar fomento a su industria y a su agricultura, es perfeccionar sus caminos. Los de Antioquia se hallan enteramente abandonados. (Restrepo, 2007, p. 88).

A continuación, Restrepo (2007) expone los diferentes caminos que se tenía en Antioquia, a saber: los de Juntas, el de Muñoz, el de Rionegro-Anserma, el de Popayán, el de Sonsón-Mariquita, el de Espíritu Santo y el de Urrao-Chocó (pp. 88-98).

156 Pero este discurso no se modificó con los hechos de 1808 (la invasión napoleónica a España, el Estatuto de Bayona, la cesión de la soberanía por parte de los borbones a los franceses, etc.). Ante el vacío de poder provocado en aquel año, sumado a otros factores que no es menester mencionarlos aquí, Antioquia, al igual que la mayoría de las provincias americanas y peninsulares (Berruezo, 1986, p. 14) (Lynch, 1987, p. 40), organizó una junta de autogobierno fuertemente enraizada en los cabildos coloniales. Esta junta, que fue artífice de la proclamación de independencia de Antioquia, continuó con la línea antes denotada: el discurso de creación de caminos dentro de un ambiente conservador de «orden» y «autoridad» (Vélez y Botero, 1997, p. 110 y pp. 114-115) (Botero, 2006b).

Incluso, en el acta del 27 de noviembre de 1811, por la que se constituyeron las Provincias Unidas de la Nueva Granada, en la que participó Antioquia en

⁸ Sobre la importancia de la geografía para estos hombres de Estado: Botero (2011, pp. 161-216).

calidad de Estado asociado (A.H.A., Tomo 818, documento n.º 12858), se establecieron unas líneas generales que gozaron de continuidad en la mayoría de las constituciones del período mal llamado de la «Patria Boba»;⁹ entre ellas las constituciones antioqueñas de 1812 y de 1815, las cuales fueron: la consagración de la «Santa Religión Católica, Apostólica y Romana» como el credo oficial y Dios como el juzgador de la actividad política de los criollos,¹⁰ el juramento como acto de relación política entre los súbditos y las constituciones,¹¹ la consideración de Estados independientes a las provincias, el señalamiento de la defensa común frente a la tan esperada reacción armada española, la prohibición de dádivas y distinciones nobiliarias, la igualdad de los votos provinciales, la consolidación de la imagen de pueblo católico como principal sujeto político (Botero, 2007) y, como era de esperarse, la urgencia de la construcción de caminos públicos.

Esta línea repetitiva en torno a los caminos, que atraviesa el proceso provincial (1811-1816), vino a ser interpretada dentro de fuertes esquemas ideológicos propios de los nuevos detentadores del poder: los criollos o blancos americanos. De esta forma, detrás del igualitarismo formal proclamado por los próceres de la independencia, permaneció una división del trabajo entre grupos sociales: mientras los criollos asumieron los nuevos cargos públicos (Lynch, 1987, pp. 82-83) (Jaramillo, 1996, pp. 122-125), los *indios* y los *negros* siguieron siendo la fuerza «animal» barata¹² que cavaba minas, cultivaba haciendas y plantaciones,

9 La Primera República neogranadina fue objeto de constantes ataques discursivos por parte de los líderes de la Independencia colombiana; en especial, de José Manuel Restrepo en su *Historia de la Revolución de Colombia*. Esta mala imagen que recibió dicho período se resume en la denominación peyorativa de «Patria boba», calificativo que hizo carrera en los manuales de estudio, incluso desde el mismo siglo XIX (Botero, 2010, pp. 15-16).

10 Señala dicha acta, por ejemplo, que la preparación militar será bien vista por Dios.

11 Más que el juramento a las corporaciones e individuos, se prestaba más atención al acto de juramento de los miembros de los cuerpos constituyentes, es decir, de los criollos miembros de las juntas y de algunos vecinos criollos ilustres (A.H.M., Tomo 76, noviembre de 1810, folio 54-56, donde la junta provincial confirma juramento de fidelidad de algunos vecinos). Esto está de manifiesto en la «Proclamación de la independencia absoluta del Estado Soberano de Antioquia» cuando estipula el juramento—con sabor tradicional—que deben prestar el presidente y los secretarios de la Junta (A.H.A., Tomo 827, documento 13054, 1813). El constitucionalismo de aquel entonces consagraba el juramento como mecanismo de adscripción política entre el ciudadano, de un lado, y la constitución y, por ende, el Estado, del otro; ejemplo de ello son la Constitución de Cundinamarca, título II, art. 15, y la Constitución de Antioquia de 1812, título X, art. 1, entre otras.

12 «Vulnerar el principio de la servidumbre indígena o de la esclavitud negra significaba introducir una nueva actitud con respecto a la mano de obra barata sobre la que se basaba la economía americana» (Romero y Romero, 1985, p. XXV).

construía y mantenía los caminos ahora republicanos,¹³ levantaba iglesias y edificios públicos (García, 2003, p. 108) (Rodríguez, 1984, pp. 41-42), en un proceso donde la propiedad y las tierras ocupaban un punto esencial¹⁴ a partir de las misiones y las reducciones que de ellos se pretendía hacer o de la legislación anticomunitaria¹⁵ («la legislación liberal en Perú, Colombia y México buscaba destruir las instituciones comunales y corporativas con el fin de movilizar las tierras y fondos indígenas, obligándolos a abandonar su estatuto especial e integrarse a la sociedad del *laissez faire*» [Lynch, 1987, p. 66]),¹⁶ a la vez que se lograba un proceso de asimilación cultural (o *deconstitución* [Clavero, 2011, pp. 79-137]) fundado en la cristianización¹⁷ y la enseñanza del castellano, tanto en la Colonia como en el primer constitucionalismo neogranadino (1811-1816).¹⁸ Por todo ello, no es de extrañar que varios *indios* y *negros* solicitaron no ser considerados libres (entre otras cosas por las consecuencias patrimoniales que de ello se deriva), prefiriendo «sufrir la disciplina militar», así como los viejos tributos (A.H.A., Tomo 822, 12965).¹⁹

13 Ejemplos al respecto, en Botero, S. (2005, p. 145 y pp. 158-160).

14 V.gr. A.H.A., Tomo 819, n.º 12910, «Sanciones acordadas por el Cabildo de Antioquia sobre la seguridad individual y de las propiedades» (1811).

15 Teniendo en cuenta que los indígenas estaban muy diezmados –numérica, política y socialmente– en Antioquia si se compara con otras provincias (Fajardo, 1966, pp. 39-41), queda claro que la regulación no tenía tanto como objetivo al individuo, sino a las tierras comunitarias.

16 Ver Mariluz (1978, pp. 13-14). Igual sucedió con la constitución gaditana y en Centroamérica (Rodríguez, 1984, pp. 117-118) (Peralta, 2005, p. 203). Además, Martínez (1996, pp. 157-159) analiza las medidas en contra de los bienes de las corporaciones civiles y eclesiásticas, los cuales fueron desamortizados para saldar deuda pública, favoreciendo el sistema latifundista; medidas mantenidas por las nacientes repúblicas independentistas.

17 Ver de la Constitución de Cádiz el artículo 335, parágrafo 10. Igualmente, el supremo poder legislativo de Antioquia otorgó ciertos privilegios a los indios cristianizados, así como algunas prebendas a los resguardos indígenas, pero internó sus tierras en el mercado al paso de un período determinado. Además, los elevó al rango de ciudadanos para que pudieran contraer enlaces matrimoniales con otras castas, dedicarse a otros menesteres y servir en la milicia; todo con el fin de facilitar su asimilación (A.H.A., Tomo 824, 13004, 1812).

18 Algo similar ocurrió en Cádiz: (Rieu, 1990, p. 144). El indígena en el constitucionalismo hispanoamericano nunca fue presentado como el *buen salvaje* de Rousseau. En conclusión, en el tema del trato al indígena (cuya meta era des-indianizarlo), las juntas disidentes de América iban a la par de las cortes (Rieu, 1990, p. 146).

19 Igual sucedió con la constitución gaditana y en Centroamérica (Rodríguez, 1984, p. 117-118). Ver otros casos en: Botero (2014, pp. 311-389).

Es en este contexto que se encuentran sendas referencias a los caminos en la Constitución antioqueña de 1812: Título III, sección primera, artículo 34 y en el Título IV, sección primera, artículo 19:

Art. 34: «Ningún dinero se sacará del tesoro para un gasto extraordinario sin que preceda un decreto de la Legislatura. Por tanto a ella toca el conceder o negar las cantidades necesarias para la apertura de caminos y canales, para las obras públicas y otros proyectos semejantes; lo que podrá hacer siempre que se necesite, o más bien decretando anualmente cierta suma para dichos gastos extraordinarios, la que se dejará a disposición del Poder Ejecutivo, a quien corresponde emplearla en sus destinos».

Art. 19: «Corresponde al Presidente determinar y ejecutar la apertura de caminos, canales y puentes, los edificios públicos que se han de construir y otras obras semejantes; pero deberá presentar los proyectos a la Legislatura para que, aprobados, conceda los subsidios necesarios».

Igualmente, se ven referencias al tema en la Constitución antioqueña de 1815, Título IV, artículo 16 y en el título VII, artículo 4.

Art. 16. «Es del resorte del Gobernador determinar y ejecutar la apertura de caminos, canales y puentes, los edificios públicos que se han de construir, y otras obras semejantes; pero cuando se necesiten subsidios, deberá presentar los proyectos a la Legislatura, a quien corresponde el concederlos».

Art. 4º. «Los objetos a que con preferencia deben los cabildos contraer su atención, serán los siguientes: examinar, proponer y ejecutar los proyectos y medidas útiles al público; la proporción, seguridad y belleza de los edificios, distribución de las aguas, arreglo de cuarteles por números y nombres de calles; la composición y apertura de éstas y de caminos; la comodidad y honesta recreación de los habitantes, y cuanto conduzca al ornato, hermosura, salubridad y limpieza de la ciudad».

No obstante, luego de la caída de Antioquia en manos de los pacificadores españoles, en 1815-1816, la idea en torno a los caminos prosiguió con igual insistencia, como lo demuestran diversos documentos jurídico-políticos emanados de las autoridades realistas, incluyendo al propio Pablo Morillo, quien pretendió ganarse la confianza de los antioqueños anunciando labores en caminos:

Y con la nueva ruta de Cali, las transacciones se dirigirán hacia el Quindío, por Santa Fe, Antioquia o el Chocó. Finalmente, la ruta de Mariquita a Medellín se ha entregado al público. Esta ruta tan deseada, tan a menudo ordenada en vano, al igual que la que conduce por Urrao al Atrato, vivificarán estas provincias y el complemento de todas estas operaciones será evitar los peligros del Magdalena por la dirección de Guaduas al Guarumo... (Morillo, 1991. p. 52).²⁰

Valga señalar que un camino que comunicara la Provincia con el río Atrato ya había sido planteado a finales del siglo XVIII por el oidor Mon y Velarde, así como por los gobernadores Francisco Silvestre (1988, pp. 119-120)²¹ y Cayetano Vuelta (Jiménez y Almarío, 2005, p. 50).

Los caminos y su manutención para el paso del alma paisa

Ahora es el momento de dar un segundo ejemplo. Este caso se remonta a los años 1848-1851, período que cierra la primera mitad del XIX, durante el cual el tema de los caminos era crucial para cualquier política pública que se planteara, ya desde el *centro*, ya desde la *provincia*. El estado de las vías (tanto terrestres como fluviales) en la República era deplorable, pero no tanto como para impedir ciertos intercambios entre las regiones, no solo comerciales, sino también personales, militares, contrabandistas, etc.²² Así, aclarado el contexto, se pasará revista a las ordenanzas de la Cámara Provincial de Antioquia referidas expresamente a los caminos,²³ pero se hacen necesarias, antes que nada, dos aclaraciones.

160

20 Firmada en el Cuartel General de Santa Fe de Bogotá, 15 de noviembre de 1816. Esta misiva se encuentra, igualmente, en: A.G.I., Estado, 57, n.º 34, 46v.

El camino que comunicó a Medellín con el sur (Quindío y Cauca) vino a ser el de Caramanta, construido entre 1837 y 1841 con dinero de un particular (quien recibió un privilegio por ello) y el trabajo de colonos pobres. Ver: Uribe y Álvarez (1987, pp. 209-211), Vélez (2002, pp. 23-27). Sobre el camino al Atrato, este proyecto ocupó un espacio central en los discursos políticos y jurídicos de la segunda mitad del XIX antioqueño, generando todo tipo de disputas en torno al trazado (Vélez, 2002, pp. 29-35), una de las cuales era la ruta Urrao-Atrato a la que se refiere el pacificador Morillo.

21 Se trata de una transcripción de la relación hecha por el gobernador de Antioquia Francisco Silvestre, que él concluye en España en el año de 1797.

22 Un panorama de los caminos en la primera mitad del XIX, y su importancia para el contrabando, en Laurent (2008, pp. 31-35).

23 Las ordenanzas de 1847 fueron consultadas en el A.H.A., Tomo 1777, folios 110-140. Las ordenanzas de 1848 fueron consultadas en el A.H.A., Tomo 1610, folios 99-196. Las ordenanzas de 1849 fueron consultadas en el A.H.A., Tomo 1778, folios 1-105. Las ordenanzas de 1850 fueron

En primer lugar, para ese entonces, los límites de la provincia de Antioquia eran:

La cima de la cordillera que separa la hoya del Cauca de la del Atrato, desde el punto en que por la parte del Sur empiezan para el lado del Cauca las vertientes del río de San Juan de Caramanta; siguiendo dicha cima, hasta donde parte de ella el contrafuerte que, dirigiéndose al occidente, separa las vertientes del Panderizco y del Pavón de las de Bebaramá y otros afluentes del Atrato; desde aquel punto, siguiendo la cumbre principal al de este contrafuerte hasta el sitio en que pueda tirarse la recta más corta en la dirección de naciente a poniente a la confluencia de los ríos Ocaidó y Arquía; de dicha confluencia, siguiendo la línea recta más corta a la cabecera principal del río Mandé; de allí la corriente de éste hasta su confluencia con el Panderizco; la corriente de éste hasta su reunión con el Murrí y la de éste hasta el Atrato. De la confluencia de estos dos ríos la corriente principal del Atrato hasta el golfo de Urabá. De este punto la banda oriental del golfo hasta el cabo Arboletes, y de allí al interior, la cordillera occidental de los Andes. (*Codificación Nacional de todas las leyes de Colombia desde al año de 1821, hecha conforme a la ley 13 de 1912, 1928, p. 255*).²⁴

En segundo lugar, se analizó solo hasta 1851, pues el 15 de mayo de ese año se sancionó la ley que dividía la provincia de Antioquia en tres: Antioquia, Medellín y Córdoba. Santa Fe de Antioquia volvió a ser capital de Antioquia, aunque solo por 3 años y 11 meses (Vélez, 1891, p. 234).

El listado de normas, con sus respectivos comentarios, puede verse en el anexo uno.

Pero la profusión de las normas sobre caminos no fue un problema solo provincial, sino también nacional como se muestra en el anexo dos, elaborado con base en la compilación «Leyes i decretos expedidos por el Congreso Constitucional de la Nueva Granada en el año de 1849» (1849).

consultadas en: Ordenanzas espedidas por la Cámara Provincial de Antioquia en sus sesiones de 1850 (1850). Igualmente, puede localizarse en el A.H.A., Tomo CG 2268, folios 1-178. Las ordenanzas de 1851 fueron consultadas en el A.H.A., Tomo CG 2270, folios 192-310. Finalmente, se aprovecha esta oportunidad para complementar una afirmación de Londoño (1997, pp. 8-11) en el sentido de que Jacobo Faciolince «en 1854 imprimió una recopilación de las Ordenanzas Provinciales de Antioquia expedidas entre 1851 y 1854», pues igualmente lo hizo con las de 1850.

²⁴ Decreto de 15 de julio de 1848.

Así, en la normativa central se registran cuatro leyes y un decreto. No obstante, la presión social sobre la construcción y el mantenimiento de los caminos era mucho mayor en las autoridades provinciales que en las nacionales. Esto se debió, entre otras cosas, a que no todos los caminos estaban a cargo de las autoridades centrales de la república y, claramente, en este último nivel se estaba ante una política reduccionista de gastos, fruto de la crisis económica, en general, y fiscal, en particular,²⁵ lo que explica, por ejemplo, la negación de convertir en caminos nacionales a varias vías, dejándolas a cargo de las provincias.

Todo lo anterior aclara la profusión de normativa provincial, más que nacional, sobre los caminos en este período. Teniendo en cuenta el número limitado de ordenanzas expedidas cada año (que en términos generales no sobrepasaba las cinco decenas) y la gran variedad de temas regulados, es significativo el alto porcentaje de estas normas que fue dedicado de manera directa al tema de los caminos (y eso sin mencionar las demás ordenanzas donde se hacía alguna referencia en su contenido, mas no en su título, a los caminos en sentido amplio).

Ahora bien, esta presión sobre los caminos se explicó, según los discursos jurídicos de la época, en un afán por la modernización de Antioquia, lo cual no contradice las normas policivas conservadoras que se expidieron en el mismo momento en que se proyectaba, desde el derecho vigente, el aumento de los espacios públicos de comunicación. Es que la modernización no choca con el aumento de la fuerza del discurso de control sobre el individuo. Pero también se comprende por su ineficacia material. Obsérvese cómo muchas de las normas señaladas en el anexo uno se relacionan directamente entre sí, produciendo una serie repetitiva; cómo se ordena la construcción o el mantenimiento del mismo camino en más de una oportunidad; y cómo se establecen sistemas de financiamiento cada vez más sofisticados en períodos tan cortos, con la esperanza de que los caminos prometidos se hicieran realidad.

Pero una de estas ideas repetitivas acabadas de mencionar, relevante para un estudio más completo, tiene que ver con el perfeccionamiento paulatino del sistema de financiamiento para la apertura y el mantenimiento de los caminos, lo que obligó a que en un período tan corto se emitieran varias disposiciones provinciales sobre el mismo objeto, tomando fuerza inusitada la propuesta de concesión de los caminos, que no dejaría de considerarse un buen negocio para

25 Existe una amplia literatura al respecto. Por el momento, se recomienda Kalmanovitz (2006, pp. 161-183).

empresarios que se unían y desunían con una facilidad asombrosa para estos fines (Botero, S., 2005, p. 131).

Queda pendiente estudiar más a fondo las diferentes series de normas repetitivas, la técnica legislativa en continua complejidad (que va pasando, poco a poco, de regular caminos en concreto a regular textos normativos más amplios y complejos), el perfeccionamiento de los sistemas de financiamiento propuestos desde la norma y, por último, la eficacia –material y simbólica– precisa de estas normas más allá de los datos que el propio legislador y los historiadores han dejado.

La normativa antioqueña durante el Estado de Antioquia

Otro ejemplo en la construcción de caminos se puede verificar si se hace un pequeño barrido de la normativa expedida en Antioquia durante buena parte de la segunda mitad del siglo XIX, que da cuenta de la urgencia, real y simbólica, en tal sentido.²⁶

Antes que nada, es importante señalar que el Congreso de la Nueva Granada, mediante ley del 11 de junio de 1856, creó el Estado de Antioquia, el cual contó con sus propias autoridades que no dejaron de expedir normas en torno a los caminos; por ejemplo (Álvarez, 2006, pp. 164-172):²⁷

- Asamblea Constituyente del Estado de Antioquia, Ley 25 de octubre de 1856, declarando la propiedad del cabildo de Marinilla sobre el puente Balseadero sobre río Guatapé.

- Asamblea Constituyente del Estado de Antioquia, Ley 22 de noviembre de 1856 expedida por la Asamblea Constituyente del Estado de Antioquia, autorizando al gobernador del Estado para prorrogar el tiempo dentro del cual debe entregarse el camino que debe abrirse por una sociedad privilegiada y que conduce a Mutatá.

²⁶ Pérez, en 1941, hace un estudio de la situación caótica de la contabilidad de la Unión y de los estados en este período, concluyendo que la principal razón para tan crítica situación era especialmente la mala comunicación entre las diversas regiones del país que hacía imposible la tarea contable y fiscal ordenada. Esto es un claro ejemplo de la situación en aquellos días, que exigía respuestas del Estado, que terminó en comportamientos que podrían semejarse a una neurosis.

²⁷ Es importante señalar que otras normas emitidas por el legislador antioqueño en estos primeros años se refieren al tema de los caminos, verbigracia, las que estipulaban el régimen territorial, pero no fueron enlistadas. Con los ejemplos que se anotarán es más que suficiente para dejar en claro la reiteración en el tema de los caminos en la normativa antioqueña del período estudiado.

- Asamblea Constituyente del Estado de Antioquia, Ley 16 de diciembre de 1856 expedida por la Asamblea Constituyente del Estado de Antioquia, adicional y reformatoria de la ordenanza sobre vías de comunicación.
- Asamblea Constituyente del Estado de Antioquia, Ley 16 de diciembre de 1856 expedida por la Asamblea Constituyente del Estado de Antioquia, sobre expropiación por causa de necesidad pública (en esta norma se encuentra la exigencia de expropiación por necesidad de un camino).
- Legislatura del Estado de Antioquia, Ley 3 de noviembre de 1857, autorizando al Poder Ejecutivo para contratar un empréstito para la construcción de varios puentes.
- Legislatura del Estado de Antioquia, Ley 17 de noviembre de 1857, estableciendo un inspector de policía en el camino de Remedios.
- Legislatura del Estado de Antioquia, Ley 28 de noviembre de 1857, concediendo privilegio a Manuel del Corral para abrir un camino.
- Legislatura del Estado de Antioquia, Ley 4 de diciembre de 1857, declarando camino del Estado el denominado «de Remolino».
- Legislatura del Estado de Antioquia, Ley 3 de diciembre de 1857, adicional y reformatoria de la ordenanza sobre vías de comunicación.

164

Pero esta tendencia continuó en años posteriores. Así, se tiene que en esta región, para el año de 1859, mediante la ley de 22 de diciembre «sobre régimen político y municipal», se reguló «sobre caminos públicos», centrándose en la concesión de privilegios para la apertura y la mejora de los caminos públicos así como de las condiciones que debían llenar los empresarios en cuanto a la ejecución de la obra privilegiada, con la posibilidad de hacer expropiaciones para tales actividades según lo dispuso la ley de 19 de noviembre de este mismo año, que derogó a su vez la ley de 16 de diciembre de 1856, simplificando los procedimientos ordinarios establecidos en esta última.²⁸ Súmese que para ese

28 Después de señalar los casos de expropiación (de los cuales se suprimieron algunos de los establecidos en la ley de 1856, como los de construir posadas, mesones o casa de posta en despoblados), se estableció que cuando hubiera necesidad de verificar una expropiación la autoridad política a quien tocara intervenir en el asunto extendería una diligencia circunstanciada en que indicase los motivos en que justificaba la expropiación; que esa diligencia se le pasaría al Ministerio Público para que este, agregándole una información de tres testigos que declararan sobre los hechos

año otra norma del Estado, la ley de 17 de diciembre, que modificó diversas disposiciones en materia penal, estipuló que los detenidos en los establecimientos de castigo debían ser empleados para trabajo en obras públicas (léase: caminos), estableciendo la posibilidad de conmutar la pena, en ciertos casos, con dinero, a razón de un peso por cada día de trabajo.

Después de 1863, relata Vélez (2002, pp. 27-29),²⁹ se trazó una vía diferente al camino de Caramanta (ver la nota de pie de página 20) que comunicara el sur del país, en especial Cauca, con Antioquia. Pero esta empresa se vio paralizada varios años (por ejemplo, para 1881 se da cuenta de que se encontraba adelantada pero aún no terminada, por lo que se propuso entregarla en concesión), aunque nunca logró el éxito deseado al momento de proyectarse.

Por su parte, la Ley 210 de 2 de noviembre de 1871 derogó todas las leyes y las disposiciones que sobre caminos rigieron hasta ese momento y concedió privilegios en los mismos términos de la ley de 22 de diciembre de 1859. Luego viene la reforma de la Ley 180 de 1871, del 4 de septiembre, que modificó y adicionó la ley de 19 de noviembre de 1859 sobre expropiación, en los siguientes términos:

Artículo 1º. Entiéndese que hay grave motivo de necesidad pública, para los efectos del número 5º, artículo 10 de la Constitución del Estado (de Antioquia), cuando cinco testigos mayores de 30 años, propietarios que sean personas notables del lugar y que no tengan ninguna tacha legal, declaren bajo juramento que, en su opinión hay necesidad pública manifiesta de ocupar la propiedad de cuya expropiación se trata» (texto entre paréntesis es propio).

respectivos y el concepto de dos peritos acerca de lo que debía expropiarse, promoviese la demanda correspondiente ante el juez de circuito; que este preparase el juicio siguiendo los trámites de los procesos ordinarios y que, cuando estuviera en estado de dictar sentencia, lo remitiese al Tribunal Superior, quien, en Sala de Acuerdo, debía resolver el asunto de una manera definitiva. Decretada la expropiación, se valoraba la propiedad por medio de peritos para satisfacer su precio antes de usarla (Vélez, 1981, p. 283). Hay que recordar que la mayor labor de construcción de caminos fue delegada a particulares por medio de concesiones, como lo recuerda Vélez (2002, p. 22). Una mirada jurídica sobre la concesión de varios caminos –en especial el Ferrocarril de Antioquia– durante el Estado de Antioquia, en Álvarez (2005, pp. 170-173 y pp. 165-183).

29 Además, esta obra narra sobre los efectos de la Concesión Echeverri (entre 1835 y 1851, fecha en la que se liquida) en la colonización de la zona por la que se trazaría este camino (Vélez, 2002, pp. 65-68). Otros datos de la importancia de estos caminos para la colonización: Jiménez y Almarino (2005, p. 51).

Y el artículo 2º agregó dos casos de necesidad pública a los de la ley de 1859 y que justifican una expropiación: «la apertura de calles y camellones para hermostrar ó mejorar las poblaciones» y «el ensanche de los caminos públicos». (Vélez, 1981, p. 284).

En el tema de los ferrocarriles el panorama era semejante. Con base en la Ley nacional del 28 de mayo de 1864, sobre el fomento de varias mejoras materiales en el territorio colombiano, la Legislatura de Antioquia emitió la Ley 78 de 30 de abril de 1866 por la cual se autorizó al poder ejecutivo para fomentar la apertura de un camino carretero o de rieles que pusiera en comunicación a Medellín con algún río navegable (Bravo, 1993, pp. 58-59). La Ley nacional 69 de 1871 pretendió fomentar la construcción de ferrocarriles en todo el país –que se sumó al alto número de normas nacionales y estatales en el mismo sentido–, norma que a su vez fue ampliada y reformada por la Ley nacional 52 de 1872 (Bravo, 1993, pp. 58-59 y p. 63). En 1874 surgió una ley de carácter nacional que atañe a Antioquia: la Ley 18 sobre cesión de terrenos nacionales y otros privilegios para la construcción del ferrocarril de Antioquia (Vélez, 1981, p. 84).³⁰ Agréguese que la Ley del Estado de Antioquia 287 del 17 de septiembre de 1875 facultó al poder ejecutivo para negociar, dentro o fuera del país, los bonos decretados por la Ley nacional 46, para ceder al contratista del Ferrocarril de Antioquia la propiedad de dichos bonos como cargo del auxilio que el gobierno seccional debía darle para la construcción de la obra (Bravo, 1993, p. 75).³¹

En septiembre 23 de 1875, la Ley 305 adicionó y reformó la Ley 210 «orgánica de caminos», con disposiciones relativas a la concesión de privilegios para la construcción de caminos, puentes, pasos de río u otras obras en las vías de comunicación. Esta misma Ley 305, respecto de la expropiación, dijo lo siguiente:

30 Esta normativa se suma a otras del Estado de Antioquia que tenían el mismo fin, como la famosa Ley 78 de 30 de abril de 1866. Al respecto: Álvarez (2005, pp. 172-173) y Bravo (1993, pp. 53-66). El contrato para la construcción del «Ferrocarril de Antioquia» se firmó el 14 de febrero de 1874 (el que se sometió a varias modificaciones posteriores), y la puesta en servicio de la primera parte del trayecto (Puerto Berrío - Sabaletas) fue en 1882, varios años después de las numerosas normas que ordenaban su construcción.

31 Sobre el tema de la financiación del ferrocarril, así como la rescisión del contrato firmado, fueron objeto de otro importante número de leyes estatales, entre las que se destaca la Ley 12 del 14 de noviembre de 1877, la Ley 66 del 30 de noviembre de 1878 y la Ley 132 del 18 de abril de 1882, entre otras.

Cuando entre dos territorios poblados, ó un territorio poblado y un puerto de río navegable, hubiere un camino que sea de propiedad particular, u hubiere necesidad de expropiarlo, porque el peaje que se cobra en él es muy gravoso á los transeúntes y desproporcionado con el costo de construcción y conservación del camino, al hacer la expropiación se tomará por base, para estimar el valor de la obra, el de la tierra que el camino ocupa y el costo de construcción de este, y esta suma se aumentará en un 20 por ciento. Pero si el dueño del camino quisiere sujetarse a una tarifa de peaje moderada, obligándose á mantener en buen estado el camino, se preferirá este arreglo a la expropiación. (Vélez, 1981, p. 285).

Bajo la Constitución antioqueña de 1877 nació la Ley 39 de 4 de diciembre de ese año, contentiva de derechos de registro de ciertas escrituras, en tanto que la Ley 8ª de 7 de noviembre se dedicó al tema de la expropiación³² señalando, una vez más, que esta se preferirá cuando se trata de la construcción de caminos.

Llegado el año de 1886 con su Constitución nacional, vuelven a introducirse importantes cambios en la legislación en general; uno de ellos es que la soberanía del Estado de Antioquia desapareció, toda vez que la República vuelve al sistema central como forma de gobierno. De esta manera, el antiguo soberano Estado de Antioquia pasó a ser un Departamento (artículo 4 de la Constitución de 1886 y artículo 2 del Acto Legislativo n.º 3 de 1910). En este contexto, nació en este año el Decreto 408 de 22 de julio, sancionado por el jefe civil y militar del Estado, el cual reformó el Código Civil, tratando exclusivamente el tema de la servidumbre de tránsito con una clara intención de cobijar en esta nueva normativa, ahora central, el tema de los caminos privados, sin menoscabo de las políticas de expropiación y concesión de los caminos públicos que se vieron con anterioridad. Esto se corrobora cuando la Constitución de 1886, en su artículo 185, permitió indirectamente que las asambleas departamentales pudieran otorgar privilegios a los particulares para la construcción de obras públicas,

32 «Por la cual se fomentan obras de utilidad pública». Según el artículo 1º de la ley todo individuo o compañía podía llevar a efecto cualquier obra de utilidad pública, obteniendo previamente permiso del Consejo del Estado. Como podía ocurrir que para llevarla a cabo hubiese necesidad de ocupar alguna propiedad particular, la ley dispone que del escrito en que se solicitase dicho permiso del Consejo, este diera traslado al dueño de la propiedad, por el término de 10 a 30 días, para que manifestara si convenía en la ejecución de la obra sin indemnización alguna, o si exigía esta. Si la exigía, la expropiación debía verificarse de acuerdo con el procedimiento establecido por la misma ley que se examinó. Acerca del procedimiento baste indicar que es sumario (Bravo, 1993, p. 286).

tal como venían haciéndolo durante la época federal;³³ prerrogativa que se extendió a los gobernadores, pues, conforme a la Ley 14 de 4 de febrero, en materia de privilegios, los gobernadores, antes de las reuniones de la Asamblea Departamental, ejercían las atribuciones de esta, por lo que podían otorgar privilegios (concesiones) para la construcción de caminos.

En 1888, bajo el Código Político y Municipal, es decir, la Ley 149 de 3 de diciembre, se estipuló que las asambleas departamentales podían «conceder privilegios para obras de interés público; pero tales concesiones necesitan la aprobación del Gobierno de la República, cuando interesen á más de un Departamento».³⁴ En 1890, la ordenanza 21 de 29 de julio «sobre caminos» estableció la concesión de privilegios por licitación para la mejora y la construcción de los caminos públicos.

Para finalizar, en el año de 1892 se expidió la Ley 84 de 10 de diciembre, aprobatoria del contrato para barcas en el río Cauca, entre los distritos de Amagá y Bolívar en el Departamento de Antioquia.³⁵

Con este breve y rápido recuento queda en claro que los caminos, y especialmente lo atinente a su financiación, así como la expropiación, siguieron siendo un tema recurrente en los diversos estamentos políticos; en este caso la legislación del Estado de Antioquia (aunque no se deja de mencionar normas nacionales y departamentales, una vez el Estado de Antioquia fue disuelto).

Entonces... ¿qué se tiene?

En estos tres períodos, con sus respectivos casos, tomados como ejemplos que bien se repiten en otros momentos del siglo XIX antioqueño, se encuentra la presencia de una idea continua y repetida en el discurso normativo: los caminos.

33 El artículo 54 del Acto Legislativo 3 de 1910 –reformativo de la Constitución de 1886– estipuló que correspondía a las asambleas departamentales –como la de Antioquia– «Dirigir y fomentar por medio de ordenanzas y con recursos propios del Departamento... la apertura de caminos y de canales navegables, la construcción de líneas férreas...». Igualmente, se encontró otra norma de ese entonces que refleja el interés estatal en los caminos, con dineros privados: el art. 110 del Código Fiscal permitía la concesión de ciertas minas con la condición de que a su expiración «queden de propiedad del Estado, a título gratuito, las carreteras, ferrocarriles, tranvías, cables aéreos, máquinas, aparatos, y en general todos los medios de transporte y elementos de explotación empleados por el empresario o empresarios».

34 Como ejemplo de lo anterior se tiene el acuerdo número 14 de 1888, que estableció privilegio para crear un matadero y una feria de animales en Medellín.

35 Dicho contrato fue el celebrado, entre el Ministro de Fomento y el General Juan P. Gómez, el 17 de octubre de 1892.

¿Cómo diagnosticar este hecho histórico promovido desde lo jurídico-político? Para responder esta pregunta, podría iniciarse con lo dicho por un topógrafo de la época:

No gozando la provincia de las grandes ventajas de la navegación en lo interior, ha sido preciso multiplicar las vías terrestres, que en beneficio de la agricultura y el comercio se hallan bastante bien establecidas, a pesar de los obstáculos que presenta lo muy quebrado del terreno. (Greiff, 1852, p. 73).³⁶

Según este topógrafo, las condiciones geográficas explicarían la «multiplicidad» de caminos nuevos, a la vez que dichas condiciones darían cuenta del mal estado de los caminos previos que han requerido una constante intervención; argumentos que se repiten en otros textos, como los informes del gobernador a la Cámara provincial anualmente.³⁷ Sin embargo, llama la atención, como quedará más claro adelante, que esa «multiplicidad» de caminos, nuevos o intervenidos, quedó más en el papel que en la realidad.

Ahora bien, el historiador del derecho debe ir más allá de la descripción normativa que se mencionó en los capítulos precedentes, para así tener en cuenta otros marcos de lectura que, en la medida en que ofrezcan claves razonables, permitan una solución al interrogante planteado en el título de este capítulo.

36 Este autor se refiere a la provincia de Medellín, pero esta cita bien puede ampliarse a las provincias de Antioquia y Córdoba. Además, la importancia de los caminos en el XIX antioqueño puede sintetizarse en: 1) integrar el territorio y de esta forma cimentar el poder político (legitimidad institucional); 2) liberar a los habitantes de la provincia que se consideraban encerrados por las montañas; 3) distribuir de manera más uniforme la población y acrecentar la colonización de tierras baldías; 4) aumentar el comercio; 5) poner a producir espacios selváticos, incorporándolos –por ejemplo– al mercado inmobiliario, al ser estos inaccesibles; 6) ampliar la frontera; y 7) acrecentar el poder de Medellín sobre el territorio antioqueño; 8) permitir una mayor circulación de información. Al respecto, ver Vélez (2002, pp. 3-44) y Jiménez y Almario (2005, pp. 45-55). No obstante, se ruega al lector de este trabajo no confundir la importancia de los caminos con la eficacia de las normas que ordenaban su construcción o mantenimiento. Aquí se sostendrá que el desarrollo efectivo de los caminos en Antioquia no estuvo a la par de la normativa que ordenaba su construcción y mantenimiento, lo que obliga a preguntarse por las razones de tal asunto.

37 Por ejemplo, la «Exposición del Gobernador de Antioquia a la H. Cámara Provincial, 1847» (A.H.A., Tomo 1777, folios 144r-146r), quien por demás cita a Greiff, subdirector de caminos nacionales para 1847, por su sugerencia de la construcción de un camino que una la provincia con la ribera del río Atrato, lo que requeriría (y en eso se empeña el gobernador) conseguir un misionero que reduzca las poblaciones errantes indígenas, para ubicarlas en un punto medio entre los extremos del futuro camino al Atrato; todo con el fin de facilitar las labores de construcción (f. 145r).

Este es el caso del psicoanálisis, que, tomado aquí en forma mesurada y alegórica, refiere a la neurosis obsesivo-compulsiva, la cual, a su vez, permite vislumbrar un concepto muy interesante para la sociología y la historia del derecho: el síndrome normativo. ¿Pero en qué consiste tal neurosis?

Resulta que la estructura clínica obsesivo-compulsiva se caracteriza por tener una idea irracional y por la compulsión de una conducta que es la que resuelve la angustia de esa idea irracional; v. gr., el hombre que sale de su casa y a los pocos metros piensa si efectivamente cerró la puerta, a tal punto que siente la imperiosa necesidad de devolverse. La clave de este proceso está en lo *irracional* de una idea y la *repetición de una conducta o de un acto* que ayuda a calmar la *ansiedad* que genera la misma idea. Otro ejemplo se encuentra en el alcohólico, quien, en la compulsión u obsesión por consumir, encuentra un alivio para su angustia, aunque esta repetición más tarde se vuelva problemática para él mismo.

La neurosis describe, entonces, una variedad de trastornos psicológicos, sobre los cuales hoy en día se discute su origen: neurológico, psíquico, emocional o psicosocial. Es ampliamente aceptado que el término «neurosis» se aplica para intentar diagnosticar aquellas afecciones cuyos síntomas son la expresión simbólica de un conflicto psíquico. Valga señalar que el DSM-IV, Manual de Clasificación de las Enfermedades Mentales de la Asociación Estadounidense de Psiquiatría, de orientación terapéutica conductista, que prefiere la palabra «trastorno» en vez de «neurosis», considera que lo obsesivo-compulsivo «se caracteriza por obsesiones (que causan ansiedad y malestar significativos) y/o compulsiones (cuyo propósito es neutralizar dicha ansiedad)» (American Psychiatric Association, 1995, p. 401). Dice, además, que

La característica esencial del trastorno obsesivo-compulsivo es la presencia de obsesiones o compulsiones de carácter recurrente (Criterio A) lo suficientemente graves como para provocar pérdidas de tiempo significativas (p. ej., el individuo dedica a estas actividades más de 1 hora al día) o un acusado deterioro de la actividad general o un malestar clínicamente significativo (Criterio C). En algún momento del curso del trastorno el individuo reconoce que estas obsesiones o compulsiones son exageradas o irracionales (Criterio B). Si hay cualquier otro trastorno del Eje I, el contenido de las obsesiones o compulsiones no se limita a él (Criterio D). Este trastorno no se debe a los efectos fisiológicos directos de una sustancia (p. ej., drogas, fármacos) o de una enfermedad médica (Criterio E). (American Psychiatric Association, 1995, p. 428).

De esta manera, se está ante una disfuncionalidad consistente, pues, en «ideas, pensamientos, impulsos o imágenes de carácter persistente que el individuo considera intrusas e inapropiadas y que provocan una ansiedad o malestar significativos» (American Psychiatric Association, 1995, p. 428). Por su parte, así se refiere el CIE 10 sobre el trastorno obsesivo compulsivo:

Pensamientos obsesivos son ideas, imágenes o impulsos que irrumpen una y otra vez en la mente del paciente de forma estereotipada. Casi siempre son molestos y el paciente a menudo intenta, sin éxito, resistirse a ellos. No obstante, el individuo los reconoce como pensamientos propios, incluso aunque sean involuntarios y con frecuencia repugnantes. Los actos compulsivos o rituales son comportamientos estereotipados que se repiten una y otra vez. No son por sí mismos placenteros, ni tampoco llevan a completar tareas útiles de por sí. Su función es prevenir algún hecho objetivamente improbable, que suele referirse a recibir algún daño de alguien o que el paciente se lo pueda producir a otros. (Organización Mundial de la Salud, 2000, p. 117).

Sin embargo, ¿podría hablarse de una neurosis obsesiva compulsiva a partir de los ejemplos dados en el siglo XIX antioqueño? La tesis de este trabajo es que, *mutatis mutandis*, sí, siempre y cuando se reflexione sobre tres cosas: la legitimidad de esta relación entre psicoanálisis y sistema jurídico (y las ventajas que ofrece), la idea repetida y, por último, la irracionalidad de la misma.³⁸

Es necesario iniciar con el primer punto, a saber, la legitimidad de aplicar categorías psicoanalíticas al derecho en general y a la iushistoria en particular. Sin tomar en cuenta los planteamientos del socioanálisis, este tipo de reflexiones se justifica fundamentalmente por dos razones: por un lado, se trata de un concepto que, si bien pretende explicar comportamientos individuales, puede ser útil para comprender acciones y omisiones sociales; y, por el otro, se trata de un ejercicio de ampliación interpretativa a partir del uso de una figura retórica y argumentativa: la alegoría. En consecuencia, aquí no se dice que el derecho antioqueño del XIX fue neurótico obsesivo-compulsivo por el tema de los caminos (afirmación que se caería por su propio peso), sino que puede ser

38 Esto último llevaría, por ejemplo, a que el camino se justifica a sí mismo, asunto que bien parodia, cuando llega a tal extremo, Bierce (2005): «Camino: Faja de tierra que permite ir de donde uno está aburrido a donde es inútil ir» (p. 60).

analizado *como si* lo fuera. Agréguese que si un marco de lectura extrajurídico ofrece alguna ventaja comprensiva del fenómeno estudiado, ¿por qué rechazarlo de entrada?

Resulta que, gracias al análisis que se hará de la normativa sobre caminos, bajo el marco psicoanalítico, se vislumbrará la presencia, siempre en el marco de la alegoría, de una *idea irracional repetida* que termina sustituyendo la realidad y la *repetición de una conducta* que calma la *ansiedad* que genera la misma idea repetida que se ha vuelto fantasía. La *idea* es la de pretender cambiar la realidad con la mera promulgación normativa y desear legitimarse por la misma vía, por decir algo; la *conducta* es la producción desmesurada de normas jurídicas que, por consiguiente, caen en la ineficacia. Ahora bien, esa idea se convierte en *irracional y fantasiosa* en la medida en que la conducta repetida no cumple en el mundo real el objetivo deseado en la idea, pero, paradójicamente, la reacción es repetir la conducta, lo que puede estar acompañado del reconocimiento de que la repetición no resuelve la tensión –cosa que puede llamarse *perversidad*– o que, *ingenuamente*, se actúe así creyendo que la repetición, tarde que temprano, satisfará el deseo detrás de la idea. Todo esto es lo que aquí se denominará «síndrome normativo». Pero para llegar a esto debe analizarse más detalladamente las partes de dicho síndrome, cosa que se hará a continuación.

El segundo aspecto tiene que ver con la *idea repetida*. La neurosis obsesiva, según los escritos de Freud de finales del siglo XIX y principios del XX, presenta las siguientes características: a) en el sujeto, el estado emotivo es lo principal («puesto que persiste inalterado, variando, en cambio, la idea a él asociada» [Freud, 1988, p. 178]); b) el estado emotivo, como tal, siempre está justificado (Freud, 1988, pp. 178-179); c) hay una idea original que es sustituida por otras ideas a partir de relaciones forzosas y forzadas, y, por ende, absurdas o fantasiosas (Freud, 1988, p. 179), de manera tal que no solo se pierde la conexión con la realidad sino que, y esto es lo más peligroso, se le sustituye por una fantasía, produciendo en muchos casos una evasión (Freud, 1992, pp. 189-197); d) las ideas repetidas son múltiples y cada vez más especializadas (Freud, 1988, p. 181); e) es fácilmente combinable con fobias (Freud, 1988, p. 182); y, f) presenta una etiología que se remonta, según Freud en el texto «La herencia y la etiología de las neurosis», a un suceso sexual que «ha causado placer, de una agresión sexual inspirada por el deseo [...] o de una gozosa participación en las relaciones sexuales» (Freud, 1988, p. 284). Sobre estas características volveremos en las reflexiones finales.

Ahora, yendo más allá del tópico de la etiología sexual, bien se tendría que preguntar por la idea principal que subyace al derecho antioqueño del XIX y si el tema de los caminos es una idea principal o una idea sustituta a partir de una relación forzosa.

A primera vista, se podría considerar que el tema de los caminos es en sí una idea principal dentro del esquema neurótico que se está analizando (incluso podría pensarse que liberal-progresista).³⁹ Sin embargo, hay una idea mucho más importante que está detrás de ella y que habilita, por lo menos en parte, la repetición constante en la enunciación normativa en torno a la construcción y el mantenimiento de caminos: el deseo de que la majestad de la ley se imponga por sí misma sobre la realidad, de un lado, y la legitimación discursiva de un poder político más o menos ineficaz, del otro.

Esto se explicará con un ejemplo que, a su vez, permitirá entender el elemento de *irracionalidad* que hay en el estado emotivo principal del obsesivo compulsivo. Supóngase un gobierno con grandes debilidades para lograr influir de manera general y eficaz en la conducta de los administrados. Este gobierno, fácilmente, terminaría generando un discurso obsesivo, justo por su incapacidad de lograr la materialización de sus órdenes. En este caso, el discurso obsesivo se demuestra fundamentalmente por dos acciones: la repetida emanación o reconstrucción de la misma orden (lo que remite a la teoría del *síndrome normativo*) y la gran carga de eficacia, simbólica o instrumental según el caso, en la orden dada. Por medio de este discurso la ley pasa de ser un límite al poder, como creían los liberales y los ilustrados, a ser un mero instrumento –simbólico o material– del mismo. Entonces, cuando el mismo gobierno es puesto en duda por su incapacidad de concretar sus mandatos, con el fin de intentar aparentar poder, como fruto de la ansiedad generada, emite compulsivamente normas cada vez más especializadas, muchas de ellas sobre el mismo tema que considera crucial (provocando una obsesión sobre el asunto, ya sea porque imagina que este llevará al progreso –idea muy fuerte en todo el siglo XIX Occidental– o porque, de esa forma, el gobierno cree que se ganará el respeto y la obediencia deseada, entre otras razones), esperando (a partir de relaciones forzadas y a

39 Vélez (2002, p. 20) sostiene que existió en la Antioquia del XIX una «ideología progresista de raíz liberal en torno a los caminos». En el contexto de dicha obra se entiende tal calificativo, que de otra manera podría sonar algo exagerado. Sin embargo, la existencia de tal «ideología» no contradice que corresponda a un esquema neurótico.

veces absurdas) que de esta manera la majestad de la ley, por sí sola, se imponga sobre la realidad que la contraría; incluso, justo cuando más se requiere la acción gubernamental –sabiendo de la ineficacia de sus decisiones–, no deja de emitir la norma –conociendo las escasas probabilidades de su cumplimiento–, con el fin de que ella, por sí misma, reemplace en el plano discursivo cierta actividad política real para la cual no se está preparado, de manera que, no pocas veces, la mera expedición de la norma trata de satisfacer intereses políticos y sociales, pese a su ineptitud para ser eficaz materialmente.

La norma jurídica, en sí misma, se constituye en una forma de gobernar, puesto que la eficacia material de ella es un asunto que escapa muchas veces a las posibilidades reales de acción del detentador del poder político, aspecto que se ha denominado «eficacia simbólica en sentido específico»,⁴⁰ muy asociado al síndrome normativo (Botero, 2003, pp. 19-32; 2006a, pp. 87-106). Resulta que la eficacia simbólica en *sentido específico o estricto*, que remite a un uso instrumental del derecho, deja en claro cómo cierta normativa es expedida justo porque no puede ser eficaz materialmente, ya sea por su redacción, por su contexto de creación o por su contexto de aplicación, entre las tres causas más recurrentes. Pese a ello, en estos casos, es común observar que el sistema político que emite dicha norma lanza como un triunfo la expedición de la misma, dejando en claro

40 Para García Villegas (1993, pp. 79-110) hay que distinguir entre *eficacia simbólica en sentido general* y *en sentido específico o estricto*. La primera se refiere a la idea de aceptación y legitimidad del derecho en general, idea que se funda en una representación o símbolo que surge del conjunto normativo y que lleva a los destinatarios a obedecer, en términos amplios, lo ordenado (concepto muy cercano al de «aceptación del derecho desde el punto de vista interno» de Hart). Por el contrario, la *eficacia simbólica en sentido específico* se refiere a una cualidad atribuida a una norma cuyos objetivos declarados en su propio texto no se pueden cumplir, pero que, aun así, logra un impacto político o social. Y no se pueden cumplir con dichos objetivos expresos ya sea porque de forma deliberada fue hecha de esta manera [v.gr. una norma que enfrenta a la corrupción otorgando legitimidad a quien la emite, pero es redactada de tal manera que no pueda entrar a operar (Botero, 2004)] o porque se producen problemas no buscados intencionalmente que terminan por imposibilitar su eficacia instrumental, aunque continúa generando un efecto simbólico en la sociedad. Entonces, dentro del concepto de *eficacia simbólica en sentido específico* caben las normas que desconocen los objetivos normativos expresos, en beneficio de otros objetivos no declarados en el texto (García, 1993, pp. 91-92). Ahora bien, este tipo especial de eficacia simbólica se divide en originaria y derivada. La eficacia simbólica originaria «se refiere a normas concebidas para no tener la eficacia instrumental que anuncian sus textos»; mientras que la derivada indica «normas destinadas a cumplir con sus objetivos pero que, en el curso de su interpretación y aplicación, terminan adquiriendo otros objetivos no declarados», por lo cual deja de tener la eficacia instrumental anunciada en el texto (García, 2014, p. 233). Ver igualmente: García (1989, pp. 29-44), Sousa y García (2001, pp. 11-83), Botero (2003, pp. 33-45).

un trasfondo neurótico en el que la realidad (en este caso, la ineficacia de lo mandado) es reemplazada por la idea-deseo (esto es, el imperativo revestido de forma jurídica), que lleva a creer que basta la mera expedición para que se complete o cierre el acto político. En este caso, el discurso político se concentra más en la expedición del discurso jurídico que en hacer eficaz materialmente el discurso jurídico, ya que si el mismo poder centra su atención en la realidad aplicativa de la norma, tendría que aceptar, en no pocos casos –con los costos que ello podría implicar –, la debilidad del acto político que se creía ya cerrado cuando este impulsó la creación de una norma que debería haber encauzado, por sí misma, un problema social que despertó el interés del Estado.

Entonces, cuando la realidad no se modifica acorde con la idea-deseo expresada en la norma, el poder tiene, básicamente, dos opciones: aceptar que su acto político es débil y asumir los costos que ello le implica, como, por ejemplo, preguntarse por las causas de su incapacidad para incidir en la realidad y asumir la responsabilidad de su ineptitud para la eficacia ante la ciudadanía (aspectos que remiten a la eterna pregunta por la legitimidad del derecho y del Estado); o volver a emitir órdenes en el mismo sentido de la primera norma, aunque generalmente más especializadas, ya sea por perversidad o ingenuidad del agente, creyéndose así que se cerraría el acto político que le da pie, generándose una continuidad o reiteración de la idea-deseo formalizada, a pesar de su ineficacia material. Esta segunda opción ha sido denominada, de manera general, síndrome normativo, el cual brinda ciertas posibilidades de gobernar, especialmente en un ambiente clientelista.

De esta manera, aparece ante el analista una nueva forma normativa que merma la seguridad jurídica ante el ciudadano. Resulta que existen varias modalidades en las que la norma se redacta para el efecto de generar gobernanza por medio de incertidumbre sistémica. Concretamente, Tarello (1988, pp. 361-368) sintetiza estas modalidades en tres: i) las leyes de mera fórmula (que son aquellas que, para ser aprobadas por la mayoría requerida, se redactan de manera ambigua, esperando que el juez, en la suplencia que este debe hacer por la ambigüedad de la que se viene hablando, determine el programa normativo de la norma, liberando de responsabilidad política al emisor); ii) las leyes que reciben o exigen acuerdos de sujetos externos al órgano que la expide, el cual generalmente se encargará de su administración, por lo que la norma se redacta de forma tal que el futuro administrador pueda completarla, según sus deseos; y, iii) las leyes redactadas, ya no de forma ambigua, sino contradictoria, por

muchas razones, como, por ejemplo, dar cabida al mayor número de posturas posibles, permitiendo así que todos agreguen o quiten apartados a la norma independientemente de la coherencia final del texto.

A estas formas habría que agregar, según García Pascual (1997), las leyes susceptibles de ser relacionadas con las normas constitucionales (es decir, todas las normas en un marco de constitucionalización del derecho ordinario), lo que aumentaría el grado de incertidumbre del juicio de predictibilidad, incrementando así las posibilidades de reacción del sistema de control (un ejemplo de esto sería, por decir algo, el *judicial review*, algo que ha sido concebido por muchos como una muestra más de la crisis del derecho a finales del siglo XX).⁴¹

Pero el cabal entendimiento de estas formas jurídicas, que implican de algún modo la necesidad de una función de suplencia dentro del derecho (casi siempre ejercida por el juez), no podría entenderse por fuera del concepto de «eficacia simbólica» de García Villegas (2014) y del de «síndrome normativo» que aquí se propone. Por tanto, existiría otra forma normativa por ser estudiada, si se atiende el contexto normativo, consistente en la expedición desmesurada de normas jurídicas en un mismo sentido o idea-deseo, que pone en evidencia en la mayoría de los casos una gran ineficacia material de las mismas, pero una gran eficacia simbólica en sentido estricto, pues de esta manera se crea la imagen de un poder actuante.

Las proclamas y las normas descritas en los capítulos anteriores ilustran el caso de la eficacia simbólica en sentido específico y del síndrome normativo en el tema de los caminos. A finales del siglo XVIII el oidor Mon y Velarde junto con los gobernadores Francisco Silvestre (1988, pp. 119-120) y Cayetano Vuelta (Jiménez y Almario, 2005, pp. 49-50), entre otros, estipularon la necesidad del incremento de los caminos en Antioquia, como algo connatural a la forma de gobierno borbónico. Sus ánimos en el tema se reflejan, claramente, en sus discursos privados y públicos, que podrían dar a entender al lector desprevenido que, por la fuerza de sus decisiones, se logró la consecución del objetivo propuesto, incluso si se tienen en cuenta las contundentes disposiciones emitidas tales como ordenar que los caminos fuesen responsabilidad de los vecinos o que los presos

41 Los críticos del *judicial review* suelen afirmar que este sistema es peligroso por la ambigüedad propia de las normas constitucionales, lo que permitiría que algunos jueces impongan su criterio e ideología personales a los ciudadanos, haciéndolos ver como si fuesen mandatos constitucionales obligatorios. Estas críticas a la expansión del *judicial review* las encontramos, por dar un caso, en Lambert (2010), obra publicada originalmente en 1921.

trabajasen en los mismos, aunque sostenidos por los parroquianos cercanos. Entonces el sistema de financiamiento fue claro: a cargo de los vecinos según su estatus (Jiménez y Almario, 2005, p. 50). Esto implicaba que cada camino que se abría aumentaba la tasa de tributación de los habitantes de los cabildos a los que beneficiaba, lo que generó no pocos problemas que minaron la eficacia de estas normas. Esto, sumado a otras dificultades tales como los intereses económicos y políticos que podrían verse afectados con un nuevo trayecto o recorrido, llevó a que el órgano político actuara con la reexpedición normativa incluso de forma más especializada y reglamentaria, como muestra, por mencionar un caso, la «instrucción que debe observar el ingeniero don Pedro Uribe en el camino de Sonsón cuya dirección se le encarga» (1816).⁴² Camino este que tendría que comunicar con la provincia de Mariquita y abrir la vía de acceso a la capital de la República, y que para 1847, según se ve en el informe del gobernador de Antioquia, sigue en proyecto de ejecución.⁴³

Otro caso, en el mismo período, podría ser el del camino que debía dar salida al río Atrato, al que ya se aludió (nota de pie de página 20). Propuesta que se vuelve a encontrar, poco tiempo después, de la mano del pacificador español Pablo Morillo, quien pretendió ganarse así la confianza y la lealtad de los antioqueños para con la Monarquía (ver la proclama ya citada en la nota de pie de página 20). Promesa que volvió a ser planteada luego por el gobernador de Antioquia, José M. Martínez.

Algo similar sucedió con el perfeccionamiento que van alcanzando las normas que establecieron el sistema de financiación de los caminos en el período comprendido entre 1848 y 1851. Allí se ordenó repetidamente la construcción y el mantenimiento de las vías y, a lo largo de los años, la reglamentación sobre

42 A.H.A., t. 839, ff. 34, 104, 106, 108, 110, 209 y t. 840, ff. 143-148; A.H.A., t. 3252, documento 12, 1816, ff. 210r-226v. Citado igualmente por Botero, S. (2005, p. 141).

43 «La parte del camino nacional que se comprende desde Sonsón hasta el río de la Miel, límite entre esta provincia y la de Mariquita, aun no se ha principiado a abrirse, a pesar de que se formaba una sociedad que quería tomar esta obra por su cuenta, ella no ha tenido efecto, pero creo que al fin se organizará dicha sociedad, porque los miembros que la deben componer, vecinos de Sonsón, conocen las ventajas que puede reportar todo el cantón de Salamina en tener una vía expedita para la capital de la República que tanto debe facilitar el comercio de Sonsón con Honda. En el punto denominado Pasitos que se halla en las montañas por donde debe pasar el camino, se ha erigido un nuevo distrito parroquial, bajo el nombre de Nariño, y esta medida debe influir para facilitar la apertura de una gran parte del mencionado camino» («Exposición del Gobernador de Antioquia a la H. Cámara Provincial, 1847», A.H.A., Tomo 1777, f. 145r).

el tema se fue especializando, a la vez que, de ensayar infructuosamente con varios tipos de financiamiento, se llegó a una misma estructura económica que se mantuvo, en términos generales, igual en las susodichas normas: división de los caminos en nacionales, provinciales y parroquiales, estableciéndose que al gobierno de Antioquia solo le corresponde la financiación de los provinciales; un fondo presupuestal de la Cámara para el efecto, que solía estar sin recursos; el pago de servicio personal (trabajo directo) o de un impuesto con el que se cubriera el jornal de un trabajador, por parte de los vecinos (ver nota de pie de página 55); el trabajo forzado de presos y vagabundos; el establecimiento de peajes; la contratación directa, por medio de concesiones, en las que se ofrecía generalmente el derecho de cobro de peaje y el otorgamiento de baldíos al contratado; y la cesión de terrenos a quienes se comprometiesen con la construcción y el mantenimiento del futuro camino.

Si la estructura era similar, ¿se justificó la constante emanación de normas jurídicas que ordenaran tal estructura y tal labor de construcción y mantenimiento? Desde cierta perspectiva, la respuesta es sí, puesto que, ante la ineficacia material de la norma, esta debía irse perfeccionando o repitiéndose, esperando así el legislador que con ello daría en el blanco del problema, cediendo la realidad ante la majestad del poder político expresada en forma soberana: la ley. La obsesión normativa sobre los caminos, en consecuencia, es la mejor prueba de la ineficacia más o menos generalizada en torno al tema.

Además, lo dicho anteriormente explica la constante normativa estatal y departamental antioqueña sobre el tema de los caminos (1856-1886). Basta con una mera lectura de los títulos de las normas ya citadas en los apartados anteriores para darse cuenta de la constante emisión normativa en torno a la construcción y el mantenimiento de los caminos, incluso de la expedición en cortos períodos de varias normas marco sobre las mismas vías de comunicación, donde la más reciente adicionaba, reformaba o derogaba la anterior. Se creía que con tal adición, reforma o derogación sí operaría en la realidad la idea-deseo expresada en la norma marco.

Se observa, pues, en estos ejemplos la idea repetitiva que caracteriza la neurosis, con su consecuente especialización discursiva en dos campos cruciales para la eficacia de la norma: la financiación privada y la expropiación pública. Estas dos líneas ponen en evidencia la confluencia de lo público y de lo privado para la satisfacción del deseo colectivo, dentro de un largo proceso de «publización» (Botero, Castañeda, Pulgarín y Salazar, 2005, pp. 39-53) del

derecho privado y «privatización» de las funciones públicas, que no es más que un enrarecimiento de las categorías de «público» y «privado» heredadas de la antigüedad, casi extintas en el Antiguo Régimen, y recuperadas en parte durante la república decimonónica.⁴⁴

Pero esta búsqueda de la financiación privada del camino público por medio de diversas y repetidas normas nacionales y estatales significó, de algún modo, que dichas normas eran fruto de políticas erráticas en cuanto a los objetivos expuestos (el aumento de caminos transitables o «carreteros»⁴⁵ para gozo público), lo que implicaba la reforma constante de normas, en el típico ejercicio propio del síndrome normativo, al igual que marcaba la alternancia de trámites, considerando que, con la reiteración de la idea repetida, el deseo se satisfacía, lo cual sucedió, realmente, en muy pocas oportunidades. Dicho con otras palabras, se analiza aquí la reiteración de normas y su especialización progresiva, observando que ellas, por sí solas, dejan en claro que la realidad no cedía ante el deseo expresado en el derecho (pues de haberse hecho no habría sido necesaria tanta profusión normativa).

Claro está que sí se abrieron algunos caminos, especialmente a mediados del siglo XIX, gracias, entre otras cosas, a los beneficios que ello implicaba a los particulares interesados en el cobro de peajes en períodos más o menos largos y en la adquisición de tierras (la Ley nacional de 7 de mayo de 1845 señalaba derechos de cobro de peaje por 50 años a quien construyera caminos o puentes, así como numerosas fanegadas de tierras baldías), pero estos caminos no crecían al ritmo deseado por el derecho, no eran todos «carreteros» y, finalmente, varios de ellos se hicieron por iniciativas particulares por fuera del derecho.

Entonces, siguiendo con la alegoría propuesta, el *estado emotivo principal*, fruto de la constante remisión discursiva a los caminos, no era otro que la búsqueda de legitimidad por parte del poder político que se relacionaba con ideas sustitutivas, como en este caso la continua promulgación de discursos jurídico-políticos que

44 Sobre las categorías de «público» y «privado» en la historia, véase Habermas (1991). Esto permite decir a Víctor Uribe (Florida International University) que «la clasificación del derecho colonial, en categorías como lo público y lo privado, resulta absolutamente anacrónica, y proviene de la extrapolación e imposición de nociones antiguas o presentes a sociedades y períodos que obedecían a una lógica y visión del mundo completamente diferentes» (2006. pp. 33-52).

45 Siguiendo la terminología empleada por Agustín Codazzi en 1852 (ver la edición de su obra hecha por Barona, Gómez y Domínguez, 2005) para diferenciar los caminos aptos para el tránsito exigido por el comercio de mayor escala y los viejos caminos que él desestima para la región de Antioquia.

pretendían imponer caminos con la mera expedición de palabras, y que, ante la ineficacia de su mandato, debían nuevamente expedir una norma o emitir una proclama, en cuanto estas (normas y proclamas) eran los principales medios con los que contaba el poder (que, por ello, se caracteriza como débil) de la época analizada. Incluso, es esta repetición de normas –sabiéndose ineficaces antes de ser promulgadas– lo que explica la falta, en muchas de ellas, de alguna consecuencia jurídica por su incumplimiento por parte del Estado, pero sí la existencia de sanciones importantes para el particular.⁴⁶

La obsesión recayó en la idea sustitutiva, la construcción y el mantenimiento de los caminos, y el Gobierno de manera compulsiva expidió normas muy similares, aunque progresivamente más complejas, en cortos períodos, justificando así su acción política en el acto de emisión normativa, intención (gobernar sobre normas y que estas por sí solas cambien la realidad), por cierto, absurda para el observador, pero no para el detentador del poder, que solo vio en esto su manera de ser en el poder mismo, ante su propia debilidad.

Sirva, pues, este marco para la comprensión del concepto de síndrome normativo y de sus posibilidades concretas para los marcos de lectura de la historia y la sociología del derecho, a partir del caso concreto de la normativa sobre los caminos.

46 Este es el momento de exponer, aunque en forma muy resumida, un interesante debate que ha surgido con ocasión de este estudio. ¿Se trata de normas jurídicas a pesar de carecer de consecuencia jurídica para el Estado? Varios colegas han señalado que, a partir de modelos de lectura positivistas, especialmente el kelseniano, no se está ante normas jurídicas por la falta de consecuencia, sino ante normas exclusivamente políticas, lo que afectaría la calificación de «síndrome normativo» a dichos imperativos. Sin embargo, esta afirmación debe ser matizada, entre otros, por los siguientes motivos: a) juzgar la juridicidad de las normas jurídicas a partir de un modelo teórico posterior, como lo sería el de Kelsen, es un anacronismo; b) el imaginario social y las prácticas políticas que tuvieron lugar en ese entonces para la expedición de tales normas permiten señalar que se está ante normas jurídicas, por lo menos en un sentido amplio; c) el síndrome normativo, como su nombre lo indica, caracteriza situaciones disfuncionales de ciertos imperativos, entre ellos –pero no exclusivamente– los jurídicos.

Reflexiones finales: conceptualización del síndrome normativo

«De cómo en Colombia hay muchos doctores, muchos poetas,
muchas escuelas y poca agricultura y pocos caminos»

Fernando González,

al inicio de su tesis para optar al grado de Doctor, en 1919.

Para finalizar, puede resumirse que, en la Colonia, las autoridades en más de una oportunidad pretendieron con la expedición de discursos políticos, procesos judiciales de apertura de caminos, órdenes de apertura, etc. abrir y mantener caminos, pero la misma ineficacia de sus disposiciones da pie a identificar una obsesión y una compulsión de las mismas en el tema. Luego, los criollos, cimentados en la Junta de Gobierno de Antioquia, siguieron el mismo trasegar por medio de diversas proclamas, de discursos políticos, reglamentaciones e incluso por medio de las constituciones provinciales (dentro del proceso denominado «hiperconstitucionalismo» [Botero, 2010a, pp. 101-130]): gobernar fundamentalmente por medio de expedición de normas jurídicas (incluso constitucionales), las cuales podían hacerse sin mayores dilaciones, dando la idea de un gobierno actuante, pero que, en verdad, no era más que una idea sustitutiva que se volcó sobre los caminos como un objeto continuo de regulación.

Con posterioridad, durante el período de 1848 y 1851, se observa cómo un buen porcentaje de las ordenanzas de la Cámara Provincial versaban sobre los caminos y cómo en un período tan corto se expedieron varios sistemas, muy similares entre sí, de construcción y mantenimiento de vías; y justo cuando una de dichas ordenanzas no creaba por sí sola los trayectos añorados, se expedía entonces nuevamente con ciertas modificaciones —que implicaban una paulatina complejidad o especialización de la norma—, esperando así que la realidad cediera ante el deseo estatal formalizado en norma válida.

De igual forma, durante el Estado de Antioquia, la legislación estatal expidió diversas normas en torno a la construcción y el mantenimiento de los caminos, enfocadas a la financiación y la expropiación requeridas para lograr tal fin, pero el deseo no siempre se realizó con la emisión de la idea repetitiva, *como si* fuese un claro cuadro de neurosis o trastorno obsesivo compulsivo, y con ella el síndrome que la caracteriza.

Pero esta tendencia no varió significativamente si se observa el tercer período aquí estudiado: la segunda mitad del siglo XIX. Aquí se mantiene el ánimo de expedición continua de normas en torno a los caminos, muchas de ellas ineficaces materialmente, esperando de esta manera incidir en la realidad por lo menos por dos vías: una imagen de un Estado de derecho actuante y una creencia en que la majestad del derecho puede sobreponerse a las dificultades del mundo cotidiano.

Ahora bien, con lo dicho en los párrafos anteriores, queda claro cómo esa serie normativa, *mutatis mutandi*, responde a las características básicas que Freud (1988) describió en su momento como propias de la neurosis obsesivo-compulsiva (que a su vez permite la reflexión sobre el síndrome normativo), las cuales fueron expuestas en el capítulo anterior: a) una cierta estabilidad emotiva en el sujeto (en este caso el Estado y la sociedad), y una inestabilidad asociada a la idea que termina por ser obsesiva (el derecho como forma de gobernar); b) un estado emotivo que siempre se justificará con cualquier excusa, para evitar asumir, de un lado, las causas reales de la ineficacia material de ciertas normas y, del otro, la responsabilidad política de auspiciar estos sistemas en crisis; c) una idea original que es sustituida por otras ideas a partir de relaciones forzosas y absurdas (como creer, por ejemplo, que el discurso jurídico puede, en los contextos antes vistos y por sí solo, modificar el *mundo de la vida*); d) ideas múltiples y cada vez más especializadas con el paso del tiempo (que, en el caso que ocupa esta investigación, se observa con la constante complejidad de la normativa sobre caminos); y, e) fácilmente combinable con fobias (equiparable al aumento de los medios de control social sobre ciertos grupos que terminan por ser estigmatizados, invisibilizados y responsabilizados de la ineficacia, por parte del discurso jurídico-político estatal).

No obstante, ¿qué es el síndrome normativo? En primer lugar, este concepto implica cierta valoración negativa, pero no necesariamente patológica, del fenómeno que así es calificado. Resulta que síndrome no implica, necesariamente, una enfermedad, pero sí una caracterización fácilmente identificable como disfuncional. El *síndrome*, para ser tal, debe presentar *signos objetivos* que son más o menos fáciles de detectar por la experiencia, como serían la repetición especializada de la norma y un *síntoma subjetivo* el cual no se evidencia de manera directa, sino a partir de rastros dejados en la experiencia (incluyendo aquí el lenguaje) que sirven de indicios para un juicio del observador; síntoma que se traduce en la sensación de bienestar aparente del sujeto que lo padece, que, en

el caso objeto de análisis, es la forma de gobernanza de un sistema político que no tiene capacidad de hacer eficaz la norma o no le interesa realmente que la norma sea eficaz, pero la emite para su *bienestar*.

El síndrome es, pues, una disfuncionalidad del sistema ideal o de referencia, que, en el caso de la normativa antioqueña, inmersa discursivamente en el marco de un Estado liberal, estaría conformado no solo por la promulgación, bajo los marcos constitucionales y legales, de unas normas válidas, sino también por la eficacia material de los objetivos declarados por la norma, así como por la eficacia simbólica en sentido general, de la que ya se habló (nota de pie de página 40). Dicho de otra forma, el sistema de referencia estaría compuesto por la norma jurídica eficaz materialmente, como vehículo de encauzamiento de las relaciones sociales conflictivas, generándose legitimidad estatal (eficacia simbólica en sentido general)⁴⁷ a partir de la forma en que la norma fue planteada y de su real aplicabilidad. En el caso de la normativa de caminos, el sistema de referencia no se verifica, sino que se desvirtúa, en cuanto la promulgación de una nueva norma es incesante, fruto de la ineficacia de la anterior, buscando generar –con la expedición continua de normas ineficaces– la legitimidad, ya no por las vías institucionales de referencia, sino por medio del discurso clientelista o populista de emitir normas según los deseos y las presiones sociales a cambio de favores, como los electorales, pero sabiéndose su ineficacia de antemano. Incluso, lo disfuncional se ratifica, como ya se dijo, cuando, en la próxima oportunidad de promulgación normativa, la nueva norma que reemplazará la anterior ineficaz es expedida con mayor complejidad en su programa normativo, creyendo, en el caso de los ingenuos, que era la simplicidad de la norma anterior la que provocaba su ineficacia material.

En segundo lugar, este fenómeno –en el contexto estudiado–, ampliamente explorado en la psiquiatría y el psicoanálisis, y que aquí se trae con las reservas del caso, supone un enrarecimiento de la norma y del sistema jurídico que implica una pérdida de la legitimidad y la legalidad mismas, entre otros efectos disfuncionales. Esto lleva a una importante pregunta: afirmar que un fenómeno jurídico adolece del síndrome normativo ¿implica la necesidad de contar con

47 «No hay que olvidar que una estrategia corriente de legitimación política consiste en hacer del derecho lo que éste dice querer hacer, esto es, el lograr que el derecho sea eficaz» (Uprimny & García, 2004, p. 260).

terapeutas sociojurídicos y de una moralización al interior del derecho? Esta pregunta no debe preocupar más allá de lo necesario, por las siguientes razones:

La pretendida objetividad del científico, que por demás no puede identificarse con la neutralidad –mito más que denunciado–, es solo una faceta del derecho que no se opone, de suyo, a los roles políticos de reforma que rodean al científico y al derecho. Si bien los gustos del científico no pueden confundirse con sus afirmaciones científicas –aunque tampoco pueden desprenderse del todo, en cuanto el conocimiento es intencional–, no puede negarse que ambos órdenes pueden –e incluso deben– conectarse a partir de la identificación razonada, por métodos validados, de situaciones disfuncionales del derecho, esperando así que roles más políticos que el del científico se encarguen de la función de reforma de la disfuncionalidad advertida.

La identificación del síndrome no exige en todos los casos la participación de un terapeuta; sin embargo, si bien la función científica no es reducible a la función terapéutica, nada obsta para pensar en circuitos comunicativos entre ambos, como el de identificar patrones disfuncionales que permitan a otros, en roles más políticos que científicos, la proposición de restaurar patrones más funcionales desde sistemas de referencia validados.

Existen, y no es intención del presente trabajo analizarlas o cuestionarlas, propuestas que han logrado un reconocimiento académico, dejando en claro, entre otras cosas, que los ideales de pureza metodológica y fragmentación del saber ya no son los patrones dogmáticos de referencia en la comunidad científica (un ejemplo del cambio paradigmático en el campo jurídico se observa, por decir algo, con las investigaciones multi-intertransdisciplinarias y con el fortalecimiento de las escuelas críticas) (Botero, 2010b, pp. 86-123).

La identificación de un fenómeno como «síndrome» no implica una moralización determinada más allá de la comprobación de la disfuncionalidad frente a patrones de referencia que no siempre pertenecen a morales estructurales concretas. De hecho, no hay una moral que se cimente como única y verdadera, y, por tanto, no hay una moral que unifique los patrones de referencia. Agréguese que no todo patrón de referencia corresponde a una moral, a menos de que se tenga un concepto de moral tan amplio que cobije cualquier valoración, la que sea. Si se parte de que toda valoración es moral (asunto que por demás es discutible), se tendría que la determinación de la disfuncionalidad supone una moralización dentro del derecho. Pero negar tal ejercicio supondría ejercicios científicos reducidos a la descripción pura, que rayan con lo imposible (no hay

conocimiento neutro ni enteramente descriptivo). En fin, el discurso científico se la juega en una escala de colores, donde lo condenable es el acercamiento a los extremos cromáticos (blanco y negro).

En tercer lugar, la idea del síndrome normativo nació con ocasión de los estudios del autor del presente trabajo sobre la neurosis obsesivo-compulsiva, como una *alegoría* interpretativa frente a la idea fija que se repite en el tiempo, que en este escrito es encontrada en la normativa sobre caminos en los tres períodos antes descritos. No obstante, se podría llegar al mismo significado, aunque tal vez no al mismo significante, sin necesidad de acudir a criterios psicoanalíticos, máxime que el tema de los efectos de la sobreproducción normativa ha sido puesto en evidencia desde tiempos inmemoriales (lo cual corrobora que los problemas de sobreproducción normativa y de síndrome normativo no solo aparecen con el Estado moderno).⁴⁸

Esto lleva a tres reflexiones. La primera es que rechazar un significado porque se pudo llegar por otras vías al mismo es confundir el medio con el resultado; la segunda, que rechazar el acudir a otras disciplinas corresponde con reflexiones metodológicas superadas (Feyerabend, 1992) (Botero, 2010b), *pues no hay una vía única para lograr un conocimiento científico y no hay fronteras infranqueables entre las disciplinas. Sin embargo, la alegoría ya planteada posibilitó hacer uso de escalas conceptuales muy detalladas y logradas en otras disciplinas, permitiendo entender elementos propios del fenómeno estudiado (como el tema de la relación entre la idea y la repetición), que, tal vez, no habrían sido percibidos si se hubiera optado por otros medios para lograr lo aquí planteado. En consecuencia, más relevante sería, en este caso, señalar si tal concepto sirve o no para comprender la constante emisión de normas jurídicas ineficaces sobre un tema concreto, como el de los caminos, que debatir la pertinencia del método de descubrimiento escogido. La tercera reflexión consiste en reconocer, como se indicó hace poco, que ya han existido cientos de reflexiones previas, incluso desde antiguo, sobre la disfuncionalidad provocada por la excesiva producción normativa. Entre la lista se encuentra Isócrates,*⁴⁹

48 «De hecho, entre la literatura política del siglo XVI, eran temas fijos del repertorio los fuertes lamentos por la avalancha de normas y los lamentos por la multiplicidad de leyes en las que la tinta de la imprenta apenas se había secado en las planchas cuando ya quedaban derogadas por nuevas disposiciones» (Simon, 2009, pp. 387-388).

49 «Those who are rightly governed, on the other hand, do not need to fill their porticoes with written statutes, but only to cherish justice in their souls; for it is not by legislation, but by morals, that states are well directed, since men who are badly reared will venture to transgress even laws

Tácito,⁵⁰ Descartes,⁵¹ Erasmo de Rotterdam (1998, pp. 106-107), Moro (2001, pp. 84-85), Campanella (2001, pp. 185-186), Tomás de Mercado (1975, p. 204), etc. Incluso el Tao Te King afirma:

Cuantas más prohibiciones hay / más pobre es el pueblo, / cuantas más
armas se tienen / más caótico se torna el gobierno, / cuanta más astucia
y habilidad hay / más hechos extraños suceden, / cuantos más decretos
y leyes se emiten / más delincuencia se genera. (Lao Tse, 1997, p. 57).

Pero si se tiene en cuenta que no hay una relación necesaria entre *sobreproducción normativa* e *ineficacia material* del derecho, aunque suelen estar juntas (y que para muchos, tanto lo una como la otra constituyen amenazas no solo frente al derecho, sino también frente al sistema social),⁵² bien podría señalarse que no sería labor tan fácil –aunque no imposible– llegar al concepto que aquí se propone de síndrome normativo (que implica ambos aspectos) por vía de los estudios enfocados solo en la producción normativa. Por ello la importancia de la interdisciplinariedad.

En cuarto lugar, hay que diferenciar entre el *síndrome normativo general* y el *especial*. El primero remite a un sistema jurídico determinado (uno nacional o el derecho penal colombiano, etc.), que, en ciertos casos, puede llegar a un estado denominado de «estanflación jurídica» (excesiva producción aunada a una devaluación del valor vinculante en los circuitos sociales de ese sistema jurídico). El segundo, el especial, se refiere a un conjunto más limitado de normas unidas entre sí en la reproducción de una idea fija (como, por ejemplo, las normas sobre la construcción y el mantenimiento de caminos en el siglo XIX colombiano).

A diferencia del síndrome normativo general, que no es fácil de mostrar por su amplitud, el especial le es más fructífero al académico. En este último se puede advertir de mejor manera la relación existente entre una serie de normas

which are drawn up with minute exactness, whereas those who are well brought up will be willing to respect even a simple code» (1929, pp. 40-44).

50 «y en una república corrompida a más no poder se multiplicaron las leyes» (1979, p. 221).

51 Dijo: «la multitud de leyes sirve a menudo de excusa para los vicios, de suerte que un Estado está mejor regido cuando, teniendo pocas, se observan estrictamente» (1994, p. 47).

52 Verbigracia, Thomas Simon (2009) estudia a los críticos de la legislación moderna que se fundamentan, entre otras razones, en los efectos negativos que trae para el sistema social (así como para el jurídico) la abultada producción normativa (pp. 374-376).

repetidas, para dar así cumplimiento a la idea fija, y la ineficacia material de la norma, tanto en su mandato como en su consecuencia jurídica. Sin embargo, nada obsta a pensar que, por efectos mediáticos, por decir algo, el Estado repita (emita en varias oportunidades en períodos de tiempo relativamente cortos) normas eficaces. Por ejemplo: una conducta está desvalorada socialmente y prohibida por una norma más o menos eficaz, y el Estado, en un momento de debilidad institucional, decide emitir nuevamente la norma que prohíbe y reprime eficazmente esa conducta con el fin de revitalizarse ante la opinión pública al adjudicarse dicha eficacia histórica como su propio éxito. Otro caso sería cuando se expide una norma que recoge planteamientos normativos previos eficaces, pero se presenta dicha norma como un «Adán jurídico»; esto es, como una norma que *parte de cero*, supuestamente rompiendo en dos la historia de la regulación en esa temática (lo que remite a los estudios sobre cómo el derecho participa en la construcción de mitos fundadores). También cabría en esta lista de ejemplos aquel que se produce cuando se precisan algunas normas de un código eficaz y el legislador decide reexpedirlo completo con los cambios hechos, pero haciendo alarde de una innovación completa inexistente.

Ahora bien, las hipótesis de estudio son tantas que el investigador debe hacer limitaciones del objeto. En este caso, se plantea asumir como el objeto central de indagación sobre el concepto de síndrome normativo la expedición continua de normas jurídicas idénticas o similares entre sí, en períodos relativamente cortos, que son ineficaces materialmente. Incluso, la particularidad derivada de observar la repetición de una o algunas normas determinadas es lo que diferencia el síndrome normativo de la *eficacia simbólica en sentido específico*, que mira más al conjunto normativo en general. Y frente al móvil o sensación de bienestar aparente de este proceso, puede variar según el caso, pero en la mayoría de los casos se reduce a dos: a) creer que el derecho, por sí solo, resuelve los problemas sociales (*fetichismo jurídico*); b) generar opinión favorable para el emisor de la norma, haciendo creer que, con la expedición de la norma, este se enfrenta decididamente al problema social.

En quinto lugar, una vez hecha la precisión del objeto central del síndrome normativo, bien se evidencia que dicha serie de normas ineficaces con un perfeccionamiento normativo progresivo puede representarse con la imagen planteada por Borges en su cuento «Tlön, Uqbar, Orbis Tertius» (1984, pp. 9-30), donde se narra cómo un grupo de personas decide crear, en el papel, un mundo diferente al real, perfeccionándolo a tal punto que terminó por

convertirse en una «realidad» superior a la cotidianidad. De la misma forma, en el caso que ocupó este texto, puede observarse cómo la normativa de caminos, a pesar de su generalizada ineficacia material, logró tal perfeccionamiento en su formulación normativa que allí podría verse en cierta medida el presupuesto de la «autopoiesis» planteado por Luhmann (1998, p. 336) y dibujado por Borges. Los abogados antioqueños, en especial, y los colombianos, en general, tenían ante sí un *corpus* jurídico que, con el tiempo, se fue haciendo aún más complejo a partir de sí mismo, motivando todo tipo de estudios e interpretaciones dogmáticas, donde podría ser más relevante lo que se dijera, normativa o dogmáticamente, en los centros hegemónicos de producción jurídica (como lo fue Francia en el siglo XIX), que lo que sucedía en el contexto sociocultural donde debían ser aplicadas estas normas. Este subsistema jurídico bajo el síndrome ya analizado se cerraba más a su contexto de aplicación cuanto más se complejizaba, pasando a ser casi un mundo que se teje con reglas propias.⁵³

En sexto lugar, el síndrome normativo, como su nombre indica, es una disfuncionalidad de las normas, con independencia de quien sea la autoridad emisora. Sin embargo, es más fácil advertirlo en las normas que son emitidas por los órganos políticos por excelencia, como el legislativo y el ejecutivo. Además, no es fácil pensar en qué otras fuentes del derecho, como la costumbre, se pueda presentar tal disfuncionalidad, pero tampoco puede cerrarse las puertas en tal sentido. Serán necesarios mayores estudios al respecto.

En séptimo y último lugar, el síndrome normativo presenta una ventaja intra e interdisciplinaria de gran valor: este concepto permite la comprensión de ciertos fenómenos normativos a partir de varios contextos que funden o unen sus horizontes para tal fin. Los estudios de síndrome normativo requieren, pues, como mínimo, de conocimientos propios de dogmática, de sociología del derecho, de filosofía del derecho y de historia del derecho. Pero lo importante en este caso es cómo los diferentes conceptos de contexto que se manejan en estas disciplinas jurídicas se dan cita para los estudios relacionados con el síndrome normativo. Resulta que todo conocimiento requiere de un contexto. En el caso de la dogmática, ese contexto queda patente, por ejemplo, cuando el dogmático relaciona una norma con otras igualmente válidas para la extracción de una conclusión, proceso que se denomina, desde la perspectiva kelseniana,

53 Agradezco en este punto al profesor Antonio Manuel Hespanha por sus importantes reflexiones para la redacción de este párrafo.

interpretación (Kelsen, 2005, pp. 349-356). Hablando de la sociología del derecho, el contexto queda en evidencia cuando se alude, por ejemplo, a la eficacia de una norma o a los procesos sociopolíticos que dieron lugar o que condicionan una institución jurídica. En el campo de la filosofía del derecho, el contexto está determinado más bien por unos marcos de lectura establecidos por autores y sistemas, casi siempre clásicos, que se ponen en interacción entre ellos (incluso por fuera de sus contextos históricos inmediatos, lo que explica la facilidad con que los iusfilósofos ponen a dialogar entre sí autores de épocas diversas) para la interpretación de un fenómeno jurídico. En el campo de la historia del derecho, el contexto se define en otros sentidos metodológicos, mucho más concretos si se compara con el historiador profesional o con el filósofo del derecho,⁵⁴ pero mucho más amplios si se compara con el contexto que el dogmático considera válido para sus reflexiones. En consecuencia, indagar por el síndrome normativo de una serie de normas o de un sistema jurídico implica tener en cuenta varios contextos de las normas (como el contexto que existe dentro del sistema normativo, el que existe en relación con los ambientes socioculturales de promulgación y aplicación de la norma, el que existe en relación con los autores y escuelas relevantes de formación de pensamiento en el campo concreto, etc.), dejando en claro la urgencia de la comunicación intra e interdisciplinaria.

En el caso que ocupó este escrito, fueron los diferentes contextos los que permitieron diagnosticar, alegóricamente, el síndrome normativo en la normativa de caminos. La lectura de una norma en concreto poco hubiera aportado al interés investigativo planteado; incluso poco habría significado para la disciplina jurídica misma. Pero el relacionar esta norma con otras en la misma temática y en un mismo período posibilitó establecer series de repetición que retan la imaginación del investigador. Ahora, cuando estas normas relacionadas entre sí son puestas en sus contextos históricos y sociales de promulgación y aplicación, aparecen con nitidez fenómenos como la *eficacia simbólica en sentido específico* y la ineficacia material de muchas de ellas, ofreciendo lecturas iushistóricas más culturales que institucionales. Igualmente, al poner en contacto estas normas con reflexiones teóricas, no necesariamente inmediatas al contexto

54 Gran acierto tiene la afirmación de Carlos Petit (en entrevista realizada por medio electrónico el 9 de febrero de 2006), para quien los filósofos se ocupan más de textos y los historiadores más de contextos; unos pedalean por el llano, los otros son más bien escaladores.

social de ellas –como el caso del psicoanálisis–, surge la posibilidad de designar, alegóricamente, como síndrome el fenómeno estudiado. Se trató, pues, de una lectura de contextos.

Anexo 1

Fecha de expedición	Título	Norma en la que se funda	No. de arts.	Comentarios
18 de septiembre (firmado por el gobernador el 22 de septiembre) de 1847.			7	Se concede a José María Villegas y socios el privilegio exclusivo por 20 años para la apertura de un camino de herradura desde el alto de Venancio Aguirre hasta un punto navegable del río Mata.
24 de septiembre (firmado por el gobernador el 29 de septiembre) de 1847.		Atribución 20 del artículo 124 de la ley 1ª, Parte 2ª, Trat. 1º, Recopilación Granadina	7	Se concede a la Casa de Mejía Gaviria y Compañía privilegio exclusivo por el término de 15 años para construir y mantener un puente sobre el río Arma en el camino que va desde esta provincia a sur, en la dirección denominada de Arma viejo. «El puente deberá ser construido de madera buena y estable y techado de teja». Se modifica mediante ordenanza del 26 de septiembre (firmado por el gobernador el 17 de octubre) de 1848.
25 de septiembre (firmado por el gobernador el 30 de septiembre) de 1847.	Presupuesto de gastos para el año económico de 1848.			Se establece para pagar al señor Manuel Corral por la construcción de un puente sobre el río Fomosco en el camino provincial que gira de esta provincia a la del Chocó 3961 reales. Para la apertura del camino de Cáceres a Yarumal 500 reales.
25 de septiembre (firmado por el gobernador el 1 de octubre) de 1847.			7	Se concede a los señores Manuel Corral y Andrés Londoño el privilegio exclusivo por 20 años para la apertura de un camino de herradura por la banda occidental del Cauca para la provincia de Cartagena, pasando por el distrito parroquial de Ituango, hasta tocar el camino que se concedió en privilegio al Pbro. José Pío Miranda y Campuzano.

25 de septiembre (firmado por el gobernador el 2 de octubre) de 1847	Atribución 18 del artículo 124 de la ley 1ª, Parte 2ª, Trat. 1º de la Recopilación Granadina	3	De los fondos comunes provinciales y con el carácter de empréstito a los de vías de comunicación se tomará la cantidad de 396 pesos un real para pagar al señor Manuel Corral la suma que se le adeuda por gastos de su peculio invertido en la construcción del puente sobre el río Fomozco en el camino provincial que gira de esta provincia a la del Chocó. De los mismos fondos y con el mismo carácter se tomarán 500 pesos para auxiliar el camino que gira de Yarumal a Cáceres y los cuales se habían mandado entregar de los fondos de caminos por decreto de 25 de septiembre de 1844.	
24 de septiembre (firmado por el gobernador el 9 de octubre) de 1847.	Atribución 22 del artículo 124 de la Ley 1ª Parte 2ª, Trat. 1º de la Recopilación Granadina.	5	Se establece un director de caminos en cada uno de los distritos parroquiales de la provincia, cuyas funciones son asistir a los trabajadores, dirigir la composición de caminos, llevar una lista de los trabajadores por ser servicio personal, llevar las cuentas y custodiar las herramientas. Se establece el procedimiento de designación y remuneración a cargo de los jornales recolectados en dinero entre los vecinos.	
29 de septiembre de 1848.	Destinando la cantidad de mil pesos de las rentas de peaje y pontazgo del Cantón de Santarosa para auxiliar la apertura del camino que conduce de Yarumal a Cáceres.	Atribuciones 1ª y 8ª del artículo 3º de 3 de junio de 1848.	2	Otorga amplias facultades al gobernador. El primer artículo repite lo señalado en el título de la ordenanza, y el segundo deja todo en manos del gobernador.

23 de septiembre (promulgada el 10 octubre) de 1848.	Declarando los caminos provinciales y estableciendo las reglas para su apertura, conservación y mejora, y estableciendo una contribución para este objeto.	Números 8 y 9 del artículo 3º de la ley de 8 de junio de 1848.	18	<p>Reforma la ordenanza del 15 de octubre de 1834, además establece un impuesto. El artículo primero hace una descripción de los caminos provinciales, estableciendo como sistema de financiación los peajes, así como el servicio personal que pagarán todos los habitantes de los distritos por donde pasen los caminos provinciales,⁵⁵ según dos categorías (una que pagará en dinero dos días de trabajo anualmente, y otra que laborará personalmente un día al año).</p> <p>Ordenanza reformada mediante ordenanza del 30 de septiembre de 1850.</p>
29 de septiembre (firmado por el gobernador el 6 de octubre) de 1848.	Fijando los gastos provinciales en el próximo año venidero.	Atribución 1ª del artículo 3º de la ley de 3 de junio de 1848, orgánica de la administración y régimen municipal.	2	<p>Destina en la partida decimo-séptima la suma de «hasta cien pesos» para la refacción de las herramientas para apertura de caminos, y «la cantidad necesaria para los gastos de mensura de los caminos provinciales» (partida vigesimotercera). El artículo segundo señala: «Para la apertura, composición, y mejora de los caminos provinciales y de las obras que les pertenecen, el total producto líquido de las contribuciones y derechos aplicados a ellos según las reglas acordadas por la cámara».</p>

55 Esta norma planteó como sistema de financiamiento alterno (esto es, cuando las rentas públicas no daban lugar a ello) para la creación y el mantenimiento de caminos el servicio personal de los vecinos, establecido desde la Colonia, siguiendo la normativa española, y que se ratificó para el derecho republicano por medio de las leyes del 19 de mayo de 1834 (artículos 207 y siguientes) y del 3 de junio de 1848 (artículo 34, 8º). Se señaló en estas normas que nadie está obligado a trabajar más allá de dos leguas de distancia de su domicilio, el cual se presta por sí mismo o pagando a otro para ello. Claro está que esta práctica comunitaria, recogida constantemente por diversas normas republicanas, fue la que permitió la mayor parte de las obras públicas en caminos, pero solo en las zonas con asentamientos humanos establecidos.

26 de septiembre (firmado por el gobernador el 17 de octubre) de 1848.	Reformando el decreto de 24 de septiembre de 1847 concediendo privilegio exclusivo a la casa de Mejía Gaviria y compañía para construir un puente sobre el río Arma.	Atribución 6ª del artículo 3º de la ley de 3 de junio de 1848.	1	«El puente que la casa de Mejía Gaviria y compañía debe construir sobre el río Arma, deberá ser cubierto de teja, zinc o paja»
1 de octubre (sancionada por el gobernador el 8 de octubre) de 1849.	Señalando los gastos que de las rentas provinciales deben hacerse en el año de 1850.	Atribución 1ª del artículo 3º de la ley de 3 de junio de 1848, orgánica de la administración y régimen municipal.	1	En la partida o cantidad 28ª hasta la 32ª señala los gastos para vías de comunicación. Para la refacción de las herramientas destina hasta cien pesos; para auxiliar la apertura del camino de Yarumal a Cruces, seiscientos pesos, y de Neira a Peladeros, mil pesos. En los demás ítems señala que se destinará la cantidad necesaria para apertura de caminos y puentes, pero no indica la cantidad.
27 de septiembre de 1849, sancionada por el gobernador el 10 de octubre.	Derogando la de 9 de octubre de 1847 que estableció directores de caminos.	Inciso 8º del artículo 3º de la ley de 3 de junio de 1848.	6	Señala la necesidad de elegir sobrestantes (capataces) entre los jornales que construyen o arreglan caminos, y en caso de ser más de 20 peones se nombrará un director de caminos. Expresa, además, que los caminos parroquiales deben ser a cuenta y riesgo de los distritos y no de la provincia de Antioquia.
20 de septiembre de 1850, sancionada por el Gobernador el 24 de septiembre.	Destinando la suma de trescientos pesos para la construcción de un puente sobre el río Buei (Buey).	Leyes de 3 de junio de 1848, 30 de mayo de 1849 y 20 de abril de 1850.	2	Se ordena la construcción de un puente sobre el río Buei, «en el camino que por Envigado, Retiro i la Ceja conduce de esta ciudad al distrito de Abejorral». Se señala que si el camino que conduce de la Ceja a Abejorral fuese declarado parroquial, estos dos distritos reintegrarán de por mitad la suma mencionada al tesoro provincial. El artículo 10 de la ordenanza del 16 de octubre del mismo año se ordena adicionar a los créditos autorizados uno «para construcción del puente sobre el río Buey en el camino provincial que iría para la provincia del Cauca».

27 de septiembre de 1850, sancionada por el Gobernador el 30 de septiembre de 1850.	Reformatoria de la 27 de 10 de octubre de 1848 declarando los caminos provinciales.	Inciso 8º, artículo 3º, de la ley de 3 de junio de 1848 orgánica de la administración y régimen municipal.	4	Hace un listado de nueve caminos provinciales, por lo que aquellos que quedan por fuera del listado dejan de estar a cargo de la Provincia. Deroga el artículo 1 de la ordenanza 27 de 10 de octubre de 1848.
30 de septiembre de 1850, sancionada por el Gobernador el 2 de octubre de 1850.	Determinando los bienes y rentas municipales de la provincia.	Leyes 1ª, parte 2ª, tratado 1º de la R.G., de 3 de junio de 1848 orgánica de la administración y régimen municipal y la de 20 de abril último sobre descentralización de algunos gastos y rentas.	3	El artículo segundo señala que son rentas municipales de la provincia: «4. Los derechos de peaje, pasaje o pontazgo que se impongan en las vías de comunicación provinciales y en las obras construidas en ellas».
7 de octubre de 1850, sancionada por el Gobernador el 9 de octubre de 1850	Destinando la cantidad de tres mil doscientos reales a la conclusión del puente de Malpaso.	Atribución 8ª del artículo 3º de la ley de 3 de junio de 1848, orgánica de la administración y régimen municipal.	2	Se destina la terminación del puente mencionado en la vía provincial que de esta capital conduce al puerto de Remolino sobre el río Nare, así como de la formación del camellón anexo al puente. ⁵⁶
8 de octubre de 1850, sancionada por el Gobernador a 9 de octubre de 1850.	Destinando la suma de 4,800 reales para la conclusión de la apertura del camino provincial que conduce a Cáceres.	Inciso 8º del artículo 3º de la ley de 3 de junio de 1848, orgánica de la administración y régimen municipal.	2	Se ordena la apertura del camino que de Campamento conduce a Cáceres. El personero provincial queda facultado para determinar la forma de hacer la inversión autorizada.

56 Dice Vélez (2002, p. 21) sobre este camino: «La ruta más importante de Medellín, para su comercio exterior y buena parte del interior, se dirigía a Nare, donde confluía con el río Magdalena, la más importante arteria del comercio de Antioquia».

10 de octubre de 1850, sancionada por el Gobernador el 14 de octubre de 1850.	Concediendo privilegio exclusivo para establecer una barca que se mueva por el vapor o por medio de ruedas o cadenas para hacer la travesía del río Cauca.	Atribución 8ª del artículo 3º de la ley de 3 de junio de 1848, orgánica de la administración y régimen municipal (en «Fe de erratas» del texto consultado se indicaba que es la atribución 6ª).	6	Se autoriza con privilegio exclusivo organizar el transporte fluvial sobre el río Cauca, durante un período de 15 años si la barca es a vapor o de 10 si es de ruedas o cadenas. Establece además que si ningún particular, en los seis meses siguientes, se presenta para hacer uso de este privilegio, la Junta provincial o la corporación que la subrogue podrá contratar la construcción de la barca para hacer la travesía entre Anzá y Sacaoyal, por un monto de 24000 reales que sacará del tesoro provincial.
---	--	---	---	--

7 de octubre de 1850, sancionada por el Gobernador el 7 de octubre de 1850.	Destinando ocho mil reales para la exploración y apertura del camino provincial que pasando por Titiribí y la Concordia va a la provincial del Chocó. ⁵⁷	Atribución 8ª del artículo 3º de la ley de 3 de junio de 1848, orgánica de la administración y régimen municipal.	3	Se trata de un camino provincial que partiría de Medellín, pasando por los distritos de Itagüí, la Estrella, Caldas, Amagá, Titiribí y la Concordia, llegando a la capital del Chocó. Se solicitó al Gobernador que invite a la provincia del Chocó para que abra la parte del camino que a ella le corresponde.
---	---	---	---	--

57 Esta vía fue propuesta, sin éxito, por Isidoro Villegas a inicio de la República (Jiménez y Almario, 2005, p. 52). Sobre este camino se refiere Carlos de Greiff (febrero de 1852): «Además de estos caminos, los cantonales i parroquiales, se hallan en abundancia i regularmente sostenidos; i por esfuerzos patrióticos de particulares o de sociedades industriales, se construyen diariamente nuevas vías de comunicación, sea en poblaciones o nuevas explotaciones mineras en lo interior: sea para las provincias limítrofes; entre las de esta clase debe mencionarse con elojio, el nuevo camino de Titiribí i Concordia con dirección al Chocó» (Greiff, 1852, p. 74 y pp. 70-83). Debe indicarse que este camino fue asumido, en los tramos entre Concordia y los límites con el Chocó, por el Sr. Agapito Uribe junto con otros socios, tal como queda claro del informe de avance del proyecto presentado ante el gobernador, el 20 de julio de 1852; a su vez fue objeto de un privilegio a la persona que concluyera el camino mediante una ordenanza de octubre del mismo año. Véase Greiff (1852, pp. 103-104). Un estudio de dicho camino, que por muchas dificultades (especialmente con Chocó) demoró hasta 1865, en Vélez (2002, pp. 35-41).

16 de octubre de 1850.	De presupuesto provincial para el ejercicio del año económico de 1º de enero a 31 de diciembre de 1851.	Artículo 20 de la ley de 20 de abril de 1850.	11	El artículo 1º calcula rentas por peajes y pontazgos por 16 900. Para la apertura de caminos provinciales y construcción y reparación de puentes se calculan 18 000 reales (para el sostenimiento del culto se destinan 184 783 reales y para la justicia 51 424 reales). Además, en el artículo 10 de la ordenanza del 16 de octubre del mismo año, se ordena adicionar a los créditos autorizados uno «para construcción del puente sobre el río Buey en el camino provincial que iría para la provincia del Cauca».
19 de octubre de 1850, sancionada por el Gobernador el 19 de octubre de 1850.	Aclarando la de 29 de septiembre de 1847, en que se concedió privilegio a la casa de Mejía, Gaviaría y compañía para construir un puente sobre el río «Arma».	Atribución 6ª del artículo 3º de la ley de 3 de junio de 1848, orgánica de la administración y régimen municipal.	1	Aclara que la autorización para cobrar medio real por cada cabeza de ganado mayor o menor que pase por dicho puente comprende la facultad de cobrar esta misma cuota por cada bestia (caballo o mula) que pase por el puente.
22 de octubre de 1850.	De créditos adicionales a los presupuestados de gastos de 1850 y 1851.	Artículo 2º de la ley de 20 de abril de 1850 sobre descentralización de algunas rentas y gastos públicos.	6	Establece en el artículo 3 que la cantidad de 3200 reales para la conclusión del puente de Mal Paso se imputará al presupuesto de 1850. El artículo 6º indica: «se abre igualmente al ordenador un crédito de ocho mil reales imputable al presupuesto del presente año económico, para la apertura del camino que pasando por Titiribí y la Concordia va a la provincia del Chocó».
23 de octubre de 1850, sancionada por el Gobernador el 30 de octubre de 1850.	Declarando que las obras que se hayan construido sobre los caminos provinciales que se hayan costeadado con los recursos de las localidades continuarán perteneciendo en pleno dominio y propiedad a los distritos donde se hallen.	Artículo 64 de la ley de 3 de junio de 1848, orgánica de la administración y régimen municipal.	1	Señala que todos los puentes y demás obras que se hayan construido sobre los caminos declarados provinciales, que se hayan costeadado con los recursos de las localidades, continuarán perteneciendo a los distritos, por lo que además queda a cargo de estos últimos su reparación, conservación y mejora.

23 de octubre de 1850, sancionada por el Gobernador el 31 de octubre de 1850.	Concediendo privilegio exclusivo a Rafael Llanos y socios para la apertura de un camino de herradura que ponga en comunicación directa la cabecera del distrito parroquial de Amalfi con la aldea de Sanbartolomé en la ribera izquierda del Magdalena. ⁵⁸	Inciso 6º del artículo 3º de la ley de 3 de junio de 1848.	8	Se da un plazo de dos años para la construcción del camino, y se les autoriza por un plazo de 10 años cobrar derechos de peaje según una tabla señalada en el artículo 3. Se señala: «Si los individuos que han solicitado este privilegio no lo aceptan en los términos en que está concebido, la Gobernación de la provincia dispondrá su publicación convocando a los que quieran optar, y lo adjudicará al que ofrezca más ventajas exigiendo las seguridades que estime convenientes y que aseguren su realización».
1º de diciembre de 1851.	Autorizando al Gobernador para prorrogar el tiempo que se señaló a Henrique Hansler para construir una barca para la travesía del río Cauca.	Artículo 3º, atribución 6ª de la ley de 3 de junio de 1848, orgánica de la administración y régimen municipal.	1	Autorización para prorrogar hasta por 18 meses para construir un barco para la travesía por el río Cauca en virtud de lo establecido en la ordenanza de la materia del 14 de octubre de 1850.
2 de diciembre de 1851.	Determinando los caminos provinciales y estableciendo juntas para su conservación y mejora.	Atribución 8ª del artículo 3 de la ley de 3 de junio de 1848.	14	Cita el artículo 34 de la ley de 3 de junio de 1848, que en sus incisos 7 y 8 establece las funciones de los cabildos en materia de caminos parroquiales. Establece en el artículo 1º cuáles son los caminos provinciales. Establece una junta de caminos integrada por el Gobernador, con el fin de incentivar la construcción y el mantenimiento de los mismos, integrada por ciudadanos de «notorio espíritu público y de recto juicio, declarándose patrióticos los servicios que prestan en tal calidad» (art. 5).

58 Sobre esta vía escribió A. Codazzi el 12 de junio de 1852: «Antes de salir de esta capital (Medellín) me cabe la satisfacción de anunciar a su ilustrado Gobernador que la provincia de Medellín puede tener dos vías de carros de suma importancia. De Medellín a Amalfi, de Amalfi al Puerto de San Bartolomé» –Carta de Agustín Codazzi, comisión corográfica, al gobernador de la provincia de Medellín, 12 de junio de 1852– (*Decretos, resoluciones, etc., de la Gobernación de la provincia de Medellín en ejercicio de las facultades preceptivas de la Cámara de la misma provincia en los años de 1851 i 1852, 1852*, pp. 85-92). En esta carta Codazzi detalla ampliamente la importancia de la obra.

				Habr�, igualmente, juntas subalternas de caminos en las cabeceras de cantón. Establece como principal sistema de financiación un rubro presupuestal destinado para el efecto por la Cámara anualmente. Se ordena la contratación de un ingeniero para la apertura de caminos de herradura.
9 de diciembre de 1851.	Estableciendo una contribución directa para la apertura, conservación y mejora de los caminos provinciales.	Inciso 9 del artículo 3� de la ley de 3 de junio de 1848 orgánica de la administración y régimen municipal.	19	Establece un nuevo sistema de financiación de los caminos fundado en una contribución en dinero de todos los habitantes de la provincia, según tres categorías establecidas. Los de primera clase pagarán lo correspondiente a cuatro días de trabajo anualmente; los de segunda, dos días, y los de tercera, un día. La construcción de caminos se hará mediante contratas. No menciona las juntas de caminos. Señala como función del persenero de la provincia velar por la conservación y mejora de los caminos provinciales.
9 de diciembre de 1851.	Declarando que no deben observarse en la provincia las expedidas por la antigua Cámara de Antioquia.	Artículo 2� de la ley de 3 de junio de 1848.	3	Se derogan todas las normas expedidas por la Antigua Cámara provincial, salvo algunas excepciones. Del año 1848 y 1849 no se excepción ninguna norma de caminos ya indicada, por lo que fueron derogadas. De 1850 se declara vigente la ley del 21 de octubre que concede privilegio exclusivo para establecer una barca de vapor o ruedas en el río Cauca; las demás normas de dicho año se entienden derogadas.
15 de diciembre de 1851.	Destinando cierta cantidad para el establecimiento y mejora de los caminos provinciales.	Atribuciones 8 y 9 del artículo 3� de la ley de 3 de junio de 1848 y cumpliendo con lo que dispone el artículo 30 de la ley 30 de mayo de 1849, adicional a la anterior.	3	Destina la cantidad de cien mil reales para la atención de los caminos provinciales y parroquiales que sean de interés según las juntas de caminos respectivas.

23 de diciembre de 1851.	Estableciendo el presupuesto de gastos y rentas.	Artículo 20 de la ley de 20 de abril de 1850 y la de 1º de junio de 1851, adicional y complementaria de la del 20 de abril sobre descentralización de rentas y gastos.	31	En el artículo 1 se indica que las rentas por peajes y pontazgos se calculan en 1685 reales. El artículo 15 establece como gastos la suma de 8000 reales para la apertura, mejora de los caminos provinciales, construcción y reparación de puentes (para comparación, en dicha norma se establecen 126128 reales para los gastos de administración de justicia, 105770,48 para los gastos del culto católico, y 14400 para el pago de los jueces letrados de circuito, por señalar tres ejemplos).
--------------------------	--	--	----	---

Anexo 2

Tipo de norma	Fecha de expedición	Título	Norma en la que se funda	No. de arts.	Comentarios
Ley	28 de marzo de 1849.	Sobre concesión de tierras baldías a los pobladores de los caminos nacionales.	No informa.	1	Se autoriza al poder ejecutivo adjudicar tierras baldías a condición de que se cultiven. Esta norma tenía como intención promover la población de estas zonas, lo que garantizaba la seguridad de los caminos, mano de obra para reparaciones, etc.
Ley	15 de mayo de 1849.	Creando fondos para el establecimiento de un fanal en el puerto de Santa Marta.	No informa.	1	Se faculta a la Cámara de la provincia de Santa Marta cobrar una contribución a los buques para la construcción de un fanal en el Morro situado a la entrada del puerto.
Ley	24 de mayo de 1849.	Declarando no ser nacional el camino de San Juan de Cesar a Riohacha.	No informa.	1	El artículo único reproduce el título de la ley.
Ley	25 de mayo de 1849.	Declarando no ser nacional el camino de Túquerres a Barbacoas.	No informa.	1	El artículo único reproduce el título de la ley.

Decreto	12 de junio de 1849.	Autorizando al Poder Ejecutivo para ampliar i reformar el contrato celebrado para la construcción de un ferrocarril por el Istmo de Panamá.	«Vista la comunicación documentada en que el Poder Ejecutivo manifiesta el estado actual de las negociaciones entabladas en Washington, con tan patriótica solicitud como ilustrado celo, por el Ciudadano Jeneral Pedro Alcántara Herran para la construcción de un ferrocarril al través del Istmo de Panamá».	2	Se trata de un contrato con la «Compañía del ferro-carril de Panamá» para conectar por medio de un ferrocarril los dos océanos.
---------	----------------------	---	--	---	---

Bibliografía

- Aljovín, C. (2001). La constitución de 1823. En S. O'phelan. *La independencia del Perú: de los borbones a Bolívar* (pp. 356-363). Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Álvarez, M. (2005). Comentarios al panorama político-administrativo de Antioquia desde 1856 hasta 1887. En O. Restrepo y B. Espinosa (Eds.). *Historia, narración y derecho: reportes de investigación* (pp. 165-183). Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana y Universidad de Medellín.
- Álvarez, M. (2006). El desenvolvimiento del federalismo en Antioquia desde la creación del Estado hasta la adopción de la constitución de 1858. En A. Botero (Ed.). *Origen del constitucionalismo colombiano. Ponencias del III Seminario Internacional de Teoría General del Derecho* (pp. 151-172). Medellín: Universidad de Medellín.
- American Psychiatric Association (1995). *DSM-IV. Manual diagnóstico y estadístico de los trastornos mentales* (T. de Flores et al., Trad.). Barcelona: Masson.

- Arciniegas, G. (1995). *Caminos reales: caminos del mar, caminos en tierra. Caminos reales de Colombia*. Bogotá: Fondo FEN.
- Barona, G., Gómez, A. y Domínguez, C. (2005). *Geografía física y política de la confederación granadina, Volumen IV: Estado de Antioquia. Antiguas provincias de Medellín, Antioquia y Córdoba. Obra dirigida por el General Agustín Codazzi*. Medellín: EAFIT.
- Berrueto, M. (1986). *La participación americana en las Cortes de Cádiz: 1810-1814*. Madrid: Centro de estudios constitucionales.
- Bierce, A. (2005). *El diccionario del diablo* (R. Walsh, Trad.). Madrid: Edimat.
- Borges, J. L. (1984). *Ficciones*. Bogotá: Oveja Negra.
- Botero, A. (2003). *Diagnóstico de la eficacia del Derecho en Colombia y otros ensayos*. Medellín: Señal Editora y Fondo Editorial Biogénesis.
- Botero, A. (2004). La corrupción: tensión entre lo político y lo jurídico. *Opinión Jurídica: Revista de la Facultad de Derecho de la Universidad de Medellín*, 3, (6), 37-58.
- Botero, A. (2005). La neurosis obsesiva del derecho antioqueño en el siglo XIX: los caminos. *Diálogos de saberes*, (23), 147-174.
- Botero, A. (2006a). El síndrome normativo. *Revista Última Ratio*, 1, (0), pp. 87-106.
- Botero, A. (2006b). Los antecedentes del primer constitucionalismo antioqueño (elementos para comprender el proceso constitucional Hispanoamericano). En A. Botero (Ed.). *Origen del constitucionalismo colombiano. Ponencias del III Seminario Internacional de Teoría General del Derecho* (pp. 79-130). Medellín: Universidad de Medellín.
- Botero, A. (2007). El pueblo católico criollo como un poder soberano en la Constitución antioqueña de 1812. En J. Narvaez y E. Rabasa (Eds.). *Problemas actuales de la historia del derecho en México* (pp. 287-314). México: Porrúa y Tecnológico de Monterrey.
- Botero, A. (2010a). *Modelo de lectura del constitucionalismo provincial hispanoamericano: origen del constitucionalismo antioqueño*. Medellín: Universidad de Medellín.

- Botero, A. (2010b). Nuevos paradigmas científicos y su incidencia en la investigación jurídica. *Ensayos jurídicos sobre Teoría del Derecho* (pp. 86-123). Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires y La Ley.
- Botero, A. (2011). Saberes y poderes: los grupos intelectuales en Colombia. *Revista Pensamiento Jurídico*, (30), 161-216.
- Botero, A. (2013). La neurosis obsesiva y el síndrome normativo: estudio de las normas antioqueñas sobre caminos en el siglo XIX. En C. Molina (Coord.). *Bicentenario constitucional colombiano: la construcción del estado republicano* (pp. 147-169). Tomo II. Medellín: Universidad de Medellín.
- Botero, A. (2014). Una sombra en la noche: en torno al constitucionalismo gaditano y la Nueva Granada. *Historia Constitucional*, (15), 311-389.
- Botero, A., Castañeda, H., Pulgarín, J. y Salazar, E. (2005). Teorema de las relaciones complejas en el discurso interventor: el espacio vital, el maltrato familiar, el individuo y la familia antioqueña. *Revista Universidad de Medellín*, 40, (79), 39-53.
- Botero, S. (2005). *Caminos ásperos y frágiles para los caballos: apuntes para la historia de los caminos en Antioquia*. Medellín: Universidad de Antioquia.
- Botero, S. (2006). Elementos para leer un palimpsesto: indígenas, caminos, piedras, mulas y caballos en Colombia. *Boletín de Antropología Universidad de Antioquia*, 20, (37), 265-287.
- Bravo, J. (1993). *Monografía sobre el ferrocarril de Antioquia*. Medellín: Autores Antioqueños.
- Campanella, T. (2001). *La imaginaria Ciudad del Sol (idea de una república filosófica)*. Vol. *Utopías del Renacimiento*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Clavero, B. (2011). Nación y naciones en Colombia: entre constitución, concordato y un convenio (1810-2010). *Revista de Historia del Derecho*, (41), 79-137.
- Codificación Nacional de todas las leyes de Colombia desde al año de 1821, hecha conforme a la ley 13 de 1912. Obra publicada bajo la dirección del honorable Consejero de Estado Doctor Ramón Correa*. Tomo XIII, Años de 1848 y 1849 (1928). Bogotá: Imprenta Nacional.

- Cortés, M. (2008). Comentarios al Código de Comercio del Estado de Santander. *Temas Socio-Jurídicos*, 26, (54), 41-56.
- Decretos, resoluciones, etc., de la Gobernación de la provincia de Medellín en ejercicio de las facultades preceptivas de la Cámara de la misma provincia en los años de 1851 i 1852 (1852)*. Medellín: Imprenta de Jacobo F. Lince, por Isidoro Céspedes (Bogotá, Biblioteca Nacional, Fondo Pineda, 760).
- Descartes, R. (1994). *Discurso del método* (J. Rovira, Trad.). Buenos Aires: Losada.
- Erasmus de Rotterdam (1998). *Elogio de la locura*. Madrid: Alianza editorial.
- Fajardo, L. (1966). *¿La moralidad protestante de los antioqueños?: estructura social y personalidad*. Cali: Universidad del Valle.
- Feyerabend, P. (1992). *Tratado contra el método: esquema de una teoría anarquista del conocimiento*. Madrid: Tecnos.
- Freud, S. (1988). *Obras completas*. Volumen 2, Ensayos VII-XVI (Luis López Ballesteros y Torres, Trad.). Buenos Aires: Orbis.
- Freud, S. (1992). La pérdida de realidad en la neurosis y la psicosis (1924). Freud, S. *Obras completas*. Vol. XIX (José L. Etcheverry, Trad.) (pp. 189-197). Buenos Aires: Amorrortu editores.
- García, C. (1997). *Legitimidad democrática y poder judicial*. Valencia: Edicions Alfons el Magnànim.
- García, M. (1989). El derecho como instrumento de cambio social. *Revista Facultad de Derecho y Ciencias Políticas*, (86), 29-44.
- García, M. (1993). *La eficacia simbólica del Derecho. Examen de situaciones colombianas*. Bogotá: Uniandes.
- García, M. (2003). Apuntes sobre codificación y costumbre en la historia del derecho colombiano. *Precedente: anuario jurídico* 2003, 97-124.
- García, M. (2014). *La eficacia simbólica del derecho: sociología política del campo jurídico en América Latina*. Bogotá: Iepri y Debate.
- González, L. (2001). *Caminos republicanos en Antioquia: los caminos de Medellín a Rionegro, las rutas por Santa Elena*. Recuperado de: https://sites.google.com/site/camineriacolombia/historia_caminos_antioquia.pdf

Greiff, C. (1852). Apuntamientos topográficos i estadísticos de la provincia de Medellín. En *Decretos, resoluciones, etc., de la Gobernación de la provincia de Medellín en ejercicio de las facultades preceptivas de la Cámara de la misma provincia en los años de 1851 i 1852* (pp. 70-83). Medellín: Imprenta de Jacobo F. Lince.

Habermas, J. (1991). *The Structural Transformation of the Public Sphere: An Inquiry into a Category of Bourgeois Society* (T. Burger, Trad.). Cambridge (MA): MIT Press (Trabajo original publicado en 1962).

Isocrates. (1929). *Areopagiticus. Isocrates in three volumes: II* (pp. 40-44). London: William Heinemann LTD; New York: G. P. Putnam's Sons.

Jaramillo, J. (1996). *El pensamiento colombiano en el siglo XIX*. Bogotá: Planeta.

Jiménez, O. y Almario, O. (2005). Geografía y paisaje en Antioquia, 1750-1850: De los retos de la provincia interna al espejo externo del progreso. *Geografía física y política de la confederación granadina, Volumen IV: Estado de Antioquia. Antiguas provincias de Medellín, Antioquia y Córdoba. Obra dirigida por el General Agustín Codazzi* (pp. 43-64). Medellín: EAFIT.

Kalmanovitz, S. (2006). El PIB de la Nueva Granada en 1800: auge colonial, estancamiento republicano. *Revista de Economía Institucional*, 8, (15), 161-183.

Kelsen, H. (2005). *Teoría pura del derecho* (Roberto Vernengo, Trad.). México: Porrúa.

204 Lambert, E. (2010). *El gobierno de los jueces* (Félix de la Fuente, Trad.). Madrid: Tecnos.

Lao Tse (1997). *Tao te king* (Héctor R. Bonilla, Trad.). México: Yug.

Laurent, M. (2008). *Contrabando en Colombia en el siglo XIX: prácticas y discursos de resistencia y reproducción*. Bogotá: Universidad de los Andes.

Leyes i decretos expedidos por el Congreso Constitucional de la Nueva Granada en el año de 1849. (1849). Bogotá: Imprenta del «neogranadino» por Antonio M. Pradilla.

Londoño, S. (1997). El establecimiento de la imprenta en Antioquia: largo camino hacia la industria editorial en el siglo XIX. *Revista credencial Historia*, (95), 8-11.

- Luhmann, N. (1998). *Sistemas sociales: lineamientos para una teoría general* (Silvia Pappe y Brunhilde Erker, Trads.). Barcelona: Anthropos; México: Universidad Iberoamericana; Bogotá: CEJA, Pontificia Universidad Javeriana.
- Lynch, J. (1987). *Hispanoamérica 1750-1850: Ensayos sobre la sociedad y el Estado*. (Magdalena Holguín, Trad.). Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Mariluz, J. (1978). *El régimen de la tierra en el derecho indiano*. Buenos Aires: Perrot.
- Martínez, R. (1996). El programa carolino de reformas eclesiásticas: Evaluación de la política desamortizadora en América. *Homenaje al profesor Alfonso García-Gallo*. Tomo III, Vol. ** (pp. 145-162). Madrid: Universidad Complutense.
- Mercado, T. (1975). *Suma de tratos y contratos*. Madrid: Editora Nacional.
- Mesa, C. (1989). *La iglesia y Antioquia*. Medellín: Autores antioqueños.
- Morillo, P. (1991). *Memorias* (Arturo Gómez Jaramillo, Trad.). Bogotá: Edit. Incunables (trabajo original publicado en 1826).
- Moro, T. (2001). *Utopía*. México: Porrúa.
- Ordenanzas espedidas por la Cámara Provincial de Antioquia en sus sesiones de 1850* (1850). Medellín: Imprenta de Jacobo F. Lince, por Rafael Piedrahita.
- Organización Mundial de la Salud. (2000). *Guía de bolsillo de la clasificación CIE-10. Clasificación de los trastornos mentales y del comportamiento*. Madrid: Editorial médica panamericana.
- Patiño, F. (1909). *Caminos de montaña y carreteros* (Tesis de grado en Ingeniería). Universidad de Antioquia, Medellín.
- Peralta, J. (2005). *Los novatores: la cultura ilustrada y la prensa colonial en Nueva Granada (1750-1810)*. Medellín: Editorial Universidad de Antioquia.
- Pérez, A. (1941). *Apuntaciones históricas sobre el derecho administrativo colombiano: 1784 a 1941*. Bogotá: Kelly.
- Restrepo, J. (2007). *Ensayo sobre la geografía, producciones, industria y población de la provincia de Antioquia en el Nuevo Reino de Granada (1809)*. Medellín: Universidad EAFIT.

- Rieu, M. (1990). *Los diputados americanos en las Cortes de Cádiz: Igualdad o independencia*. Madrid: Consejo superior de investigaciones científicas.
- Robledo, E. (1954). *Bosquejo biográfico del señor oidor Juan Antonio Mon y Velarde: visitador de Antioquia, 1785-1788*. Bogotá: Imprenta del Banco de la República.
- Rodríguez, M. (1984). *El experimento de Cádiz en Centroamérica, 1808-1826* (Marita Martínez del Río de Redo, Trad.). México: Fondo de Cultura Económica.
- Romero, J. y Romero, L. (1985). *El pensamiento político de la emancipación*. Barcelona: Biblioteca Ayacucho.
- Silvestre, F. (1988). *Relación de la Provincia de Antioquia*. Medellín: Secretaría de Educación y Cultura de Antioquia.
- Simon, T. (2009). ¿Qué es y para qué sirve la legislación? (Andrea Macía, Trad.). En *Vniversitas*, 58, (119), 371-394.
- Sousa, B. y García, M. (2001). Colombia: el revés del contrato social de la modernidad. *El Caleidoscopio de las justicias en Colombia*. Bogotá: Siglo del Hombre Editores.
- Tácito, C. (1979). *Anales* (José L. Moralejo, Trad.). Madrid: Gredos.
- Tarello, G. (1988). *La cosiddetta crisi della giustizia e i problemi della magistratura. Cultura giuridica e política del diritto*. Bolonia: Il Mulino.
- Uprimny, R. y García, M. (2004). Corte Constitucional y emancipación social en Colombia. En B. De Sousa Santos (Ed.). *Democratizar la democracia* (pp. 255-291). México: Fondo de Cultura Económica.
- Uribe, M. y Álvarez, J. (1987). *Poderes y regiones: problemas en la constitución de la nación colombiana, 1810-1850*. Medellín: Universidad de Antioquia.
- Uribe, V. (2006). El constitucionalismo provincial colombiano, vida pública y vida privada en el período postcolonial. En A. Botero (Ed.). *Origen del constitucionalismo colombiano. Ponencias del III Seminario Internacional de Teoría General del Derecho* (pp. 33-52). Medellín: Universidad de Medellín.
- Vélez, F. (1981). *Datos para la historia del derecho nacional*. Medellín: Departamento de Antioquia.

Vélez, J. (2002). *Los pueblos allende el río Cauca: La formación del Suroeste y la cohesión del espacio en Antioquia, 1830-1877*. Medellín: Universidad de Antioquia y Universidad Nacional.

Vélez, N. (1999). Caminos antiguos del Medellín sin carreteras. *Territorio Cultural, Revista de la Secretaría de Educación y Cultura de Antioquia*, (2), 65-70.

Vélez, N. y Botero, S. (1997). *La búsqueda del Valle de Arví*. Medellín: Comisión Asesora para la Cultura del Concejo de Medellín.

(Footnotes)

1 Esta norma planteó como sistema de financiamiento alternativo (esto es, cuando las rentas públicas no daban lugar a ello) para la creación y el mantenimiento de caminos el servicio personal de los vecinos, establecido desde la Colonia, siguiendo la normativa española, y que se ratificó para el derecho republicano por medio de las leyes del 19 de mayo de 1834 (artículos 207 y siguientes) y del 3 de junio de 1848 (artículo 34, 8º). Se señaló en estas normas que nadie está obligado a trabajar más allá de dos leguas de distancia de su domicilio, el cual se presta por sí mismo o pagando a otro para ello. Claro está que esta práctica comunitaria, recogida constantemente por diversas normas republicanas, fue la que permitió la mayor parte de las obras públicas en caminos, pero solo en las zonas con asentamientos humanos establecidos.

2 Dice Vélez (2002, p. 21) sobre este camino: «La ruta más importante de Medellín, para su comercio exterior y buena parte del interior, se dirigía a Nare, donde confluía con el río Magdalena, la más importante arteria del comercio de Antioquia».

3 Esta vía fue propuesta, sin éxito, por Isidoro Villegas a inicio de la República (Jiménez y Almario, 2005, p. 52). Sobre este camino se refiere Carlos de Greiff (febrero de 1852): «Además de estos caminos, los cantonales i parroquiales, se hallan en abundancia i regularmente sostenidos; i por esfuerzos patrióticos de particulares o de sociedades industriales, se construyen diariamente nuevas vías de comunicación, sea en poblaciones o nuevas explotaciones mineras en lo interior: sea para las provincias limítrofes; entre las de esta clase debe mencionarse con elogio, el nuevo camino de Titiribí i Concordia con dirección al Chocó» (Greiff, 1852, p. 74 y pp. 70-83). Debe indicarse que este camino fue asumido, en los tramos entre Concordia y los límites con el Chocó, por el Sr. Agapito Uribe junto con otros socios, tal como queda claro del informe de avance del proyecto presentado ante el gobernador, el 20 de julio de 1852; a su vez fue objeto de un privilegio a la persona que concluyera el camino mediante una ordenanza de octubre del mismo año. Véase Greiff (1852, pp. 103-104). Un estudio de dicho camino, que por muchas dificultades (especialmente con Chocó) demoró hasta 1865, en Vélez (2002, pp. 35-41).

4 Sobre esta vía escribió A. Codazzi el 12 de junio de 1852: «Antes de salir de esta capital (Medellín) me cabe la satisfacción de anunciar a su ilustrado Gobernador que la provincia de Medellín puede tener dos vías de carros de suma importancia. De Medellín a Amalfi, de Amalfi al Puerto de San Bartolomé» –Carta de Agustín Codazzi, comisión corográfica, al gobernador de la provincia de Medellín, 12 de junio de 1852 – (Decretos, resoluciones, etc., de la *Gobernación de la provincia de Medellín en ejercicio de las facultades preceptivas de la Cámara de la misma provincia en los años de 1851 i 1852, 1852*, pp. 85-92). En esta carta Codazzi detalla ampliamente la importancia de la obra.

5 Esta acción del ministro diplomático en Washington fue muy elogiada en su momento. No obstante, P. A. Herrán fue destituido poco tiempo después, en lo que constituyó uno de los muchos detonantes de la guerra civil de 1851.