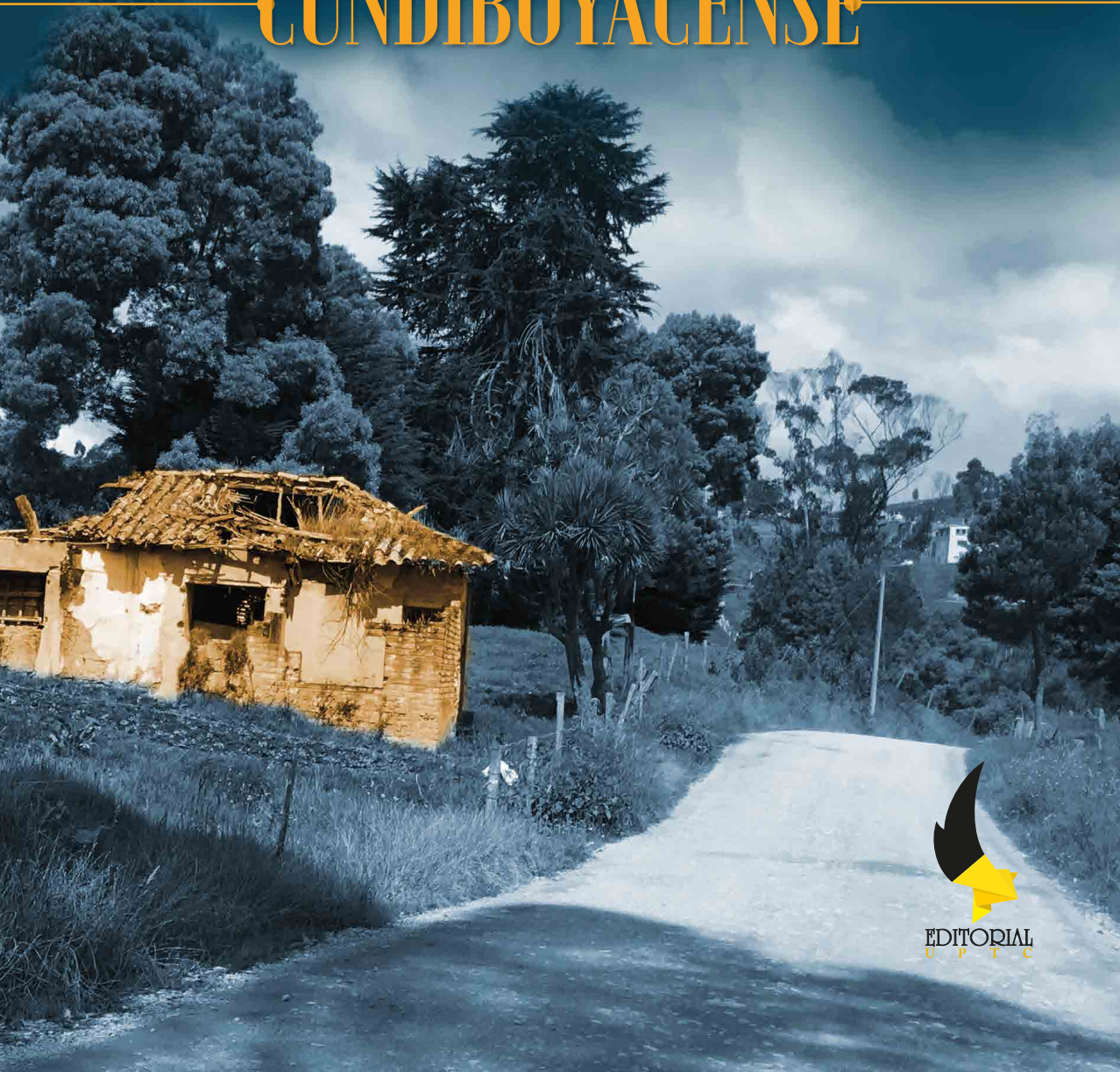


Coordinadores
Andrés Felipe Bautista Vargas
Blanca Ofelia Acuña Rodríguez
Katherinne Mora Pacheco

COLECCIÓN
INVESTIGACIÓN

LOS CAMINOS

ANTIGUOS DEL ALTIPLANO CUNDIBOYACENSE



EDITORIAL
U P T C

• LOS CAMINOS •
ANTIGUOS DEL ALTIPLANO
CUNDIBOYACENSE

Andrés Felipe Bautista Vargas
Blanca Ofelia Acuña Rodríguez
Katherinne Mora Pacheco

Coordinadores



Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia
Tunja
2021

Los caminos antiguos del altiplano cundiboyacense / The ancient roads of the Cundiboyacense highlands / Bautista Vargas, Andrés Felipe; Acuña Rodríguez, Blanca Ofelia; Mora Pacheco, Katherine. Tunja: Editorial UPTC, 2021, 206 pp.

ISBN 978-958-660-587-8

ISBN Digital 978-958-660-588-5

1. Caminos Antiguos 2. Tunja 3. Bogotá 4. Altiplano Cundiboyacense 5 .Colombia
6. Historia de Colombia

(Dewey 986/21) (THEMA NHK - Historia de América)



Primera Edición, 2021

200 ejemplares (impresos)

Los caminos antiguos del altiplano cundiboyacense
The ancient roads of the Cundiboyacense highlands

ISBN 978-958-660-587-8

ISBN Digital 978-958-660-588-5

Colección de Investigación UPTC No. 214

Proceso de arbitraje doble ciego

Recepción: diciembre de 2020

Aprobación: mayo de 2021

© Blanca Ofelia Acuña Rodríguez, 2021

© Katherine Giselle Mora Pacheco, 2021

© Yeniffer Camargo Bonilla, 2021

© Andrés Felipe Bautista Vargas, 2021

© Diana Bonnett Vélez, 2021

© Carlos Alfonso Delgado Gómez, 2021

© Johan Fernando Vega Gómez, 2021

© Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, 2021

Editorial UPTC

Edificio Administrativo – Piso 4

Avenida Central del Norte No. 39-115, Tunja,

Boyacá

comite.editorial@uptc.edu.co

www.uptc.edu.co

Rector, UPTC

Óscar Hernán Ramírez

Comité Editorial

Manuel Humberto Restrepo Domínguez, Ph. D.

Enrique Vera López, Ph. D.

Yolima Bolívar Suárez, Mg.

Sandra Gabriela Numpaque Piracoca, Mg.

Óscar Pulido Cortés, Ph. D.

Edgar Nelson López López, Mg.

Zaida Zarely Ojeda Pérez, Ph. D.

Carlos Mauricio Moreno Téllez, Ph. D.

Editora en Jefe

Lida Esperanza Riscanevo Espitia, Ph. D.

Coordinadora Editorial

Andrea María Numpaque Acosta, Mg.

Corrección de Estilo

Katherine Mora

Imprenta

Búhos Editores Ltda.

Tunja - Boyacá

Libro financiado por la Dirección de Investigaciones de la UPTC. Se permite la reproducción parcial o total, con la autorización expresa de los titulares del derecho de autor. Este libro es registrado en Depósito Legal, según lo establecido en la Ley 44 de 1993, el Decreto 460 del 16 de marzo de 1995, el Decreto 2150 de 1995 y el Decreto 358 de 2000.

Libro resultado de investigación con SGI 2701

Citar este libro / Cite this book: Bautista Vargas, A., Acuña Rodríguez, B. & Mora Pacheco, Katherine (2021). *Los caminos antiguos del altiplano cundiboyacense*. Tunja: Editorial UPTC.

doi: <https://doi.org/10.19053/9789586605878>

RESUMEN

Este texto recoge los resultados de investigaciones realizadas en torno al papel que han cumplido los distintos caminos antiguos en la articulación e integración social y económica de la región del altiplano Cundiboyacense, y las conexiones con el río Magdalena y con otras regiones, que facilitaron el intercambio y la comunicación del interior del país, con las zonas costeras y los Llanos Orientales.

El texto está estructurado en dos partes: la primera está compuesta por cuatro capítulos que retoman el análisis y los cambios del camino antiguo entre Tunja y Santafé desde el periodo colonial, pasando por el siglo XIX, hasta el siglo XX cuando se convirtió en carretera central del norte, y se finaliza con un estudio de sus nociones físico-espaciales y significado territorial, retomando relatos y memorias de las comunidades circunvecinas.

En la segunda parte del libro se estudian tres caminos distintos que comunican el altiplano Cundiboyacense con otras regiones, como son el Camino del Cravo que conducía a los Llanos Orientales, el Camino a Honda y el Camino del Carare que comunicaban a Santafé y a Tunja, respectivamente, con el río Magdalena. Todos estos caminos fueron de gran importancia para la circulación de mercancías producidas en el interior del actual territorio colombiano. Cada una de estas investigaciones está sustentada en distintas fuentes documentales y testimoniales que han permitido a los autores generar diversas reflexiones en torno a estos caminos.

Palabras Clave: Caminos Antiguos; Tunja; Bogotá; Altiplano Cundiboyacense; Historia de Colombia.

ABSTRACT

This text includes the results of research carried out concerning the role of the different ancient roads in their articulation and socio-economic integration of the Cundiboyacense altiplano region, the connections with the Magdalena River and other regions, which facilitated the exchange and communication of the interior of the country, with the coastal areas and the Eastern Plains. The text is divided into two parts: the first is composed of four chapters that make up the analysis and changes of the ancient road between Tunja and Santafé, in the colonial period, XIX and XX centuries when the road became the central road of the north, ending this section with a study of the physical-spatial notions and the territorial meaning from the memories and stories of the communities. In the second part of the book, three different roads that connected the Cundiboyacense highlands with other regions are studied: the Cravo road, the Honda road, and the Carare road that connected Santafé and Tunja, respectively, with the Magdalena River. All these roads were of great importance for the circulation of goods produced in the interior of the current Colombian territory. Each of these investigations is supported by different documentary and testimonial sources that have allowed the authors to generate various reflections on these ancient roads.

Keywords: Ancient Roads; Tunja; Bogotá; Cundiboyacense Altiplano; History of Colombia.

CONTENIDO

PRESENTACIÓN.....	11
-------------------	----

PRIMERA PARTE CAMINO ANTIGUO TUNJA – SANTAFÉ (BOGOTÁ) SIGLOS XVI A XIX

Capítulo I

CAMINO ANTIGUO SANTAFÉ – TUNJA EN EL PERIODO COLONIAL 21

Blanca Ofelia Acuña Rodríguez

Introducción.....	21
De los caminos indígenas a los caminos coloniales.....	25
Las adecuaciones del camino Tunja - Santafé en la temprana colonia..	32
<i>De la plaza mayor al paredón de San Laureano</i>	<i>35</i>
<i>Paso por el Puente del río Boyacá</i>	<i>36</i>
<i>Las ventas de Turmequé (Ventaquemada, siglos XVI – XVIII)</i>	<i>38</i>
<i>La posada y venta de Albarracín, siglos XVI y XVII</i>	<i>38</i>
Consideraciones finales.....	39
Referencias.....	40

Capítulo II

CONEXIONES ENTRE TUNJA Y BOGOTÁ A TRAVÉS DE LOS

OJOS DE VIAJEROS Y PASEANTES, SIGLOS XVIII Y XIX 43

Katherinne Mora Pacheco

Introducción.....	43
Viajeros y paseantes por el camino Bogotá-Tunja	46
Las distancias, los tiempos, los hitos y los detalles del camino.....	54
Consideraciones finales.....	65
Referencias.....	66

Capítulo III

EL SISTEMA DE CARRETERAS DE BOYACÁ, UNA RED CONFORMADA DESDE LA CENTRAL DEL NORTE (1930-1965).....	71
<i>Yeniffer Camargo Bonilla</i>	

Introducción.....	71
Boyacá comunicado, crecimiento de sus carreteras y caminos vecinales	72
La expansión de las vías que transitaban por Boyacá	81
Conclusiones.....	90
Referencias.....	92

Capítulo IV

CAMINO ANTIGUO SANTAFÉ-TUNJA. UNA PERSPECTIVA DE SU SIGNIFICADO HISTÓRICO Y TERRITORIAL.....	93
<i>Andrés Felipe Bautista Vargas</i>	

Introducción.....	93
Caminos, elementos y nociones teóricas de partida	95
Por los trazos del camino antiguo Santafé-Tunja	98
La carretera del Sur, entre espacios y territorios del camino antiguo Santafé-Tunja	102
Una perspectiva desde las representaciones territoriales de los habitantes Ventaquemada y Villapinzón del camino antiguo Santafé-Tunja	108
Conclusiones.....	113
Referencias.....	114
Entrevistas	116

SEGUNDA PARTE OTROS CAMINOS DEL ALTIPLANO A LAS TIERRAS BAJAS

Capítulo V

EL CAMELLÓN DE LA SABANA. DE CAMINO AL RÍO GRANDE DE LA MAGDALENA.....	119
<i>Diana Bonnett Vélez</i>	

Introducción.....	119
El nombre del camino: camino de la Sabana, camino de Occidente, camino de Fontibón.....	125
Caminos de piedra y de herradura: su construcción, las técnicas y los cambios.....	129
Conclusiones.....	141
Referencias.....	142

Capítulo VI

UN ESTUDIO COMPARATIVO: CAMINO HONDA-BOGOTÁ Y EL CAMINO TUNJA-RÍO CARARE. SIGLO XIX.....	147
<i>Carlos Delgado Gómez</i>	

Introducción.....	147
Una configuración espacial según las rutas en el altiplano	
Cundiboyacense: una visión general	148
El modelo del Camino Honda – Bogotá.....	152
Tiempo, distancia y carga	154
Generalidades del camino Honda-Bogotá.....	156
Generalidades del Camino Tunja - Río Carare	159
Tiempo, distancia y carga.....	165
Conclusiones.....	165
Referencias.....	167

Capítulo VII

RELACIONES CULTURALES Y POLÍTICAS EN EL CAMINO DEL CRAVO SUR: LAS GANADERÍAS DE LOS LLANOS ORIENTALES AL ALTIPLANO CUNDIBOYACENSE.....	171
<i>Johan Fernando Vega Gómez</i>	

Introducción.....	171
El complejo económico Jesuita, génesis del desarrollo de la ganadería en los Llanos Orientales	173
Apertura y mejoramiento de caminos	177
Las sacas de ganado vacuno y el abastecimiento de carne a través del circuito económico	179
El Camino de Cravo Sur y el proceso de Independencia.....	183
El circuito económico interregional, productos circulantes y condiciones del camino para intercambiar	188
De los Llanos Orientales al altiplano Cundiboyacense, el Camino de Cravo Sur y el transporte de ganado.....	191
Conclusiones.....	201
Referencias.....	202

PRESENTACIÓN

Este libro aborda la importancia de los caminos en la interacción espacial, territorial, económica y sociocultural en distintos periodos históricos, de una amplia región que cubre el altiplano Cundiboyacense y va desde los Llanos Orientales hasta el río Magdalena, en el interior del actual territorio colombiano. Los caminos que analizaremos han estado presentes en los intercambios y los desplazamientos que hacían los pobladores prehispánicos. En el periodo colonial fueron vías de comunicación y circulación de productos que unieron a las ciudades hispanas del Nuevo Reino de Granada. En las primeras décadas del siglo XIX, durante el proceso de independencia, fueron determinantes en la movilización de los ejércitos realistas y patriotas; a lo largo del siglo, serían empleados por comerciantes y viajeros. Durante los siglos XX y XXI han sido un eje articulador de la región centro oriente en el territorio colombiano.

Desde una perspectiva historiográfica, los caminos inscriben numerosos interrogantes que los ubican temporal y espacialmente como objetos de estudio complejos dada la ausencia de fuentes documentales cronológicamente precisas y la adopción de significados y lenguajes popularmente reconocidos. Sabemos que los caminos no permanecen indefinidos en el tiempo, sino que inscriben dinámicas propias, hechos y espacios territoriales por los cuales se hizo el transporte, la integración social, económica y la cultura de regiones, lugares, familias, viajeros y transeúntes.

Comparativamente se podría decir que hay grandes diferencias entre un camino y otro. Sin embargo, los antiguos caminos se muestran como libros abiertos de estrechos y largos sucesos de la mayor importancia social y política para regiones en donde la circulación terrestre encumbraba nuevas formas de vida, rompía el aislamiento y corría el espíritu de la sociedad y la economía. Un camino no se puede parecer a otro, cada uno tiene su propia historia, su propia geografía. Como señala Sofía Botero¹, la existencia de un camino, no debe restarle importancia a otros, más cuando hay una íntima conexión y se complementan mutuamente. Los caminos como su historia, tienen coordenadas de tiempo y lugar que corresponden

1 Sofía Botero «Registro y caracterización de la red de caminos antiguos en el departamento de Antioquia Palimpsestos: caminos y mapas». Universidad de Antioquia. 2007.

a procesos y condiciones históricas que marcaron la organización y el desarrollo del actual territorio colombiano.

Los caminos reales, nombre con el que se han denominado los senderos construidos entre los siglos XVI y XVIII, por ejemplo, marcan su importancia política y económica en diferentes estudios, varios de ellos, como reflexiones metodológicas sobre los indicios para identificarlos, su tipología o relación con la legislación, y las perspectivas de larga duración y las estructuras superpuestas². Algunos trabajos se han centrado en casos específicos, entre los que se destacan la conexión entre Honda y Santafé³ o entre Santafé y Quito⁴, los caminos antiguos de Antioquia y el Viejo Caldas⁵, los senderos del Carare y del Opón que conectaban a Tunja con el Magdalena a través de la Provincia de Vélez⁶, las rutas misioneras, quineras y caucheras que avanzaron sobre la Amazonía⁷, y las conexiones entre el altiplano Cundiboyacense y los Llanos Orientales⁸.

Varias de estas investigaciones se integraron en uno de los más importantes esfuerzos compilatorios sobre caminos, una publicación del Fondo-FEN en 1995, bajo la dirección de Pilar Moreno de Ángel y Jorge Orlando Melo y la edición académica de Mariano Useche, con el título *Caminos reales de Colombia*⁹. Una

- 2 Sofía Botero Páez, «Redescubriendo los caminos antiguos desde Colombia», *Bulletin de l'Institut français d'études andines* 36, n.º 3 (2007): 343-52, <https://doi.org/10.4000/bifea.3505>; Sofía Botero Páez, «Elementos para leer un palimpsesto: indígenas, caminos, piedras, mulas y caballos en Colombia», *Boletín de Antropología Universidad de Antioquia* 20, n.º 37 (2006): 265-87.
- 3 Miguel Darío Cárdenas y Santiago Rincón, «Los caminos históricos de la Real Expedición Botánica», *Revista Quiroga* 3 (2013): 40-54; Carlos Delgado, «Camino nacional Honda - Santafé de Bogotá. Transporte, economía y desarrollo», *Apuntes del CENES* 24, n.º 38 (2004): 199-227; Fabián Andrés Lancho Herrera, «Caminos coloniales: una historia de las vías de comunicación en la región central del Nuevo Reino de Granada en el siglo XVIII» (Tesis de Maestría en Historia, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 2017).
- 4 Francisco Zuluaga, «Por la montaña del Quindío. El camino real de Santafé hasta Quito, por la montaña del Quindío», en *Caminos reales de Colombia* (Bogotá, 1995), 156-79; Guido Baraona Becerra, «Por el camino de Guanacas. El camino Santafé - Quito por Guanacas (Tocaima, Neiva, La Plata, Popayán)», en *Caminos reales de Colombia* (Bogotá: Fondo FEN-Colombia, 1995), 180-93.
- 5 Sofía Botero Páez, *Caminos ásperos y fragosos para los caballos: apuntes para la historia de los caminos en Antioquia* (Medellín: Universidad de Antioquia, 2005); Botero Páez, «Redescubriendo los caminos antiguos desde Colombia».
- 6 Aristides Ramos Peñuela, *Los caminos al río Magdalena. la frontera del Carare y del Opón 1760-1860* (Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 2000).
- 7 Simón Uribe Martínez, *Frontier road: Power, history and the everyday state in the Colombian Amazon* (Oxford: Wiley-Blackwell, 2017); Carlos Gilberto Zárate Botía, *Extracción de quina: la configuración del espacio andino-amazónico a finales del siglo XIX* (Leticia: Universidad Nacional de Colombia, 2001).
- 8 Carl Langebaek, «Caminos del Piedemonte Oriental. Sistemas de comunicación prehispánica entre los Andes Orientales y el piedemonte llanero», en *Caminos reales de Colombia*, ed. Pilar Moreno de Ángel, Jorge Orlando Melo, y Mariano Useche Losada (Bogotá: Fondo FEN-Colombia, 1995), 72-83; Carl Langebaek, *Por los caminos del piedemonte: una historia de las comunicaciones entre los Andes Orientales y los Llanos. Siglos XVI a XIX* (Bogotá: Universidad de los Andes, 2000); Miguel García Bustamante, «A los Llanos de San Juan y San Martín. El camino real a San Juan de los Llanos», en *Caminos reales de Colombia* (Bogotá: Fondo FEN-Colombia, 1995), 248-59; Roberto Velandía, *Descubrimiento y caminos de los Llanos Orientales* (Bogotá: Colcultura, 1993); Javier Ocampo López, «A Venezuela. El camino real del centro-oriente colombiano», en *Caminos reales de Colombia*, ed. Pilar Moreno de Ángel, Jorge Orlando Melo, y Mariano Useche (Bogotá, 1995), 227-47.
- 9 Pilar Moreno de Ángel, Jorge Orlando Melo, y Mariano Useche Losada, eds., *Caminos reales de Colombia* (Bogotá: Fondo FEN-Colombia, 1995).

primera parte de la obra colectiva se centraba en los caminos prehispánicos en diferentes puntos de los Andes, el piedemonte oriental y la Sierra Nevada de Santa Marta y el aprovechamiento que se hizo de ellos después de la llegada de los europeos a América. La segunda parte, profundizaba en los caminos coloniales y republicanos que conectaron las llanuras del Caribe, los Llanos de San Juan y San Martín, las rutas de arriería en Antioquia, el piedemonte amazónico y las quinerías y caucherías de la Amazonía, y, principalmente, las conexiones de Santafé dentro del mismo altiplano Cundiboyacense, con Quito y Venezuela.

Para el estudio de la comunicación entre los puntos que después conectarían a Tunja y Santafé, tema principal de la presente obra, es de especial interés el artículo de Carl Langebaek, “Los caminos aborígenes”¹⁰. En su apartado dedicado al territorio muisca, a través de crónicas y documentos oficiales, el autor identifica menciones sobre caminos que conectaban a las tierras altas con el piedemonte llanero, caminillos en Teusacá, un camino en Simijaca y otro marcado por la ruta valle de Gachetá – Súnuba – Somondoco, que comunicaba con el piedemonte. Identifica “carreras” como rutas entre aldeas y santuarios, algunas de las cuales estaban en Guasca y Siecha, pero sobre las cuales no hay mayor mención. Langebaek encuentra contrastes entre los múltiples caminos que se encontraban en el altiplano Cundiboyacense, frente a la falta de comunicación en los dos flancos de la cordillera Oriental; en especial, indica que, más allá del piedemonte llanero, la comunicación parecía cortarse.

Por su parte, en “Todos los caminos conducen a Santafé”, Roberto Velandia¹¹ reconstruye las rutas seguidas por Gonzalo Jiménez de Quesada, Sebastián de Belalcázar y Nicolás de Federmán para entrar a la Sabana de Bogotá y mantenerla comunicada en sus inicios como fundación española. Resalta que la “trocha” del Opón, fue la ruta de Jiménez de Quesada y que, una vez superó las espesas selvas, siguió la ruta que coincidirá con Chipatá, Vélez, Barbosa, Moniquirá, Turca, Suta, Tinjacá, Guachetá, Lenguaque, Cucunubá, Suesca, Nemocón, Zipaquirá, Busongote (Cajicá), Chía y Funza. También reconstruye un viaje de Quesada a Somondoco y su regreso al escuchar noticias de Tisquesusa por la vía Paipa-Bonza-Suesca y que esta ruta “fue la que orientó el camino real de Santafé a Tunja, que luego siguió a Vélez, ciudad que sería terminal del nuevo camino del Opón y más tarde del camino del Carare”¹². Sin embargo, no da detalles del recorrido de esa ruta.

En los 25 años transcurridos desde la publicación de *Caminos reales de Colombia*, no ha vuelto a realizarse un esfuerzo similar por reunir investigaciones locales y regionales sobre el tema en distintos periodos históricos. En ese mismo lapso,

10 Carl Langebaek, «Los caminos aborígenes. Caminos mercaderes y cacicazgos: circuitos de comunicación antes de la invasión española en Colombia», en *Caminos reales de Colombia* (Bogotá: Fondo FEN-Colombia, 1995), 34-45.

11 Roberto Velandia, «Todos los caminos conducen a Santafé. Los caminos reales de Cundinamarca», en *Caminos reales de Colombia* (Bogotá: Fondo FEN-Colombia, 1995), 128-55.

12 Velandia, 135.

han surgido esfuerzos individuales, arriba citados, sobre diferentes áreas del territorio colombiano. Sin embargo, la reconstrucción detallada y actualizada de la red que, entre los siglos XVI y XX, conectaba a Santafé (después Bogotá) con Tunja y a estas dos ciudades con las zonas de vertiente, el valle del Magdalena y los Llanos Orientales, era, cuando iniciamos este proyecto, una tarea pendiente. No solo buscábamos dar atención a un camino importante, pero poco estudiado (comparativamente frente a los caminos hacia el río Magdalena o las rutas de colonización antioqueña, quinera o cauchera), sino que, más allá de reconstruir trazados (tarea que por la alta intervención en el área sería casi imposible), pretendía analizar la configuración, usos y significados que las sociedades le habían dado a lo que, como se verá en el libro, en realidad es una multiplicidad de redes.

La investigación se centró inicialmente en el camino antiguo Tunja - Santafé (hoy Bogotá) como eje articulador del altiplano Cundiboyacense en distintos periodos históricos, pero luego se invitó a otros investigadores que han estudiado otros caminos de los Andes Orientales colombianos. Así fue posible abordar el Camino Honda – Santafé, el camino del Carare y el camino de los Llanos orientales a Tunja. Nuestro estudio demandó el uso de fuentes documentales de distintas épocas históricas que describían los caminos mencionados anteriormente, entre las que se encuentran las descripciones geográficas o visitas coloniales, las actas del cabildo de Tunja y Santafé, las crónicas escritas por los españoles entre los siglos XVI a XVIII, los diarios de los viajeros de los siglos XVIII y XIX y los documentos oficiales de los siglos XX y XXI que se referían a las obras realizadas en la construcción o reparación de los caminos.

Igualmente, se hicieron recorridos y visitas de observación en algunos trayectos de estos caminos con el fin de identificar rasgos físicos y materiales de su uso antiguo, y se recogieron relatos e información de los habitantes circunvecinos a estos, para lograr una mejor contextualización y comprensión de la importancia de estos caminos en la interacción social. La información recogida fue sometida a análisis, contrastación y crítica de fuentes, para reconstruir el uso de los caminos a través del relato histórico, la restitución cartográfica y el uso de las ilustraciones de transectos de camino que buscan ubicar al lector en un espacio geográfico determinado.

El libro se ha dividido en dos partes. En la primera se aborda el camino antiguo Tunja- Santafé desde el siglo XVI hasta el siglo XX, y se analiza su importancia para las comunidades indígenas del altiplano Cundiboyacense, el abastecimiento y la comunicación de los españoles que poblaron las ciudades coloniales (Tunja, Santafé, Vélez, Pamplona, etc.) y, en general, para de todo el sistema colonial durante los siglos XVI a XVIII. Durante el proceso de independencia, por este camino se desplazaron los ejércitos realistas y patriotas hasta fraguar la batalla de Boyacá en inmediaciones entre las ciudades de Tunja y Santafé. Igualmente, durante el siglo XIX este camino fue determinante para la circulación de los caminantes y viajeros enviados a reconocer el territorio. Durante el siglo XX

y hasta nuestros días, como carretera Central del Norte, se ha convertido en el eje articulador de la economía y la administración de la región centro oriente de nuestro país, como se podrá apreciar en los capítulos 3 y 4 de este texto.

Esta primera parte, está compuesta por cuatro capítulos en los cuales se aborda el camino Santafé-Tunja, en distintas épocas y desde diferentes nociones, certidumbres e interrogantes propios del trazado, de sus conexiones temporales, y de la importancia que tuvo para la región del altiplano cundiboyacense. En el primer capítulo, Blanca Acuña se centra principalmente en las descripciones y usos que se le dieron a este camino en los siglos XVI y XVII por parte de indígenas y los españoles que se asentaron en el altiplano Cundiboyacense, quienes edificaron puentes, acequias y muros para adecuar el camino y facilitar su tránsito, y construyeron en la vera sitios de descanso y abastecimiento de alimentos para los transeúntes y los animales que transportaban los productos para el aprovisionamiento de las comunidades circunvecinas y los que se hallaban en las ciudades de Tunja y Santafé.

En el segundo capítulo, Katherinne Mora se enfoca en los siglos XVIII y XIX para reconstruir, a través de relatos de viajeros, la red de caminos que conectaban diferentes puntos del altiplano Cundiboyacense, y en especial a las ciudades de Santafé (después Bogotá) y Tunja. Entre los paseantes locales y viajeros extranjeros que transitaron entre los que actualmente son los territorios de Boyacá y Cundinamarca, y de los cuales nos ha llegado algún tipo de registro de su recorrido, la autora incluye a los sacerdotes José Gumila, Basilio Vicente de Oviedo y fray Juan de Santa Gertrudis, el funcionario de la Corona española Miguel de Santisteban, los comerciantes José María Caballero y John Hankshaw, los diplomáticos-exploradores Théodore-Gaspard Mollien, Manuel Ancízar y José María Gutiérrez de Alba, los militares William Duane y Richard Bache y el ingeniero Jorge Brisson. Como se verá, pocos de ellos registraron su itinerario con tiempos y rutas pormenorizadas; sin embargo, sus relatos son útiles para la reconstrucción de las dificultades que representaba el recorrido para los estándares de la época, los puntos representativos a la vera de los caminos (ventas, posadas, puentes, caseríos, haciendas...) o las rutas principales y secundarias que podían tomarse según el propósito y destino de la visita.

En el tercer capítulo, Yennifer Camargo centra su análisis la manera como este camino se consolidó en la carretera Central del Norte, a partir de las políticas de obras públicas establecidas por el gobierno central de Colombia. Planes nacionales, crecimiento económico, flujos y mercados, son el apéndice de la expansión del sistema carretero y el financiamiento que supuso esta vía como eje geoestratégico para la consolidación de la actividad industrial y los procesos de modernización regional. En este planteamiento destaca a Boyacá como un paso obligatorio para la comunicación con otras regiones y el intercambio comercial con zonas de frontera y a la infraestructura vial como esferas de acción gubernamental que explican el grado de importancia dado por el Estado a comienzos de siglo XX.

En el cuarto capítulo, Andrés Bautista, desarrolla una aproximación a las nociones físico-espaciales del camino, de su dinámica histórica y las interacciones de las comunidades en relación a su significado y representación territorial. Parte de la concepción del camino como elemento histórico, viajando por la variabilidad de significados y dinámicas que adquiere en función de los espacios territoriales, indicando entre trazos, lugares, espacios y territorios configuraciones temporales que muestran formas cambiantes de uso y valor determinadas por el carácter físico, las demandas sociales, y la circulación entre centros principales. De esta forma, ofrece una lectura, como referente espacial e histórico todavía presente en la memoria de los territorios y el sentido dado social y territorialmente.

En la segunda parte del libro, se abordan otros caminos arteriales que han permitido la conexión del altiplano Cundiboyacense con el río Magdalena y los Llanos Orientales. En el primer capítulo de esta segunda parte, Diana Bonnett aborda la historia y los cambios producidos en ´el camellón de la Sabana´ que son leídos como el último tramo que del camino de Honda se alzaba para llegar a la capital, Santafé. Así, la autora, se mueve en un amplio periodo entre los siglos XVI y XIX, para explicar los nombres del camino, su construcción en aspectos como las técnicas, los materiales, los arreglos, los cambios y el financiamiento. De esta manera, construye una relación de hechos, gastos y herramientas que fueron empleados en la reparación y en las tareas realizadas en este tramo que caracterizaría la entrada a la capital del virreinato.

En el siguiente capítulo, Carlos Delgado, desde una perspectiva comparativa, pone la mirada de los lectores en la vertiente occidental de la Cordillera Oriental y las conexiones de las dos ciudades eje de este libro, Bogotá y Tunja, con el río Magdalena, principalmente durante el siglo XIX: la vía a Honda y la ruta del Carare, respectivamente. Con base en documentos oficiales, relatos de viajeros, prensa, cálculos de resistencia en el camino de humanos y caballos, y trabajo de campo realizado por el autor, se ofrece una reconstrucción de los caminos en mención a partir de los trazados, los perfiles topográficos, las jornadas y kilómetros recorridos en cada uno de los tramos del camino, los volúmenes de carga que era posible trasladar por ellos, y los obstáculos para los transeúntes (por ejemplo, pendientes, pantanos, insectos, cambios de temperatura). Al igual que varios de los capítulos que conforman esta obra, llama la atención sobre los hitos y nodos que fueron construyéndose alrededor de los dos caminos y la preocupación de los gobernantes, legisladores y comerciantes por implementar mejoras en los caminos, que no siempre pudieron materializarse.

Finalmente, en el último capítulo quien transporta a los lectores al lugar más oriental, es Fernando Vega a través del Camino del Cravo Sur, que conectaba a Sogamoso con el sitio de la Cabuya y Guayaque (que se convertiría en la ciudad de Yopal) y que continuaba por la sabana abierta y los ríos de la cuenca del Orinoco. Para Vega, en la configuración de esta red, además de una base prehispánica, cumplió un papel clave la producción ganadera que los jesuitas

implementaron desde finales del siglo XVII, y hasta su expulsión en 1767, en sus haciendas de Caribabare, Cravo, Apiay y Tocaría, que abastecían de carne a Tunja y sus términos. Después del reparto que se hizo de sus haciendas entre otras órdenes religiosas y de particulares, la actividad ganadera se mantuvo como el renglón principal para la región, afectada solo de manera coyuntural durante la independencia al iniciar el siglo XIX. El camino entraría en decadencia a favor de la vía Cusiana después de la construcción de Acerías Paz del Río a mediados del siglo XX y el boom petrolero de la década de 1990. Así, desde una perspectiva de larga duración, Vega no solo reconstruye el trazado aproximado y la funcionalidad del camino de Cravo Sur para la ganadería, sino también dinámicas socioeconómicas y culturales que giraron en torno al sendero, entre las que se cuentan la ubicación de propiedades para la recuperación de ganados, la logística para el desplazamiento de hatos y las prácticas para mantener el buen estado de las reses, los cantos y narraciones de los vaqueros, entre otros aspectos.

El libro en general, más que reunir temas acabados, propende por la convergencia de lecturas que pueden ampliarse espacial o historiográficamente desde nuevas discusiones e investigaciones en torno a los caminos del interior del actual territorio colombiano o dirigirse a otros caminos que han sido determinantes en la configuración de los territorios, de sus memorias y de las relaciones que se siguen construyendo a partir de las redes e intercambios inmateriales que aún se conservan como parte del uso y el significado histórico que los caracteriza.

PRIMERA PARTE

CAMINO ANTIGUO TUNJA – SANTAFÉ (BOGOTÁ) SIGLOS XVI A XIX



Capítulo I

CAMINO ANTIGUO SANTAFÉ – TUNJA EN EL PERIODO COLONIAL

Blanca Ofelia Acuña Rodríguez¹ |

Introducción

Los caminos son un mecanismo para estudiar la interacción de los grupos humanos, contribuyen con el reconocimiento y apropiación del espacio, permiten apreciar el recorrido, y las actividades económicas que se realizaban. Estos constituyen escenarios que dan cuenta de las experiencias vividas por grupos y actores sociales que transitaron, que interactuaron y dinamizaron procesos en conjunto; a través de su estudio se pueden establecer los significados que socialmente se le atribuyen a cada uno de los lugares. De ahí el interés de este capítulo por estudiar el camino antiguo que comunicaba a Santafé con Tunja en el altiplano Cundiboyacense, a partir del cual se pretenden identificar las huellas que dejaron quienes lo transitaron, cuyo uso permitió su adaptación en los diversos periodos, para responder a las necesidades de circulación, transporte e intercambio de productos, bienes y transeúntes. A través de este, se puede reconocer el significado social y económico, el uso y la interacción social de quienes lo utilizaron en la época colonial, lo que nos acerca a comprender cómo a lo largo del trayecto se fueron construyendo viviendas, sitios de abastecimiento y lugares para el descanso, la alimentación y recreación de los viajeros, a partir de los cuales se puede comprender la expansión económica, demográfica y cultural, que son aspectos centrales para tejer un puente entre pasado y presente.

El camino objeto de esta investigación, fue usado por los indígenas que habitaban el altiplano Cundiboyacense antes de la llegada de los españoles, pues aunque no se han realizado investigaciones arqueológicas que evidencien rastros materiales

1 Licenciada en Ciencias Sociales, Especialista en Archivística, Magíster y Doctora en Historia. Actualmente docente - investigadora de la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia e integrante del Grupo de Investigación Asociación Centro de Estudios Regionales – REGIÓN. Correo electrónico: blanca.acuna@uptc.edu.co. ORCID: 0000-0001-6062-3873. La autora expresa sus agradecimientos a los estudiantes de Ciencias Sociales Darly Martínez y Gloria Sánchez.

del uso prehispánico, los documentos coloniales que referenciaron las formas de circulación de productos entre los nativos, describen que existían intercambios de bienes entre los cacicazgos indígenas de la Sabana de Bogotá, y los que se asentaban en el norte del territorio muisca, en lo que hoy se conoce como Soatá, Cerinza, Sogamoso. Entre los muchos productos que circulaban en este amplio territorio indígena, se hallaba la sal producida en los yacimientos de Zipaquirá y Nemocón, la cual llegaba hasta los territorios de los caciques de Tunja, Tundama y el Sugamuxi, pero también de estos territorios se llevaba maíz, hayo, algodón, hasta los yacimientos de agua salobre para intercambiarlos por sal². Los referentes documentales infieren un tránsito de personas (indígenas) que transportaban dichos productos, lo que implica que a pesar de la distancia y de la geografía del paisaje, había una interconexión entre comunidades étnicas distintas, en este caso los Muiscas, los Chitareros y los Lache³.

Igualmente, y por los relatos de los españoles que arribaron al interior del territorio del Nuevo Reino de Granada⁴ durante la segunda mitad del siglo XVI, podemos señalar que este camino continuó siendo determinante para avanzar en el proceso de conquista y reconocimiento del norte del altiplano Cundiboyacense, la sierra Nevada del Cocuy, la Provincia de Pamplona y los llanos del Casanare. El camino de Tunja a Santafé se convirtió en una de las principales vías de acceso para la circulación de productos necesarios para el abastecimiento de los españoles que se asentaron en las ciudades hispanas del altiplano, pues estos nuevos pobladores se convirtieron en grandes demandantes de todo género de productos para su supervivencia, los cuales eran producidos tanto en el interior de las colonias (efectos o productos de la tierra), como importados de Europa (Productos de Castilla). Esta circulación de productos dio origen a las primeras interacciones socioculturales entre las comunidades nativas y los españoles, es decir, los intercambios se dieron no solamente desde el punto de vista de las estructuras políticas, sino en lo cotidiano como la alimentación, el hábitat, el vestido, los animales domésticos, para citar solamente algunos casos.

Los productos de la tierra⁵ más usados por los españoles en el siglo XVI, además del oro y las piedras preciosas, fueron aquellos requeridos para la alimentación y la subsistencia en las ciudades del interior; entre los que se encuentran por ejemplo: el pescado y la miel de abejas, que se traían principalmente de los Llanos Orientales; la sal que se producía en los yacimientos de la Sabana; el maíz, los

2 Blanca Ofelia Acuña Rodríguez, “Rutas de Circulación e intercambio de sal en la provincia de Tunja, segunda mitad del siglo XVI”, *Revista Historia y Memoria*, n° 16. enero a junio (2018):226, <https://doi.org/10.19053/20275137.n16.2018.7729>.

3 Los Muiscas se ubicaban en la parte central del altiplano Cundiboyacense, los Lache en la Sierra Nevada del Cocuy y los Chitareros en el Cañón del Chicamocho y Pamplona, actuales departamentos de Santander y Norte de Santander.

4 El Nuevo Reino de Granada, fue el nombre que le otorgó Jiménez de Quesada a la zona descubierta y conquistada por su hueste, y que coincide en parte con la altiplanicie de la cordillera Oriental, en los departamentos de Cundinamarca, Boyacá, Santander y Casanare.

5 Se llamaban productos o efectos de la tierra, porque eran producidos por los nativos en los nuevos territorios descubiertos.

fríjoles, la papa y demás tubérculos (cubios, rubas, ibias, etc.) que cultivaban los indígenas en los páramos, así como la leña que funcionaba como combustible para la cocción de alimentos, o la yerba que se recolectaba en las zonas montañosas, para alimentar a los caballos y bestias. También fueron de gran importancia otros productos como las mantas y el algodón, indispensables en la elaboración de textiles requeridos para solventar el frío del altiplano. Todos estos productos circularon en el siglo XVI entre los distintos asentamientos indígenas y en las ciudades hispanas del interior del Nuevo Reino de Granada.

Por su parte, los productos de Castilla, estaban representados por el vino y el aceite, las velas, los sombreros, paños, zapatos, armas, entre otros; los cuales eran traídos directamente desde España y desembarcados en Cartagena, y desde allí eran trasladados hasta el interior usando vías navegables como el río Magdalena, y los caminos terrestres que se fueron adecuando para que las recuas, caballos y cargueros transportaran estos productos, desde los puertos fluviales hasta las ciudades coloniales.

En este capítulo, nos referiremos a la transición que se generó en el uso y funcionamiento de los caminos en Tunja con la llegada de los españoles, a mediados del siglo XVI y la instauración del sistema colonial hispano, cuando los caminos se convirtieron en factores determinantes para el descubrimiento y reconocimiento de los nuevos territorios, y a la vez, en la base para el funcionamiento de rutas de circulación de diversos productos, mercancías e incluso funcionarios de la Corona que requerían desplazarse entre las mismas ciudades coloniales fundadas al interior del territorio.

Centraremos nuestra atención, principalmente, en el camino que comunicó a Santafé con Tunja en el interior del Nuevo Reino de Granada, alrededor del cual se generó una serie de procesos y relaciones de integración social, económica y cultural entre las comunidades nativas y los conquistadores españoles, quienes adaptaron el espacio para facilitar el recorrido, ya fuera aderezando el camino o construyendo puentes o pasadizos sobre los ríos, o creando sitios de descanso, acopio y abastecimiento de alimentos y bebidas para humanos (mercaderes, funcionarios reales, arrieros, esclavos, indios guías, etc.) y animales de carga que recorrían el camino: hospedajes o posadas, ventas y puntos de abastecimiento,

Es necesario señalar que, cuando se habla de los caminos del siglo XVI, nos referimos a senderos estrechos por donde escasamente circulaban los humanos y algunos pocos animales de carga que habían introducido los españoles. Estos caminos, en la mayoría de los casos, correspondían a los que tenían o habían usado los indígenas antes de la llegada de los españoles para intercambiar sus productos o mantener relaciones de interacción con otras comunidades, como ocurría con el camino que comunicaba los territorios del Zipa localizados en la Sabana, con los territorios del Zaque ubicados en los actuales territorios de Tunja, Duitama o Sogamoso en el departamento de Boyacá.

Los caminos han sido reconocidos por la historiografía⁶ como elementos determinantes en la comunicación, en el intercambio cultural y económico, y en la integración regional; de ahí que asumimos que el camino objeto de este estudio, conectó a las ciudades hispanas de Tunja y Santafé desde el siglo XVI, y ha cumplido un papel fundamental en la integración de una amplia región que une el altiplano Cundiboyacense con los Llanos Orientales, Vélez y la zona minera de Pamplona.

La existencia y uso del camino de Santafé – Tunja, ha sido reconocida en diferentes periodos de la historia, pues por este se han desplazado distintos actores sociales, se han trasladado mercancías, han circulado las comunicaciones; igualmente, se desplazaron los ejércitos de patriotas y realistas durante el proceso de independencia, y en general, se ha construido todo un esquema de conexión entre las dos primeras ciudades hispanas fundadas a finales de la década de los años treinta del siglo XVI en el altiplano Cundiboyacense.

Durante el periodo colonial, este camino fue adecuado y ampliado para facilitar la comunicación y permitir el tránsito de caballos y recuas, pues como lo señala Fabián Lancheros: “la administración colonial impulsó una serie de aperturas y reacondicionamientos de los caminos que permitieron el establecimiento de un correo más rápido y permanente”⁷. Así se ordenó, la construcción de puentes para pasar los ríos, se crearon ventas o tiendas, aposentos y posadas en el transcurso del recorrido de Santafé a Tunja, que poco a poco se fueron transformando en asentamientos nucleados, hasta convertirse en el siglo XIX en los municipios que hoy conocemos, como Ventaquemada y Villapinzón, o los parajes de Puente de Boyacá y Albarracín, entre otros. Cabe resaltar que durante este lapso los viajeros podían gastar dos noches y hasta tres días, para llegar de un lugar a otro, puesto que el terreno era quebradizo, había ríos y quebradas que no siempre eran fáciles de cruzar, llevaban cargamentos y estos factores generaban mayor demora en el tránsito.

Muchos de estos caminos recibieron la denominación de Camino Real, a partir de los cuales los españoles controlaban la circulación de productos. De acuerdo con las descripciones de Lancheros, estos caminos eran pedregosos “y tenían una dimensión de entre medio metro hasta ocho metros, dependiendo el espacio y la necesidad que obligó a crearlo”⁸, pero siempre con la necesidad de que por

6 Sofía Botero Páez. «Elementos para leer un palimpsesto: indígenas, caminos, piedras, mulas y caballos en Colombia», *Boletín de Antropología Universidad de Antioquia*, vol 20, n°. 37 (2006); Mayra Cuéllar, «El camino del pie de Gallo: de Santiago de las Atalayas a Sogamoso a finales del siglo XVI» II (Tesis, departamento de Historia, Universidad de los Andes, 2008).

7 Fabián Andrés Lancheros Herrera, “Caminos Coloniales: una Historia de las vías de comunicación en la región central del Nuevo Reino de Granada en el siglo XVIII” (Tesis de Maestría en Historia, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 2017), p. 16.

8 “Caminos Coloniales: una Historia de las vías de comunicación en la región central del Nuevo Reino de Granada en el siglo XVIII” (Tesis de Maestría en Historia, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 2017), p. 45.

ellos pudieran circular tanto los hombres, como los animales de carga: mulas, caballos y bueyes⁹.

El texto se divide en dos partes, que buscan identificar la transición en el uso del camino indígena y el camino hispano. En la primera parte, se hace una aproximación a lo que pudo haber sido el uso del camino indígena prehispánico, que permitía la interacción de las dos grandes confederaciones indígenas: el Zaque y el Zipa. El Zaque tenía control sobre los territorios de la zona norte del territorio muisca, desde Chocontá hasta el cacicazgo de Sogamoso; y el Zipa, que controlaba los territorios de los cacicazgos ubicados en la Sabana de Bogotá. La segunda parte, se centra en el camino que conectó a las ciudades coloniales de Tunja y Santafé durante este periodo, a partir de las pocas descripciones que existen en la documentación del siglo XVI y los primeros años del siglo XVII, que referencian hitos importantes que existían en este camino.

De los caminos indígenas a los caminos coloniales

La existencia de caminos en el actual territorio del altiplano Cundiboyacense, ha sido reconocida desde antes de la llegada de los españoles, pues en los primeros escritos hispanos y en las relaciones de sus campañas conquistadoras, aluden a los recorridos que hicieron por trazos y rutas de caminos que hallaron a su paso. Por ejemplo, “en 1536, al remontar las sierras del Opón, dos de los capitanes del licenciado Jiménez de Quesada siguieron *un estrecho y angosto camino, subiendo por una asperísima y alta sierra, toda cubierta de muy espesa y cerrada montaña ...*; desconocían hacia donde iban, por lo que estaban sujetos a llegar donde el camino tuviese fin”¹⁰.

El camino al que se refiere el texto anterior, tiene que ver con lo que Hermes Tovar¹¹ ha denominado como el camino de la sal y las esmeraldas, que llegaba hasta los alrededores de la actual Barrancabermeja, donde los conquistadores hallaron esmeraldas y panes de sal distinta a los granos de origen marino que se producía en la costa Caribe. Estos hallazgos, orientaron a las huestes conquistadoras de Jiménez de Quesada para seguir el recorrido que hacían los panes de sal, hasta encontrar los yacimientos de agua salobre de la sabana.

Los caminos que habían construido los indígenas antes de la llegada de los españoles al altiplano, eran estrechos y limitados por el espesor de los bosques, por donde circulaban únicamente personas puesto que los indígenas no contaban con animales de carga; por lo tanto, no se requería de mayor adecuación. De acuerdo con las descripciones que se hicieron en los documentos españoles,

9 Héctor Publio Pérez Ángel, *Caminos Reales de Casanare* (Yopal: Fondo Mixto para la Promoción de la Cultura de Casanare, 2003), p. 28.

10 Ana María Groot. “Sal, Caminos y Mercaderes: el caso de los muisca en el Siglo XVI”. En: *Caminos Precolombinos. Las vías los ingenieros y los viajeros*, Leonor Herrera y Marianne Cardale de Schrimpf, (Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia. Imprenta Nacional de Colombia, 2000), 263.

11 Hermes Tovar Pinzón. *Relaciones y visitas a los Andes Orientales*, Tomo III (Bogotá: Fondo de Cultura Hispánica, 1992).

estos caminos en cortas distancias atravesaban distintos pisos térmicos y en las zonas más quebradas en la cordillera del altiplano, tenían construidas “escaleras de bejucos”¹², y los pasos sobre los ríos estaban constituidos, en algunos casos, por puentes colgantes hechos con bejucos, y en otro, tarabitas compuestas por una especie de canastilla, en la que se ubicaban los transeúntes y esta se deslizaba por una cuerda cuando se alaba manualmente desde una de las orilla del río.

Entre los indígenas del altiplano, la necesidad de abrir caminos estuvo relacionada principalmente con el intercambio de productos, procedentes de diferentes pisos térmicos entre comunidades disímiles, que podían estar a medianas y largas distancias, y en diferentes altitudes según la quebrada topografía del altiplano; por ejemplo, para el caso de la sal que se producía en los yacimientos de agua salobre de la Sabana, en los actuales territorios de Zipaquirá, Nemocón y Tausa, se distribuía y consumía por las diferentes comunidades asentadas en el altiplano Cundiboyacense (Muiscas, Muzo, Sutagaos, Guanes, Chitareros) y llegaba inclusive hasta el alto y medio Magdalena, a través de distintos caminos y rutas, que mantenían las comunidades indígenas en la altiplanicie y los valles de los ríos Magdalena, Sogamoso, Chicamocha, etc.¹³. Los caminos indígenas comunicaban a distintos cacicazgos de la misma comunidad, pero también a comunidades étnicas diferentes, y como lo señala Langebaek¹⁴, también facilitaban la conexión y comunicación a los centros ceremoniales, de intercambio económico y de poder.

Igualmente, a través de los estudios arqueológicos ha sido posible establecer la existencia de rutas de intercambio de productos entre la región Caribe y el altiplano Cundiboyacense. En las excavaciones arqueológicas registradas en los predios de la UPTC, fueron hallados restos de caracoles marinos, que seguramente llegaron al interior usando estos caminos y rutas de intercambio¹⁵.

Pero los caminos no solamente servían para el intercambio de productos. Para las comunidades indígenas se convirtieron en espacios de contacto, comunicación e integración social; pues la circulación de transeúntes durante varios días por caminos que conectaban largas distancias obligó a que funcionaran sitios de descanso y abastecimiento de alimentos y bebidas en los entornos del camino, en los que seguramente interactuaban y departían individuos de distintas etnias durante su estadía.

Aunque los caminos que tenían las comunidades nativas fueron de gran importancia para los procesos de conquista de los españoles, muchos de estos

12 AGN. Colonia. Visitas Boyacá. T.2 154r [1571].

13 Blanca Ofelia Acuña Rodríguez, “Los mercados de naturales, una transición del intercambio indígena al mercado colonial”, en: *Mercado y Región* (Tunja: Universidad pedagógica y Tecnológica de Colombia, 2020).

14 Carl Langebaek, “Los caminos aborígenes. Caminos, mercaderes y cacicazgos: circuitos de comunicación antes de la invasión española en Colombia”, en: *Caminos Reales de Colombia*. (Bogotá: Banco de la república, 1995), 37-38.

15 Helena Pradilla Rueda, Germán Villate Santander y Francisco Ortiz Gómez, “Arqueología del Cercado Grande de los Santuarios”, *Boletín del Museo del Oro*, n.º 32 (1992).

fueron parcialmente destruidos por el tránsito de los caballos y las mulas; mientras otros tramos, como lo afirman Leonor Herrera y Marianne Cardale, “fueron incorporadas al trazado de los caminos reales, luego al de las vías republicanas y los rieles del ferrocarril y recientemente al de las carreteras asfaltadas”¹⁶. Esto nos permite inferir que los caminos que tenían las comunidades indígenas fueron la base sustancial para la construcción de carreteras y autopistas, que comunican hoy las diversas regiones y que demandan toda una infraestructura, tanto de recursos como de maquinaria, que en ocasiones no responde a las necesidades del contexto.

Para los españoles en el siglo XVI, la adecuación de los caminos que usaban los indígenas y la construcción de nuevos accesos en el interior del territorio del Nuevo Reino de Granada, se convirtió en una necesidad para el desplazamiento de caballos y bestias, y para facilitar la comunicación y la circulación de productos entre las ciudades hispanas de Tunja y Santafé, fundadas inicialmente con la finalidad de emprender nuevas expediciones de conquista y reconocimiento del territorio en el interior, y posteriormente se convirtieron en eje articulador de diversas relaciones económicas, políticas y sociales entre las provincias de Pamplona, Llanos Orientales, Tunja, Santafé, Vélez, entre otras.

La importancia que representaban los caminos para los españoles, desde el inicio de la conquista y colonización del altiplano Cundiboyacense, para 1571 el capitán Juan de Céspedes¹⁷, señaló: “Todos los caminos generalmente en el Nuevo Reino son muy malos de cuestras y ríos malos y quebradas y pantanos. El menos malo es de Vélez a Tunja y Santafé y los alrededores de Tunja y Santafé”, además aclaró, que solamente andaban carretas en “los contornos de Santafé, que llaman sabana grande y es la vega. Los demás se andan en arrias, con mucho trabajo y peligro de los malos pasos”¹⁸. Así, se describe la dificultad percibida por los españoles para el tránsito de productos y transeúntes a través de los caminos, debido a la exuberante vegetación, a las aguas que corrían por los alrededores y a lo ondulado de las montañas, lo que fue asociado con salvaje y atrasado.

Igualmente, en la relación escrita en 1571 por el padre Gaspar de Puerto Alegre, señala que los caminos que recorrían en el Nuevo Reino, eran “muy malos de cuestras y ríos y malos pasos y quebradas y pantanos”¹⁹, y que esto dificultaba el tránsito de las mulas y caballos, y por lo tanto la circulación de las mercancías procedentes de España, que llegaban al interior del Nuevo Reino de Granada, desde Cartagena.

16 Leonor Herrera y Marianne Cardale de Schrimppf, *Caminos Precolombinos. Las vías los ingenieros y los viajeros* (Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2000), 11.

17 El capitán Juan de Céspedes fue uno de los que acompañó la expedición de Jiménez de Quezada, desde su salida de Santa Martha en 1536.

18 Relación de Céspedes. 17 de octubre de 1571. En: *Revista Céspedesia*, n.º. 45 – 46. (enero – junio de 1983), 110.

19 Relación Nuevo Reino de Granada, 1571, f. 8v. En: *Relaciones y visitas a los Andes T. 3*, Hermes Tovar, (Bogotá: Colcultura, 1992), 157.

Según el Padre Puerto Alegre, el Camino de Vélez a Tunja y Santafé, y los de los alrededores de Tunja y Santafé, era uno de los menos malos; pero algunos trayectos al parecer se deterioraban en épocas de lluvias, y lo hacían anegadizo y de difícil acceso, como lo veremos más adelante. Para el mantenimiento de los caminos, especialmente por donde circulaban las mercancías, el Cabildo de la ciudad de Tunja en 1556, acordó que se cobraran “*pechos y derechos*”²⁰ a las arrias que transportaban los productos, y que estos fueran destinados por las justicias y regimientos, para el mantenimiento de los caminos y para los puentes, a fin de que los mercaderes pudieran llevar sus productos a distintos mercados, y no solo en las ciudades a donde pudieran llegar, porque además allí los obligaban a vender a los precios que quisieran.

Durante la segunda mitad del siglo XVI, la construcción y reparación de los caminos fueron consideradas obras públicas por la administración hispana instaurada en las Indias, de ahí que por Provisión Real, el presidente de la Real Audiencia de Santafé ordenó en 1556, a todos los cabildos para que en un tiempo menor a treinta días les dieran las instrucciones a encomenderos e indígenas del Nuevo Reino, con el fin de que adecuaran “los caminos reales por donde se camina de una ciudad a otra hagan y aderecen los caminos de manera que se pueda caminar con recuas”²¹. Así, los caminos empezaron a hacer parte de una política de la colonización española que incluía la construcción y el mantenimiento.

Estas órdenes incluían abrir caminos que comunicaran las ciudades hispanas, construir puentes sobre los ríos y ampliar los caminos existentes, para que se facilitara el transporte de mercancías usando animales de carga, con el fin de evitar que los indígenas continuaran siendo usados como cargueros durante largos trayectos y jornadas, afectando su salud y en algunos casos causándoles la muerte.

Así, a partir de esta Provisión Real, se dispuso que los cabildos debían ordenarle a los encomenderos e indígenas de los pueblos y comarcas la reparación o construcción de nuevos caminos donde se requirieran, pero teniendo en cuenta que debían estar en los territorios circunvecinos donde se hallaban los asentamientos indígenas y los territorios de encomiendas.

Además, en esta Provisión Real se ordenó a los regidores de los cabildos para que una o dos veces al año junto con un escribano,

visiten los dichos caminos que pro vean como están sustentados pa el dicho efecto ejecutando las penas que en ello pusiesen a los caciques y encomenderos que no hubieren cumplido y aderezado lo que les cabe en su comarca haciendo puentes y pontones e allanando cuestras y las

20 Archivo Regional de Boyacá. Actas del Cabildo de Tunja Cabildos. Legajo 04. Fl. 9. [1556].

21 Provisión Real de la Real Audiencia de Santa fe. ARB. Fondo Histórico. Legajo 4. Fl. 113 [9 y 17 de enero de 1556]

demás cosas necesarias donde convenga e los dichos cabildos las hagan e cumplan sopena de trecientos pesos de buen oro²².

Atendiendo las indicaciones de la Real Audiencia y de la Corona, los indígenas de distintas encomiendas fueron designados y obligados a abrir y reparar caminos en varias zonas del Nuevo Reino de Granada. Por ejemplo, para el caso de la Sierra Nevada del Cocuy, los indígenas de los repartimientos de Chita y el Pueblo de la Sal (hoy la salina departamento de Casanare) fueron obligados, en 1571, a adecuar el camino que comunicaba estos dos pueblos, para que pudieran circular caballos y mulas, y se pudieran transportar hacia el interior, la sal, el pescado, el algodón y los demás productos que se producían en los Llanos Orientales, para alimentar a la población hispana²³. De esta manera, circularon productos que se encontraban en el interior del territorio, con productos que se producían en Santafé y viceversa, convirtiéndose en medios de circulación e intercambio de productos y prácticas culturales. Aunque es importante reconocer las dificultades de tránsito, debido a lo inhóspito de los caminos por la exuberante vegetación y lo quebradizo del terreno, los grupos humanos siguieron dinamizando el tránsito por estos pequeños espacios, que paulatinamente se fueron legitimando y adaptando a las necesidades del momento, de acuerdo con las tecnologías existentes. Por ejemplo, durante el periodo colonial se adaptaron muchos de esos caminos para el tránsito de caballos, recuas y en algunos casos de carretas.

Otra razón para reclamar la apertura y adecuación de los caminos, estuvo representada por las quejas que continuamente colocaban los indígenas por los excesos a que eran sometidos por los encomenderos para trasladar los tributos desde sus asentamientos hasta los pueblos y ciudades donde estaban los aposentos del encomendero o su administrador, como era el caso de los indígenas de Támara, actual municipio de Casanare en los Llanos Orientales, quienes debían trasladar a “cuestas” el pescado, miel de abejas, algodón, aves de plumería y demás productos, que le tributaban a su encomendero desde su pueblo hasta Chita, “e que dicen que... de aquí a sus tierra que ay syete jornadas y media e que los yndios son pobres e criados en tierra caliente e que como son pobres no tienen mantas e sy vinyeran aqui ques la tierra fría se murieran por esos páramos”²⁴.

Según estos datos, la dificultad que tenían los encomenderos para acceder directamente hasta los pueblos indígenas, conllevó a exigirles el traslado de los tributos por largos recorridos y con diferencias climáticas, exponiéndolos a riesgos de enfermarse y en muchos casos morir, como lo denunciaban los indígenas de Támara, quienes se enfermaban y morían al salir de clima *cálido* y enfrentar los fríos del páramo.

22 ARB. Fondo Histórico. Legajo 4. Fl 113 . Provisión Real de la Real Audiencia de Santa Fe [9 y 17 de enero de 1556].

23 Blanca Ofelia Acuña Rodríguez, *Producción y Distribución de Sal. Pueblo de la Sal y Chita s. XVI y XVII* (Cali: Universidad del Valle, 2007), 72.

24 AGN. Visitas Boyacá T. 2. Fl 181. Interrogatorio a los indios de Támara. Visita de 1572.

Igualmente, Jiménez de Quesada ante los cargos que le levantó el Visitador en 1572, porque no había cumplido con los deberes de adoctrinar a distintos pueblos de la Encomienda de Chita y los Llanos Orientales, se defendió diciendo que:

No ha sido ni es por mi culpa y cargo sino por ser algunos de los dichos repartimientos muy lejos y en parte muy remota y apartado y de tan malos y perversos caminos que ningún religioso ni sacerdote aunque le fuese grandísimo interés no osaría ir a los dichos repartimientos por ser el camino tan *áspero que como los indios lo declaran aun perros no pueden pasar* y así ninguna persona podrá residir en los dichos repartimientos²⁵.

La anterior referencia, da cuenta de la dificultad a la que se enfrentaban los frailes, cuando debían desplazarse por los ásperos territorios y recorriendo difíciles caminos, para llegar hasta donde se hallaban los asentamientos indígenas, para cumplir con los deberes de evangelización y adoctrinamiento. Sobre todo en el siglo XVI, fueron muchas las quejas de los doctrineros para llegar hasta los pueblos apartados donde se hallaban los indígenas, de ahí que esta fue otra forma de presión para abrir o adecuar caminos, por donde pudieran circular caballos para facilitar la labor de los doctrineros.

Aunque construir y reparar los caminos para comunicar a los nuevos territorios descubiertos era una necesidad, no en todos los casos los encomenderos estuvieron de acuerdo con las decisiones de la Real Audiencia o de los cabildos, cuando ordenaban que los indígenas de sus encomiendas estuvieran dedicados a la apertura o aderezamiento de caminos, pues durante el tiempo que permanecían realizando estas obras públicas, no estaban obligados a pagar los tributos, y eso perjudicaba las rentas de los encomenderos²⁶, quienes además, se sentían propietarios de la mano de obra de los indígenas y de su producción.

Teniendo en cuenta que los indígenas eran quienes conocían el territorio, las autoridades locales o los visitadores los consultaban previamente sobre la posibilidad y conveniencia de construir un camino, y eran ellos quienes informaban si se podía o no construir o ampliar ese camino para el tránsito de los animales de carga, o si, por el contrario, era necesario abrir uno nuevo o desviar su curso. En estos casos, se les justificaba a los indígenas que era necesario el tránsito de caballos y recuas de mulas, y así evitar que ellos continuaran siendo usados como cargueros para trasladar los tributos y productos por largos y frágiles caminos, hasta los aposentos del encomendero, que por lo general se hallaban en las ciudades y en pueblos apartados de los repartimientos indígenas.

Cuando debían construir el camino, implicaba en muchos casos cortar plantas y bosques, la realización de trazos y la apertura de acequias paralelas al camino para recoger las aguas y evitar que las corrientes dañaran el camino, para lo

25 AGN. Visitas Boyacá. T 2. Fl 360. Respuesta de Jiménez de Quesada a los cargos que levantó el visitador Juan López de Cepeda, por incumplimiento en la doctrina. [29 de enero de 1576].

26 Blanca Ofelia Acuña Rodríguez, *Producción y Distribución de Sal. Pueblo de la Sal y Chita s. XVI y XVII* (Cali: Universidad del Valle, 2007), 72.

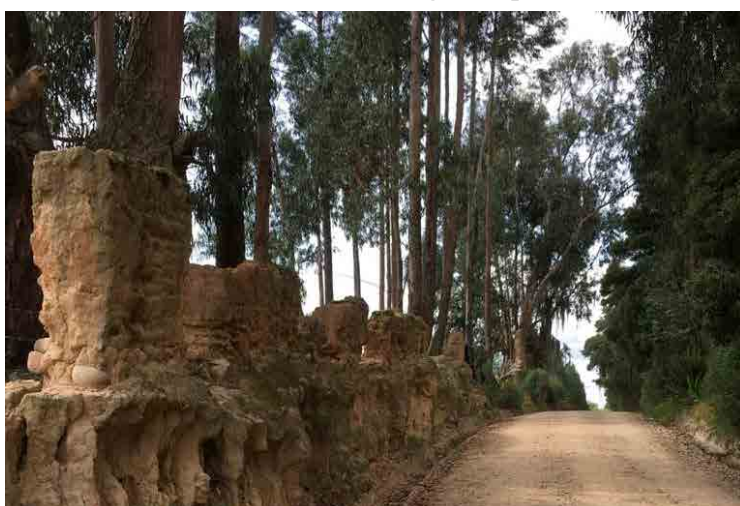
cual requerían de herramientas como hachas y machetes, los cuales debían ser proveídos por el encomendero responsable de la adecuación del tramo del camino y por el cabildo de la ciudad más cercana. El aderezamiento o adecuación, generalmente consistía en la ampliación de camino para la circulación de recuas y carretas (Ver Ilustración No. 1), la construcción de acequias para recoger las aguas y el uso de lajas de piedra para emparejar el camino. Este sistema se usaba principalmente a las entradas y salidas de la ciudad, y en algunos casos también se delimitaba el camino con tapia pisada, que aún se conserva en algunos tramos de caminos antiguos (Ver Ilustración No. 2. Camino Antiguo a Paipa).

Ilustración No. 1. Caminos para recuas.



Fuente: Elaborada con base en documentación consultada para esta investigación. Artista: Ana Lucía García.

Ilustración No. 2. Camino Antiguo Paipa – Duitama.



Fuente: Archivo Personal

La apertura y reparación de caminos en los nuevos territorios descubiertos, siempre fue una preocupación de la Corona española, de ahí que a partir de las leyes de Felipe II a mediados del siglo XVI, se ordenó la adecuación de caminos y la reparación de puentes, a costa de “*los que recibieren el beneficio y más provecho...*”²⁷, es decir de los transeúntes y mercaderes que los usaban. Posteriormente, también estableció que era necesario que los indígenas contribuyeran con estas obras²⁸, y que debían repartirse los tramos de camino que debían reparar de acuerdo con su ubicación.

Atendiendo las órdenes de la Corona, se estableció que era deber de las autoridades locales verificar permanentemente el estado de los caminos y ordenar su mantenimiento o adecuación. Para el caso de Tunja, el cabildo ordenó hacer visita de ojos, para revisar las obras que se hacían en los caminos. Por ejemplo, para 1653, el Procurador General de la Ciudad de Tunja don Antonio de Ossa, solicitó al cabildo y especialmente al Corregidor y Justicia Mayor, “*se sirva de nombrar un señor capitular*”²⁹, para que estableciera el estado de los caminos que de Tunja salían para las ciudades de Santafé, Vélez y Pamplona, y se tomaran las medidas pertinentes a fin de arreglarlos y aderezarlos, para facilitar el tránsito y circulación de los transeúntes y de los productos, como es el caso del camino de Tunja a Santafé, al cual nos referiremos a continuación.

Las adecuaciones del camino Tunja - Santafé en la temprana colonia

Sobre el camino de Tunja a Santafé en el periodo colonial no se hallaron publicaciones o estudios que abordaran esta temática, solo en los viajeros del siglo XIX donde se describen algunos tramos muy pequeños que ellos recorrieron y registraron para dar contexto a los lectores sobre los viajes que hacían y las travesías que vivían para recorrer la quebrada topografía que separaba a Tunja de Santafé. Igualmente, para el siglo XIX también se ha prestado cierto interés en estudiar la ruta de los ejércitos libertadores y los enfrentamientos entre patriotas y realistas, a partir de los cuales se ha referenciado el camino, pero no se profundiza sobre su descripción y su importancia en la configuración de esta región centro oriente.

De acuerdo con la documentación consultada para esta investigación, pocos años después de haber fundado las ciudades hispanas en el interior del Nuevo Reino de Granada y de haber instaurado en ellas las autoridades locales, el cabildo de Tunja, insistió que el camino que unía a esta ciudad con Santafé tuviera una ruta fija, para evitar que los españoles tomaran caminos secundarios y fueran atacados por los indígenas. Así, desde 1544 se estableció que este camino saliera de Tunja,

27 Recopilación de Leyes de Indias de 1680, Libro IV: Título XVI, Ley I (16 de agosto de 1563).

28 Recopilación de Leyes de indias de 1680, Libro IV: Título XVI, Ley I, y Título XV, Ley VII.

29 Archivo Regional de Boyacá. Fondo Histórico. Legajo 93. Fl 390. Solicitud del Procurador General de Tunja. [1653].

pasara por el Puente sobre el río Boyacá y las ventas de Turmequé, recorriera a Chocontá, Guasca, hasta llegar a Santafé³⁰ (Ver Ilustración No. 3).

Ante el deterioro y los daños que se presentaban en el recorrido del camino, tres años después (1547) el mismo cabildo de Tunja dispuso que los encomenderos y los repartimientos indígenas que estaban en vecindad al camino de Tunja a Santafé, arreglaran los puentes que estaban dañados y desbaratados³¹, puesto que había dificultad para que transitaran caminantes, caballos y recuas. En esta labor fueron involucrados Diego de Partearroyo, encomendero del pueblo de Boyacá y Hernando de Rojas, para que respondieran por el arreglo del camino de Tunja a Turmequé y a Chocontá.

No obstante, sabemos que para los españoles durante el periodo colonial, mantener una permanente comunicación entre Santafé y Tunja fue una prioridad, pues desde Santafé se impartían las órdenes y condiciones de administración de los nuevos territorios descubiertos, y desde Tunja circulaban productos y bienes de consumo que provenían de diversas regiones y pisos térmicos del altiplano y los Llanos Orientales, que abastecían las necesidades de la población hispana asentada en las dos ciudades. Así, por ejemplo, desde los Llanos Orientales se trasladaba ganado, miel de abejas, pescado, entre otros productos hasta Paipa, de ahí hacia Tunja y posteriormente a Santafé³².

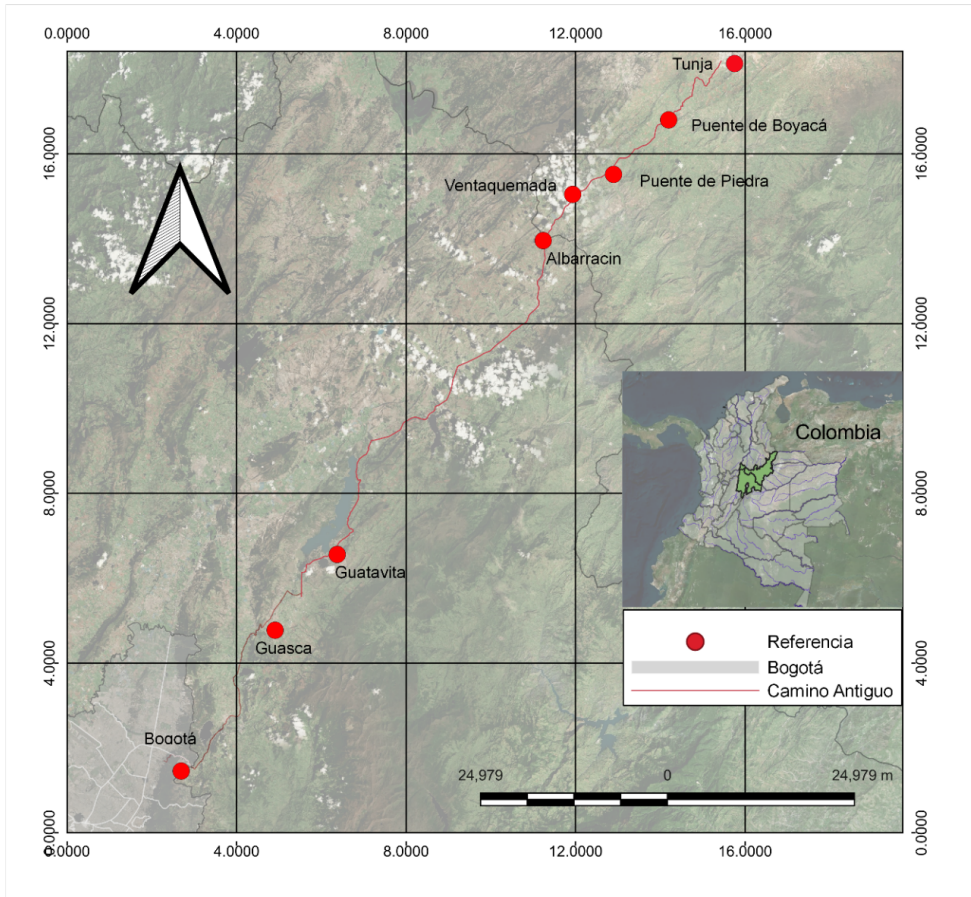
Nuestro interés es pues, retomar las pocas descripciones del camino y de los lugares que referencian los documentos coloniales sobre los recorridos que hacían los españoles entre estas dos ciudades, a fin de recrear la memoria y acercar a los lectores al reconocimiento de estos espacios en la actualidad, teniendo en cuenta la relevancia de estos caminos para el transporte de personas, alimentos e intercambio de productos; sin desconocer los asentamientos que se generaron en las áreas aledañas al camino, que transformaron las relaciones económicas de la región.

30 Archivo Regional de Boyacá. Fondo Cabildo de Tunja. Libro Segundo. f. 28. Acta del cabildo celebrado el 22 de agosto de 1544.

31 Archivo Regional de Boyacá. Fondo Cabildo de Tunja. fls. 121, 122. Acta del Cabildo de Tunja del 26 de marzo de 1547.

32 Para el siglo XVII, la compañía de Jesús, que criaba sus ganados en los llanos casanareños, los transportaba hasta Paipa donde estaba la hacienda el Salitre y de allí a Santafé para abastecer los colegios que tenía en esta ciudad, como lo afirma Erika Arboleda. La hacienda el salitre: transacción del modelo de producción económica jesuita a propietarios privados, 1712-1809. (Tesis de Maestría en Historia. UPTC, 2017). Pag. 140.

Ilustración 3. Esquema de Reconstrucción Camino Antigo Santafé Tunja



Fuente: Elaborado con base en documentación de Archivo consultada para esta investigación
Cartografía: Andrés Felipe Bautista

Partiendo de las referencias documentales que se hallan sobre este camino en el siglo XVI, podemos deducir que los transeúntes que lo usaban, tenían que afrontar muchas peripecias por la falta de infraestructura y la ausencia de sitios de descanso, hospedajes y venta de productos en las que pudieran abastecerse durante el recorrido que podía durar hasta cuatro jornadas. Así lo señalaban las relaciones que recoge el capitán Céspedes en 1571, *“hay falta de mantenimientos y ventas, aunque junto a los pueblos de indios hay unas casas solas desiertas, sin puertas a donde se meten los caminantes y allí acuden los indios aunque de mala gana, a traer lo necesario para vender”*³³.

33 Relación de Céspedes. 17 de octubre de 1571, El padre Francisco y Antonio Pérez. En Revista Cespedesia

Aunque estas descripciones nos dan cuenta del mal estado del camino y la inexistencia de posadas y sitios de abastecimiento en el recorrido que se hacía, en nuestro estudio hemos podido encontrar descripciones sobre algunos sitios específicos que se hallaban aledaños al camino, entre los que se encontraban: a la salida de Tunja el paredón de San Laureano, más adelante, el puente sobre el río Boyacá, posteriormente “la Ventaquemada”, y luego, la posada y tienda de Albarracín, como lo veremos a continuación:

De la plaza mayor al paredón de San Laureano

De acuerdo con los documentos coloniales, el camino de Tunja a Santafé iniciaba en la plaza mayor hoy Plaza de Bolívar, y seguía en dirección sur hasta lo que hoy se conoce como Bosque de la República, donde se hallaba la ermita de San Laureano³⁴, considerada en la época como la salida y entrada de la ciudad; allí para mantener las tradiciones hispanas se instauró una de las primeras capillas cristianas en 1566, para que los transeúntes que se desplazaban por este camino pudieran orar y clamar protección durante el viaje, o agradecer por haber alcanzado el recorrido y haber llegado a la ciudad.

En el entorno del espacio de culto cristiano, a mediados del siglo XVI, el cabildo de Tunja instauró un mercado de naturales³⁵, para que allí los nativos llevaran sus productos y los españoles pudieran abastecerse de alimentos y bienes necesarios para su subsistencia; así que en este espacio confluyeron dos poderes: el religioso representado en la ermita, y a pocos pasos, el económico representado en el mercado. Estos dos elementos, contribuyeron a que este trayecto del camino tuviera una gran importancia para las autoridades locales, de ahí que a comienzos del siglo XVII³⁶, el Cabildo de Tunja ordenó el empedrado, y comisionó a Pedro Núñez de Cabrera para que se encargara de la obra. No obstante, el empedrado no incluía el sitio específico de la ermita de San Laureano, donde en épocas de lluvia las corrientes deterioraban el camino.

Al parecer desde mediados del siglo XVII, para contener las aguas que circulaban por la cárcava de San Laureano, se había levantado un muro que evitaba que se inundara el camino. Sin embargo, para 1653, se registraba “que el paredón que avía en el camino de que va de esta ciudad a la de Santafé y otras partes se derrumbó y se va trajiendo quebrado el paso y de no remediarse con el tiempo el

No. 45 – 46. Cali (enero – junio) 1983, 110

34 Allí quienes salían de la ciudad podían hacer la oración y pedirle a San Laureano protección en su viaje; igualmente quienes llegaban a la ciudad agradecían a los santos por los beneficios de viaje, pues para los españoles mantener una capilla a la entrada o salida de las ciudades, siempre fue una costumbre para agradecer o pedir a los santos la protección durante el viaje. Ver Francisco Henares Díaz, *La Ermita: Una visión multidisciplinar*. En: <https://www.google.com/search?q=Funciones+reliosas+de+las+ermitas+religiosas> [Consultado agosto de 2020]

35 Blanca Ofelia Acuña Rodríguez, “Los mercados de naturales, una transición del intercambio indígena al mercado colonial”. En *Mercado y Región*. (Tunja: Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, 2020), 31.

36 Archivo Regional de Boyacá. Fondo Cabildo de Tunja. Legajo 11, fl. 84 [1605]

daño será mayor...³⁷; el documento continúa señalando la importancia de este paso dentro del camino real que conectaba a las dos ciudades: Tunja – Santafé, además señala, que de no aderezarse y arreglarse el camino “no podrá yr la procesión que va todos los años a la hermita del señor de San Laureano...”³⁸.

La referencia anterior nos permite deducir, que el muro que evitaba el deterioro de este camino en el sitio de San Laureano, requería de mantenimiento permanente para garantizar la circulación de los transeúntes que se desplazaban entre las dos ciudades, y de los feligreses que asistían a los servicios religiosos de la ermita, sin que los documentos nos arrojen descripciones al respecto.

Paso por el Puente del río Boyacá

El paso por el río Boyacá representó para los españoles uno de los hitos más importantes y difíciles en el tránsito por el camino que comunicaba a Tunja con Santafé, pues se hallaba en una zona anegadiza que fácilmente se deterioraba en épocas de invierno, cuando el río era más caudaloso y socavaba las orillas, como se puede apreciar en las actas del cabildo de Tunja, a partir de las cuales se daban indicaciones para el mantenimiento y recuperación del puente y de todas las obras públicas de la ciudad.

En el camino Santafé - Tunja, solo nueve años después de haber iniciado el poblamiento en estos territorios, el cabildo de Tunja ordenó que los repartimientos de indios vecinos a este camino arreglaran los puentes; para el caso del puente sobre el río de Boyacá se ordenó que la adecuación del puente y sector sobre el río Boyacá, lo debía hacer Diego de Partearroyo, encomendero del pueblo del mismo nombre y comisionó al regidor del cabildo Hernán Suárez de Villalobos, para que contribuyera con esta obra³⁹. En este sitio, para la época era necesario construir un puente sobre el río lo suficientemente resistente y amplio, para que por allí pudieran transitar caballos, recuas y transeúntes, sin dificultad o sin riesgo de caer al río.

Al parecer, el primer puente sobre el río Boyacá se construyó con materiales poco duraderos, posiblemente en madera, que fueron deteriorados por las crecientes del río, razón por la cual el cabildo de Tunja en 1566, dispuso que el puente sobre el río Boyacá se hiciera en piedra y cal para que fuera más duradero, y ordenó los costos de materiales y en general de la construcción se debía cobrar a los transeúntes una contribución.

En 1605, el cabildo de Tunja señaló que: “la puente de Boyacá esta caída y es muy necesaria y ser paso forzoso desta ciudad a la de Santafé y peligroso...”⁴⁰. El

37 Archivo Regional de Boyacá. Fondo Cabildo de Tunja. Legajo 93, fl 390.

38 Archivo Regional de Boyacá. Fondo Cabildo de Tunja. Legajo 93, fl 390.

39 Archivo Regional de Boyacá. Fondo Cabildo de Tunja. Acta Cabildo de Tunja de 8 de julio de 1551, f. 172.

40 Archivo Regional de Boyacá. Fondo Cabildo de Tunja. Legajo 11. Folio 84. Actas de Cabildo de Tunja del 4 de enero de 1605.

deterioro y daño de este puente impedía el tránsito, y posiblemente la comunicación entre las dos ciudades, a la vez que impedía trasladar los productos a Santafé y los que ingresaban a Tunja.

El documento además nos indica que el puente se hallaba caído y deteriorado a comienzos del siglo XVII, y que era necesario reconstruirlo para evitar los percances que se podían ocasionar; para solucionar esta situación, el cabildo de la ciudad de Tunja, solicitó a la Real Audiencia autorización para destinar los recursos de los propios que tenía la ciudad, con el fin de hacer las adecuaciones convenientes que fueran duraderas y de buena calidad.

Al parecer quince años después, el puente se había reconstruido, pues según las descripciones hechas en 1620 por las autoridades locales de la ciudad de Tunja, para pasar el río Boyacá en el camino que comunicaba a Tunja con Santafé, había un puente “de pontones de cal y piedra, y encima vigas grandes y sobre ellas está echada tierra y empedrada”⁴¹.

De acuerdo con las descripciones anteriores, se puede señalar que para el siglo XVII el puente sobre río Boyacá estaba construido con materiales más resistentes que la madera, se había construido una estructura de piedra y cal en el lecho del río, y de ahí se desprendían unas vigas de madera que se unían a los pontones y sobre estas se había echado tierra y se había empedrado para permitir el paso de transeúntes, caballos y mulas, que se desplazaban por este camino.

El deterioro del puente sobre el río Boyacá era permanente y es posible que, en los periodos de lluvia, el aumento de las corrientes de agua, recabara los lechos del río, afectando los pontones y la estabilidad del puente, razón por la cual debían repararlo continuamente, para evitar que la estructura colapsara y se viera afectado el tránsito y la comunicación entre las dos ciudades.

En 1660 el procurador Juan de Porres Marquina señaló que había hecho varias peticiones para que se mandara “hacer la puente del pasaje del río Boyacá, camino real que es muy esencial para la ciudad de Santafé y otras partes y hasta agora no ha tenido efecto por no haber dinero para lo pago del oficial y demás costo y para que en esto haya remedio como en cosa tan útil y favorable para todos los pasajeros”⁴². El procurador también solicitó autorización para que se comisionara a Bernardo de Cepeda, quien tenía un molino cercano al Puente, para que cobrara los derechos de circulación de cada cabalgadura o arria que iba y venía por este sitio, la cantidad que le señalara el cabildo hasta completar 30 pesos, que debían ser invertidos para rehacer el puente sobre el río Boyacá, antes de que entrara el invierno.

41 Descripción de la Ciudad de Tunja, sacada de las informaciones hechas por la Justicia de Aquella ciudad en 30 de mayo de 1620 años. En: *Revista Cespedesia*, n.º. 45 – 46. (enero – junio de 1983), 341.

42 Archivo Regional de Boyacá. Fondo Histórico. Legajo 99. Fl 526 [noviembre 22 de 1660].

Según las descripciones que se aprecian en el documento, durante los periodos de invierno el paso por el río Boyacá se tornaba bastante peligroso para pasar caminando; por esta razón justificaba la necesidad de cobrar el paso a los transeúntes que lo usaban con el fin de recoger los dineros que se requerían para reparar el puente, que, según el procurador del Cabildo de Tunja, ascendía a 30 pesos.

La solicitud hecha por el procurador fue aprobada por el cabildo, para lo cual se autorizó a Bernardino Cepeda para cobrar los impuestos de paso por este camino, hasta recolectar los 30 pesos para invertir en la obra del puente. Estas apreciaciones que nos ofrece el documento también permiten deducir la importancia que tenía el molino en este sitio, no solo para la producción de harina, sino como referente y seguramente como sitio de descanso a los transeúntes del camino, y a la vez su propietario, Bernardino Cepeda, como intermediario para cobrar el impuesto a los transeúntes, a fin de poder disponer de recursos para la reconstrucción y mantenimiento de este camino.

Las ventas de Turmequé (Ventaquemada, siglos XVI – XVIII)

Otro de los referentes sobre el camino que unía a Tunja con Santafé es la venta quemada, conocida en la actualidad como municipio de Ventaquemada. Allí durante el siglo XVII, se creó un sitio de descanso y abastecimiento de los transeúntes y los animales de carga, que transitaban el camino; sin embargo, la escasez de datos y referencias en los documentos coloniales impiden tener una mejor descripción del sitio, así como saber cuándo se produjo el incendio y quema de la venta que allí funcionaba.

De acuerdo con la documentación de creación de la Parroquia de San Antonio de Padua en Ventaquemada, se logra deducir que en este sitio existían la posada de Puente Piedra, que se hallaba en el cruce del río Turmequé y la Ventaquemada, que al parecer quedaban poco distantes, pero ambas servían de sitio de descanso y abastecimiento a los transeúntes del camino Real que conducía de Tunja a Santafé. A partir de este documento, también se puede deducir que las tierras de Ventaquemada, Puente Piedra, Puente Boyacá y Albarracín, estaban bajo jurisdicción del partido y parroquia de Turmequé hasta 1776⁴³, cuando se fundó la parroquia de Ventaquemada, para que atendiera los servicios religiosos a los pobladores de estos sitios, quienes se hallaban muy distantes de la parroquia de Turmequé.

La posada y venta de Albarracín, siglos XVI y XVII

De acuerdo con un documento de comienzos del siglo XVII, la posada y venta de Albarracín había sido creada desde mediados del siglo XVI, en 1628 se referenciaba que Francisco Freyre Puertagudo había quitado la venta de

43 AGN. Fábrica de Iglesias. SC. 26, 9, D4 [1776 – 1778]

Albarracín, al parecer por el mal estado del puente que se hallaba sobre el río y por la falta de mantenimiento del camino en este sitio, lo cual le había ocasionado inundación y pérdida en las mercancías que vendía en este sitio.

Teniendo en cuenta la importancia de esta venta, Juan de Vega solicitó en 1628 al cabildo de Tunja que, “se reabra la dicha venta con el hato que allí a poblado y para oviar el inconveniente y daño que se requiere a ir a Santafé Tunja y otras partes”⁴⁴. Este sitio, según el mismo documento era el único que existía para el paso de transeúntes y la circulación de mercancías entre las dos ciudades, por lo tanto, era indispensable el reparo del puente y sitio de la venta de Albarracín.

Consideraciones finales

Para finalizar, podemos señalar que la importancia del camino Tunja a Santafé, durante el periodo Colonial, estuvo relacionada con la circulación de mercancías y el abastecimiento de la población hispana asentada en las dos ciudades. Este camino permitió conectar extensos territorios y la configuración de una amplia región conformada por los Llanos Orientales proveedores de algodón, miel de abejas, pescado y otros productos alimenticios; el de la provincia de Pamplona productora de oro, la Sierra Nevada del Cocuy, la provincia de Vélez, con la Provincia de Tunja, y esta última con el centro de la administración del sistema colonial.

Este camino, de origen y uso prehispánico, fue acondicionado desde el siglo XVI por los españoles, para que por este pudieran transitar animales de carga y transeúntes en general. Durante todo el periodo colonial se introdujeron e implementaron obras de mantenimiento y adecuación, que incluyeron la construcción de puentes sobre los ríos, la cimentación de muros para evitar las inundaciones, el aderezamiento o empedrado de ciertas zonas, la construcción de terraplenes, y la creación y organización de toda una infraestructura para el funcionamiento de posadas y tiendas que le ofrecieran hospedaje, alimentos y descanso a los transeúntes y a los animales de carga que transitaban por el camino.

La escasez de referencias y documentos coloniales que describieran con detalle los trayectos del camino han limitado una mejor apreciación sobre los hitos y las características de los recorridos, así como la descripción de las rutas con sus hitos y avatares más importantes.

44 ARB. Fondo Cabildos. Legajo 14 folio 155v

Referencias

Fuentes primarias

Archivo Regional de Boyacá – ARB

Fondo Cabildos.

Fondo Histórico

Archivo General de la Nación - AGN

Fondo Fábrica de Iglesias.

Fondo Visitas Boyacá. T.2 154r [1571]

Descripción de la Ciudad de Tunja, sacada de las informaciones hechas por la Justicia de Aquella ciudad en 30 de mayo de 1620 años. En: *Revista Cespedesia* No. 45 – 46. Cali (enero – junio de 1983), 341.

Recopilación de Leyes de indias de 1680, Libro IV: Título XVI, Ley I (16 de agosto de 1563).

Fuentes secundarias

Acuña Rodríguez, Blanca Ofelia. “Rutas de Circulación e intercambio de sal en la provincia de Tunja, segunda mitad del siglo XVI”, *Revista Historia y Memoria*, n° 16. enero a junio (2018). <https://doi.org/10.19053/20275137.n16.2018.7729>.

_____. “Los mercados de naturales, una transición del intercambio indígena al mercado colonial”. En: *Mercado y Región*. Tunja: Universidad pedagógica y Tecnológica de Colombia, 2020.

_____. *Producción y Distribución de Sal. Pueblo de la Sal y Chita s. XVI y XVII*. Cali: Universidad del Valle, 2007.

Arboleda, Erika. La hacienda el salitre: transacción del modelo de producción económica jesuita a propietarios privados, 1712-1809. Tesis de Maestría en Historia. UPTC, 2017. Pág. 140.

Groot, Ana María. “Sal, Caminos y Mercaderes: el caso de los muiscas en el Siglo XVI”. En: *Caminos Precolombinos. Las vías los ingenieros y los viajeros*, Leonor Herrera y Marianne Cardale de Schrimppff. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia. Imprenta Nacional de Colombia, 2000.

Henares Díaz, Francisco. *La Ermita: Una visión multidisciplinar*. En: <https://www.google.com/search?q=Funciones+reliosas+de+las+ermitas+religiosas> [Consultado Agosto de 2020].

- Herrera, Leonor y Cardale de Schrimppff, Marianne. *Caminos Precolombinos. Las vías los ingenieros y los viajeros*. Bogotá: Instituto Colombiano de Arqueología e historia. Imprenta Nacional de Colombia. Bogotá, 2000, 11.
- Lancheros Herrera, Fabián Andrés. *Caminos Coloniales: una Historia de las vías de comunicación en la región central del Nuevo Reino de Granada en el siglo XVIII*. Bogotá, Universidad Nacional de Colombia. Facultad de Ciencias Humanas. Departamento de Historia, 2017.
- Langebaek, Carl. “Los caminos aborígenes. Caminos, mercaderes y cacicazgos: circuitos de comunicación antes de la invasión española en Colombia”, en: *Caminos Reales de Colombia*. Bogotá: Banco de la República, 1995.
- Pérez Ángel, Héctor Publio. *Caminos Reales de Casanare*. Yopal, Colombia. Fondo Mixto para la Promoción de la Cultura de Casanare, 2003.
- Tovar Pinzón, Hermes. *Relaciones y visitas a los Andes Orientales*, Tomo III. Bogotá: Fondo de Cultura Hispánica, 1992.
- Pradilla Rueda, Helena, Villate Santander, Germán y Ortiz Gómez, Francisco. “Arqueología del Cercado Grande de los Santuarios”, *Boletín del Museo del Oro* No. 32. Bogotá: Banco de la República – Museo del Oro, 1992.

Capítulo II

CONEXIONES ENTRE TUNJA Y BOGOTÁ A TRAVÉS DE LOS OJOS DE VIAJEROS Y PASEANTES, SIGLOS XVIII Y XIX

Katherinne Mora Pacheco⁴⁵ |

Introducción

La visión historiográfica predominante del Virreinato de la Nueva Granada y, después, de la nascente república que hoy es Colombia, ha resaltado condiciones como el autoabastecimiento, las interacciones reducidas, la desconexión e, incluso, el aislamiento⁴⁶. Como se ha mostrado en un trabajo anterior⁴⁷, esta percepción del llamado periodo colonial y de las primeras décadas de la república, fue construida en parte por la falta de cuestionamiento a fuentes como los viajeros extranjeros que procedían de contextos en los cuales la topografía y los transportes tenían dinámicas propias, o los liberales reformistas de mediados de siglo que también recorrían el territorio nacional y procuraban enfatizar en un “atraso” del cual saldría el país gracias a los gobiernos de los cuales formaban parte. Sin embargo,

45 Licenciada en Ciencias Sociales, Magíster en Medio Ambiente y Desarrollo y Doctora en Historia. Profesora de la Escuela de Ciencias Sociales y la Maestría y el Doctorado en Historia de la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia. Correo electrónico: katherinne.mora@uptc.edu.co. ORCID: 0000-0001-8483-3728. Agradezco la colaboración de las estudiantes de Licenciatura en Ciencias Sociales de la UPTC, Deisy Tatiana Hernández Abril y Gloria Stella Sánchez Rondón, en la recolección de una parte de la información que se analiza en este artículo.

46 Luis Eduardo Nieto Arteta, *Economía y cultura en la historia de Colombia* (Medellín: Oveja Negra, 1973); Anthony McFarlane, *Colombia antes de la Independencia. Economía, sociedad y política bajo el dominio borbón* (Bogotá: Banco de la República - El Áncora Editores, 1997); Marco Palacios y Frank Safford, *Colombia: país fragmentado, sociedad dividida, su historia* (Norma, 2002); Salomón Kalmanovitz, *Economía y nación: una breve historia de Colombia* (Medellín: Siglo XXI Editores, 1985); Catherine LeGrand, *Colonización y protesta campesina en Colombia: 1850-1950* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1988); Luis Sierra, *El tabaco en la economía colombiana del siglo XIX* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1971).

47 Katherinne Giselle Mora Pacheco, «Monotonía, aislamiento y atraso agrícola. Descripciones de viajeros del siglo XIX e historia agraria de la Sabana de Bogotá (Colombia)», *HiSTOReLo. Revista de historia regional y local* 7, n.º 14 (2015): 180-213, <http://dx.doi.org/10.15446/historelo.v7n14.48625>.

en varios estudios⁴⁸ se ha hecho evidente que existía una red de caminos desde tiempos prehispánicos, mantenida y ampliada bajo dominio español, es decir, que las interacciones tenían una base material sobre la cual producirse. En los últimos años, otro tratamiento a las fuentes con nuevas preguntas y la profundización en el estudio de actividades económicas o regiones, han dado lugar a diferentes trabajos que evidencian conexiones más intensas, a mayores distancias y más tempranas de lo que tradicionalmente habíamos pensado⁴⁹.

Es en esta última perspectiva que se inserta este capítulo. A partir de una nueva lectura de los relatos de viaje de diferentes personas que recorrieron la ruta entre las dos principales ciudades del altiplano Cundiboyacense, Santafé (después llamada Bogotá) y Tunja, busca reconstruir la red a través de la cual se establecían conexiones en la región, las diferentes vías y propósitos de quienes las tomaban, las dificultades, las distancias, los tiempos de recorrido y los hitos o elementos representativos en esa red para los diferentes autores de estos registros. Aunque se trata de dos puntos que podrían parecer separados por una relativa corta distancia, como se verá, el recorrido entre Santafé y Tunja muchas veces era solo un tramo de itinerarios que se prolongaban hasta puntos tan distantes como el actual territorio de Venezuela o los Llanos Orientales de la actual Colombia. La presencia de varias ventas⁵⁰ y posadas, puentes, rutas alternas en diferente estado, daban cuenta de una conexión importante entre las dos ciudades, mucho menos trabajada que aquella dirigida al río Magdalena⁵¹.

- 48 Pilar Moreno de Ángel, Jorge Orlando Melo, y Mariano Useche Losada, eds., *Caminos reales de Colombia* (Bogotá: Fondo FEN-Colombia, 1995); Sofía Botero Páez, *Caminos ásperos y frágiles para los caballos: apuntes para la historia de los caminos en Antioquia* (Medellín: Universidad de Antioquia, 2005); Carlos Delgado, «Camino nacional Honda - Santafé de Bogotá. Transporte, economía y desarrollo», *Apuntes del CENES* 24, n.º 38 (2004): 199-227; Aristides Ramos Peñuela, *Los caminos al río Magdalena. La frontera del Carare y del Opón 1760-1860* (Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 2000); Carl Langebaek, *Mercados, poblamiento e integración étnica entre los muiscas. Siglo XVI* (Bogotá: Banco de la República, 1987).
- 49 Nelson Fernando González Martínez, Ricardo Uribe, y Diana Bonnett Vélez, eds., *Comunicación, objetos y mercancías en el Nuevo Reino de Granada* (Bogotá: Universidad de los Andes, 2017); Edwin Alexander Muñoz Rodríguez y James Vladimir Torres Moreno, «La función de Santafé en los sistemas de intercambio en la Nueva Granada a fines del siglo XVIII», *Fronteras de la Historia* 18, n.º 1 (2013): 165-210; Oscar Granados y José Joaquín Pinto, «Más Allá de Pamplona (Nueva Granada): Circuitos Cacaoteros del Suroccidente durante la Transición, 1790-1821», *Revista de Historia Económica - Journal of Iberian and Latin American Economic History* 37, n.º 3 (diciembre de 2019): 539-66, <https://doi.org/10.1017/S0212610918000204>; Yoer Javier Castaño Pareja, *Eslabones del mundo andino. Comercio, mercados y circuitos pecuarios en el Nuevo Reino de Granada y la Audiencia de Quito 1580-1715* (Editorial EAFIT, 2019); Katherinne Mora Pacheco, *Entre sequías, heladas e inundaciones. Clima y sociedad en la Sabana de Bogotá, 1690-1870* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2019); Nathalie Moreno Rivera, «Circulación de efectos de Castilla en el Virreinato de la Nueva Granada a finales del siglo XVIII», *Fronteras de la Historia* 18, n.º 1 (2013): 211-49.
- 50 Casas ubicadas en el camino donde se ofrecía hospedaje y alimentación para transeúntes y sus animales y, en ocasiones, se vendían diferentes tipos de provisiones para continuar el recorrido.
- 51 Delgado, «Camino nacional Honda - Santafé de Bogotá. Transporte, economía y desarrollo»; Miguel Darío Cárdenas y Santiago Rincón, «Los caminos históricos de la Real Expedición Botánica», *Revista Quiroga* 3 (2013): 40-54; Ramos Peñuela, *Los caminos al río Magdalena. La frontera del Carare y del Opón 1760-1860*.

Ahora bien, es importante aclarar que, como se verá, en la mayoría de los casos el camino solo fue un medio para llegar y no el objeto de la observación, condición que explica la ausencia de información sobre su infraestructura, servicios o funciones. Cuando se encuentran las descripciones detalladas, lamentablemente no vienen acompañadas de mapas o ilustraciones que permitan identificar hitos o nodos susceptibles de ser georreferenciados. Aun así, por más detalles que encontráramos en los relatos, tal como se comprobó durante el trabajo de campo realizado en cuatro oportunidades durante 2018 y 2019, una reconstrucción material completa del trazado y sus vestigios en el terreno no es posible debido a transformaciones ocurridas en los siglos XX y XXI como la eliminación del caballo y la mula como medios de transporte (con otros requerimientos de infraestructura), la construcción y reconstrucción de la carretera Bogotá-Tunja, el cambio en el caudal y curso de los ríos, la expansión de las áreas urbanas de los municipios en todo el trayecto y de zonas industriales al norte de la Sabana de Bogotá, entre otras. Aunque se encuentran continuidades en la memoria de las personas y los paisajes, como los cercados de tapia pisada o los mismos topónimos, la infraestructura se superpone y los elementos desaparecen (las ventas, los cultivos, los árboles nativos...). Por tanto, más que ofrecer un itinerario detallado que pueda ser recorrido con fines turísticos, se trata de reconstruir los modos de transitar, los usos, las percepciones y las funciones que tenía la red de caminos que conectaban a las dos principales ciudades del altiplano Cundiboyacense.

Respecto a los viajeros y sus relatos, es importante hacer varias salvedades. Primero, aunque los relatos de viajes experimentaron su mayor auge en producción y ventas durante el siglo XIX y en un contexto de expediciones científicas, relaciones comerciales internacionales y expansión imperial, como han demostrado varios estudios, el género literario ya venía en crecimiento desde el siglo XVIII, bajo la pluma no solo de exploradores y naturalistas, sino de misioneros que se desplazaban a lugares desconocidos⁵². Segundo, retomando la propuesta de Alberto González Troyano⁵³, se hace aquí la distinción entre viajero y paseante. A diferencia del viajero típico de los siglos XVIII y XIX, el paseante recorre espacios cercanos y familiares y su voz “al no estar movida por el afán de nuevos conocimientos que impulsaban al viajero, no buscaba tanto descubrir cómo degustar algo ya conocido. Y con mirada de complicidad orientaba sus pasos de manera selectiva, para reencontrar solo aquello que le permitía plantear unos itinerarios acordes con la imagen que, a través del paseo,

52 Jorge Myers, «Transiciones identitarias en una época de crisis, derrumbe y renovación (1770-1825)», en *Rumbos patrios. La cultura del viaje entre fines de la Colonia y la Independencia*, ed. Jorge Myers (Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2011), 9-45; Irving Leonard, *Viajeros por la América Latina colonial* (México: Fondo de Cultura Económica, 1992); Fredy Montoya López, «Controversias epistemológicas en torno a los viajeros del Nuevo Reino de Granada, siglo XVIII», *Telar* 11-12 (2014 de 2013), <http://filo.unt.edu.ar/wp-content/uploads/2015/11/telar1112.pdf>.

53 Alberto González Troyano, «Del viajero ilustrado al paseo literario», en *Los libros de viaje: realidad vivida y género literario*, ed. Leonardo Romero Tobar y Patricia Almarcegui Elduayen (Madrid: Universidad Internacional de Andalucía, 2005), 151-57.

quería hallar y ofrecer”⁵⁴. Tercero, la información que cada diario o relato puede brindar depende de factores como el propósito del desplazamiento, el origen del autor y su profesión u oficio, el tiempo transcurrido entre su visita y el registro o publicación de sus impresiones e incluso su presencia real o ficticia en los lugares que describe⁵⁵. A estas condiciones habría que sumar la información que recibió de sus informantes (compañeros de viaje, personal de las ventas y las posadas, cargueros, guías...), pero que en muy raras ocasiones tuvieron voz o, cuando menos, fueron reconocidos. Como ocurre con cualquier otra fuente, es necesario el cuestionamiento y el contraste, que en este caso se aplica entre diferentes apartados del mismo relato, diarios con trayectos similares, diarios y algunos documentos oficiales, y diarios con información cartográfica y recorridos de campo. Como resultado, el presente capítulo se divide en dos partes. La primera, reconstruye el perfil y los motivos de quienes recorrieron el camino Santafé/Bogotá-Tunja en los siglos XVIII y XIX. La segunda, se enfoca en la imagen que cada uno construyó del camino a partir de sus funciones, sus lugares representativos, sus obstáculos o las distancias recorridas.

Viajeros y paseantes por el camino Bogotá-Tunja

El primer reto que aparece al emplear los relatos de viajes para reconstruir la conexión terrestre entre Bogotá y Tunja, es la relativa escasez de registros sobre este recorrido⁵⁶, sobre todo si se compara con los numerosos diarios en los cuales se describe la ruta que desde la Costa Caribe llevaba a la capital por el río Magdalena hasta Honda y de allí por Facatativá, Serrezuela (hoy Madrid), Cuatro Esquinas (actual Mosquera) y Fontibón, o los recorridos exploratorios por la llamada tierra caliente en la vertiente occidental de la Cordillera Oriental⁵⁷. Varias son las explicaciones que pueden ofrecerse para este hecho. Primero, la mayoría de las personas que transitaban por los caminos que conectaban a las actuales capitales de Cundinamarca y Boyacá, estaban dedicadas al transporte de mercancías, no sabían leer y escribir o, al menos, no tenían acceso a círculos letrados e imprentas que les permitieran publicar y difundir las memorias de sus

54 González Troyano, 154.

55 Mora Pacheco, «Monotonía, aislamiento y atraso agrícola. Descripciones de viajeros del siglo XIX e historia agraria de la Sabana de Bogotá (Colombia)».

56 Algunos viajeros visitaron el actual departamento de Boyacá, pero no necesariamente siguiendo una ruta que conectara Bogotá con Tunja. Lugares como las minas de Muzo y de Somondoco, Chiquinquirá o el lago de Tota, les resultaron más atractivos. Para más información véase Roger Pita Pico, «Viajeros extranjeros en Boyacá durante los primeros años de vida republicana, 1822-1823», *Repertorio Boyacense*, 2014.

57 Los diarios de viaje fueron tan numerosos en el siglo XIX y se publicaron en idiomas y lugares tan diferentes, que aún no conocemos un inventario completo de aquellos que tuvieron como escenario el actual territorio colombiano. Sin embargo, se encuentran aportes importantes en esa dirección en los trabajos de Giorgio Antei, *Guía de forasteros: viajes ilustrados por Colombia, 1817-1857* (Bogotá: Seguros Bolívar, 1995); Camila Torres Torres, «La imagen de Bogotá construida por los viajeros extranjeros que recorrieron el país a lo largo del siglo XIX» (Tesis de Maestría en Historia, Bogotá, Pontificia Universidad Javeriana, 2009), <http://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/458>; Julio César Zuluaga Molina, «Catálogo de relatos de viaje Colombia siglo XIX» (Monografía de pregrado en Historia, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 2001).

recorridos. Segundo, aunque pudieran ser comunes los recorridos de funcionarios y sacerdotes entre estos centros urbanos del altiplano, no todos tuvieron la intención de dejar registro de sus recorridos o de publicarlos; en las ocasiones en las que algunos párrocos y misioneros sí lo hicieron⁵⁸, no dejaron plasmada su ruta o los detalles del camino transitado, sino que se interesaron por detalles puntuales de la naturaleza (páramos, ríos, pasos naturales...), por la descripción de los pueblos y, por supuesto, por la labor religiosa que desempeñaban.

Pero la cuarta y principal explicación que podría señalarse es que no todos los viajeros tuvieron interés en visitar Tunja o los puntos a los cuales se dirigían no requerían el tránsito por dicha ciudad. Varias condiciones lo explican. Una, es la existencia de otras rutas importantes en el altiplano. Por ejemplo, desde finales del siglo XVI, Chiquinquirá se había convertido en un centro de peregrinación importante para los devotos de la virgen del Rosario y la imagen renovada que allí se veneraba⁵⁹. El recorrido desde Santafé hacia Vélez a través de Chiquinquirá al parecer se superponía a un camino sagrado prehispánico que confluía en la Laguna de Fúquene⁶⁰. Junto con este doble valor cultural, es importante tener en cuenta que, al igual que ocurre en la actualidad, la ruta por Chiquinquirá era la más rápida para conectar Santafé y Vélez, punto clave no solo para obtener productos de tierras cálidas y templadas de dicha provincia, como el algodón y el azúcar, sino para acceder al oro pamplonés y, en el siglo XVIII, al cacao de San José de Cúcuta y Maracaibo⁶¹. Además de conducir a Vélez, el paso por Chiquinquirá también conectaba con la Villa de Leyva y su valle circundante sin necesidad de pasar por Tunja y fue la ruta desde Bogotá o desde Muzo, por la cual optaron importantes viajeros que visitaron el actual territorio del Departamento de Boyacá en el siglo XIX, como Jean Baptiste Boussingault⁶², Charles Stuart Cochrane⁶³, Manuel Ancízar⁶⁴ o José María Gutiérrez de Alba⁶⁵; de los cuatro, solo los dos últimos pasarían después por el territorio tunjano.

-
- 58 José Gumila, *El Orinoco ilustrado: historia natural civil y geográfica de este gran río y de sus caudalosas vertientes*, vol. 1 (Bogotá: Biblioteca Popular de la Cultura Colombiana, 1944), <http://babel.banrepcultural.org/cdm/ref/collection/p17054coll6/id/20>; Juan de Santa Gertrudis, *Maravillas de la naturaleza*, vol. I, II vols. (Bogotá: Biblioteca de la Presidencia de Colombia, 1956); Basilio Vicente de Oviedo, *Cualidades y riquezas del Nuevo Reino de Granada* (Bogotá: Imprenta Nacional, 1930).
- 59 Pedro Tobar y Buendía, *La Virgen de Chiquinquirá. Única fuente histórica del milagro escrita en el siglo XVII por el padre Pedro Tobar y Buendía*, Facsimilar (Tunja: Academia Boyacense de Historia - Caja Popular Cooperativa, 1986).
- 60 Alessia Frassani, «La Virgen de Chiquinquirá y la religión muisca», *Historia y Sociedad* 35 (2018): 61-86, <https://doi.org/10.15446/hys.n35.70319>.
- 61 Álvaro Acevedo Gutiérrez, «El proceso de hispanización del nororiente colombiano durante el siglo XVI», *Reflexiones Teológicas* 6 (2010): 233-67; Lina Constanza Díaz Boada, «La ruta del cacao: circuito comercial de la élite pamplonesa, Virreinato de Nueva Granada, siglos XVIII-XIX», *Cambios y Permanencias* 3 (2012): 166-87.
- 62 Jean Baptiste Boussingault, *Memorias*, vol. 1, 3 vols. (Bogotá: Banco de la República, 1994).
- 63 Charles Stuart Cochrane, *Journal of a residence and travels in Colombia during the years 1823 and 1824*, vol. 2, 2 vols. (Londres: Henry Colburn, 1825).
- 64 Manuel Ancízar, *Peregrinación de Alpha* (Bogotá: Unimedios, 2007).
- 65 José María Gutiérrez de Alba, *Impresiones de un viaje a América* (Bogotá: Villegas Editores, 2012).

Otra condición que explica la ausencia de Tunja en los itinerarios desde Bogotá, especialmente en el siglo XIX cuando los diarios de viaje se multiplican, es la repetición de modelos fijados por anteriores visitantes en términos de recorridos, descripciones y representaciones gráficas. Por ejemplo, la celebridad del viaje de Alexander von Humboldt llevó a muchos a leer sus diarios y a emular sus trayectos⁶⁶, sin importar los atractivos adicionales que pudieran encontrar en el país. La misma imitación ocurrió también entre viajeros que fueron contemporáneos, como John Hamilton con Théodore-Gaspard Mollien y François Roulin⁶⁷. Así, se convertirán en lugares comunes en la mayoría de los diarios aquellos poblados a orillas del Magdalena desde el embarque en el Caribe y hasta Honda, el camino que de este puerto fluvial conducía a Bogotá y lugares de la Sabana de Bogotá (como el salto del Tequendama, las salinas de Zipaquirá) o de la vertiente occidental de la Cordillera Oriental (por ejemplo, el puente natural de Pandi o Icononzo⁶⁸); con menor frecuencia, también resultó atractivo el paso del Quindío en la Cordillera Central.

Pese a esta relativa homogeneidad en los recorridos de los viajeros y paseantes, es posible encontrar diversos registros sobre recorridos entre Santafé (después Bogotá) y Tunja a lo largo de los siglos XVIII y XIX, sintetizados en la tabla 1, de personas con variadas procedencias y ocupaciones. En este inventario se destacan dos paseantes propiamente dichos, entendidos, como se mencionó páginas atrás, como personas que relatan experiencias de reconocimiento de espacios que les son propios. Son estos los casos de Basilio Vicente de Oviedo y José María Caballero. Oviedo había nacido en Socotá y en la década de 1730 se desempeñó como cura del pueblo de Boyacá. Sus recorridos como sacerdote le permitieron realizar observaciones sobre las condiciones naturales de diversos puntos del altiplano Cundiboyacense, entre ellos los pueblos que se encontraban a la vera de los caminos que conectaban a Santafé y Tunja. Sin embargo, aunque en sus *Cualidades y riquezas del Nuevo Reino de Granada* menciona algunos pueblos que eran paso en el camino que de Santafé conducía a Tunja y destaca condiciones como el clima, la vegetación o la fauna, no señala itinerarios, senderos o hitos que permitan visualizar los caminos de mediados del siglo XVIII⁶⁹. Por su parte, Caballero era un comerciante santafereño de principios del siglo XIX, de cuya biografía poco se sabe. Sus escritos⁷⁰ están dedicados principalmente a describir la situación económica del Virreinato de la Nueva Granada en los

66 Torres Torres, «La imagen de Bogotá construida por los viajeros extranjeros que recorrieron el país a lo largo del siglo XIX»; Jaime Jaramillo Uribe, «La visión de los otros. Colombia vista por observadores extranjeros en el siglo XIX», *Historia Crítica*, n.º 24 (diciembre de 2003): 7-21; Antei, *Guía de forasteros: viajes ilustrados por Colombia, 1817-1857*.

67 Antei, *Guía de forasteros: viajes ilustrados por Colombia, 1817-1857*.

68 Ubicado en lo que actualmente corresponde a los límites entre los municipios de Icononzo (Tolima) y Pandi (Cundinamarca). Esto explica la variación de nombre en los diarios, pese a que se trate de la misma formación.

69 Oviedo, *Cualidades y riquezas del Nuevo Reino de Granada*.

70 José María Caballero, *Diario* (Bogotá: Villegas Editores, 1990); José María Caballero, «En la Independencia», en *La Patria Boba*, ed. Eduardo Posada y Pedro María Ibáñez (Bogotá: Imprenta Nacional, 1902), 75-274.

convulsionados tiempos de la independencia; sin embargo, su diario, incluye también algunas jornadas en las cuales se desplazaba a vender sus mercancías, una de ellas por el camino a Tunja; aunque, como se verá en la siguiente sección, no es muy preciso en sus tiempos de recorrido, ofrece detalles importantes sobre puntos clave en la ruta.

Tabla 1. Viajeros y paseantes que recorrieron el camino Tunja-Santafé/Bogotá, siglos XVIII y XIX

Viajero	Año	Motivo del recorrido	Ruta
José Gumila. Sacerdote español	c.1714	Sacerdote jesuita con residencia temporal en Tunja	No especificada, solo menciona la venta de Albarracín. Viaja desde Santafé. Reside en Tunja en 1714 cuando parte hacia las misiones del Orinoco.
Basilio Vicente de Oviedo. Sacerdote neogranadino (nacido en Socotá)	1730-1735	Labores de sacerdote. Cura del pueblo de Boyacá	No especificada. Descripción de pueblos en el camino real
Miguel de Santisteban. Funcionario español (superintendente de la Real Casa de Moneda de Santafé)	1741	Aunque fue funcionario de la Corona, su diario corresponde a un recorrido no oficial y por voluntad propia de regreso a España.	Santafé – Sarrazuela [sic] – Zipaquirá – Nemocón - Venta de Laguna – Quebrada Honda / Tibito [¿?]-Albarracín – Puente de Piedra – Venta de Boyacá – Tunja ⁷¹
Fray Juan de Santa Gertrudis. Sacerdote español	c.1758	Actividades religiosas como fraile franciscano	No especificada. Describe particularidades de la ciudad de Tunja.
José María Caballero. Comerciante neogranadino (posiblemente santafereño)	1810	Visita a diferentes poblaciones, con destino final Susacón, para “vender géneros de Castilla” ⁷² .	Ida: Cajicá – Río Enemoción [sic] – laguna de Suesca – Ventaquemada – Tunja Vuelta: Tunja – Hatoviejo – Chocontá – río de Guatavita – Santafé

71 Para una explicación de las confusiones o imprecisiones de este itinerario, ver la siguiente sección y la tabla 2.

72 Caballero, *Diario*, 73.

Viajero	Año	Motivo del recorrido	Ruta
John Hankshaw, comerciante [¿?] ⁷³ británico	1823	Motivo de viaje desconocido, aunque se presume que tenía fines comerciales. Viaja de Caracas a Bogotá.	Tunja – Campo de Boyacá – Ventaquemada – Venta La Pila – Hato Viejo – Chocontá – Sesquilé – Gachancipá – Tocancipá – Sopó – Susquia [¿?] ⁷⁴ – Bogotá
Théodore-Gaspard Mollien. Explorador y diplomático francés	1823	Recorridos exploratorios con fines no conocidos	Bogotá – Zipaquirá – Sesquilé – páramo de Chocontá – Mchetá – Tibiritá – Guateque Somondoco – Sutatenza – Guachavita [sic] ⁷⁵ – Montaña El Volador – Úmbita – Turmequé – Tibiritá [¿?] ⁷⁶ – Campo de Boyacá – Tunja
William Duane, periodista, militar, político y diplomático estadounidense	1823	Viaje desde Caracas para cobrar deuda contraída por el gobierno de la naciente república ⁷⁷	Tunja – Hatoviejo – Suesca – Zipaquirá – Caxita [sic] ⁷⁸ – Sopó – Bogotá
Richard Bache. Oficial del ejército estadounidense	1823	Acompaña a William Duane en su viaje por Colombia, posiblemente porque tenían un parentesco (yerno ⁷⁹ o hijastro ⁸⁰). Pasa por Tunja en la ruta de Caracas a Bogotá. Escriben diarios independientes	Tunja – Hatoviejo – Chocontá – Caxita [sic] ³³ – Bogotá

73 En el texto introductorio a las *Cartas escritas desde Colombia*, Malcom Deas recoge las diferentes versiones sobre el posible autor de las misivas y concluye que, aunque su identidad es un misterio, el material no puede atribuirse a otros viajeros que visitaron el país en la misma época; también concluye que no se trata de un hombre de ciencia sino posiblemente de un comerciante, si bien no hay certeza sobre su oficio. Ver John Hankshaw, *Cartas escritas desde Colombia durante un viaje de Caracas a Bogotá y desde allí a Santa Marta* en 1823 (Bogotá: Banco de la República, 1975), 5-10.

74 No se encuentra un lugar entre Sopó y Bogotá con ese nombre ni a la distancia que indica de 4 millas (unos 6,5 kilómetros). Si bien la traductora ofrece como posible opción Suesca (p. 89), no es lógico este retroceso de 30 kilómetros desde Sopó y casi 60 desde Bogotá ni es posible su ingreso a la capital al día siguiente.

75 Posible confusión de Mollien o de la traducción al español. Guachavita es una vereda de Fómeque (Cundinamarca) y la visita no guardaría lógica en un recorrido por el Valle de Tenza. Posiblemente se trate más bien de Pachavita.

76 De nuevo, parece una confusión de lugares por parte del autor, pues una vez sale del Valle de Tenza y llega a Turmequé, ya no es posible pasar por Tibiritá, pues las poblaciones están separadas por unos 90 kilómetros y, si se dirigía hacia Tunja, debía hacer un retroceso considerable hacia el sur. Esta opción no fue la que tomó pues, como señala, llega de allí rápidamente al campo donde se libró la batalla de Boyacá. Théodore Gaspard Mollien, *Viaje por la República de Colombia* (Bogotá: Biblioteca Popular de la Cultura Colombiana, 1944), 77.

77 Torres Torres, «La imagen de Bogotá construida por los viajeros extranjeros que recorrieron el país a lo largo del siglo XIX», 60.

78 Posiblemente Cajicá. Error de los dos autores, que viajaban juntos, en sus versiones originales en inglés.

79 Richard Bache, *La República de Colombia en los años 1822-1823. Con el itinerario de la ruta entre Caracas y Bogotá y un apéndice por un oficial del Ejército de los Estados Unidos* (Caracas: Instituto Nacional de Hipódromos, 1982), 12.

80 Bache, 18; Torres Torres, «La imagen de Bogotá construida por los viajeros extranjeros que recorrieron

Viajero	Año	Motivo del recorrido	Ruta
Manuel Ancízar. Periodista, político, abogado, diplomático y docente colombiano (nacido en una hacienda cercana a Fontibón)	1850-51	Miembro de la Comisión Corográfica	Samacá – Campo de Boyacá – Boyacá – Tunja
José María Gutiérrez de Alba. Escritor, agrónomo y diplomático español	1871	Negocios personales. Contratado para un proyecto de mejoras a los cultivos de vid y olivo en el Valle de Leyva. Visita diferentes propiedades	Bogotá – Villa de Leyva – Samacá – Tunja – Paipa
Jorge Brisson. Ingeniero francés	1894 ⁸¹	Ingeniero contratado por el gobierno nacional para adelantar obras en diferentes puntos del territorio; entre ellos, estuvo el camino que conectaba a Bogotá con los llanos del Casanare por Sogamoso.	Bogotá – Usaquén – Serrezuelita – Puento del Común – Cajicá – Zipaquirá – Nemocón – Venta Bonitavista – Chocontá – Hato Viejo – Venta Las Pilas en el río Albarracín que atraviesa por el puente de Roaquirá – Posada La Cascada – Ventaquemada (divisado) – Páramo El Cardonalito – Puento de Boyacá sobre el río Teatinos – Puento de Barón – Soracá (desvía y no ingresa a Tunja, sigue hacia Sogamoso)

Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por los autores incluidos en la tabla y/o los estudios introductorios y prólogos que acompañan sus obras publicadas.

En la categoría de viajeros propiamente dichos, podemos clasificar a Théodore Gaspard Mollien, John Hankshaw, William Duane y Richard Bache, considerando que eran extranjeros, sin residencia permanente en el país, que adquirieron conocimiento de su territorio en un recorrido exploratorio que no duró más de dos años, y con registro de un diario con sus experiencias⁸². La visita conjunta de los norteamericanos William Duane y Richard Bache y su presencia en el actual territorio del departamento de Boyacá, se produjo debido a un ingreso poco común al territorio colombiano, desde Caracas y no por el río Magdalena (itinerario tomado también por el británico John Hankshaw). Este recorrido les permitió

el país a lo largo del siglo XIX», 60.

81 Vuelve a recorrer el camino en 1900 al ser nombrado Ingeniero del Ejército del Norte, con destino a Pamplona, en el marco de la Guerra de los mil Días. En esa ocasión, remitió a los lectores a su obra Casanare y solo registró algunos detalles omitidos sobre el camino. Ver Jorge Brisson, *Memorias militares. Campaña del Norte (1900)* (Medellín: Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia - La Carreta Editores, 2011), 19-32.

82 Bache, *La República de Colombia en los años 1822-1823. Con el itinerario de la ruta entre Caracas y Bogotá y un apéndice por un oficial del Ejército de los Estados Unidos*.

ofrecer una descripción del camino a la inversa de otros viajeros y paseantes, esto es, de Tunja a Bogotá. El recorrido de Mollien⁸³ también contiene elementos particulares, pues no siguió la ruta más común que después tomó la carretera principal (Bogotá – Chocontá – Villapinzón – Ventaquemada – Tunja), sino que se desvió desde Chocontá para hacer un recorrido por diferentes poblaciones del Valle de Tenza; luego, marchó hacia Tunja por Turmequé y el campo de la batalla de Boyacá. Lamentablemente, ni Duane ni Mollien incluyeron en sus diarios mayores descripciones sobre el camino en sí mismo y los elementos que lo constituían (por ejemplo, materiales de construcción, circulación de carretas o animales de carga y peatones, presencia de ventas, obstáculos...). Duane solo ofrece una información sobre distancia para el tramo Tunja – Hato Viejo, calculada por él en unas 34 millas⁸⁴. En el diario de su acompañante Richard Bache, encontramos algunas referencias a las distancias recorridas, pero en tramos amplios como Paipa-Tunja, Tunja-Hato Viejo y Hato Viejo – Chocontá⁸⁵. En contraste, Hankshaw ofrece un panorama más completo, en el que incluye algunas distancias, menciones de lugares para almorzar y hospedarse y descripciones sobre el estado del camino.

Los demás personajes que se relacionan en la tabla 1, pueden considerarse en una frontera difusa entre el paseante y el viajero, pues, aunque en su mayoría eran extranjeros, tuvieron residencia permanente en algún punto del altiplano Cundiboyacense y sus recorridos no necesariamente fueron diseñados con fines exploratorios, sino resultado de su oficio o de labores para los cuales habían sido contratados. Allí tenemos al sacerdote jesuita José Gumila, quien a pesar de haber nacido en Valencia (España), vivió desde 1705 en diferentes puntos del Nuevo Reino de Granada, de donde solo se ausentó por 5 años comprendidos entre 1738 y 1743, en los cuales realizó labores para su orden en Europa; luego, regresó a los Llanos del Orinoco donde falleció en 1750. En la primera mitad del siglo XVIII, tanto Santafé como Tunja eran centros importantes de formación y trabajo para los jesuitas; por tanto, debió ser común que transitaran por los caminos que conectaban a estas dos ciudades. De hecho, cuando en 1716 el padre Gumila decidió incorporarse a las misiones en los Llanos del Orinoco, llevaba un año residiendo en la ciudad de Tunja⁸⁶. Sin embargo, son muy pocos los detalles que rescata en su obra sobre ese altiplano tan familiar, mientras que la región del Orinoco, su naturaleza y poblaciones tan asombrosas, son las que acaparan su atención. Situación similar se presenta con el franciscano fray Juan de Santa Gertrudis. Aunque poco se sabe de su vida, es posible establecer que al menos residió diez años en las misiones de Caquetá y Putumayo⁸⁷. Según introducción de

83 Mollien, *Viaje por la República de Colombia*, 67-78.

84 William Duane, *Viaje a la Gran Colombia en los años 1822-1823*, vol. 2 (Caracas: Instituto Nacional de Hipódromos, 1968), 116.

85 Bache, *La República de Colombia en los años 1822-1823. Con el itinerario de la ruta entre Caracas y Bogotá y un apéndice por un oficial del Ejército de los Estados Unidos*, 192, 194, 195.

86 Gumila, *El Orinoco ilustrado*.

87 Luis Carlos Mantilla, «El último cronista franciscano de la época colonial en el Nuevo Reino de Granada: Fray Juan de Santa Gertrudis», *Boletín de Historia y Antigüedades* 79 (1992): 889-917.

Jesús García Pastor a *Maravillas de la naturaleza*, edición de 1956, se desconoce en qué año escribió su relato de viaje, pero debe corresponder a experiencias por Perú y Nueva Granada entre 1756 y 1767; en el altiplano Cundiboyacense estuvo al parecer hacia finales de 1758⁸⁸. Aunque visitó Tunja, como se puede establecer por las descripciones detalladas de la ciudad y sus habitantes, no brinda información sobre su camino desde o hacia Santafé⁸⁹.

Otros paseantes-viajeros extranjeros no se dedicaban a la vida religiosa, pero también tuvieron residencia permanente en el altiplano Cundiboyacense o trabajaron en diferentes puntos del actual territorio colombiano. Para el siglo XVIII, tenemos a Miguel de Santisteban, considerado uno de los primeros viajeros ilustrados porque, aunque fue funcionario de la Corona española y vivió en Santafé como Superintendente de la Real Casa de Moneda, realizó el recorrido que alimentó su diario de viajes por iniciativa propia, con el interés de describir la naturaleza y de reconocer potencialidades de especies como la quina⁹⁰. La ruta que siguió de Santafé a Caracas incluyó el paso por Tunja y, como se verá, relativamente, es una de las más detalladas sobre los puntos representativos de dicho camino. Para finales del siglo XIX, contamos con los diarios del español José María Gutiérrez de Alba⁹¹ y del francés Jorge Brisson⁹². Como relata en su propio diario, Gutiérrez de Alba llegó al país en 1870, con el objetivo de reestablecer las relaciones diplomáticas una vez España reconoció la independencia, y fijó su residencia permanente en Bogotá hasta 1883. En su estadía, alternó sus labores de literato y agrónomo, con excursiones y viajes de trabajo por diferentes lugares del país, que le sirvieron para construir su diario. Sin embargo, aunque visitó Chiquinquirá, el Valle de Leyva, Tunja y Paipa, no dejó indicaciones sobre los caminos recorridos. Por su parte, como es posible establecer por las portadas de sus obras⁹³, Brisson fue un ingeniero francés, contratado por el gobierno nacional para hacer exploraciones encaminadas a la construcción de obras, residente en Colombia al menos en el periodo comprendido entre 1891 y 1901. Su recorrido por el camino que conectaba a Bogotá con Tunja, rumbo a los Llanos de Casanare y sin ingresar a la capital boyacense, es el más detallado de los consultados, pues informa sobre distancias en leguas y kilómetros, tiempos de recorrido, lugares para alojamiento, caminos principales y alternos⁹⁴.

88 Santa Gertrudis, *Maravillas de la naturaleza*, 1956, I:9, 10, 17, 22, 23.

89 Fray Juan Santa Gertrudis, *Maravillas de la naturaleza* (En línea: El Libro Total, s.d), 497-522, <https://www.ellibrototal.com/ltotal/?t=1&d=6234>.

90 Sobre su biografía ver introducción de David Robinson a la edición en español de su diario. Miguel Santisteban, *Mil leguas por América, de Lima a Caracas 1740-1741*, *Diario de don Miguel de Santisteban*, ed. David Robinson (Bogotá: Banco de la República, 1992), 21, 26-29.

91 Gutiérrez de Alba, *Impresiones de un viaje a América*.

92 Jorge Brisson, *Casanare* (Bogotá: Imprenta Nacional, 1896).

93 Jorge Brisson, *Viajes por Colombia en los años de 1891 a 1897* (Bogotá: Imprenta Nacional, 1899); Jorge Brisson, *Exploración en el Alto Chocó* (Bogotá: Imprenta Nacional, 1895); Brisson, *Memorias militares. Campaña del Norte (1900)*.

94 Brisson, *Casanare*.

Por último, y como caso aparte por ser el único paseante-viajero nacido en el altiplano, encontramos a Manuel Ancízar. Se considera dentro de esa frontera difusa porque, si bien nació en una hacienda de la Sabana de Bogotá y, por ende, la altiplanicie le era familiar, sus relatos de viaje fueron parte de una misión exploratoria del territorio como miembro inicial de la Comisión Corográfica y su *Peregrinación de Alpha* ha llegado a ser considerada obra fundacional en Colombia tanto del género de libro de viajes como de la literatura costumbrista entendida como etnografía política⁹⁵. Independiente de la discusión sobre si puede asignársele o no ese carácter pionero, es importante resaltar ese doble papel de “nativo”, miembro activo de un proyecto político a mediados del siglo XIX, y el de escritor de relatos que buscan hacer conocidas o redescubrir tierras y gentes dentro de los límites nacionales. Tal vez ese mismo conocimiento del altiplano, hace que sus descripciones sobre el camino Bogotá-Tunja y los pueblos que se encontraban en la ruta, sean, como se verá, breves y poco destacadas en su relato.

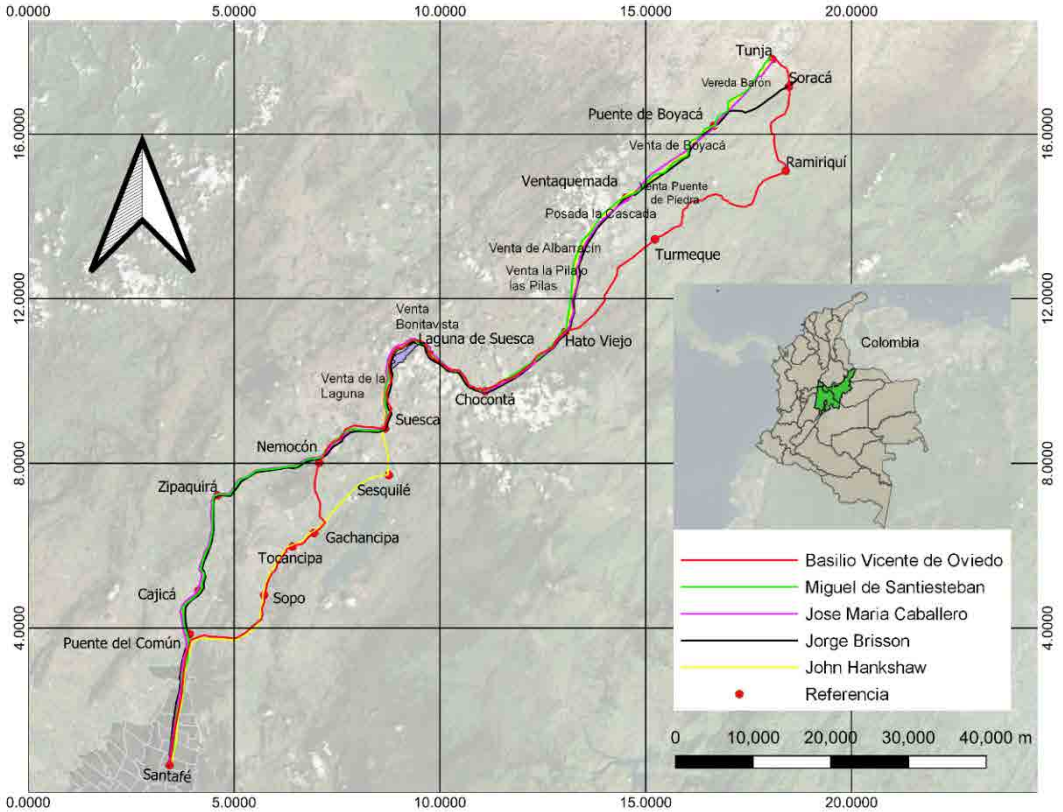
Las distancias, los tiempos, los hitos y los detalles del camino

Las diferentes rutas tomadas por los viajeros y paseantes y, sobre todo, la desigual información que registraron dificulta establecer comparaciones entre autores en términos de tiempos y distancias de recorrido. También se debe tener en cuenta que la diferencia de casi dos siglos entre el primer recorrido tomado en cuenta (Gumila) y el último (Brisson), genera discrepancias en la toponimia y los referentes para los transeúntes. Sin embargo, a través del contraste es posible establecer rutas frecuentes, distancias aproximadas y puntos clave en el camino (o caminos).

Un elemento fundamental para tener en cuenta es el trazado del camino y las poblaciones por las cuales pasaba. Como se puede observar en la ilustración 1, la mayoría de los autores coinciden con un recorrido similar por Chía, Cajicá, Zipaquirá, Nemocón, Suesca, Chocontá, Hato Viejo (hoy Villapinzón), Albaracín, Ventaquemada, Puente de Boyacá y Tunja. El tramo Chocontá-Tunja es el único que parece superponerse al actual trazado de la carretera 55, mientras que los otros puntos se han convertido en rutas alternas o en parte del itinerario hacia Chiquinquirá. En todo caso, la coincidencia de esta ruta en los relatos permite buscar piezas faltantes en la información brindada por cada uno de los autores.

95 Gilberto Loaiza, *Manuel Ancízar y su época. Biografía de un político hispanoamericano del siglo XIX* (Bogotá: Ediciones Plural, 2018), 184-97; Lina Del Castillo, *La invención republicana del legado colonial. Ciencia, historia y geografía de la vanguardia política colombiana en el siglo XIX* (Bogotá: Universidad de los Andes - Banco de la República, 2018), 131-60.

Ilustración 1. Puntos destacados en el camino Bogotá-Tunja según Oviedo, Santisteban, Caballero, Hankshaw y Brisson



Fuente: Elaboración propia con base en datos de esta investigación, sintetizados en la tabla 1. Cartografía inicial: Jorge Aldana, Cartografía Final: Andrés Felipe Bautista.

Un primer aspecto es el de la distancia, que influye en los tiempos del recorrido cuando se suma información relacionada con las pausas para comer, permitir el descanso de los animales de carga, reunirse con miembros de las poblaciones visitadas y pasar la noche. Sin embargo, no todos son tan generosos con la información que registran. Por ejemplo, Caballero no ofrece distancias ni especifica puntos intermedios en los tramos que señala, ni lugares para pernoctar, sino que se limita a registrar lugares cada vez que avanza un día de su viaje: Cajicá, río Enemocón [sic], Venta de la laguna de Suesca, Ventaquemada, Tunja. En el relato de Richard Bache encontramos distancias, pero en tramos amplios y sin detalles o información de puntos intermedios entre Tunja y Hato Viejo y entre Hato Viejo

y Chocontá. Por tratarse de un trayecto inserto en un largo viaje, la visión es más panorámica y le permite ofrecer un cálculo de recorrido total entre Caracas y Bogotá estimado en 1.080 millas⁹⁶, recorridas en 84 días de viaje, donde solo se avanzaba un promedio de 20 millas⁹⁷ por día por las dificultades del camino, con una tabla detallada de distancias, pero en una escala que no permite apreciar detalles del tramo Tunja-Bogotá⁹⁸. Calculaba que entre Paipa y Tunja había unas 20 millas, que dice haber recorrido en un lapso de 9.00 am a 3 pm⁹⁹. De Tunja hasta Hato Viejo, tramo que recorre en un mismo día, estimaba una separación de 30 millas¹⁰⁰; de allí hasta Chocontá, suponía que se avanzaban otras 24 millas¹⁰¹. Para entrar a Bogotá, como registra en su diario y queda también plasmado en el relato de su compañero William Duane¹⁰², debe pasar por una aldea que, según él, se ubica después de Caxita [¿Cajicá?] y por una plantación que pertenece al vicepresidente Santander, que puede identificarse con la actual hacienda presidencial de Hatogrande¹⁰³, descrita como “heredad realmente principesca, que se extiende a lo largo de muchas millas a la vera del camino está cercada por un excelente muro de piedra. En la actualidad se la utiliza principalmente como potrero, y vimos hermosos rebaños de reses negras que pastaban en ella. A través de las dehesas va serpenteando un arroyuelo, cruzado en ciertos parajes por puentes muy bien construidos”¹⁰⁴. Contemporáneo de Bache, Hankshaw, también en un recorrido desde Caracas, visita esta hacienda propiedad de Santander, pero, en contraste, ofrece algunas distancias más detalladas: dos leguas de Tunja al campo de Boyacá, y siete leguas más hasta la venta de La Pila¹⁰⁵ (posiblemente la misma que siete décadas después Brisson ubicará en Albarracín), Sesquilé a una milla del camino principal, tres millas entre Gachancipá y Tocancipá. Sin embargo, además de usar diferentes medidas de longitud, no es constante en este

96 1738,09 kilómetros. Se toma como referencia el valor internacional de la milla de 1,609 kilómetros. Las distancias de Bache son ligeramente superiores a las que podríamos encontrar hoy en línea recta para los puntos que señala. Sin embargo, los recorridos en la práctica deben hacer frente a múltiples obstáculos como la topografía y los drenajes. Por esta razón, puede considerarse que su información es cercana a la realidad.

97 32,18 kilómetros

98 Bache, *La República de Colombia en los años 1822-1823. Con el itinerario de la ruta entre Caracas y Bogotá y un apéndice por un oficial del Ejército de los Estados Unidos*, 195.

99 Bache, 192.

100 48,28 kilómetros.

101 Bache, *La República de Colombia en los años 1822-1823. Con el itinerario de la ruta entre Caracas y Bogotá y un apéndice por un oficial del Ejército de los Estados Unidos*, 194. Equivalentes a 38,62 kilómetros.

102 Duane, *Viaje a la Gran Colombia en los años 1822-1823*, 2:123, 124.

103 Es la propiedad de Santander más cercana al pueblo de Cajicá. Fue adjudicada por Bolívar a Santander desde septiembre de 1819. Para más información ver Luis Horacio López Domínguez, «Francisco de Paula Santander: una personalidad compleja», *Revista Credencial*, octubre de 2012, <http://www.revistacredencial.com/credencial/historia/temas/francisco-de-paula-santander-una-personalidad-compleja>.

104 Bache, *La República de Colombia en los años 1822-1823. Con el itinerario de la ruta entre Caracas y Bogotá y un apéndice por un oficial del Ejército de los Estados Unidos*, 194.

105 Hankshaw, *Cartas escritas desde Colombia durante un viaje de Caracas a Bogotá y desde allí a Santa Marta en 1823*, 86, 87.

registro para todo el recorrido ni lo contrasta con tiempos de viaje más allá de hacer referencia a salidas temprano o recorridos tarde en la noche¹⁰⁶.

Por su parte, en el caso de Santisteban, sí se encuentra información sobre distancias y tiempos, sintetizados en la tabla 2, pero, como parece ir y volver en algunos tramos, confundir el orden de los lugares y permanecer días completos en algunos puntos de visita, no es un referente adecuado para verificar cuánto tardaban los recorridos. Algunas confusiones o imprecisiones son evidentes. Por ejemplo, considera que la distancia entre Santafé y Zipaquirá es de 11 leguas, mientras entre Tibitó y Tunja solo estima que existen 10 leguas¹⁰⁷. El momento en el cual ubica el paso por Tibitó también es errado. Tibitó se ubica en jurisdicción de Tocancipá. Por tanto, si se dirigía a Tunja no era posible pasar primero por Zipaquirá y Nemocón. Esta información dificulta ubicar la venta de la Laguna; solo comparando con el *Diario de Caballero*¹⁰⁸, se podría proponer que se ubicaba en las orillas de la laguna de Suesca. Estos fallos pudieron deberse a un registro posterior a la realización del viaje, a cálculos a partir de su percepción moldeada por los tiempos que voluntariamente prolongó su estadía, a los datos de algún informante anónimo o a cartografía imprecisa¹⁰⁹.

106 Hankshaw, 86-89.

107 Según el Diccionario de Autoridades, Tomo IV publicado en 1734, legua era una “Medida de tierra, cuya magnitud es mui varia entre las Naciones. De las léguas Españolas entran diez y siete y media en un grado de círculo máximo de la tierra, y cada una es lo que regularmente se anda en una hora”. Consultado el 11 de febrero de 2020 en <http://web.frl.es/DA.html>. Según la Real Academia Española, la medida antigua española más frecuente equivalía a 5.572,7 metros <https://dle.rae.es/?w=legua>. Sin embargo, para Santafé se han establecido otras equivalencias, como la de 4,2 kilómetros o de 8,4 km (Ver Luis Eduardo Páez Courvel, *Historia de las medidas agrarias antiguas: legislación colonial y republicana y el proceso de su aplicación en las titulaciones de tierras* (Bogotá: Voluntad, 1940)). No sabemos cuál era el referente de Santisteban, pero, en cualquier caso, las proporciones eran erradas: la distancia en línea recta de Bogotá a Zipaquirá es de 43 kilómetros mientras que de Tocancipá a Tunja es de unos 104 kilómetros Caballero, *Diario*, 74.

108 El cálculo de las distancias con mapas seguía siendo un problema siglo y medio después, tal como se evidencia en esta queja de Brisson: “aunque nos gusta muy poco criticar las obras de los demás, no podemos dejar de notar los errores que encontramos sobre este particular en el mapa de Boyacá. Desde Zipaquirá se puede decir que no hemos hallado una distancia conforme a la realidad con la escala de dicha carta. Por ejemplo, para no citar más que una entre otras, la distancia de Chocontá a Hatoviejo es de dos leguas y media, y la de Hatoviejo a Ventaquemada es de tres leguas y media, es decir, una legua más. En el mapa el espacio que hay entre Hatoviejo y Ventaquemada es exactamente el triple del que hay entre los puntos de Chocontá y Hatoviejo, que da, á la escala del mapa, cinco leguas en línea recta, en lugar de tres y media, con todas las vueltas del camino; y podrían multiplicarse los ejemplos nada más que tocante al corto trayecto que acabamos de recorrer [...] Tampoco la dirección del río Funza nos parece exacta; los señores geógrafos la trazan casi en línea recta de Noreste á Sudoeste, dando á la mano que ha tirado la línea una pequeña tremulación en forma de zigzag, para indicar las vueltas del río; me permito decir que esto es pura fantasía. El Funza da vueltas considerables y tiene cambios de dirección que no se pueden indicar al trazar de la pluma sin cometer peligrosos errores” Brisson, *Casanare*, 8.

Tabla 2. Distancias y tiempos por tramos del camino antiguo Santafé-Tunja según Miguel de Santisteban

Tramo	Distancia	Tiempo
Santafé – Sarrazuela [sic] ¹¹⁰	3 leguas	1 día pernoctando (Poblado cercano, pero permanece todo el día en una venta y vecindario de 10 a 12 casas)
Sarrazuela [sic] - Zipaquirá	8 leguas	1 día pernoctando (Considera a Zipaquirá un desvío del camino real que debe tomar para saludar a un sacerdote)
Zipaquirá – Nemocón	3 leguas	½ día (Se detiene en Nemocón para almorzar)
Nemocón – Venta de la Laguna	2 leguas	½ día de recorrido y pernocta en la Venta
Venta de la Laguna – Quebrada Honda – Tibitó	5 leguas	1 día pernoctando
Tibitó – Albarracín – Puente Piedra	5 leguas	1 día pernoctando
Puente Piedra – Venta de Boyacá	2 leguas	½ día
Venta de Boyacá – Tunja	3 leguas	

Fuente: Elaboración propia con base en *Mil leguas por América, de Lima a Caracas 1740-1741, Diario de don Miguel de Santisteban*.

Para una información más precisa, es necesario recurrir a Brisson (ver tabla 3). Aunque la equivalencia que señala en leguas y kilómetros no coincide en los dos datos que ofrece (en uno considera que 1 legua equivale a 5 kilómetros y en otro a 4), la diferencia no es considerable y, sobre todo, permite observar proporciones en el camino. Esta información se complementa con reportes de tiempos exactos de recorrido, que excluyen cuánto dedicó a alimentación, descanso o compromisos sociales. Si bien cuenta la inversión efectiva en tiempo, también deja ver cuáles eran los puntos donde los viajeros podían hacer una pausa.

110 No se trata del mismo pueblo de Serrezuela, que en el siglo XVIII era de indios (al igual que sus vecinos Funza y Facatativá), se ubicaba en el camino a Honda y actualmente corresponde a Madrid (Cundinamarca). Santisteban sale por el norte de Santafé, razón por la cual debe tratarse de un poblado que un siglo y medio después Brisson identificó como Serrezuelita, ubicado en un punto indeterminado de Usaquén, Chía o Cajicá. Ver Brisson, 1.

Tabla 3. Distancias y tiempos por tramos del camino antiguo Bogotá-Tunja según Jorge Brisson en 1894

Tramo	Tiempo	Distancia
Chapinero – Usaquén – Serrezuelita – Puente del Común	2 horas 30 minutos	5,5 leguas o 27,5 kilómetros
Puente del Común – Cajicá – Zipaquirá	1 hora 30 minutos	5 leguas o 20 kilómetros
Zipaquirá – Nemocón	3 horas	6 leguas
Nemocón – Venta Bonitavista (a 2 leguas de Chocontá)	3 horas	
Venta Bonitavista – Chocontá	2 horas y 30 minutos	2 leguas
Chocontá – Hatoviejo	2 horas y 45 minutos	2, 5 leguas
Hatoviejo – Venta de Las Pilas (río Albarracín, límites entre Cundinamarca y Boyacá)	4 horas y 45 minutos	3,5 leguas
Venta de Las Pilas – Posada La Cascada (a 10 cuadras de Ventaquemada)	2 horas y 15 minutos	
Ventaquemada – Tunja (no entra a la ciudad, se detiene en Puente de Barón, pasa a Soracá y sigue hacia Sogamoso)	5 horas y 20 minutos hasta Puente Barón (incluye una parada para almorzar sin señalar tiempo) y de puente Barón a Soracá 2 horas y 15 minutos.	34,5 kilómetros

Fuente: Elaboración propia con base en itinerario de Jorge Brisson en su obra *Casanare*¹¹¹.

Nota: La conversión de leguas a kilómetros es señalada por el mismo autor en su obra *Casanare*. En *Memorias militares*, en un recorrido realizado en 1900 registra unas distancias más generales: Bogotá – Zipaquirá, 55 kilómetros; Zipaquirá – Chocontá, 45 kilómetros; Chocontá – Tunja, 68½ kilómetros (p. 32). En esta obra también indica que en 1895 (posiblemente cuando regresaba de Casanare y en un paso por Tunja que no registró en obras anteriores), le habían robado el caballo en el hotel donde se hospedaba (p. 21). Los lugares resaltados corresponden a los sitios donde Brisson pernoctó en su viaje de ida a Casanare.

Aunque no se encuentran más itinerarios detallados en tramos, tiempos y distancias, estos y otros relatos dan cuenta sobre aspectos relacionados con la infraestructura (estado del camino y tipo de tránsito que por este se hacía, puentes, ubicación y servicio de las ventas...). Sobre el estado del camino (o caminos), como se argumentó en un trabajo anterior¹¹², la información depende del momento en el

111 Brisson, 1-11.

112 Mora Pacheco, «Monotonía, aislamiento y atraso agrícola. Descripciónes de viajeros del siglo XIX e historia agraria de la Sabana de Bogotá (Colombia)», 194.

cual se hace la visita (época seca o de lluvias, años transcurridos desde el último mantenimiento...), los referentes norteamericanos y europeos con topografías muy diferentes a la de los Andes Orientales colombianos, la posición social de quien padece incomodidades o los intereses económicos propios o de sus naciones de origen (opciones de inversión, tiempos para transportar mercancías...). A pesar de los filtros que pone la experiencia de cada viajero o paseante, y aun considerando la diferencia de casi dos siglos entre el primer y el último autor, el transporte de bienes y personas seguía dependiendo de cargueros, mulas y caballos y, en algunos tramos, de carretas¹¹³. Sin embargo, en algunas experiencias individuales, hay diferencias que pueden encontrarse por tramos o puntos concretos de un mismo camino. Por ejemplo, a mediados del siglo XVIII, Santisteban diferenciaba cruces sobre los drenajes que eran muy disímiles: un “puente de palos” que permitía el paso por el río de Sopó¹¹⁴; un paso en barqueta por el río Tibitó por ser de estrechas márgenes, pero hondo en tiempo de lluvias; un puente de piedra de formación natural que le daba su nombre a la venta Puente Piedra (vereda de la actual Ventaquemada); y un puente de materiales indeterminados en la venta de Boyacá¹¹⁵. Asimismo, la topografía y estado del camino pasa de ser de “tierra casi llana y de praderas”¹¹⁶ entre Santafé y Nemocón, a “un camino desigual pero sin aspereza ni peligro, aunque hay un retazo de monte claro algo pantanoso”¹¹⁷ hasta Albarracín, y de allí hasta Tunja “desigual y estando mojado, como lo encontramos, muy resbaladizo hasta que se descende a un valle que tendrá poco menos de una legua donde sobre una loma está la ciudad”¹¹⁸. En contraste, aunque 80 años después y en una de las mayores sequías del siglo XIX en el país¹¹⁹, Hankshaw consideraba que en el tramo Tunja – Albarracín “los caminos son buenos y sin piedras” e incluso se trataba de “un camino tan parejo como el de cualquier parque de Inglaterra”¹²⁰. Sin embargo, al iniciar la década de 1850, casi un siglo después de Santisteban, Ancízar concordaba con este español al

113 Según Cárdenas y Rincón, los llamados caminos reales, por su morfología y tipología, pueden clasificarse en: 1) carreteros, con empedrado continuo y uniforme, un ancho superior a 3 metros y por donde, como su nombre los indica, pueden circular carros y carretas; 2) de herradura, característicos de zonas de pendiente, aptos para animales de carga, con un ancho de entre 1 y 4 metros, dependiendo de su importancia; 3) senderos, formados por pisoteo y compactación del suelo, sin empedrar, que sirven para comunicación local. Para más información ver: Cárdenas y Rincón, «Los caminos históricos de la Real Expedición Botánica».

114 Una de las pocas descripciones de la materialidad del camino que William Duane incluye en su diario, se refiere a este tipo de construcciones improvisadas en “uno de los muchos y caudalosos afluentes del Funza”. En ese punto indeterminado, cruza “por una plataforma de árboles tendidos sobre la corriente, que se entrelazaban unos con los otros, revestidos por haces de maleza, sobre los cuales se había apisonado firmemente una capa de tierra y de grava”; sin embargo, para entonces, ochenta años después de Santisteban, encontró que el puente sobre el río Sopó era “de airosa construcción”. Duane, *Viaje a la Gran Colombia en los años 1822-1823*, 2:122, 123.

115 Santisteban, *Mil leguas por América, de Lima a Caracas 1740-1741, Diario de don Miguel de Santisteban*, 201, 202, 204.

116 Santisteban, 201.

117 Santisteban, 202.

118 Santisteban, 203.

119 Mora Pacheco. *Entre sequías, heladas e inundaciones. Clima y sociedad en la Sabana de Bogotá, 1690-1870*.

120 Hankshaw, *Cartas escritas desde Colombia durante un viaje de Caracas a Bogotá y desde allí a Santa Marta en 1823*, 87.

considerar que el camino en este mismo tramo no solo no había mejorado, sino que estaba en peores condiciones, pues el puente sobre el río Boyacá, donde se había librado la batalla en 1819, había desaparecido¹²¹; además, consideraba que, junto a las calles mal empedradas de Tunja donde crecía la hierba por falta de tráfico, el hecho de “no haber puentes ni camino bien transitable para entrar al poblado indica la total ausencia de policía y buen gobierno”¹²².

Las diferencias por tramos eran aún notorias en la última década del siglo XIX, pese a los planes de mejoramiento de la vía Bogotá – Chocontá – Tunja que se hicieron durante la primera presidencia de Tomás Cipriano de Mosquera (1845-1849) y el mandato de José Eusebio Otálora (1882-1884)¹²³. En las obras de Brisson son evidentes los contrastes. Su recorrido de 1894, debe hacerlo en su mayor parte a lomo de mula o a pie, pues solo eran carreteros los tramos entre Bogotá y Nemocón y entre Albaracín y Tunja¹²⁴. Al completar el tramo Zipaquirá – Hato Viejo, concluye que:

La mayor parte de los puentes, aunque hay algunos de piedra y bastante bien contruidos, están hechos de postes clavados perpendicularmente en el lecho del río y cubiertos por otros palos y una enramada tapada con lechos de arena y piedras en forma arqueada. Estos puentes presentan bastante seguridad cuando están nuevos y bien vigilados, pero luego que se pudre la enramada ó los palos del piso, se forman huecos y agujeros peligrosos para las bestias. Además, no se pueden colocar sino en los lugares donde el río tiene suficiente espacio para abrirse en caso de creciente y donde la corriente es muy moderada. [...] [Desde Hato Viejo] El terreno se vuelve muy pedregoso y el camino empeora algo, presentando algunas zanjas, atascaderos y fangales que deben ser muy peligrosos en invierno¹²⁵.

Desde Ventaquemada hasta Tunja considera que “la carretera es verdaderamente digna de elogios por su excelente construcción, buenos desagües y piso, puentes de piedra sólidos en las quebradas, piedras métricas a cada kilómetro”¹²⁶. Encuentra a su paso un puente que permite el paso sobre el río Teatinos, donde se libró la batalla de Boyacá, aunque le parece que “no tiene nada de particular como obra de arte”¹²⁷. Su descripción indica que era en este último tramo donde se habían implementado las mejoras más significativas con respecto al panorama que habían encontrado Santisteban y Ancizar. A pesar del buen estado de la vía principal, para ahorrar tiempo, Brisson decide tomar el que llama “antiguo camino para evitar una larga vuelta que da la carretera para conservar la pendiente obligatoria”¹²⁸. En su recorrido realizado en 1900 rumbo a Santander, su apreciación general

121 Ancizar, *Peregrinación de Alpha*, 330.

122 Ancizar, 304.

123 Javier Ocampo López, «A Venezuela. El camino real del centro-oriente colombiano», en *Caminos reales de Colombia*, ed. Pilar Moreno de Ángel, Jorge Orlando Melo, y Mariano Useche (Bogotá, 1995), 234-47.

124 Brisson, *Casanare*, 4, 7.

125 Brisson, 6.

126 Brisson, 9.

127 Brisson, 10.

128 Brisson, 9.

de la carretera Bogotá – Tunja es que “ha progresado poco; está con las mismas interrupciones, las mismas faltas de puentes en varios puntos; pero las secciones terminadas se han conservado como las de las mejores vías europeas”¹²⁹.

Por último, un rasgo del camino que destaca en varios relatos es el de los lugares de descanso, denominados como ventas y/o posadas. De hecho, la única mención que Gumila registró sobre el camino Santafé – Tunja fue sobre una venta en Albarracín¹³⁰, donde había una hacienda del mismo nombre. Con el paso de las décadas, el lugar mantuvo su importancia como punto de descanso y aprovisionamiento, y vuelve a aparecer en los relatos de Santisteban¹³¹ y Brisson¹³². Santisteban manifestaba que en la venta de Albarracín “se encuentra todo lo necesario porque en este sitio hay muchos ranchos de mulatos que siembran trigo, papas y otras legumbres, y pudieran criar mucho ganado, porque los pastos son muy apropiados para este efecto”¹³³. Ocho décadas después, John Hankshaw identificaba entre Ventaquemada y Hato Viejo una venta llamada *La Pila*, que describía como pequeña, con rasgos de choza; con piso de tierra húmeda donde dormían en común bestias, sirvientes, peones, arrieros y demás transeúntes (especie de “cama comunitaria” sobre la cual cuelga su hamaca una vez llegan los criados con sus provisiones a medianoche); y lugar donde se servía chicha en abundancia¹³⁴. Casi ochenta años después de Hankshaw y siglo y medio con posterioridad a Santisteban, Brisson identificó Albarracín por el río del mismo nombre (afluente del Upía), que podía atravesarse por el puente de Roaquirá, y en cuyas orillas se ubicaban 3 o 4 casas o ventas llamadas *Las Pilas* (en plural, pero al parecer la misma donde durmió Hankshaw); este punto marcaba la frontera entre los departamentos de Cundinamarca y Boyacá¹³⁵. En su recorrido por el camino durante la Guerra de Los Mil Días, Brisson ampliaba que, en Albarracín, una cuadrilla de ocho a diez miembros había hurtado unos carros con vestuario militar. Para él, este lugar era “sitio de mala fama, justificada, al parecer, porque en tiempo de paz ocurren allí con frecuencia robos de ganado, bestias y demás”¹³⁶. De hecho, para evitar los peligros, estando en Chocontá se levantó a las cuatro de la mañana para poder pasar temprano por Albarracín. La hora de su salida le permitió llegar a almorzar “en La Cascada (Ventaquemada)”¹³⁷ y a Tunja a las 5 p.m. (seis años atrás, había registrado que la Posada La Cascada se ubicaba a diez cuadras de Ventaquemada y en el nacimiento del río Turmequé¹³⁸).

129 Brisson, *Memorias militares. Campaña del Norte (1900)*, 71.

130 Gumila, *El Orinoco ilustrado*, 1:74.

131 Santisteban, *Mil leguas por América, de Lima a Caracas 1740-1741, Diario de don Miguel de Santisteban*, 202.

132 Brisson, *Casanare*, 7.

133 Santisteban, *Mil leguas por América, de Lima a Caracas 1740-1741, Diario de don Miguel de Santisteban*, 202.

134 Hankshaw, *Cartas escritas desde Colombia durante un viaje de Caracas a Bogotá y desde allí a Santa Marta en 1823*, 87.

135 Brisson, *Casanare*, 7.

136 Brisson, *Memorias militares. Campaña del Norte (1900)*, 20.

137 Brisson, 21.

138 Brisson, *Casanare*, 8.

Pero además de la Venta de Las Pilas o Albarracín y la Posada la Cascada, otros puntos llamaron la atención de los viajeros y paseantes. El mismo nombre de Ventaquemada, donde Brisson ubicaba La Cascada, pareciera indicar la presencia de un lugar de este tipo que fue consumido por las llamas. Sin embargo, en diferentes recorridos de campo realizados en 2019, se encontraron varias versiones por parte de los pobladores locales respecto a la supuesta ubicación de esta venta quemada. Los relatos examinados no permiten establecer tampoco su ubicación, aunque el nombre Ventaquemada ya se usaba para esta población a principios de 1810, como consta en el *Diario* de Caballero¹³⁹. En cambio, en el recorrido de Santisteban en 1741 no aparece referenciado ningún lugar con esa denominación, sino que, de la venta de Albarracín, pasa directamente a la ya mencionada Puente de Piedra, que califica como lugar de “buena posada y toda provisión”¹⁴⁰. En todo caso, siete décadas después del viaje de Santisteban, Puente Piedra aparece en documentos oficiales manuscritos, diferenciada de Ventaquemada y Albarracín, e identificada como venta y posada¹⁴¹. El lugar, aunque pareciera cercano, es diferenciado de una venta de Boyacá, tanto en un registro oficial¹⁴², como en el diario de Santisteban en el que usa el apelativo para este punto como “de corta provisión” en contraste con lo hallado en Puente Piedra¹⁴³. En fuentes más tardías como Bache, Ancízar o Brisson, no se encuentran menciones a estas dos ventas bien sea porque ya no funcionaban o porque no hicieron uso de sus servicios.

Otra venta que aparece en varias de las fuentes, podemos ubicarla de manera aproximada en los alrededores de Suesca. Como ya se anotó, según Oviedo esta población se ubicaba a la vera del camino real¹⁴⁴. Pese a las confusiones señaladas en las que incurre Miguel de Santisteban, por el recorrido que sigue, las poblaciones que menciona y los cuerpos de agua que se pueden identificar en los mapas, la Venta de Laguna a la cual se refiere¹⁴⁵ pudo haber estado ubicada en la laguna de Suesca. De hecho, llama la atención que José María Caballero nombre puntualmente en su recorrido “la venta de la laguna de Suesca”¹⁴⁶. Ocho décadas después, Jorge Brisson escribirá sobre una venta llamada Bonitavista, que encuentra después de Nemocón y dos leguas antes de llegar a Chocontá, calificada como “triste y miserable” y donde no consiguió sino dos huevos¹⁴⁷. Las indicaciones que da llevan a suponer que se trata de la misma venta de

139 Caballero, *Diario*, 74.

140 Santisteban, *Mil leguas por América, de Lima a Caracas 1740-1741, Diario de don Miguel de Santisteban*, 202.

141 Archivo Histórico Regional de Boyacá, Fondo Archivo Histórico. Legajo 311, folio 56r – 59v. 1785. Asesinato de Pedro Corredor. Documento consultado y transcrito por Gloria Sánchez Rondón, estudiante de licenciatura en Ciencias Sociales de la UPTC, quien lo facilitó como aporte a esta investigación.

142 Archivo Histórico Regional de Boyacá, Fondo Archivo Histórico. Legajo 452, folio 68v -70r. 1806. Censo Ventaquemada. El documento también fue suministrado por Gloria Sánchez.

143 Santisteban, *Mil leguas por América, de Lima a Caracas 1740-1741, Diario de don Miguel de Santisteban*, 203.

144 Oviedo, *Cualidades y riquezas del Nuevo Reino de Granada*, 101.

145 Santisteban, *Mil leguas por América, de Lima a Caracas 1740-1741, Diario de don Miguel de Santisteban*, 202.

146 Caballero, *Diario*, 74.

147 Brisson, *Casanare*, 4.

Laguna o de la Laguna de Suesca, pero, como era lógico por el paso del tiempo, ya en decadencia; esta idea se plantea como hipótesis de trabajo para futuras investigaciones con otras fuentes.

Una última venta para considerar, pero que sería la primera en el camino de Santafé a Tunja, solo es mencionada por Santisteban en un punto llamado Sarrazueta o Serrezuela, a tres leguas de Santafé¹⁴⁸, en algún tramo después de Usaquén y antes del Puente del Común en Chía, como se deduce por la obra de Brisson¹⁴⁹. No obstante, hay varias razones para dudar de la existencia de una venta en este punto. Primero, a pesar de lo transitado del camino, solo Santisteban la menciona. Segundo, porque de acuerdo con la descripción del mismo Santisteban, más que una posada, se trataba de un conjunto de diez a doce casas donde se vendían provisiones de las que llegaban para abastecer a los santafereños; su permanencia allí una noche se debió más al momento agradable que estaba disfrutando, que a un servicio fijo de hospedaje para caminantes. Tercero, no era lógico encontrar posadas o ventas tan cerca de Santafé y en partes llanas donde se podían hacer desplazamientos más rápidos en carreta, ni siquiera en el importante camino a Honda donde la venta más próxima al parecer se hallaba en la actual Albán, a unos 60 kilómetros de la capital¹⁵⁰. Esta falta de ventas en puntos próximos a la capital por su salida norte, queda confirmada por los problemas que en la década de 1820 tuvo Hankshaw para hospedarse en Bogotá por la afluencia de diputados y extranjeros para un congreso nacional; en vez de recurrir a alguna posada, tuvo que alojarse en la casa cural de Sesquilé, a una milla del camino principal y un segundo día, a cuatro millas de la ciudad, en la casa de un alcalde¹⁵¹. Con todo, la posibilidad de encontrar otras referencias sigue abierta.

En síntesis, y aunque, en comparación con otras rutas, sea poca la información que puede encontrarse sobre las conexiones entre Bogotá y Tunja, es posible establecer algunas generalidades. Primero, más que un camino, se trataba de una red compuesta por una vía principal y algunos desvíos que se tomaban según el objetivo y las necesidades del viaje. Segundo, para las posibilidades tecnológicas de la época, los obstáculos topográficos e hidrográficos del territorio, o las apreciaciones disímiles por temporadas secas y lluviosas, la ruta ofrecía un tránsito relativamente rápido y sin peligros. Tercero, las ventas o posadas en general estaban separadas entre sí por distancias que se recorrían en una jornada y teniendo en cuenta la resistencia de guías, personal de carga, mulas y caballos; en otros casos, sobre todo en el tramo que hoy corresponde al territorio de Boyacá, pudo existir competencia entre lugares cercanos, más que por servicios, por el sentido de la vía y los desvíos que tomaban los viajeros. Además de estos lugares, los más acomodados podían disfrutar del hospedaje que les brindaban en sus

148 Santisteban, *Mil leguas por América, de Lima a Caracas 1740-1741*, Diario de don Miguel de Santisteban, 201.

149 Brisson, *Viajes por Colombia en los años de 1891 a 1897*, 1.

150 Delgado, «Camino nacional Honda - Santafé de Bogotá. Transporte, economía y desarrollo».

151 Hankshaw, *Cartas escritas desde Colombia durante un viaje de Caracas a Bogotá y desde allí a Santa Marta en 1823*, 88, 89.

hogares las personas que ocupaban altos cargos civiles y eclesiásticos. Quinto, como se ha expuesto, no es posible reconstruir la materialidad del camino durante los siglos XVIII y XIX, menos si se tiene en cuenta que los diferentes trazados de la carretera construida en los siglos XX y XXI, conservaron la memoria de la vía principal. Sin embargo, los ojos de los viajeros y paseantes que escribieron y publicaron su experiencia, nos permite familiarizarnos con el trasegar de personas y bienes por el altiplano Cundiboyacense.

Consideraciones finales

Aunque se pueda establecer un recorrido de uso más frecuente (ilustración 1), no era este el único, sobre todo si damos atención a fuentes más tempranas. Por ejemplo, aunque Oviedo no trace el camino ni registre su experiencia de recorrido, sí señala como atributos de algunos pueblos estar en el “camino real”¹⁵² y, en algunos casos, su distancia con respecto a Santafé. Así, para él, son puntos de tránsito en ese camino las poblaciones de Chía, a cuatro leguas de Santafé o media jornada¹⁵³; Tocancipá, a siete leguas de Santafé o “una jornada de camino llano”, que también era suficiente para llegar a las vecinas Gachancipá y Sopó¹⁵⁴; Sesquilé a nueve leguas de Santafé o una jornada, en la banda norte del camino a Tunja; Nemocón, con la misma distancia y tiempo que Sesquilé, pero lo refiere como punto del “camino real para Tunja y otras partes”; Suesca, a nueve o diez leguas de Santafé, y al igual que Nemocón, de camino también a “otras partes”¹⁵⁵; Turmequé, a media jornada de Tunja y dos jornadas de Santafé¹⁵⁶; Ramiriquí, a tres horas de Tunja “endilgando para Santafé”¹⁵⁷. Finalmente, Tunja se hallaba “a distancia de 18 leguas, a tres jornadas cortas, dado que otros se entienden a 22 y otros a 30”¹⁵⁸.

La ruta por Turmequé no solo es trazada por Oviedo. En el caso de Mollien, esta población fue paso obligado hacia Tunja porque, como se indicó en la tabla 1, había desviado desde Chocontá para conocer varias poblaciones del valle de Tenza¹⁵⁹. Era lógico que buscara una ruta para acortar la distancia y no volviera al camino por Chocontá. Sin embargo, ni Oviedo ni Mollien son las únicas ni las más tempranas fuentes que hablan de una ruta por Turmequé. De hecho, en el siglo XVII puede rastrearse a través de la ruta seguida por quienes llevaban a la

152 Como ha indicado Sofía Botero, el uso de este término es problemático porque la construcción no solía estar a cargo de la Real Hacienda (se transferían costos (en mano de obra o metálico) a los beneficiarios), no siempre se refería al mismo tipo de infraestructura, podía reflejar más una importancia social o económica que un status oficial y porque esconde la existencia de larga duración del camino y su superposición a redes prehispánicas. Para más información ver Sofía Botero Páez, «Elementos para leer un palimpsesto: indígenas, caminos, piedras, mulas y caballos en Colombia», *Boletín de Antropología Universidad de Antioquia* 20, n.º 37 (2006): 265-87.

153 Oviedo, *Cualidades y riquezas del Nuevo Reino de Granada*, 103.

154 Oviedo, 100.

155 Oviedo, 101.

156 Oviedo, 123.

157 Oviedo, 134.

158 Oviedo, 119.

159 Mollien, *Viaje por la República de Colombia*, 69-77.

Virgen de Chiquinquirá hacia Tunja y Santafé para aplacar una “peste grande”. Una vez la imagen salió de Chiquinquirá, se dirigió a diferentes poblaciones del Valle de Leyva (Tinjacá, Suta, Monquirá, Villa de Leyva, Sáchica), para luego pasar a Cucaita, Sora y Tunja. De allí, el camino hacia Santafé pasó por Turmequé, Chocontá, Sesquilé, Gachancipá, Tocancipá, Sopó y Usaquén¹⁶⁰. Se reitera así no solo la existencia de una vía por Turmequé, alterna a la de Albarracín – Hato Viejo, sino también un paso por Tocancipá y Sopó alterno al de Nemocón – Zipaquirá – Cajicá.

En cualquier caso, debido a la ausencia de registros por tener otras ocupaciones e intereses, no saber escribir o no tener acceso a publicar sus relatos, no podemos conocer cuáles eran los caminos que tomaban todos aquellos sin voz. Si bien el paisaje tiene memoria y muchos de los que hoy son senderos, caminos veredales o límites entre propiedades pudieron ser rutas transitadas desde tiempos indeterminados, no podemos establecer con certeza por dónde transitaban las mercancías de contrabando, las personas que querían evadir alcabalas y pontazgos, los arrieros de ganado o cargadores de leña y madera que no requerían caminos empedrados, entre otros.

Referencias

- Acevedo Gutiérrez, Álvaro. «El proceso de hispanización del nororiente colombiano durante el siglo XVI». *Reflexiones Teológicas* 6 (2010): 233-67.
- Ancízar, Manuel. *Peregrinación de Alpha*. Bogotá: Unimedios, 2007.
- Antei, Giorgio. *Guía de forasteros: viajes ilustrados por Colombia, 1817-1857*. Bogotá: Seguros Bolívar, 1995.
- Bache, Richard. *La República de Colombia en los años 1822-1823. Con el itinerario de la ruta entre Caracas y Bogotá y un apéndice por un oficial del Ejército de los Estados Unidos*. Caracas: Instituto Nacional de Hipódromos, 1982.
- Botero Páez, Sofía. *Caminos ásperos y fragosos para los caballos: apuntes para la historia de los caminos en Antioquia*. Medellín: Universidad de Antioquia, 2005.
- . «Elementos para leer un palimpsesto: indígenas, caminos, piedras, mulas y caballos en Colombia». *Boletín de Antropología Universidad de Antioquia* 20, n.º 37 (2006): 265-87.
- Boussingault, Jean Baptiste. *Memorias*. Vol. 1. 3 vols. Bogotá: Banco de la República, 1994.
- Brisson, Jorge. *Casanare*. Bogotá: Imprenta Nacional, 1896.

160 Tobar y Buendía, *La Virgen de Chiquinquirá. Única fuente histórica del milagro escrita en el siglo XVII por el padre Pedro Tobar y Buendía*, 147-63.

- . *Exploración en el Alto Chocó*. Bogotá: Imprenta Nacional, 1895.
- . *Memorias militares. Campaña del Norte (1900)*. Medellín: Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia - La Carreta Editores, 2011.
- . *Viajes por Colombia en los años de 1891 a 1897*. Bogotá: Imprenta Nacional, 1899.
- Caballero, José María. *Diario*. Bogotá: Villegas Editores, 1990.
- . «En la Independencia». En *La Patria Boba*, editado por Eduardo Posada y Pedro María Ibáñez, 75-274. Bogotá: Imprenta Nacional, 1902.
- Cárdenas, Miguel Darío, y Santiago Rincón. «Los caminos históricos de la Real Expedición Botánica». *Revista Quiroga* 3 (2013): 40-54.
- Castaño Pareja, Yoer Javier. *Eslabones del mundo andino. Comercio, mercados y circuitos pecuarios en el Nuevo Reino de Granada y la Audiencia de Quito 1580-1715*. Editorial EAFIT, 2019.
- Cochrane, Charles Stuart. *Journal of a residence and travels in Colombia during the years 1823 and 1824*. Vol. 2. 2 vols. Londres: Henry Colburn, 1825.
- Del Castillo, Lina. *La invención republicana del legado colonial. Ciencia, historia y geografía de la vanguardia política colombiana en el siglo XIX*. Bogotá: Universidad de los Andes - Banco de la República, 2018.
- Delgado, Carlos. «Camino nacional Honda - Santafé de Bogotá. Transporte, economía y desarrollo». *Apuntes del CENES* 24, n.º 38 (2004): 199-227.
- Díaz Boada, Lina Constanza. «La ruta del cacao: circuito comercial de la élite pamplonesa, Virreinato de Nueva Granada, siglos XVIII-XIX». *Cambios y Permanencias* 3 (2012): 166-87.
- Duane, William. *Viaje a la Gran Colombia en los años 1822-1823*. Vol. 2. 2 vols. Caracas: Instituto Nacional de Hipódromos, 1968.
- Frassani, Alessia. «La Virgen de Chiquinquirá y la religión muisca». *Historia y Sociedad* 35 (2018): 61-86. <https://doi.org/10.15446/hys.n35.70319>.
- González Martínez, Nelson Fernando, Ricardo Uribe, y Diana Bonnett Vélez, eds. *Comunicación, objetos y mercancías en el Nuevo Reino de Granada*. Bogotá: Universidad de los Andes, 2017.
- González Troyano, Alberto. «Del viajero ilustrado al paseo literario». En *Los libros de viaje: realidad vivida y género literario*, editado por Leonardo Romero Tobar y Patricia Almarcegui Elduayen, 151-57. Madrid: Universidad Internacional de Andalucía, 2005.
- Granados, Oscar, y José Joaquín Pinto. «Más Allá de Pamplona (Nueva Granada): Circuitos Cacaoteros del Suroccidente durante la Transición, 1790-1821». *Revista de Historia Económica - Journal of Iberian and Latin American Economic History* 37, n.º 3 (diciembre de 2019): 539-66. <https://doi.org/10.1017/S0212610918000204>.

- Gumila, José. *El Orinoco ilustrado: historia natural civil y geográfica de este gran río y de sus caudalosas vertientes*. Vol. 1. Bogotá: Biblioteca Popular de la Cultura Colombiana, 1944. <http://babel.banrepccultural.org/cdm/ref/collection/p17054coll6/id/20>.
- Gutiérrez de Alba, José María. *Impresiones de un viaje a América*. Bogotá: Villegas Editores, 2012.
- Hankshaw, John. *Cartas escritas desde Colombia durante un viaje de Caracas a Bogotá y desde allí a Santa Marta en 1823*. Bogotá: Banco de la República, 1975.
- Jaramillo Uribe, Jaime. «La visión de los otros. Colombia vista por observadores extranjeros en el siglo XIX». *Historia Crítica*, n.º 24 (diciembre de 2003): 7-21.
- Kalmanovitz, Salomón. *Economía y nación: una breve historia de Colombia*. Medellín: Siglo XXI Editores, 1985.
- Langebaek, Carl. *Mercados, poblamiento e integración étnica entre los muiscas. Siglo XVI*. Bogotá: Banco de la República, 1987.
- LeGrand, Catherine. *Colonización y protesta campesina en Colombia: 1850-1950*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1988.
- Leonard, Irving. *Viajeros por la América Latina colonial*. México: Fondo de Cultura Económica, 1992.
- Loaiza, Gilberto. *Manuel Ancízar y su época. Biografía de un político hispanoamericano del siglo XIX*. Bogotá: Ediciones Plural, 2018.
- López Domínguez, Luis Horacio. «Francisco de Paula Santander: una personalidad compleja». *Revista Credencial*, octubre de 2012. <http://www.revistacredencial.com/credencial/historia/temas/francisco-de-paula-santander-una-personalidad-compleja>.
- Mantilla, Luis Carlos. «El último cronista franciscano de la época colonial en el Nuevo Reino de Granada: Fray Juan de Santa Gertrudis». *Boletín de Historia y Antigüedades* 79 (1992): 889-917.
- McFarlane, Anthony. *Colombia antes de la Independencia. Economía, sociedad y política bajo el dominio borbón*. Bogotá: Banco de la República - El Ancora Editores, 1997.
- Mollien, Théodore Gaspard. *Viaje por la República de Colombia*. Bogotá: Biblioteca Popular de la Cultura Colombiana, 1944.
- Montoya López, Fredy. «Controversias epistemológicas en torno a los viajeros del Nuevo Reino de Granada, siglo XVIII». *Telar* 11-12 (2014 de 2013). <http://filo.unt.edu.ar/wp-content/uploads/2015/11/telar1112.pdf>.

- Mora Pacheco, Katherinne. *Entre sequías, heladas e inundaciones. Clima y sociedad en la Sabana de Bogotá, 1690-1870*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2019.
- Mora Pacheco, Katherinne Giselle. «Monotonía, aislamiento y atraso agrícola. Descripciones de viajeros del siglo XIX e historia agraria de la Sabana de Bogotá (Colombia)». *HiSTORELo. Revista de historia regional y local* 7, n.º 14 (2015): 180-213. <http://dx.doi.org/10.15446/historelo.v7n14.48625>.
- Moreno de Ángel, Pilar, Jorge Orlando Melo, y Mariano Useche Losada, eds. *Caminos reales de Colombia*. Bogotá: Fondo FEN-Colombia, 1995.
- Moreno Rivera, Nathalie. «Circulación de efectos de Castilla en el Virreinato de la Nueva Granada a finales del siglo XVIII». *Fronteras de la Historia* 18, n.º 1 (2013): 211-49.
- Muñoz Rodríguez, Edwin Alexander, y James Vladimir Torres Moreno. «La función de Santafé en los sistemas de intercambio en la Nueva Granada a fines del siglo XVIII». *Fronteras de la Historia* 18, n.º 1 (2013): 165-210.
- Myers, Jorge. «Transiciones identitarias en una época de crisis, derrumbe y renovación (1770-1825)». En *Rumbos patrios. La cultura del viaje entre fines de la Colonia y la Independencia*, editado por Jorge Myers, 9-45. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2011.
- Nieto Arteta, Luis Eduardo. *Economía y cultura en la historia de Colombia*. Medellín: Oveja Negra, 1973.
- Ocampo López, Javier. «A Venezuela. El camino real del centro-oriente colombiano». En *Caminos reales de Colombia*, editado por Pilar Moreno de Ángel, Jorge Orlando Melo, y Mariano Useche, 227-47. Bogotá, 1995.
- Oviedo, Basilio Vicente de. *Cualidades y riquezas del Nuevo Reino de Granada*. Bogotá: Imprenta Nacional, 1930.
- Páez Courvel, Luis Eduardo. *Historia de las medidas agrarias antiguas: legislación colonial y republicana y el proceso de su aplicación en las titulaciones de tierras*. Bogotá: Voluntad, 1940.
- Palacios, Marco, y Frank Safford. *Colombia: país fragmentado, sociedad dividida, su historia*. Norma, 2002.
- Pita Pico, Roger. «Viajeros extranjeros en Boyacá durante los primeros años de vida republicana, 1822-1823». *Repertorio Boyacense*, 2014.
- Ramos Peñuela, Aristides. *Los caminos al río Magdalena. la frontera del Carare y del Opón 1760-1860*. Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 2000.
- Santa Gertrudis, Fray Juan. *Maravillas de la naturaleza*. En línea: El Libro Total, s.d. <https://www.ellibrototal.com/ltotal/?t=1&d=6234>.

- Santa Gertrudis, Juan de. *Maravillas de la naturaleza*. Vol. I. II vols. Bogotá: Biblioteca de la Presidencia de Colombia, 1956.
- Santisteban, Miguel. *Mil leguas por América, de Lima a Caracas 1740-1741, Diario de don Miguel de Santisteban*. Editado por David Robinson. Bogotá: Banco de la República, 1992.
- Sierra, Luis. *El tabaco en la economía colombiana del siglo XIX*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1971.
- Tobar y Buendía, Pedro. *La Virgen de Chiquinquirá. Única fuente histórica del milagro escrita en el siglo XVII por el padre Pedro Tobar y Buendía*. Facsimilar. Tunja: Academia Boyacense de Historia - Caja Popular Cooperativa, 1986.
- Torres Torres, Camila. «La imagen de Bogotá construida por los viajeros extranjeros que recorrieron el país a lo largo del siglo XIX». Tesis de Maestría en Historia, Pontificia Universidad Javeriana, 2009. <http://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/458>.
- Zuluaga Molina, Julio César. «Catálogo de relatos de viaje Colombia siglo XIX». Monografía de pregrado en Historia, Universidad Nacional de Colombia, 2001.

Capítulo III

EL SISTEMA DE CARRETERAS DE BOYACÁ, UNA RED CONFORMADA DESDE LA CENTRAL DEL NORTE (1930-1965)

Yeniffer Camargo Bonilla¹⁶¹ |

Introducción

El capítulo analiza el crecimiento de la red carretera en Boyacá, y la inserción que tuvo en los planes nacionales, explicando la funcionalidad y objetivo que tuvo cada uno de los caminos, en cuanto al crecimiento económico, los flujos de mercado y el interés social de los habitantes. Se observa un rol dominante del departamento en cuanto a la integración regional y nacional. Su importancia se ratificó en la racionalidad de sus caminos, el presupuesto destinado y la prioridad brindada a las carreteras nacionales que transitaban por sus ciudades principales. En ese sentido, la investigación plantea una causalidad paulatina entre la expansión del sistema carretero, la dinámica industrial y agro comercial de mediados de la pasada centuria y el recorrido mismo de la Central del Norte en favor de dicha dinámica.

La reconstrucción del proceso de expansión y articulación de la red de carreteras en Boyacá en la presente investigación se abordó a partir de los planes nacionales de vías de comunicación publicados tanto en el *Diario Oficial* como en el órgano de divulgación regional (*El Boyacense*), donde se encontraron las discusiones y proyectos aprobados por la Asamblea Departamental. Aunado a ello, se buscó

161 Licenciada en Ciencias Sociales por la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, Maestra en Historia de América por el Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, y candidata a Doctora en Historia por la Universidad Autónoma de Zacatecas. Miembro del grupo de investigación Historia y Región, líneas de trabajo: historia económica de México y Colombia siglo XX, historia del transporte, historia empresarial e historia de la agricultura. Correo electrónico: yenis3033@gmail.com. ORCID: 0000-0002-0867-1111. .

en los acervos locales de hemerografía que daba cuenta de la realización de las obras y su impacto en la dinámica económica y social.

Se puntualiza en la infraestructura de Boyacá, la expansión paulatina de su red vial, los medios de financiamiento que tenía el departamento y los beneficios que generarían las vías principales o troncales allí situadas, las cuales, en general, utilizaron como nodo de proyección y trazado a la Carretera Central del Norte. Si bien el trabajo no se concentra en una historicidad de dicha carretera, manifiesta su importancia para el desarrollo vial. A partir de la reconstrucción regional, se realizó una serie de mapas que mostraron los avances y transformaciones durante el período comprendido entre 1930 y 1965.

A lo largo del capítulo se plantea que la expansión de la red carretera del departamento de Boyacá obedeció a la traza de la Central del Norte, su racionalidad económica y la conexión brindada a los tres núcleos urbanos más importantes, Tunja, Duitama y Sogamoso, que de cierto modo concentraron la actividad industrial y los procesos de modernización regional. Dicha vía era prioritaria para la inversión nacional y local, por ende, el protagonismo de Boyacá en materia de infraestructura durante los años treinta y cuarenta del siglo XX, reflejado en el acelerado crecimiento de sus caminos ramales y transversales. La construcción y operatividad de las vías también se condicionó a la posición geoestratégica brindada por esta denominada “ruta troncal”, la cual era tránsito obligatorio entre la capital del país y la zona fronteriza con Venezuela.

Boyacá comunicado, crecimiento de sus carreteras y caminos vecinales

A partir de la Ley 88 de 1931, el país emprendió el desarrollo del plan de carreteras nacionales aprobado por el Congreso en compañía del Poder Ejecutivo. En este se proyectó un total de 6204 kilómetros de los cuales a Boyacá le correspondieron 499, lo que evidenciaba la importancia del departamento como punto intermedio para la comunicación con otras regiones.¹⁶² Su ubicación geográfica facilitaba, en primer lugar, el intercambio comercial con zonas de frontera, espacios cuyo clima era distinto, por lo tanto la producción de otros cultivos era evidente y, en segundo lugar, la comunicación con Bogotá, capital y centro administrativo desde el cual se regulaban procesos políticos, legislativos y sociales de carácter centralista. Además, era innegable que el crecimiento de la infraestructura vial en Boyacá facilitaría más adelante los procesos migratorios campo-ciudad e incluso la movilización de personas hacia los departamentos limítrofes.

¹⁶² Del total de la red vial al departamento correspondía aproximadamente un 7%. En el plan de carreteras, Boyacá fue la segunda región a la cual el Congreso asignó mayor número de kilómetros, esto en razón a su importancia económica y la figura presidencial del momento (Enrique Olaya quien era originario de esta zona). En primer lugar, estaba Antioquia con 731 Km, es decir, 12% de los caminos nacionales, pues dicha región ha sido considerada una de las más productiva del país. Archivo Regional de Boyacá (en adelante como ARB), *Diario Oficial*. Poder Legislativo, “Ley 88 de 1931 por la cual se adopta el plan de carreteras nacionales”, (23 de julio de 1931).

Por otra parte, la ley dividió la red vial en troncales o vías que cruzaban al país en largas distancias de acuerdo con la ubicación de las tres cordilleras, es decir, la existencia del sector occidental donde se encontraban los departamentos del Cauca, Nariño, Valle del Cauca, Antioquia, Chocó y Córdoba. La zona central comprendía al Huila, Caquetá y Putumayo y, en la sección oriental se situaban Cundinamarca, Boyacá y los dos Santanderes. Igualmente, el plan referenciaba la presencia de transversales o caminos que se enlazaban en su trazado con las carreteras principales; por tal motivo, estas funcionaban como ramales que acogían varios municipios. Lo anterior no implicaba que todas las carreteras vieran en las localidades pasos obligados dentro de su proyección y construcción; por tanto, algunas vías utilizaban dichas jurisdicciones como puntos de referencia geográfica.¹⁶³

El gobierno nacional señalaba que el presupuesto global para la realización de los estudios y terminación de las carreteras, incluía un porcentaje del impuesto de gasolina. La inversión en el sistema vial hecha por la nación solo acogía los caminos nacionales y aquellos ramales que complementarían las vías dispuestas en las diferentes secciones del plan. Se dejaban de lado las carreteras departamentales que utilizaban los dineros recaudados por impuestos y recursos fiscales del departamento, en conjunto de ciertos auxilios brindados por el presidente luego de que las gobernaciones regionales demostraran los gastos y comprobantes oficiales ante las instituciones encargadas. La utilidad de estas vías fue proveer la circulación local y la conexión de lugares alejados dentro de sus municipalidades.¹⁶⁴

La infraestructura vial empezó a considerarse de utilidad pública, pues sus beneficiarios era la población civil. Sin embargo, más allá de dichas ventajas para las comunidades, parecía que el carácter público se utilizaba más para legitimar la intervención absoluta y directa del gobierno en cuanto a la realización de contratos o concesiones, y la disposición de terrenos que eran ocupados sin que sus propietarios tuvieran derecho a oponerse o resistirse, ya que su uso tenía por fin el bienestar colectivo.

En 1931 el Estado asignó a Boyacá la carretera central del Norte y las vías del Cusiana, Carare, Occidente, Cocuy y Oriente (Véase Tabla 1). No obstante, para ese mismo año la Asamblea Departamental y el Consejo de Vías Departamentales establecieron el sistema de carreteras regionales dividiéndolas según su fase de construcción.¹⁶⁵ Es decir, la primera categoría incluía las de terminación inmediata

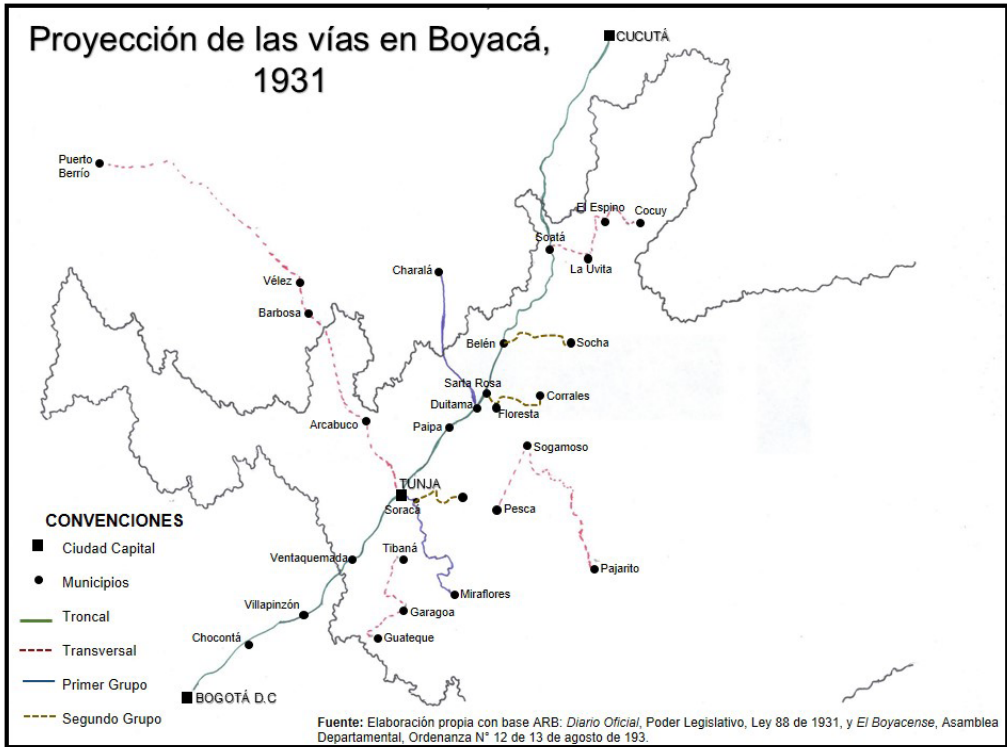
163 ARB, *Diario Oficial*. Poder Legislativo, “Ley 88 de 1931, por la cual se adopta el plan de carreteras nacionales”, (23 de julio de 1931).

164 J. Salazar Montoya, *El Transporte en Colombia*, vol. 2, (Bogotá: Departamento Administrativo de Planeación y Servicios Técnicos, 1958), 18-19

165 El Consejo Nacional de Vías Departamentales era la entidad asesora del gobierno en relación a la construcción, reparación y conservación de las vías. Sus funciones eran proponer las carreteras que se integraban en el primer grupo, la distribución de los recursos y la organización de los trabajos de las mismas. Este organismo trabajaba de la mano con la sección de obras públicas, encargada de la realización total del plan de vías de Boyacá. Esta última estaba conformada por dos oficinas, una administrativa y otra técnica que funcionaban bajo el mando del ingeniero jefe. ARB, *El Boyacense*. Asamblea Departamental,

y la segunda, aquellas de ampliación y conservación. De tal forma que, cuando se finalizaban los caminos principales contemplados en el grupo número uno, las vías del grupo dos ascendían al primero.

Ilustración No. 1. Proyección de las vías en Boyacá, 1931



Por su parte, los presupuestos o vigencias designados por la Gobernación centraban sus esfuerzos en las carreteras de la primera categoría, en caso de que el capital establecido para su financiación no fuese suficiente la secretaría de Hacienda se hacía responsable de los gastos imprevistos (Véase ilustración No. 1).¹⁶⁶

Ordenanza Núm. 12 por la cual se ordena plan de vías departamentales, Art. 7 y 8 (13 de agosto de 1931).
166 ARB, *El Boyacense*. Asamblea Departamental, Ordenanza Núm. 12 por la cual se ordena plan de vías departamentales, (13 de agosto de 1931): 705.

Tabla 1. Plan de Carreteras de Boyacá, 1931.

Carreteras Troncales	Carreteras Transversales
Central del Norte: Bogotá-Tunja-Ocaña y Cúcuta	Cusiana: Sogamoso-Pajarito
	Carare: Tunja -Barbosa-Vélez-Puerto Berrío.
	Occidente: Tunja-Chiquinquirá-Muzo
	Cocuy-La Uvita-Soata
	Oriente: Tibaná-Garagoa-Guateque

Fuente: Elaboración propia con base en Biblioteca Nacional de Colombia (en adelante como BNC), “Las carreteras Troncales de Boyacá”, *El Gráfico*, vol. 16, núm. 829 (abril de 1927): 1095.

El quehacer del Estado en favor del crecimiento de la infraestructura vial en el país suscitó el debate entre la efectividad y ventajas que tenía la construcción de vías de comunicación terrestre respecto del crecimiento de algunas líneas férreas. Es decir, la Gobernación y el Poder Ejecutivo nacional evaluaban cuáles eran las diferencias de presupuesto, crecimiento regional, beneficio económico y social, que entre uno u otro ofrecían a nivel de los municipios y departamentos. Por ejemplo, en Boyacá y Santander se revisaban las diferencias existentes entre el camino y el Ferrocarril del Carare,¹⁶⁷ puesto que era una vía fundamental para comunicar a varios municipios de Boyacá con uno de los puertos ubicados en el Magdalena, además de servir de hilo conductor hacia Antioquia y otras regiones importantes para la extracción de petróleo como Barrancabermeja (Véase Tabla No. 2).¹⁶⁸

167 Las poblaciones que estaban enlazadas por la vía del Carare ante las juntas asesoras y las juntas de ciudadanos señalaban la urgencia de la terminación de la misma. Empero, la fuerte presión ejercida por el comité de la línea férrea en contra de la decisión del gobierno de retirar la maquinaria y materiales de esta ocasionó una querrela ante el gobernador de Boyacá, en donde se presentaban las dos propuestas y se ponían a votación. Finalmente, el presidente Olaya Herrera señaló la obligación de terminar la carretera, pues las necesidades de Boyacá eran fomentar el desarrollo industrial y agrícola, así como facilitar el comercio interregional. La petición pro-Carare conceptuaba que los recursos existentes para el ferrocarril se traspasasen a un fondo especial para la construcción de esta vía. ARB, “Carretera y Ferrocarril del Carare”, *El Vigía*, (10 de Julio de 1931): 1, 8.

168 “En base a la concesión de Mares que puso en marcha Rafael Reyes en 1904 se inició la exploración de petróleo en la zona de Barrancabermeja, al darse cuenta de la existencia en grandes cantidades de dichos recursos, empresas norteamericanas y europeas empezaron a competir en pro de su concesión. La empresa Tropical Oil Company (TROCO), filial de la Standard Oil Company del clan Rockefeller, a quien se concedió la inversión y explotación petrolera funcionó a partir de 1921 luego de la aprobación del tratado Urrutia-Thompson”. R. Vega Cantor, *Gente muy Rebelde. Protesta y modernización en Colombia*, vol. 1, (Bogotá, Ediciones Pensamiento Crítico, 2002), 95-96.

Tabla No. 2. Estudio Comparado entre el Ferrocarril y el Camino del Carare

Focos de Análisis	Carretera Carare	Ferrocarril Carare
Costo de construcción y Valor del Transporte	Con 210 Kilómetros era más corto que el ferrocarril, por tanto, su construcción exigía menor inversión. Aunque el transporte por camión o autobús fuera más alto, este podía disminuir con la reducción del costo de gasolina y la constitución de talleres o industrias de montaje automotriz.	250 kilómetros de longitud con costos altos de financiación que obligaba a un cobro del transporte de 8 centavos, el cual no compensaba el gasto de conservación y explotación.
Obra construida hasta la década de 1930.	Para 1929 cuando se suspendió la obra y pese a la crisis fiscal ya estaban afirmados la mitad de los kilómetros que comprendía la carretera (112Km).	En 1930 contaba con 12 Kilómetros terminados, el resto se hallaban balastados o en fase de explanación.
Beneficio Regional	Satisfacía más las condiciones de las poblaciones de Tunja, Arcabuco, Vélez y Moniquirá con relación a Puerto Berrío, pues se utilizaría la carretera para ubicar puestos de comercio de sus cultivos o productos, ya sea para venta o distribución a otros centros de consumo.	La línea férrea no pasaba por ninguno de los municipios situados entre Tunja y el Puerto, se aproximaba a Moniquirá y a Vélez, sin embargo, su cercanía más allá de aprovechar el progreso y desarrollo de estos dos lugares, abría paso a otros centros poblacionales.

Fuente: Elaboración propia con base en ARB, “La carretera del Carare es más práctica que la ferrovía”, *El Vigía*, (09 de mayo de 1930): 1-2.

A inicios de los años treinta los esfuerzos de los municipios y sus habitantes en la construcción de carreteras se reflejaban tras el uso de fondos locales y mano de obra vecina, en la medida que las condiciones económicas del país solo permitían que el ministerio de Obras Públicas brindara un apoyo con herramientas y algunos materiales. Las vías de comunicación se consideraban una forma de salir del aislamiento y el olvido que tanto el Estado como la gente mantenían sobre algunos espacios, significaba el inicio de una vida económica, social e incluso institucional. La presencia de la Iglesia fue constante en materia de vías, pues aún el país no lograba separar los poderes, y los párrocos o curas de los pueblos participaban en las celebraciones que se hacían por la apertura de estas.¹⁶⁹

Durante la crisis, los proyectos impulsados por la Asamblea a nivel departamental se concentraban en las carreteras cuyos beneficios superaban los límites administrativos de Boyacá, para incursionar en espacios de otros departamentos.

169 La carretera del Libertador que enlazaba a Tunja con Soracá y la vía de Oriente tuvo sus primeros avances a partir del apoyo de los pueblos, tanto que el párroco y algunos hacendados cooperaron con algunos terrenos para el paso de la vía, al igual donaron dinero para su construcción. ARB, “Carretera del Libertador”, *El Vigía*, (13 de junio de 1930): 2-3.

Es así como el camino de Torres entre Duitama y Charalá fue propuesto para mejorar el servicio automovilístico y de buses, aumentar el comercio de cultivos locales con productos foráneos, evitar la pérdida de los artículos importados que debido a la precariedad de la infraestructura viajaban en rutas extensas que en ocasiones no promediaban el tiempo de duración de los alimentos, e intensificar el uso de maquinaria agrícola tanto en Boyacá como en Santander.¹⁷⁰

En 1934, pese al atraso que vivía el país respecto a la existencia de vías de comunicación, se destacó a Boyacá como un departamento con avances sustanciales, pues la nación durante este año ejecutó obras de sostenimiento y construcción en la carretera del Noreste que era un medio de comunicación fundamental para los departamentos de Santander y Cundinamarca con el altiplano boyacense. Este camino facilitaría a las tres regiones establecer un flujo activo de comercio, en donde municipios productivos como San Gil, Barbosa y Arcabuco lograrían una salida poblacional y de mercancías hacia el centro de Colombia. Aunque esta carretera se construyó mediante un contrato con Santander, fueron innegables las posibilidades que se abrieron a la población boyacense en cuanto a la visita de espacios turísticos y de descanso.

Asimismo, el camino entre Chiquinquirá y Muzo fue relevante para el reconocimiento de las minas de esmeraldas por parte de habitantes que visitarían el lugar haciendo uso del vehículo de ruedas; con 90 kilómetros de longitud, esta representaba un punto de salida para la economía del occidente boyacense. Finalmente, la carretera del Carare, que sería un punto de conexión directo entre Antioquia, Boyacá y Santander con algunos puertos ubicados alrededor del río Magdalena. Esto reafirmaba que para el siglo XX, el interés de la nación continuaba en la complementariedad entre los sistemas de transporte; en este caso particular, la vinculación entre la navegación con el transporte automotor que permitiría la traída de productos de tierras calientes para el intercambio comercial con las mercancías o cultivos propios de tierras frías (Véase Ilustración 2).¹⁷¹

Luego de 1936, el país empezó a darse cuenta de las dificultades respecto a la realización y culminación de lo propuesto en el Plan Vial de 1931, pues, se encontraba en primer lugar, un desorden en cuanto a la fijación de los presupuestos y la distribución de las maquinarias necesarias para la construcción de las carreteras; en segundo plano, se incluían constantemente nuevos caminos nacionales para suplir las necesidades de la población, los cuales quedaban desanudados de la red preliminar generándose así problemas de trazado y proyección; por último las limitaciones causadas a raíz de la topografía que incrementaba el costo de algunas vías.¹⁷²

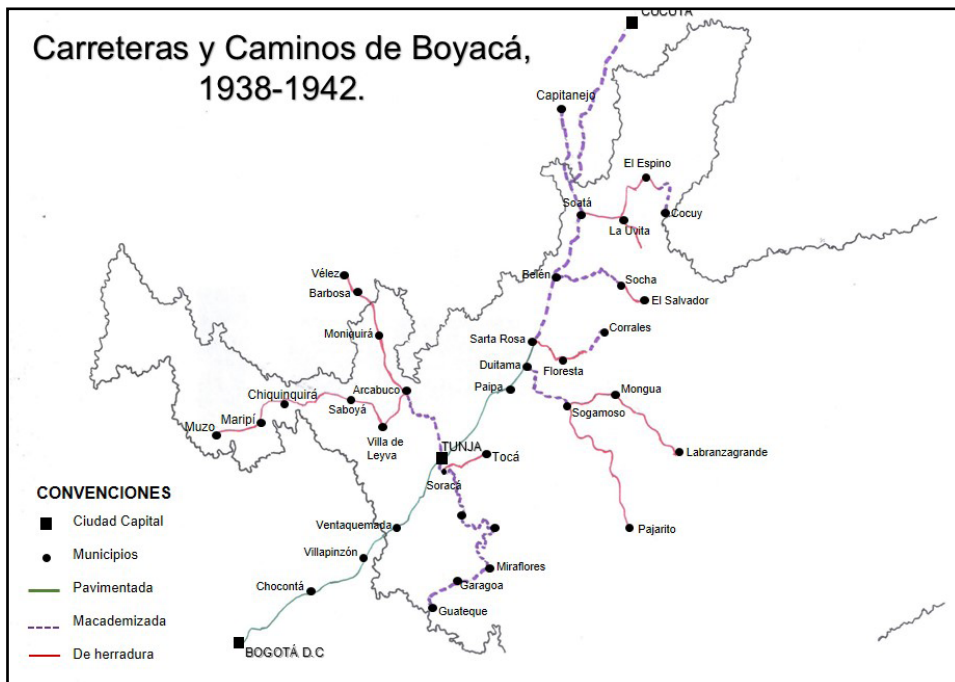
170 ARB, "Carretera de Torres", *El Vigía*, (20 de marzo de 1931).

171 C. García Álvarez, *Memoria del ministro de Obras Públicas al Congreso Nacional*, (Bogotá: Imprenta Nacional, 1935), 23-29.

172 La carretera de occidente de vital importancia para la conexión con Puerto Boyacá y la zona del Magdalena a causa de las características morfológicas de la zona, produjo una inversión inicial que no tuvo efecto, pues en 1937 la gobernación notó lo problemático que era llevar a cabo un camino directo, por lo cual

Por consiguiente, el presidente de la República propuso la conformación de zonas de carreteras en las cuales debían señalarse las vías que estaban en servicio, de modo tal, que se estipularán los caminos que aún faltaban por terminar, u otros donde no se habían iniciado los trabajos. Lo anterior facilitaría la conservación y mejoras de la infraestructura existente, y permitiría un mayor orden en presupuestos o capitales, así como en el registro que llevaba el Ministerio de Obras Públicas en torno al total de kilómetros avanzados por año.

Ilustración No. 2. Carreteras y Caminos de Boyacá 1938 - 1942



Fuente: Elaboración propia con base a Diario Oficial y Boyacense, 1938-1943

El sistema nacional de caminos se dividió en 11 zonas (Bogotá, Barbosa, Cartagena, Florencia, Neiva, Medellín, Pamplona, Pasto, Popayán, Riohacha y Tunja). Las ciudades elegidas para la zonificación correspondían en gran parte a las capitales de los departamentos. De igual manera, allí se encontraban algunas de las seccionales del Ministerio de Obras Públicas lo que facilitaba el control y supervisión de los proyectos, además muchas de estas ciudades eran puntos intermedios para las actividades económicas del país. Dicha intervención del gobierno nacional sobre la red vial nacional, sopesaría y ayudaría a determinar los problemas de transporte y movilidad, ya que algunas de las limitantes para

sugirió la edificación de esta a partir de dos vías: Chiquinquirá-Muzo y Curubitos Pauna. Archivo General de la Nación (citado en adelante como AGN), Diario Oficial. Poder Público y Órgano Legislativo, “Ley 39 de 13 de mayo de 1937, se modifican leyes anteriores en materia de vías”, (08 de junio de 1937).

este servicio fueron los altos gastos que ocasionaban el mal estado de las vías respecto al desgaste de las llantas y el daño de repuestos de los vehículos (Véase en Tabla 3 e ilustraciones 1 y 2).

En 1939 el Ministerio de Obras Públicas presentó ante el Congreso otra propuesta para solventar los problemas relacionados con la conservación de la red o sistema nacional; el proyecto justificaba la pavimentación de los trayectos de las vías con mayor nivel de tránsito, de manera que se redujeran los presupuestos designados para las mejoras de las carreteras en servicio. El uso de pavimento también contribuyó a la disminución de costos de los transportes y aumentaría el volumen de la capacidad transportadora.¹⁷³ Los trabajos se realizarían por los ingenieros de cada zona y su arreglo se haría dentro de un plan trienal, es decir, tres carreteras en un periodo de tres años. Para Boyacá se arreglarían las partes correspondientes al recorrido correspondiente a Tunja-Duitama y Tunja-Puente de Boyacá.¹⁷⁴

Tabla No. 3. Carreteras pertenecientes a la Zona de Tunja (1938-1949)

1938	1939 (Km)		1940 -1941 (Km)		1942 (Km)	
Tunja-Barbosa	Villa Pinzón-Tunja- Concepción	304	Tunja-Villa Pinzón	59	Santa Helena- Maripí	15
Duitama- Sogamoso-Tota	Tunja-Arcabuco- Chiquinquirá	101	Tunja- Arcabuco	35	Tunja-Arcabuco- Barbosa	73
Chiquinquirá- Arcabuco	Tibaná-Jenesano	14	Tibaná-Puente Camacho	14	Puente Camacho- Ventaquemada	42
60 Kilómetros Chiquinquirá- Muzo	Chiquinquirá-Muzo	60	Arcabuco- Chiquinquirá- Muzo	150	Arcabuco- Chiquinquirá-Muzo	157
12 Kilómetros Capitanejo- Cocuy	Duitama- Sogamoso- Casanare	50	Duitama- Sogamoso- Casanare	65	Duitama- Sogamoso- Vadohondo	70
	Total	554	Tunja-Málaga	231	Límite Boyacá- Tunja-Málaga	282
			Belén-Socha	35	Belén-Socha-San Salvador	57
			Capitanejo- Cocuy	56	Capitanejo-Cocuy	56
			Total	670	Total	792

Fuente: Elaboración propia con base en Diario Oficial, 1938, 1940, 1941 y Memorias de Obras Públicas, 1939, 1942.

173 BNC, *Memoria Ministerio Obras Públicas 1939*, 158-159.

174 AGN, *Diario Oficial*. Ministerio de Obras Públicas, "Decreto Núm. 360 de 15 de febrero de 1939 sobre Pavimentación de Carreteras Nacionales".

Tabla 3. Continuación Carreteras Pertenecientes a la Zona de Tunja (1938-1949)

1943-1944 (Km)		1945 (Km)		1947 (Km)		1949 Nuevas Vías (Km)	
Límite Boyacá-Málaga	282	Santa Teresa-Tasco	13	Santa Teresa-Tasco	13	Duitama-Pajarito	123
Tunja-Barbosa	73	Tunja-Arcabuco	36	Tunja-Arcabuco	36	Sogamoso-Corrales	24
Duitama-Vadohondo	97	Duitama-Río Cusiana	115	Duitama-Río Cusiana	115	Uvita-San Mateo	6
Capitanejo-Cocuy	56	Paipa-Pantano de Vargas	5	Camino del Cravo	120	Soatá-Onzaga	13
Arcabuco-Chiquinquirá-Muzo	154	Límite Cundinamarca-Capitanejo	249	Capitanejo-Tunja-Límite Cundinamarca	247	Tibaná-Garagoa	39
Puente Camacho-Ventaquemada	42	Puente Camacho-Ventaquemada	42	Puente Camacho-Ventaquemada	42	Arcabuco-Chiquinquirá-Muzo	154
Duitama-Charalá	104	Duitama-Charalá	104	Duitama-Charalá	104	Duitama-Charalá	115
Belén - Socha-San Salvador	57	Belén - Socha-San Salvador	57	Belén - Socha-San Salvador	65	Curubitos-Río Minero	51
Total	872	Tunja-Miraflores	82	Tunja-Miraflores	92	Tunja-Barbosa	73
Tunja-Miraflores (1944)	101	Total	703	Total	834	Total Incluyendo otras Carreteras	1199
Saboyá-Tunungua	34						

Fuente: Elaboración propia con base en Diario Oficial, 1945, 1947 y Memoria del Ministerio de Obras Públicas 1943, 1944, 1949.

Los obstáculos en el ámbito de carreteras permanecieron hasta muy adentrada la década de los cuarenta, cuando Ignacio López Uribe señalaba que la contrariedad más evidente era que se continuaba con la modalidad de construcción de 1934,

en donde las carreteras se hacían por etapas, pues, se pretendía aumentar el kilometraje o extensión. Empero, para 1944 ya no se buscaba ampliar la red, sino que el objetivo era renovar las vías con pavimentos más modernos que permitieran mejor la circulación de los vehículos, así como el ensanchamiento de estas para facilitar a los automotores mayor velocidad. Por ende, el auge de la actividad transportadora sí provocó que el desarrollo de las vías estuviera focalizado en el crecimiento comercial de las regiones y la comodidad, eficiencia y rapidez de la misma. La idea de caminos para el futuro producía que, a mayores recursos en la construcción de estos, se redujeran los valores en las tarifas y se incrementara la productividad de las empresas de servicio público.¹⁷⁵

Anualmente la gobernación de Boyacá y el Ministerio de Obras Públicas, eran las instituciones encargadas de la planeación y terminación de la infraestructura vial en el departamento. Después de los años treinta se constituyeron las seccionales de dicho ministerio, a quienes fueron asignadas en compañía de la junta administradora de cada vía las siguientes funciones: establecer los presupuestos mensuales de gastos para las distintas secciones de las carreteras, anotar los dineros que aprobaba la Secretaría de Hacienda para financiar las vías, designar las juntas municipales que supervisarían el cruce del camino dentro de sus jurisdicciones, informar de la inversión de los fondos de la obra y distribuir las herramientas, materiales y maquinarias al ingeniero encargado de la misma. Los ingenieros se consideraban intermediarios entre las juntas municipales y la junta administradora, por eso de ellos dependía el trazado, estudio y localización de la ruta y la estadística en cuanto a jornales y dineros invertidos.¹⁷⁶

La expansión de las vías que transitaban por Boyacá

Con base en la organización de las funciones y facultades de los encargados de vigilar la construcción de carreteras, se inició la expansión de las vías departamentales y nacionales que transitaban por Boyacá, año tras año, la Asamblea y el presidente de la República dictaban diferentes ordenanzas y leyes enfocadas a la proyección, mejora o culminación de caminos. En la década de los treinta se suspendieron algunos trabajos como la Carretera del Progreso,¹⁷⁷ ya que, como respuesta

175 J. López Uribe, "Carreteras Nacionales", en *Anales de Ingeniería*, vol. 52, núm. 590 (Bogotá, Sociedad Colombiana de Ingenieros, 1944), 413-415.

176 ARB, *El Boyacense*. Gobernación del Departamento, "Decreto Núm. 222, por el cual se reglamentan las atribuciones de las juntas administradoras. Carretera del Progreso", (14 de marzo de 1930): 214-216.

177 Denominación dada a la vía que comunicaba a Tunja con los municipios de Ramiriquí, Boyacá y Miraflores.

a los problemas financieros causados por la crisis de 1929, se debían acotar los presupuestos mensuales y hacer el retiro de personal directivo para comprimir los costos laborales.¹⁷⁸

Los problemas fiscales se vieron reflejados en la forma de financiar ciertas obras en Boyacá, pues, para llevar a cabo las vías, se comenzaron a utilizar las rentas obtenidas de otros sectores como la de los licores fermentados. Al determinar que un 70% de dicho ingreso obligatoriamente se entregaba a las juntas municipales de caminos, se puede concluir que los fondos designados para este empréstito se gastaban en mecanismos para sopesar las dificultades sentidas por otros sectores económicos como la industria y la agricultura que dependían de las importaciones y exportaciones con los mercados europeos y norteamericanos.¹⁷⁹

Desde 1936 aparecieron otras carreteras dentro del plan de vías nacionales y departamentales como la Carretera del Centenario que empezó a construirse luego de firmarse el contrato el 10 de abril de ese año.¹⁸⁰ La obra era de vital importancia debido a que permitiría abrir relaciones hasta ese momento cerradas por la reminiscencia de caminos coloniales entre la capital Tunja y municipios como Leyva y Ráquira que se caracterizaban por su riqueza mineral y natural. Primero, la carretera ayudaría a la expansión industrial y económica de Villa de Leyva, la cual se observaba como una comarca de reconocimiento nacional; segundo, proporcionaría el resurgimiento de la industria olivera a raíz de la producción masiva de trigo; y tercero, afirmaría que los gobiernos liberales se preocupaban más que el tradicionalismo conservador por la modernización del país.¹⁸¹ Para 1938 el doctor Luis Pérez Barrera, director de Obras Públicas, comunicó en el diario *La Trinchera* (de carácter liberal) un balance sobre el estado de los trabajos en las vías del departamento, que pretendía dar a conocer a la población los avances y esfuerzos en favor del progreso de Boyacá ante un periodo de reformas en el país (Véanse tabla 4 e Ilustración 2).

178 ARB, *El Boyacense*. Gobernación de Boyacá, “Decreto Núm. 632, sobre suspensión en el trabajo de carreteras, 13 de enero de 1930”, (31 de diciembre de 1929): 325-327.

179 Algunas de las carreteras que hicieron uso de estos impuestos fueron la Carretera del Centenario, el camino de herradura que de Socha conduce a Chita y Carretera del Progreso. ARB, *El Boyacense*. Asamblea de Boyacá, “Ordenanza Núm. 20 del 28 de abril de 1930, se dictan disposiciones en varios caminos”, (07 de mayo de 1930):116-118.

180 ARB, *El Boyacense*. Gobernación de Boyacá, “Decreto Núm. 280, por el cual se dictan varias disposiciones en relación a la Construcción de la Carretera el Centenario”, (2 de julio de 1936).

181 BNC, “La Carretera del Centenario”, *El tiempo*, (22 de junio de 1936): 5.

Tabla 4. Estado de las Carreteras Boyacenses, 1938

Carreteras Construidas y Proyectadas		Vías en Conservación
Tunja-Miraflores	Longitud Total de 91 Kilómetros, 250 obreros en trabajos de afirmado y exploración	Tunja-Ramiriquí-Guateque. Carretera Central-Zetaquirá
Torres	Con 53 Kilómetros de distancia y 240 trabajadores, dividida en tres etapas explanada, obra de arte y afirmado.	
Centenario	En este camino se realizaba labores de explanación y construcción de un puente sobre el Río Sáchica que facilita el tráfico hacia Chiquinquirá.	
Curubitos-Pauna	Su función era conectar el territorio de Vásquez en el occidente del departamento con el Río Magdalena.	Belén-Socha
Soracá-Toca	Estaba en fase de afirmación, sin embargo, la intención es macadamizarla hasta el kilómetro 14.	
Moniquirá-Togüí	Con 11 Kilómetros de longitud, se encontraba en fase explanación.	Puente Boyacá-Samáca
Tibaná-Turmequé	Es un camino financiado por el municipio y abarca 25 Kilómetros en explanada.	
Corrales- Puente Reyes	Es una vía de 4 Kilómetros que se llevó a cabo con recursos del Departamento.	

Fuente: Elaboración propia con base en ARB, “El Dr. Luis Pérez Barrera, director de obras públicas, hace para ‘Trinchera’ interesantes declaraciones, Completa relación de labores del Gobierno”, *La Trinchera*, (18 de diciembre de 1938): 1 y 6.

Durante estos años se ejecutó el camino del Cravo en relación con la carretera del Cusiana, que iba a servir como eje transversal y de empalme con los departamentos de Villavicencio y Casanare. De ahí se justificaba la asignación de un recurso total aproximado de doce mil pesos anuales, pues se pensaba que era el medio de salida del embotellamiento en el cual se situaba esta zona.¹⁸² El Cravo, a pesar de ser una vía de herradura, era fundamental para la intercomunicación de regiones ganaderas, agrícolas e industriales representativas de la nación, su funcionamiento

182 ARB, *El Boyacense*. Poder Legislativo, “Ley 30 del 18 de octubre de 1935, por la cual se ordenan los estudios y la construcción de la Carretera Sogamoso-Casanare”, (11 de febrero de 1936): 41.

y regulación dependía de los presupuestos de la zona de Tunja.¹⁸³ En torno a este camino se generaron varias discusiones entre el Congreso, pobladores y vecinos de la región, sobre el trazado que debía tener el camino Sogamoso-Labranzagrando, para lo cual contemplaron dos rutas, una alrededor de la Carretera del Cusiana y otra a través de la ruta del Cravo (véase ilustración 3).

En el primer caso se señalaba la imposibilidad brindada por dicha vía para vincular algunos de los municipios de la provincia de Sugamuxi (Tasco, Corrales, Floresta) con la zona de influencia de la nueva industria moderna Acerías Paz del Río.¹⁸⁴ Mientras que la segunda opción era más pertinente, pues cruzaba una amplia zona rural que acogía entre cinco o seis mil habitantes de los pueblos de Mongua, Gámeza y Tópaga, que desde hace algunos años mantenían relaciones comerciales y de intercambio de productos minerales y agrícolas, los cuales, con la acelerada evolución del transporte, pronto podrían llegar a otras partes de Colombia. Al mismo tiempo el camino cruzaba por espacios de explotación maderera y vinculaba a la población con las salinas que allí se aprovechaban; aparte, se aumentaría la venta de cultivos de tierras altas en los mercados de Duitama y Sogamoso. Las razones que justificaban la necesidad de esta carretera fueron vistas con relación a las restricciones del transporte a lomo de mula o a pie, en tanto se lograría que los habitantes y las mercancías pudiesen hacer uso de los vehículos de tracción mecánica cuya rapidez, seguridad y comodidad eran símbolo de ventaja ante los otros sistemas de movilidad.¹⁸⁵

En los debates entre el Congreso y el Ministerio de Obras Públicas, se propuso como solución a la ausencia de recursos para los fondos viales la creación de un empréstito cubierto por el aumento al impuesto de la gasolina y la instauración de un cobro de viabilidad en los caminos nacionales. Los fondos recaudados facilitarían la inversión en rutas fuera de Boyacá, lo que causó molestia a la Gobernación, por la indiferencia del Estado ante la omisión de apoyo y presupuesto dirigido a la región; por ello, empezó a exigir la financiación de la carretera Sogamoso-Casanare. Esta vía, en primer lugar, redimía la importancia de los Llanos Orientales segregados por las políticas e instituciones nacionales; en segundo lugar, beneficiaba a toda la nación, ya que facilitaba la apertura de nuevos flujos comerciales con las regiones del centro; y en tercer lugar, brindaba una imagen favorable a Colombia ante sus países vecinos, en tanto el aumento y renovación de los caminos se determinaba como avance dentro de la modernización.¹⁸⁶

183 AGN, *Diario Oficial*. Ministerio de Obras Públicas, “Resolución Núm. 3 del 12 de enero de 1937, sobre trabajos de sostenimiento del camino de herradura del Cravo”.

184 Archivo Central de Sogamoso (en adelante como ACS), “En torno a la Carretera Sogamoso-Labranzagrando”, *Acción Cívica*, núm. 54, (19 de diciembre de 1944): 2

185 ACS, “La Carretera Sogamoso-Labranzagrando”, *Acción Cívica*, núm. 50, (21 de noviembre de 1944): 1.

186 La demanda de capital para la inversión de dicha vía manifestaba la necesidad de aumentar de 100 mil pesos a 500 mil la partida de realización de la obra, teniendo en cuenta que se debía remover debido a su deterioro los materiales y partes hasta ahora cimentadas. Con dicho cálculo se buscaba evitar la suspensión de los trabajos, dado que se contaba con el personal técnico necesario y se tenía la maquinaria

Después de la década de los cuarenta la Asamblea y el gobierno regional se preocuparon por la designación de presupuestos hacia caminos locales como la ruta Nevado-Güicán,¹⁸⁷ relevante para el tránsito a la zona turística y natural que comprendía la Sierra Nevada del Cocuy, localizada en el norte de Boyacá. Paralelamente al potencial económico que disfrutaba, se pretendía abrir relaciones entre el Cocuy y la Salina,¹⁸⁸ para así elevar el comercio de sal con Casanare, teniendo en cuenta que Boyacá contaba con algunos lugares de explotación rudimentaria de este compuesto.¹⁸⁹ Al parecer fue de interés para la gobernación la inserción de obras que comprendían estos lugares por la creación de empresas que solicitaban el permiso para funcionar en nuevas líneas como Capitanejo-Cocuy y en general los ramales que unían a municipios como Güicán, Chita, La Uvita con la mencionada carretera nacional (Central del Norte).¹⁹⁰ Este último municipio destacó por la financiación y realización de obras a partir de las contribuciones de cada uno de sus habitantes sin ayuda gubernamental, pues se pensaba que el desarrollo de infraestructura era símbolo de progreso. Un ejemplo fue la cimentación de la carretera que conducía al pueblo de Boavita (Véase Ilustración No. 3).¹⁹¹

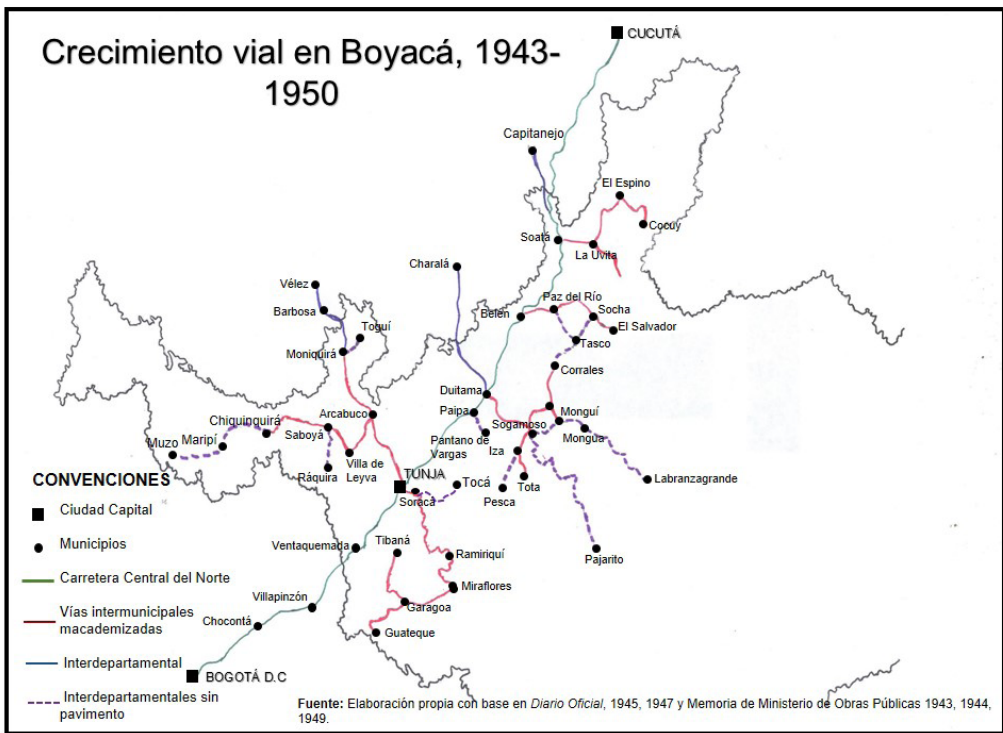
En este orden de ideas, uno de los objetivos del departamento fue incursionar en otras actividades como el turismo y la piscicultura. Por tal motivo, se invirtió en obras como la carretera de circunvalación de la Laguna de Tota, que sustentó el proyecto empresarial allí existente con respecto a la producción o cultivo de distintas especies de peces.¹⁹² A su vez, esta se integraba con algunos ramales cercanos, el primero denominado Sergio Camargo cuya función era comunicar a Iza con Tota para activar la economía regional a través del turismo;¹⁹³ el segundo se hallaba entre Pueblo Viejo-Tota alrededor de la laguna y con proyección hasta

y los materiales. ACS, “Una carretera Necesaria”, *El Semanario*, núm. 75, (29 de octubre de 1940).

- 187 A este camino se adjudicaron en total 1500 pesos colombianos, empero se abría la autorización de solicitar créditos o usar dineros de otras vigencias. Véase ARB, *El Boyacense*. Asamblea de Boyacá, Ordenanza Núm. 2, sobre auxilios a la construcción del Cauce Nevado-Güicán, (21 de mayo de 1940): 123.
- 188 Pueblo de la Sal poblada antes de la llegada de los españoles por los indígenas laches, quienes fueron los primeros en explotar sal para su consumo y el intercambio con espacios circundantes. La circulación del producto inicialmente respondía a trueques interétnicos que se entablaron con los municipios de Chita, Panqueba, entre otros. Pero con el transcurrir del tiempo su presencia esencial para el consumo de los alimentos en la cotidianidad hizo que se transformaran en circuitos de comercio marcados por procesos de oferta-demanda. Véase B. Acuña Rodríguez, “Circulación indígena de sal e integración socioeconómica en la sierra nevada del Cocuy”, en *Revista Virajes*, núm. 8, (Colombia, Universidad de Caldas, enero-diciembre 2006), 3, 8-9.
- 189 El camino conocido como la Colorada estaba bajo la vigilancia y coordinación de las juntas municipales conformadas por el alcalde, dos vecinos del pueblo, el personero y algunos miembros del consejo. Véase ARB, *El Boyacense*. Asamblea de Boyacá, Ordenanza Núm. 44, por la cual se dispone la reparación del camino la Colorada entre el Cocuy y la Salina, (12 de julio de 1940): 169.
- 190 La urgencia de algunas vías públicas provocó que se incluyeran nuevos fondos de partidas que contemplaban los caminos de la Uvita a Chita o de la unión entre Chiscas y Cocuy, Véase ARB, *El Boyacense*. Asamblea de Boyacá, Ordenanza Núm. 6 del 6 de mayo de 1941, por la cual se apropian algunas partidas en los presupuestos de algunas vigencias próximas para el fomento y construcción de importantes vías.
- 191 ACS, “Un pueblo que se mueve y progresa”, *Labor Social*, (19 de marzo de 1941): 4.
- 192 ARB, *El Boyacense*. Asamblea de Boyacá, “Ordenanza Núm. 36 del 28 de junio de 1940, por el cual se atiende la realización de importantes obras en la provincia Sugamuxi”.
- 193 ARB, *El Boyacense*. Asamblea de Boyacá, “Ordenanza Núm. 20 del 6 de junio de 1941, por la cual se ordena el estudio y construcción de la carretera Iza-Tota”.

la vía del Cusiana. Este último presentaba contrariedades a causa del auxilio con recursos municipales insuficientes para su culminación.¹⁹⁴ Aunque eran evidentes las intenciones del gobierno en favor del crecimiento de la infraestructura, se observa que existió un proceso deficiente frente a la construcción de las carreteras, pues tan solo la vía Iza Tota tardó 12 años en ser inaugurada, lo cual sugiere que no había organización y ejecución de los presupuestos en los trabajos. Aun así, es indiscutible la funcionalidad de cada una de las carreteras propuestas a nivel local, departamental y nacional. El caso de la vía Iza Tota evidenció los vínculos productivos forjados entre estos municipios con el comercio sogamoseño.¹⁹⁵

Ilustración No. 3



En resumen, las carreteras y las obras públicas estaban configuradas en función del potencial económico de las provincias. Por ejemplo, algunas de las vías del sector Ricaurte como el camino entre Moniquirá y Togui, que conducía al río Pomeca, buscaba potenciar las áreas naturales. Además de cimentar carreteras

194 En efecto la carretera que vinculaba a Tota con Pueblo Viejo se convirtió en vía departamental, para así alcanzar un mayor apoyo financiero en la gobernación o en la zona nacional de servicio de Tunja. Véase ARB, *El Boyacense*. Asamblea de Boyacá, “Ordenanza Núm. 22 del 17 de junio de 1943, por la cual se dispone la construcción de unas vías carretables”.

195 ACS, “La vía Iza-Tota se inaugura hoy”, *Acción Social*, (7 de junio de 1953): 1.

nuevas, las vigencias fiscales se utilizaban para arreglar la infraestructura de los municipios.¹⁹⁶ De otro lado, el reconocimiento de caminos municipales como vías departamentales sugiere que estos trayectos superaban el beneficio focalizado únicamente hacia los terrenos cruzados por las mismas. Es el caso de la carretera que comunicaba Firavitoba con Paipa a través del Pantano de Vargas, se activaba el comercio, asentía el ingreso al sitio histórico, y facilitaba las relaciones entre Paipa y algunas zonas veredales como Palermo, y sitios monumentales como la Casona del Salitre.¹⁹⁷

El objetivo de la gobernación y las juntas municipales, aparte de dinamizar la economía departamental, expresaba la necesidad de fortalecer el sistema de transporte automotor notando que algunas vías eran más largas con respecto a otras rutas que reducirían los tiempos y costos del servicio. Por ejemplo, la carretera de Cómbita acortaba el trayecto en 20 km desde Duitama hasta Arcabuco, lo cual evitaría el desgaste de los vehículos y mejoraría la calidad en la industria del transporte. Las instituciones departamentales regían los proyectos viales hacia zonas con alta presencia de viajeros que visitaban a Boyacá por sus fiestas y peregrinaciones religiosas como la romería de la Virgen de Chiquinquirá, en donde asistían venezolanos, santandereanos, entre otros.¹⁹⁸

Otra de las complicaciones reconocida por la Secretaría de Obras Públicas fue la reducida inversión y el desinterés en la reparación de las carreteras, situación que dio lugar a quejas hechas por parte de la población y los concejos municipales, en las cuales se exigía la conservación y arreglo de vías públicas que respaldaban el avance de la explotación y crecimiento económico del departamento.¹⁹⁹ El camino entre Sogamoso y Pesca era un ejemplo de dicho problema, pues no contaba con fondos necesarios para su desarrollo, a pesar que su cimentación daría paso a la circulación y movilidad de productos, y personas en Pesca, municipio distinguido por su productividad agro-ganadera.²⁰⁰

Sin duda, las instituciones públicas mostraron mayor interés en el desarrollo de obras en las provincias Centro, Tundama, Norte, Ricaurte y Sugamuxi, ya que allí se localizaban los tres centros de mercado (Tunja, Sogamoso y Duitama). No obstante, se observó el avance en vías como “El Progreso” que comunicaba la capital con los municipios del suroriente de Boyacá (Miraflones y Ramiriquí), la cual fue promovida por el gobierno del presidente Alfonso López Pumarejo desde 1938, considerando la necesidad de articular el mercado regional y servir a las necesidades de poblaciones más pequeñas.

196 ARB, *El Boyacense*. Asamblea de Boyacá, “Ordenanza Núm. 14 del 5 de junio de 1944, por la cual se autoriza la construcción de unas vías y se fomenta el turismo en la antigua provincia de Ricaurte”.

197 ARB, *El Boyacense*. Asamblea de Boyacá, “Ordenanza Núm. 13 del 5 de junio de 1944, por el cual se declaran departamentales unas vías, se le incorpora al plan vial del departamento”.

198 ARB, “La Carretera de Cómbita solucionaría un grave problema”, *El Radical*, (2 de septiembre de 1942): 2.

199 ACS, “La Carretera Sogamoso-Pesca”, *Acción Cívica*, núm. 44, (21 de noviembre de 1944).

200 ARB, *El Boyacense*. Asamblea de Boyacá, “Ordenanza Núm. 20 del 26 de julio de 1943, por medio de la cual se dispone la construcción de una vía”.

En 1944 se asignó al gobierno nacional la obligación de auxiliar con el 70% del costo de la red de carreteras y caminos a los departamentos que presentaran un plan vial bien estructurado. Ese fue el caso de Boyacá al que se concedió un fondo especial de 300 mil pesos, de los cuales el Ministerio de Obras Públicas aportaría 200 mil. Para el cumplimiento de lo dispuesto, el Departamento debía constituir contratos con la Nación, donde se estipulaba la capacidad fiscal de estos para mostrar una inversión correspondiente al 30 por ciento o más del valor de la obra. De igual forma, si se accedían a créditos con entidades comerciales y bancarias se debía puntualizar el total del préstamo y el tipo de interés (Véase Tabla 5 e Ilustración 3).²⁰¹

Si bien se gestionaban presupuestos, los problemas entre las entidades regionales y nacionales eran constantes, ya que la Asamblea manifestaba, por un lado, la falta de compromiso del gobierno nacional al conceder los peculios y, por otro, el retraso y la poca efectividad en la ejecución de las vías.²⁰² Igualmente, se encontró que en 1945 la Nación empezó a suspender las labores en ciertas carreteras como respuesta a la crisis fiscal resentida luego de las consecuencias que dejó la Segunda Guerra Mundial para el comercio exterior y las relaciones internacionales.²⁰³

Tabla No. 5. Plan de Carreteras y Caminos Departamentales, 1944

Carreteras Departamentales	Caminos de Herradura
El Progreso	Muzo-Otanche
La Uvita-El Cocuy	Briceño-Chiquinquirá
Pueblo Viejo-Tota	Chita-La Salina-Casanare
Soatá- Chita	Caldas-Maripí
Sogamoso-Pesca	
Sogamoso-Monguí	
Sogamoso-Gámeza	
Sogamoso-Tópaga-Mongua	
Sogamoso-Paz del Río-Tasco	

Fuente: Elaboración propia con base en el Boyacense, 07 de julio de 1944.

En el cuadro anterior, se refleja que después de 1945 Sogamoso se consagró como foco de progreso material por diferentes causas: la instauración de la siderúrgica Acerías Paz del Río que aprovechó las minas de Tasco y Paz del

201 ARB, *El Boyacense*. Asamblea de Boyacá, “Ordenanza Núm. 26 del 13 de junio de 1944, por el cual se establece el plan de carreteras y caminos departamentales”, (07 de julio de 1944).

202 ARB, *El Boyacense*. Gobernación de Boyacá, “Decreto Núm. 390 del 13 de octubre de 1944, por el cual se dicta una providencia en relación con la construcción de la Carretera Soata-Cocuy”.

203 La interrupción de la carretera Paipa – Pantano de Vargas se argumentó en la nula capacidad de pago de los préstamos concedidos por la nación. ARB, *El Boyacense*. Gobernación de Boyacá, “Resolución Núm. 421 del 27 de junio de 1945, por el cual se ordena suspensión”, (21 de noviembre 1945).

Río, de donde se extraían los recursos necesarios para la fundición de hierro; la ampliación del ferrocarril del Nordeste que permitió el tránsito de maquinaria pesada para el establecimiento de la industria y; la construcción o renovación de vías enfocadas a la carga o transporte de materiales y personal de la empresa. De igual forma, la importancia que tenía al ser paso obligado hacia zonas turísticas o de veraneo como Paipa y Tota. Además, el aporte que generaba la actividad privada empresarial que allí se realizaba, con base en la existencia de harineras, cerveceras y centros bancarios.²⁰⁴ Por ende, el despegue industrial de Boyacá a partir de una empresa moderna como Paz del Río, trajo consigo nuevas labores e intereses dentro de los concejos municipales y el gobierno departamental. Por ejemplo, se promovieron nuevos aranceles y contribuciones locales hacia las compañías o sociedades comerciales, de transporte y manufactura, en los cuales se profundizará más adelante.

En este sentido, Belencito y Sogamoso se convirtieron en prioridad regional para los años cincuenta. Esto se nota en el afán de mantener las vías próximas a estos municipios en buen estado,²⁰⁵ además de la difusión de los mismos como: a) centros de identidad dado su carácter espiritual para los Muiscas en la época prehispánica, b) centros de transporte por el establecimiento del primer aeropuerto y la existencia de la ruta terrestre interdepartamental más transitada y c) centros industriales y modernos.²⁰⁶

El estudio hecho por Jaime Salazar Montoya para el Comité Nacional de Planeación en 1958, manifiesta que Boyacá contaba con la carretera en mejor estado del país. La Central del Norte había sido considerada por el Ministerio de Obras Públicas un paso transitorio para la comunicación de la capital con zonas altamente productivas como Boyacá, que, a causa del crecimiento de la industria siderúrgica, había fomentado procesos de cambio y modernización alrededor del uso de nuevas maquinarias,²⁰⁷ incrementando así el desarrollo de otros sectores económicos como la agricultura y los servicios. Debido a estos últimos, el Departamento se transformó en punto de referencia, pues la creciente constitución de empresas de transporte de pasajeros y carga indicó el potencial de la misma para la movilización de productos y personas hacia otros centros de comercio o descanso.

204 ACS, Rivera Rafael. "Sogamoso en 1945", *Acción Cívica*, núm. 59, (9 de enero de 1945)

205 Debido al poco servicio que podía prestar el camino entre Belencito-Sogamoso tras las consecuencias del invierno de mayo de 1953, se manifestaba por un lado la necesidad de invertir en mejores materiales y en hacer estudios de drenaje y canalización que gran parte de las carreteras construidas no tenían en cuenta, de ahí el constante levantamiento de las vías y, por otro la obligación del gobierno por mejorar los años de esta, de tal manera que en corto tiempo se tapan los hoyos para evitar el deterioro de los vehículos y las enfermedades en los pasajeros a raíz del mal olor de este. ACS, "En reparación la Vía Belencito-Sogamoso", *Acción Cívica*, (7 de junio de 1953): 2.

206 ACS, "Conoce usted Sogamoso", *Acción Cívica*, (15 de enero de 1953): 1, 4-5.

207 En el caso de Acerías Paz del Río se empezó a utilizar el alto horno y convertidor THOMAS, que para esta época fue un ejemplo de innovación tecnológica, pues, incrementó la producción de acero en la industria, Véase. G. Poveda Ramos, *Políticas Económicas, Desarrollo Industrial y Tecnología en Colombia 1925-1975*, (Bogotá: Editora Guadalupe, 1976), 71 y 73.

El adelanto de Boyacá en cuanto al sistema de caminos se explica por el relativo uso y presencia de líneas férreas (Central del Norte y Noreste) en la medida que estas, por su edificación lineal y directa, no le eran tan útiles a la población campesina que residía en zonas alejadas de los núcleos urbanos en los cuales se ubicaban las estaciones principales del ferrocarril. Otro factor fue el carácter esencialmente agrícola que tenía este para el aprovechamiento de la riqueza de las tierras para el cultivo de distintos alimentos, que a su vez se empleaban en la industria. Los medios de comunicación también fueron útiles para el crecimiento demográfico del Departamento, pues era evidente el traslado de personas de los Llanos Orientales hacia espacios colindantes como Pajarito y Labranzagrande, en los cuales se incentivó la ganadería con respecto al consumo y venta de carne.²⁰⁸

Boyacá mostraba avance respecto a su sistema vial, existían caminos de herradura, carreteras macadamizadas y solo una vía que aprovechaba la aparición del asfalto en Colombia. Más allá de la extensión y el número de kilómetros construidos, eran evidentes algunas limitantes relacionadas con la integración socioeconómica. En primer lugar las carreteras se encontraban inadecuadas con pocos intentos de conservación. En segundo lugar, algunas zonas estaban aún desconectadas de los cuatro centros de mercado (Tunja, Sogamoso y Chiquinquirá). Tal fue el caso de Occidente, donde los medios de comunicación eran defectuosos, lo cual explicaba los costos tan elevados del transporte automotor hacia estos lugares y la zona límite con el sur de Casanare que era impenetrable debido a la ausencia de vías (Véase Tabla 6).

Tabla No. 6. Carreteras y ramales en Boyacá, 1958

Trayecto	Distancia (Km)	Ramal
Tunja-Albarracín	42	Ventaquemada (68 Km)
Tunja-Capitanejo	199	Guateque (137 Km)
El Progreso	110	Chiquinquirá-Saboya (12 Km)
Cusiana-Tunja-Sogamoso-Sevilla	207	S.D
Tunja-Sogamoso-Gámeza-Belencito	111	S.D
Tunja-Leiva-Chiquinquirá	105	S.D
Tunja-Chiquinquirá-Muzo	187	S.D

Fuente: Salazar, *El transporte en Colombia*, 203-207.

Conclusiones

Las carreteras y los medios de comunicación (líneas férreas y ríos) constituyeron una forma de unidad dentro de la conformación del Estado-Nación. Los ferrocarriles y luego los caminos fueron uno de los primordiales focos de inversión

208 Salazar, *El transporte en Colombia*, 208-212.

extranjera a través de concesiones y nacional por medio de contratos con las industrias de construcción que en gran parte pertenecían a las elites regionales del país. El carácter obsoleto de la red ferrocarrilera provocó la apertura a otros sistemas de transporte como el vehículo automotor, y con este se empezó a proyectar la construcción de caminos en medio de una topografía estrellada. La infraestructura además era una de las esferas de acción gubernamental de allí se explica el grado de importancia que le dio el Estado, quien para inicios de siglo no había logrado intervenir en el desarrollo interno colombiano a pesar de los cambios dentro de la política económica.²⁰⁹

Las carreteras que inicialmente se edificaron fueron utilizadas, como señala Víctor Urquidi, para conectar a las ciudades principales con los centros de población más grandes en volumen de comercio y mercado o para vincularse con los puertos fluviales. No obstante, las técnicas empleadas en estas fueron muy básicas; la anchura solo daba paso máximo a dos automotores, el material y las máquinas correspondían al uso de macadam y su trayectoria estaba llena de curvas profundas y pendientes altas. A pesar de las deficiencias, los recursos acumulados para su culminación se aprovecharon para beneficiar la industria del cemento y el crecimiento de escuelas de ingenieros especializados en áreas civiles.²¹⁰ En Colombia la producción y comercialización de cemento ha sido uno de los sectores industriales más dinámicos aún durante los periodos de crisis mundial (Depresión de los años 30 y Segunda Guerra Mundial), y esto en parte se originó por la creciente demanda de este material para el desarrollo de caminos y los procesos de urbanización acelerados durante mediados de siglo.

En efecto, Boyacá construyó su plan vial con relación a las ventajas económicas sectoriales de los municipios y a los intereses de los políticos del momento, teniendo en cuenta la articulación de zonas altamente productivas como Tunja, Duitama y algunos lugares del Norte con el Río Magdalena y la frontera colombo-venezolana que se veían como espacios de crecimiento comercial y mercado interregional, espacios articulados por la Central del Norte como eje nodal. Empero, la estructura de la red vial boyacense estuvo caracterizada por la promulgación continua de ordenanzas y decretos que mencionaban la construcción de diferentes caminos, los cuales en realidad no pasaron su fase de aprobación, es decir, gran parte de estos no se llevaron a cabo por canalización de recursos para otros sectores o porque las crisis fiscales obstaculizaban el desarrollo desaforado de los mismos. En este sentido, lo que se ha mencionado sobre infraestructura vial para este departamento corresponde solo a las carreteras que efectivamente se llevaron a cabo, las cuales respondieron a un discurso de expansión de rutas ramales y vecinales complementarias a la vía troncal, el viejo camino de Santafé-Tunja.

209 J. Ocampo, y S. Montenegro, *Crisis mundial, protección e industrialización: ensayos de historia económica colombiana*, (Bogotá, Editorial Norma, 2007), 25-26.

210 V. Urquidi, *Otro siglo perdido. Políticas de desarrollo en América Latina (1930-2005)*, (México: El Colegio de México, Fondo de Cultura Económica, 2005), 221-223.

Referencias

Acervos

Archivo General de la Nación-Colombia (AGN)-*Diario Oficial*

Archivo Regional de Boyacá (ARB)-*El Boyacense*

Archivo Central de Sogamoso (ACS)-*Acción Cívica*

Biblioteca Nacional (BNC)-*El tiempo, El Gráfico, Memorias de Obras Públicas.*

Bibliografía contemporánea

Acuña Rodríguez, Blanca. “Circulación indígena de sal e integración socioeconómica en la sierra nevada del Cocuy”, en *Revista Virajes*, núm. 8, Colombia: Universidad de Caldas, enero-diciembre 2006.

Alvear Sanín, José. *Historia del Transporte y la Infraestructura en Colombia 1492 – 2007*, Bogotá: Imprenta Nacional de Colombia, 2008.

García Álvarez, César. *Memoria del ministro de Obras Públicas al Congreso Nacional*, Bogotá: Imprenta Nacional, 1935.

López Uribe. “Carreteras Nacionales”, en *Anales de Ingeniería*, vol. 52, núm. 590, Bogotá: Sociedad Colombiana de Ingenieros, agosto de 1944.

Ocampo, José Antonio, y Santiago Montenegro. *Crisis mundial, protección e industrialización: ensayos de historia económica colombiana*, Bogotá: Editorial Norma, 2007.

Poveda Ramos, Gabriel. *Políticas Económicas, Desarrollo Industrial y Tecnología en Colombia 1925-1975*, Bogotá: Editora Guadalupe, 1976.

Ramírez, María Teresa y Álvaro Pachón. *La Infraestructura del Transporte en Colombia durante el Siglo XX*, Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2006.

Salazar Montoya, Jaime. *El transporte en Colombia*, Bogotá: Departamento Administrativo de Planeación y Servicios Técnicos, Presidencia de la República, 1958.

Samper, Darío. *Los transportes en Colombia*, Bogotá: Ediciones de la Contraloría General de la República, 1965.

Urquidi, Víctor. *Otro siglo perdido. Políticas de desarrollo en América Latina. (1930-2005)*, México: El Colegio de México, Fondo de Cultura Económica, 2005

Vega Cantor, Renán. *Gente muy Rebelde. Protesta y modernización en Colombia*, Vol. 1, Bogotá: Ediciones Pensamiento Crítico, 2002.

Capítulo IV

CAMINO ANTIGUO SANTAFÉ-TUNJA. UNA PERSPECTIVA DE SU SIGNIFICADO HISTÓRICO Y TERRITORIAL

Andrés Felipe Bautista Vargas²¹¹ |

Introducción

La historia de los caminos antiguos es la historia de sus representaciones, la suma de experiencias y de significados que adquirieron en su dinámica histórica y territorial. Los caminos suscitan diferentes planteamientos debido a su contenido histórico, pero también desde la diversidad de quienes participaron de su construcción e hicieron parte de una red más amplia, la cual varía en espacio y tiempo histórico. Como referentes espaciales, se perfilan a manera de indicadores de desarrollo de los territorios, respondiendo a la necesidad de integración y dinamización del sistema económico y comercial favoreciendo la comunicación interna²¹². Como referentes históricos, cada red de caminos es diferenciada luego de que su existencia no puede singularizarse a sus condiciones físicas y operativas, sino como parte de una dinámica de largo aliento entre asentamientos, lugares y relaciones sociales que giran a su entorno.

Desde una perspectiva histórica, los caminos lograron configurarse como rutas indispensables del tránsito y el transporte a la luz de las relaciones entre principales centros administrativos de la época²¹³. Sinónimo del interés de la consolidación de áreas geográficas y de la articulación del territorio en el sistema colonial,

211 Licenciado en Ciencias Sociales. Especialista en Sistemas de Información Geográfica, Magíster en Geografía. Docente de geografía, Escuela de Ciencias Sociales Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia. Correos: andres.bautista@uptc.edu.co; bautistaandresfelipe@gmail.com. ORCID: 0000-0001-7781-2072

212 Juan José Palacios. «Antioquia: estado de rutas y caminos». *El sistema de comunicación terrestre en la segunda mitad del siglo XIX*. Vol. 1, N° 2 enero - junio de 2015. 57.

213 María Luisa Pérez. «Los caminos reales de América en la legislación y en su historia» *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 51. n°1. 2001, 38.

fueron expresiones espaciales con una impronta social y política específica a cada espacio y tiempo. Su estrecha relación con los procesos de poblamiento, de itinerancia, y de tránsito obligatorio, permite considerarlos como elementos propios del paisaje colonial y cuyos registros expresan la existencia de una red de caminos que ocupó un rol fundamental en la relación de los territorios coloniales, si bien no todos concebidos como reales o principales, existe un reconocimiento a su significado, uso y propósitos²¹⁴.

En términos de su espacialidad, no constituyeron rutas fijas, fueron la combinación y alternancia de tramos o articulación de otros caminos, que por su valor estratégico y social facilitaron los desplazamientos generalmente intrincados a las condiciones comerciales y topográficas de los territorios. Era común que la calidad de los caminos fuera variante, y con ello las dificultades para el establecimiento de una red homogénea, lo que supone una temporalidad específica de uso y función integradora que en muchos casos conllevó, no solo a la sustitución progresiva, sino a que las condiciones de trazados, vestigios y elementos propios de estas infraestructuras fueran transformándose.

Su naturaleza, fiel reflejo del ordenamiento comercial y del intercambio de mercados, simbolizan la herencia de una infraestructura que configuró el transporte y del que su pervivencia se remonta a la caracterización de ciertos elementos representativos²¹⁵. El interés historiográfico por su conocimiento, se ha reflejado en trabajos que resaltan la variabilidad de funciones y dinámicas sociales que inscribían como vías principales de comunicación, pero que, como objetos de estudio, requieren de múltiples herramientas y enfoques metodológicos que permitan un abordaje sistemático, razón que puede asociarse a la ausencia de fuentes documentales cronológicamente precisas, como al significado que reciben como parte de un lenguaje universalmente reconocido²¹⁶.

El camino antiguo Santafé-Tunja, como parte de este contexto, despierta un amplio interés por tratarse de un elemento cultural todavía presente en las experiencias, procesos y significados que como infraestructura representa en la configuración de los territorios. Preservar los trazos de su historia, considerando las demandas de uso como el sentido dado social y territorialmente, permite comprender formas de representación territorial y cartográfica no visibilizadas, así como nociones de las redes físicas y nodos complementarios que fueron necesarios en el establecimiento de las relaciones entre estos dos centros principales Santafé y Tunja.

214 Sofía Botero señala, si bien estos caminos no se les atribuye una característica específica con tal denominación, sí eran reconocidos como aquellos de mayor longitud e importancia. Sofía Botero. «Registro y caracterización de la red de caminos antiguos en el departamento de Antioquia Palimpsestos: caminos y mapas». Universidad de Antioquia. 2007, 80.

215 Carlos Delgado considera que las condiciones sociales y económicas impuestas de la época imprimió al transporte y a los caminos unas características físicas especiales como el empedrado todavía existente en algunas partes del recorrido cercano a Honda. Carlos Delgado «Camino nacional Honda - Santafé de Bogotá Transporte, economía y desarrollo» Apuntes del Cenes, vol. 1 2004, 210.

216 Sofía Botero Páez. «Elementos para leer un palimpsesto: indígenas, caminos, piedras, mulas y caballos en Colombia» *Boletín de Antropología Universidad de Antioquia*, vol 20, n°. 37, 2006, 267.

En esta perspectiva, el trabajo presenta una aproximación de las representaciones territoriales del camino antiguo Santafé-Tunja, a través del reconocimiento de su dinámica histórica desde una perspectiva contextual de sus nociones físico-espaciales y la interacción de las comunidades en relación a su significado histórico, el uso y redes todavía presentes en sus prácticas territoriales, así como una lectura desde los imaginarios y memorias territoriales que aún se conservan en los territorios. En un primer apartado, se presenta una conceptualización de los caminos como reflexión necesaria para la comprensión de su valor como elemento histórico. El segundo acápite, establece la dinámica histórica del camino antiguo Santafé-Tunja a partir de nociones espacio-temporales de su representación en el marco del siglo XIX. El tercer segmento, alude a la sustitución del camino antiguo y la discontinuidad de su valor de uso en virtud de las dinámicas y contexto de finales de siglo XIX. Y el cuarto aparte, recoge una perspectiva desde las representaciones territoriales de las comunidades en los municipios de Villapinzón y Ventaquemada a partir del sentido y su significado histórico y territorial.

Caminos, elementos y nociones teóricas de partida

El análisis sobre caminos antiguos puede considerarse desde su valor como elemento histórico hasta la variabilidad de significados y dinámicas que adquieren en función de los espacios territoriales. Son muchos los registros en los que se relaciona su participación directa con procesos históricos particulares y el uso dado como parte fundamental al desarrollo de las sociedades. Sin embargo, parece necesario relacionarlos con las sociedades prehispánicas como primer resorte documental e histórico, luego del interés que desarrollaron como bases útiles a los propósitos del sistema colonial y, en consecuencia, tomará sentido su relevancia para la atención de las demandas sociales y políticas expresadas en las formas de ocupación y organización del territorio.

Un primer marco temporal es el que transita desde su origen hasta el papel que representan durante los procesos económicos y políticos que tuvieron lugar a través de su apropiación y las huellas dejadas de la actividad de grupos y lugares que pueden ser significativos. A este respecto, reconocerlos como portadores del desarrollo de varias regiones, genera significados poco profundos, luego que a su paso se hizo la actividad económica de lugares y centros poblados, como la historia de nuevas formas de conocimiento y cultura. Por eso, deben entenderse como parte de una red de caminos más amplia, sin singularizar su existencia a su funcionamiento, sino como parte de una dinámica histórica de largo aliento entre asentamientos, lugares y relaciones sociales que giraban alrededor de su entorno.

Conducir por la historia de los caminos, es remitirse a ese contraste de diversidades que marcaron su importancia. Unos, como bien lo describe Germán Arciniegas²¹⁷,

217 Germán Arciniegas. «Caminos reales: caminos del mar, caminos en tierra». En: Caminos reales de Colombia. Fondo FEN, Bogotá, 19-31

objeto de vigilancia y control por orden expresa de la Corona; otros, concebidos desde la misma proliferación de su uso, y la combinación y alternancia de tramos que ocuparon un papel más flexible o fueron complementarios a las necesidades del intercambio y del mercado. Lo cierto, es que sus características morfológicas, los describen como aquellos que abrieron el paso y alternancia de valles, ríos y cordilleras que ayudaban a salvar las pendientes²¹⁸, como a transitar la topografía nacional y a buscar los puntos más accesibles. Caminos que fueron añadiéndose uno al otro, empalmándose en rutas hacia mercados donde el intercambio era prioritario, aunque no único en términos de su función económica; también se reconocieron prácticas como el peregrinaje, las ceremonias y más tarde como infraestructuras que hacían posible las relaciones entre moradores y transeúntes²¹⁹

En efecto, pareciera que los caminos cuentan con una noción distinta en términos del espacio y el tiempo histórico. Por una parte, trazaron aspectos cronológicos como la construcción de la organización social y política de grupos, instituciones y las mismas legislaciones generales que contribuyen al sentido de su pasado. De otra parte, evocan representaciones temporales de las relaciones sociales e imaginarios territoriales que recrean su presente. De hecho, la concepción de camino real, suele aludir, a ese elemento temporal, ofreciendo esquemas de representación territorial que sobrevivieron por analogía, dando a entender características específicas de tiempo y de espacio en la manera como son concebidos²²⁰.

Lo anterior, en la forma que han sido contextualizados como parte de procesos históricos particulares²²¹. Un reflejo de ello, puede observarse no solo en diferentes prácticas adoptadas bajo el proyecto real respecto a la apertura de caminos para la racionalización del territorio, sino como elementos que representaron el canal al desarrollo de regiones e intereses en torno a proyectos nacionales²²². En este sentido, los caminos deben ser leídos desde varias perspectivas historiográficas como interdisciplinarias, que abocan tanto al estudio de sus características históricas particulares, como al conjunto de representaciones sociales y políticos inmersas en su contenido temporal y territorial²²³.

218 Ismael Osorio Baquero. «*Reseña histórica de las vías en Colombia*» *Ingeniería Solidaria*, vol. 10, n.º 17, 185 doi: <http://dx.doi.org/10.16925/in.v10i17.880>.

219 Sofía Botero Páez. «*Elementos para leer un palimpsesto: indígenas, caminos, piedras, mulas y caballos en Colombia*» *Boletín de Antropología Universidad de Antioquia*, vol. 20, n.º. 37, 2006, 267

220 Germán Arciniegas. «*Caminos reales: caminos del mar, caminos en tierra*». En: *Caminos reales de Colombia*. Fondo FEN, Bogotá, 19-31.

221 Fabián Andrés Lancheros. «*Caminos Coloniales: una Historia de las vías de comunicación en la región central del Nuevo Reino de Granada en el siglo XVIII*». (Tesis, maestría en Historia, Universidad Nacional de Colombia, 2017), 25.

222 Aristides Ramos Peñuela, refiere que los caminos marcaron aspectos centrales de las sociedades y de los proyectos políticos que de una u otra forma hicieron visible la construcción de reinos, colonias y naciones. Aristides Ramos Peñuela. «*Los caminos al río Magdalena*» Credencial Histórica N° 287. Consultado 20 de Noviembre de 2018 <http://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-287/los-caminos-al-río-magdalena>.

223 Lleana Parra, Rogelio Altez, Arlene Quintero. Los caminos y vías de comunicación deben ser entendidas desde su relación histórico-social y los contextos simbólicos concretos que permitieron su advenimiento «*Senderos, caminos reales y carreteras: El sentido histórico de la comunicación andino-lacustre (Venezuela)*» *Revista Geográfica Venezolana*, Vol. 49(2) 2008, 292.

En esta línea, la adopción de estrategias metodológicas que puede contribuir a una visión sistemática como objetos de estudio, tiene presente la complejidad que emanan como elementos que por su naturaleza histórica son susceptibles de definirse en términos de una precisión cronológica. Si bien la mayoría de trabajos se centra en la descripción de rutas y comercio como producto de las relaciones políticas y económicas entre centros poblados²²⁴, no dejan de señalarse aspectos frente a la importancia de reconocerlos como parte de contextos más amplios, teniendo en cuenta el conjunto de dinámicas sociales que inscriben alrededor de las redes de comunicación vial, las prácticas territoriales, posadas, parajes, anécdotas de viajeros, crónicas y el devenir histórico como principales vías de comunicación.

Este contexto refleja varias premisas teóricas. Por un lado, los caminos antiguos son elementos que están determinados históricamente por un conjunto diferenciado de condiciones sociales y políticas que explican el sentido de su existencia y funcionamiento; por tanto, pueden ser entendidos desde procesos espacio temporales mayores a partir de las interacciones sociales y espaciales entre regiones, asentamientos, lugares, aludiendo a contextos históricos y geográficos específicos²²⁵. Es decir, los caminos son expresiones territoriales concretas que, si bien cambian su sentido de uso, no se modifica su valor cultural, ni mucho menos las memorias de quienes lo recorrieron²²⁶, siguen siendo utilizados y reinterpretados de acuerdo a las prácticas territoriales de cada tiempo histórico y espacio concreto.

Los caminos antiguos no permanecen indefinidos en el espacio, ni constituyen rutas fijas, más si fueron la combinación y alternancia de trayectos que favorecieron el intercambio no solo de elementos tangibles sino intangibles²²⁷. Los caminos por su naturaleza son irregulares y en consecuencia su calidad fue variante, lo que supuso dificultades para el establecimiento de una red de caminos homogénea y una temporalidad de uso específica. Su apertura, fue una práctica adoptada en la consecución de la articulación de regiones y actividades propias de centros de poblamiento, lo que conllevó a su sustitución progresiva y que las condiciones de trazados y elementos propios de estas infraestructuras fueran transformándose.

Finalmente, los caminos también pueden explicarse como parte de las representaciones territoriales o esquemas de representación de pueblos, de

224 Carlos Choque e Iván Muñoz. «*El Camino real de la Plata. Circulación de mercancías e interacciones culturales en los valles y altos de Arica (siglos XVI al XVIII)*». HISTORIA No. 49, vol. I, enero-junio 2016: 57-86.

225 Mayra Cuéllar. Los caminos no solo fueron elementos que inscribieron dinámicas económicas y de comercio, sino por ellos transitaron noticias e intercambios culturales. Mayra Cuéllar «*El camino del pie de Gallo: de Santiago de las Atalayas a Sogamoso a finales del siglo XVI*» II (Tesis, departamento de Historia, Universidad de los Andes, 2008), 29.

226 Germán Arciniegas menciona que las diferencias entre un camino real y uno de los indios, «Es que van a transitarlo, además de los hombres, los caballos, los bueyes, las mulas y los indios cargueros» Germán Arciniegas. «Caminos reales: caminos del mar, caminos en tierra». En: Caminos reales de Colombia. Fondo FEN, Bogotá, 19-31

227 Mayra Cuéllar. «*El camino del pie de Gallo...*», 59.

memorias individuales y colectivas, al constituirse en infraestructuras que trascendieron espacial y temporalmente en los imaginarios de generaciones y en las memorias que aún se conservan en los territorios. Su espacialidad, si bien imbuida en la concatenación de experiencias individuales y colectivas derivadas de su apropiación, expresan la sumatoria de procesos históricos que no fueron aleatorios, sino producto de su relevancia en el marco de las relaciones establecidas entre grupos y ocupantes que le dieron significado a través de su cultura, costumbres, un sistema de lenguajes y manifestaciones propias del intercambio y las demandas sociales que inscriban en la circulación en cada territorio.

Por los trazos del camino antiguo Santafé-Tunja

Los antiguos caminos fueron elementos indelebles a la estructura de los territorios. Varios de ellos han representado históricamente su dinámica y producción a través de relaciones y prácticas sociales en las que participaron grupos y transeúntes de cada época. Los caminos como lo describe Héctor Llanos²²⁸ casi siempre tienen una existencia prolongada, que se modifica en los diferentes períodos de acuerdo a los intereses de quienes lo utilizan. El camino antiguo Santafé-Tunja, no es la excepción; su trazado hizo parte de la confluencia de redes y caminos históricos que constituyó todo tipo de relaciones sociales y prácticas económicas entre la región del altiplano Cundiboyacense y centros poblados de importancia.

El camino fue una de las rutas heredadas de las sociedades prehispánicas que determinaría las relaciones comerciales entre Tunja y la ciudad de Santafé y que posteriormente fue bautizado como camino a Tunja²²⁹. Aunque son pocos los documentos que facilitan una idea precisa, existe un común denominador a sus exiguas descripciones y es el vínculo con un número importante de pueblos en su entorno²³⁰, cuyo objeto parametrizó la circulación y el intercambio de productos entre tejidos, harina y ganado (ver capítulo 1). Basilio Vicente de Oviedo²³¹, por ejemplo, hace un estimado de 18 leguas aproximadamente, asociando un número de jornadas que implicaba la comunicación entre Tunja y la capital del virreinato.

Una de las características de este recorrido, y de todos los caminos en general que conectaban al territorio a finales del siglo XIX, eran sus malas condiciones. Felipe Pérez²³², describe que los caminos eran intransitables, y en ocasiones durante el invierno se formaban lodazales que reducían el paso e impedían el tránsito y

228 Héctor Llanos, «*Caminos del Guacacallo*» En: Caminos reales de Colombia. Fondo FEN, Bogotá, 47.

229 Milena Ortiz Cardona, menciona que tanto rutas como caminos que conducían a Santafé, presentaban malas condiciones de estado y calidad, afectando el transporte de las mercaderías como los costos asociados a su valor y su origen geográfico. Milena Ortiz Cardona. «*Abastecimiento alimentario en Santafé colonial*.» (Tesis, departamento de Historia, Pontificia Universidad Javeriana, 2009), 84

230 Felipe Pérez, describe que una de las características topográficas de Bogotá y su extensión, es la altiplanicie donde se ubican un número importante de poblaciones que conservan sus nombres primitivos y desarrollan actividades como la agricultura y la ganadería. Felipe Pérez. «*Geografía general física y política de los Estados Unidos de Colombia y geografía particular de la ciudad de Bogotá*.» Biblioteca Nacional de Colombia, Tomo primero. 1883, 357.

231 De Oviedo, Basilio Vicente. «*Cualidades y Riquezas del Nuevo Reino de Granada*», Bogotá, Imprenta Nacional 1930),

232 Felipe Pérez. «*Geografía general física y política de los Estados Unidos de Colombia y geografía particular de la ciudad de Bogotá*.» Biblioteca Nacional de Colombia, Tomo primero. 1883, 357.

el transporte corriente. Este escenario refleja, no solo una condición propia de la fisiografía por la que se desarrollaba la circulación entre territorios, sino que alude específicamente al valor de los espacios y su relevancia en el mismo plano de su producción territorial. Es decir, uno de los aspectos que llama la atención, es el entramado de relaciones y representaciones territoriales frente a espacios geográficos del extenso territorio y la distribución de caminos como uno de los imperativos que ofrece diferentes lecturas a las necesidades más urgentes en las comunicaciones terrestres²³³.

En este contexto, el camino antiguo del Norte, como se reseña en algunos documentos²³⁴, es un ejemplo de lo anterior. La vía contaba inicialmente con la firme idea de construirse para salvaguardar las distancias entre la capital y los pueblos vecinos, especialmente que se conectará a Chía en línea recta para facilitar los desplazamientos con la hoy localidad de Chapinero y posteriormente con Nemocón y, sustituir de este modo el camino que corría a orillas de los cerros de Santafé. Sin embargo, como lo expresa Pedro Ibáñez²³⁵, el proyecto marchó a paso lento luego de diferentes circunstancias políticas y de recursos recaudados en tiempos anteriores, y de la reconsideración de su trazado una y otra vez a lo largo del siglo XIX.

Dentro de las particularidades que pueden encontrarse a este respecto, Ibáñez anota:

[...] el segundo camino que unió a la ciudad con el Puente del Común, que luego se llamó camino nacional del Norte, y que hoy sirve de la zona del tranvía eléctrico hasta el barrio chapinero, con variantes al ferrocarril del Norte, sorteó diferentes situaciones. Amar, quiso unir su nombre a una obra de beneficio público en 1807, resolvió continuar con el camellón hecho en tiempos anteriores, unir en línea recta la Alameda Vieja de Santafé, con el Puente del Común y extender la vía desde allí hasta Zipaquirá. Así mismo, en la primera junta del camino del Norte en 1886, emprendería trabajos que fue menester levantar una larga calzada y varios puentes en cierta extensión de terrenos anegadizados [...] En 1890, siendo Ministro de Fomento el General Leonardo Canal, y teniendo en cuenta el precio exigido por los predios para construir el ferrocarril del Norte, dispuso se macadamizará el viejo camino que corría por al pie de la cordillera desde Bogotá hasta el Puente del Común. Este Puente, quedo unido a la capital por dos caminos, el de herradura que tocaba las faldas de la serranía y la calzada construida en tiempos de Amar que pasa el Puente del Común y sigue a Cajicá y Zipaquirá²³⁶..

Esta perspectiva, permite considerar al camino del Norte dentro de un conjunto diferenciado de condiciones sociales y políticas que establecen un significado

233 Salvador Camacho Roldán «*Notas de Viaje, Colombia y Estados Unidos de América*» Biblioteca Nacional de Colombia, Fondo Arciniegas 1250, Tercera Edición, 1897, 137.

234 Pedro María Ibáñez. «*Crónicas de Bogotá*» Biblioteca Nacional de Colombia. Tomo II. Bogotá, imprenta nacional, 1915, 250-258.

235 Pedro María Ibáñez, *Crónicas de Bogotá*, 257.

236 Ibáñez, 255.

no necesariamente limitado a una sola mirada en términos de cómo se veía su construcción y trazado, cuyos imaginarios políticos no fueron otros, sino el reflejo de la continuidad y discontinuidad de persistencias y diferencias en su materialización. Por otro lado, las interpretaciones de un modelo regional cambiante en razón de la producción espacial de la ciudad, entendida para la mitad de siglo XIX como un centro urbano en crecimiento, como resultado de los procesos económicos promovidos en la escala regional y del interés local por ampliar la red de comunicación. Fabio Zambrano y Olivier Bernard²³⁷, contextualizan a este respecto que, luego de la mitad del siglo XIX, las transformaciones económicas en todo el territorio y especialmente en el centro se hicieron sentir generando nuevos patrones de poblamiento que cambian en extensión y forma algunos principios coloniales, entre ellos, la primacía de ciudades principales a partir de un orden político y se anteponen nuevas necesidades de integración.

Es cierto que, si bien se conserva un mercado intraregional, prácticamente generalizado durante el siglo XIX, existía una preocupación por armonizar el transporte y especialmente los caminos, teniendo en cuenta que buena parte de sus trazados impedían transformarlos en carretables²³⁸. La necesidad de un comercio inter-regional y la notable influencia del transporte en su crecimiento, movería el desarrollo férreo especialmente en su relación fluvial, y en este caso, el imaginario geográfico que caminaba junto a la construcción del ferrocarril del Norte. Este proyecto pretendía la conexión no sólo de Bogotá con el Magdalena, sino con algunas poblaciones del centro de Boyacá y Santander²³⁹; algunos kilómetros se construyeron a finales del siglo XIX, dando a entender el interés de algunos sectores políticos más no la determinación propiamente dicha en la integración de los territorios.

Ahora bien, esta situación permite entrever el papel de actores, como de las representaciones geográficas del territorio y por supuesto de esa geografía de redes que, como se conoce desde tiempos anteriores, existía en algunas zonas del altiplano y los territorios en la circulación de todo tipo de productos²⁴⁰, personas, informaciones y noticias. En este contexto, los circuitos comerciales y las rutas de abastecimiento contribuyen como pares en la materialización de

237 Fabio Zambrano y Olivier Bernard. «Las primacías urbanas 1851-1985» En Ciudad y territorio: *El proceso de poblamiento en Colombia* [en línea]. Lima: Institut français d'études andines, 1993. Disponible en Internet: <<http://books.openedition.org/ifea/2098>>. ISBN: 9782821845015. DOI: <https://doi.org/10.4000/books.ifea.2098>.

238 Rafael Muriel, describe que los caminos eran construidos en línea recta, algunos seguían los picos de las montañas, lo que lo hacía exigente para los animales de carga, así mismo, que la mula como sistema de transporte estuvo vigente hasta los años 80 del siglo XIX. Rafael Muriel. «Comercio internacional y desarrollo del sistema de transportes colombiano. 1850 - 1920» *Lecturas De Economía*, (10), 2013, 9. <https://doi.org/10.17533/udea.le.n1017663>.

239 Pedro María Ibáñez, *Crónicas de Bogotá*, 250.

240 Blanca Acuña, señala la comercialización de la sal como uno de los productos que para siglo XVI, mediaría las relaciones económicas entre la provincia de Tunja y la provincia de Santafé, al configurar un gran espacio económico entre sitios productores de Santafé y consumidores en la provincia de Tunja, Pamplona y los Llanos de San Juan. Blanca Acuña «Rutas de circulación e intercambio de sal en la provincia de Tunja, segunda mitad del siglo XVI». *Historia Y MEMORIA*, n° 16 (2018): 319-345. DOI: <https://doi.org/10.19053/20275137.n16.2018.7729>.

hechos y experiencias que dieron sentido al camino, especialmente, desde su temporalidad, luego de que su utilidad muestra formas cambiantes de uso y valor determinadas por el desarrollo de las regiones.

En ese sentido, se pueden señalar dos aspectos centrales. El primero, desde las rivalidades generadas por el tráfico, uso y control del camino entrado el siglo XVII²⁴¹, hasta las redes económicas que lograron establecerse a partir de las materias primas en el siglo XIX y XX²⁴². Es importante comprender bajo estos dos espacio-tiempos, la relevancia temporal de los productos y materias primas como elementos coyunturales en las relaciones entre Tunja y Santafé que fueron mediadas por los caminos a través de la localización geográfica de algunos cultivos y de las condiciones físico-espaciales necesarias para su producción. Dentro de los cultivos de la época, el trigo aparece como un producto esencial en la dieta alimenticia y en el intercambio comercial entre provincias, siendo Tunja uno de los mayores productores y abastecedores a Santafé. En cuanto a las redes económicas, es clara la importancia del algodón y su relación geográfica con Miraflores, Moniquirá y Samacá, este último como eje central de los circuitos comerciales entre Tunja y Bogotá, ostentado por la producción de hilados y tejidos más importante de finales de siglo XIX.

Este contexto es útil, dada la presencia cada vez más destacada de las diversas formas de circulación, donde el transporte y los caminos como base esencial no fueron un rasgo característico de las prácticas sociales y económicas instauradas en el siglo XIX. De hecho, Clara Carrero²⁴³, haciendo una reflexión en torno a estas redes, considera que existía no solo una escasa inversión en redes de caminos hacia el actual departamento de Boyacá, sino que las vías existentes entre fábricas, minas y centros como Tunja, Samacá y Bogotá fueron exiguas en razón de las dinámicas comerciales presentes. Es así, como pese a la idea de los gobiernos locales de conectar a Boyacá con Bogotá, los caminos fueron de herradura y la principal vía fue la actual carretera central del Norte que sustituiría el camino nacional a Tunja.

241 Milena Ortiz, señala que, al interior de las disposiciones celebradas por la ordenanza de 1607, para productores y comerciantes de harina, se implementaron medidas para controlar su abasto y almacenamiento, hecho que generó rivalidades entre la provincia de Tunja y Santafé como el uso incontrolado de caminos y decomisos. Milena Ortiz Cardona. «*Abastecimiento alimentario en Santafé colonial.*» (Tesis, Departamento de Historia, Pontificia Universidad Javeriana, 2009), 84.

242 Clara Inés Carrero. «Los comerciantes de Boyacá (Colombia): una mirada desde los registros notariales (1900-1920). *Historia Unisinos*, 23(2): 284. doi: 10.4013/hist.2019.232.12.

243 Clara Carrero, hace una descripción de la carretera central del Norte, la cual cruzaba por los pueblos de Usaquén, Tocancipá, Gachancipá, Chocontá, Villapinzón, Cajicá, Tunja, Paipa, Duitama, Santa Rosa, Sogamoso, Belén, Zipaquirá, Sesquilé, Suesca, Padua, Turmequé. 289. Clara Inés Carrero. «Los comerciantes de Boyacá (Colombia): una mirada desde los registros notariales (1900-1920). *Historia Unisinos*, 23(2): 284. doi: 10.4013/hist.2019.232.12

La carretera del Sur, entre espacios y territorios del camino antiguo Santafé-Tunja

La dinámica histórica de los caminos presenta una situación relativamente diferente. No obstante, es común encontrar algunas reminiscencias que, por contrario que parezca, ofrecen una lectura más enriquecida dada su representación o el valor que tuvieron para regiones, familias, grupos y sectores políticos. La carretera del Sur, es quizás uno de esos proyectos que plasmaría el sentir de los intereses del desaparecido Estado de Boyacá en su idea por conectar en una carretera que mejoraría el estado y las condiciones de circulación que por esa época se daba entre el hoy departamento de Boyacá y Cundinamarca.

Entre 1860 y 1880 la apertura de caminos carretables fue un común denominador, sobre todo aquellos dirigidos en dirección al Magdalena y a la atención del comercio exterior. Rafael Muriel²⁴⁴, aludiendo al contexto regional del comercio de finales de siglo XIX, explica que los caminos fueron ejes de vital importancia para el sostenimiento de la producción y el refuerzo de nuevos mercados, pues determinarían los costos del transporte, el estado de los productos, y la poca o nula especialización de las regiones; urgía una mejora en el sistema de transporte, especialmente, en el estado de algunos caminos de herradura para reducir el tiempo de desplazamiento. En el caso del camino Bogotá-Tunja, muestra dos temporalidades, una primera para 1826 en la que se estiman 5 días, y para 1890 de 3 días²⁴⁵.

El camino del Norte, como empezó a denominarse en años anteriores, fue regulado como vía central del Estado Soberano de Cundinamarca a partir de la ley de 9 de septiembre de 1867²⁴⁶, en sus articulados 2 y 3, de conformidad al trazado que correspondía a dos distinciones, el camino del Norte, que corría desde Bogotá hasta el límite con el Estado de Boyacá, pasando por el puente del común, Cajicá, Zipaquirá, el Mortiño, Ubaté y el distrito de Simijaca, y el camino del Noreste que iba desde el puente del común hasta el límite con el Estado de Boyacá, pasando por Tocancipá, Gachancipá, Chocontá y Hato Viejo (Villapinzón)²⁴⁷. La ilustración 1, ofrece precisamente, una aproximación cartográfica al trazado de las vías nacionales y departamentales constituidas para 1921, cuya topología coloca en primer plano el predominio de la vía central y de una de red polisémica entre centros poblados.

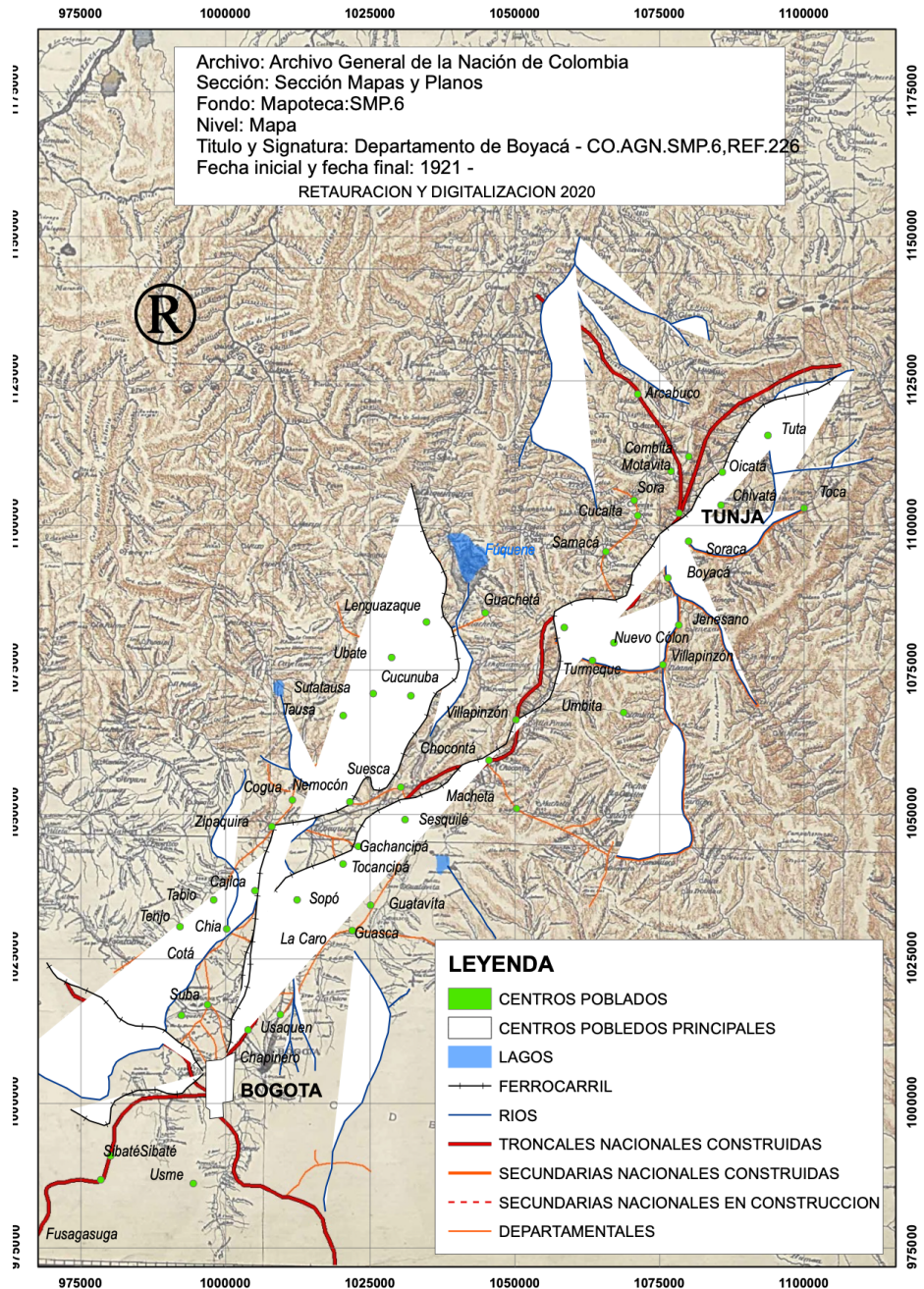
244 Rafael Muriel. «Comercio internacional y desarrollo del sistema de transportes colombiano. 1850 - 1920» *Lecturas De Economía*, (10), 2013, 9. <https://doi.org/10.17533/udea.le.n1017663>.

245 Rafael Muriel, 2013, 30.

246 Secretaría de Gobierno-Bogotá. «Recopilación de leyes y decretos del Estado Soberano de Cundinamarca». Nov. 4, 1868, 469. <https://catalog.hathitrust.org/Record/010427185>

247 Secretaría de Gobierno-Bogotá. «Recopilación de leyes y decretos del Estado Soberano de Cundinamarca». Nov. 4, 1868, 469. <https://catalog.hathitrust.org/Record/010427185>

Ilustración 1. Vías centrales Cundinamarca-Boyacá 1921



Fuente: Elaboración propia a partir de restitución cartográfica de mapa de Boyacá de 1921 y mapa vial de Colombia.

Esta perspectiva estima varios escenarios, de un lado, las relaciones tejidas entre territorios, cuyos circuitos demandaron dinámicas diferenciadas en términos de flujos y actores comerciales; y en segunda instancia, la complementariedad de las redes asociadas a la distribución geográfica y la centralidad de la vía como elemento configurador de las relaciones sociales y económicas. En ese sentido, la carretera del Sur, ofrecía precisamente un perfil no solo de la construcción de una obra que daba cuenta de los requerimientos de conectividad hacia Bogotá, sino que suscribiera conexión con el puente de Boyacá y el distrito de Ventaquemada, mejorando su recorrido en general y diámetros de circulación así:

[...] Pactar el trazo de una vía que ponga en comunicación la capital del Estado de Boyacá y el Estado de Cundinamarca, terminando la línea divisoria en un punto ventajoso que no ofrezca dificultad para continuar con la carretera de Cundinamarca y que pueda unirse sin inconveniente. A que la vía pase por el puente de Boyacá, y el distrito de Ventaquemada sino hay imposibilidad científica. Que se mejoren los radios de las curvas de 20 mts que tiene el trazado actual a 34 mts con el objeto de que no haya inconveniente para construir el ferrocarril[...]²⁴⁸.

Disposiciones que, si bien reflejan buena parte el estado del recorrido, cuenta con un trasfondo a partir de la construcción del ferrocarril central, proyecto comprendido entre la ciudad de Tunja y Ventaquemada, sobre la mencionada carretera del Sur, y considerado para 1879 como una apuesta al desarrollo industrial en tanto que mejoraría, no solo las relaciones comerciales de la región, sino que implicaría la disminución de los tiempos de viaje y el tránsito por el camino de herradura:

[...] Desde que hemos visto publicado el contrato que ha celebrado el poder ejecutivo del Estado de Boyacá con la “compañía constructora de hierro de Boyacá” la construcción de un ferrocarril sobre el trayecto de la carretera del Sur, las esperanzas han vuelto a reanimar nuestro espíritu, pensando que, con él, sí la paz abre sus senos fecundos y permite ser inaugurado, engalanará ricamente con los primeros kilómetros. El ferrocarril central que va a ser el lazo que ligará más estrechamente los intereses comerciales entre estos tres Estados. “Hacer 6 o 7 leguas del ferrocarril, es menos tiempo del que se gasta en una calle para ir a donde el vecino, es seguramente muy útil”. Pero no vale la pena hacer el gasto, si nos vemos obligados a continuar la jornada por un pésimo camino de herradura, apelando a la mula y al arriero de antaño[...]²⁴⁹

El camino, como se evidencia, es un factor relevante en la construcción de dicha carretera, obra de preferencia para el gobierno del Estado de Boyacá, en tanto disponía de un mejor trazado en relación a la amplitud no inferior a 5 metros

248 Catálogo Digital. Biblioteca Nacional de Colombia. Carretera del Sur. 1874. 2. https://catalogoenlinea.bibliotecanacional.gov.co/client/es_ES/search/asset/79155/0

249 Catálogo Digital. Biblioteca Nacional de Colombia. Boletín la exposición Nacional de Boyacá. Periódico Industrial y Literario. Tunja 9 de junio de 1879. https://catalogoenlinea.bibliotecanacional.gov.co/client/es_ES/bd/search/results?qu=boletin&te=ASSET

útiles fuera de lo necesario para su consolidación; conviene recordar que los caminos antiguos se caracterizaban por un ancho entre 2 y 4 metros²⁵⁰, estimación insuficiente para el transporte y el tránsito corriente, toda vez que detentaba un paso restringido en doble dirección. Rafael Muriel²⁵¹, haciendo referencia a la situación del transporte para finales de siglo XIX, señala la enorme incidencia de los caminos en el desarrollo del comercio y en la misma condición interna de las regiones, derivadas de los costos del transporte y de la comunicación en general.

La carretera del sur, representaba entonces, una mejora sustantiva en términos de la infraestructura; macadamizar²⁵² su trazado y darle tratamiento al nivel de pendiente era parte de las disposiciones más vinculantes teniendo en cuenta las condiciones de terreno y la priorización técnica en su diseño. Si bien el camino nacional no es un elemento presente en dichas intervenciones, se destacan apreciaciones generalizadas en relación a cruces e intersecciones donde es mencionado como un referente puntual en el trazado de la carretera, lo que da entender varias presunciones. Temporalmente el camino no representaría el mismo uso y significado para la conexión a Santafé, dado que el decreto 154²⁵³ estipula la mejora a la vía central, denominación con la cual se conocía para 1874. De otra parte, su dinámica territorial es parcialmente desdibujada toda vez que en su dimensión práctica siguió utilizándose como un elemento inherente a la conexión del trazado de la construcción de la carretera del Sur así:

[...] Con el objeto de obtener mejor terreno, el trayecto hacia el alto del Moral, siguiendo luego la línea en dirección noroeste, en una distancia poco menos de 1 km, luego de una curva hasta cruzar la quebrada Barón, y descender al puente de Boyacá. A los 13 kilómetros, 900 mts, se conecta la línea con el camino actual, siguiendo por este se atraviesa la peña del Toval, a los 14 km, 020 mts, del cual se separa desviándose hacia la izquierda a los 14km 240m. El puente de Boyacá se atraviesa horizontalmente por el camino actual, del cual se separa a los 16 km 650 mts [...]²⁵⁴.

Se puede apreciar al camino en un marco espaciotemporal claramente diferenciado entre la discontinuidad que reflejó el uso y las demandas sociales que lo acompañaron, y su naturaleza, al ser un elemento que no permaneció indefinido en el espacio. Sin duda alguna, la construcción de la carretera del Sur puso de relieve no solo el impulso dado al desarrollo regional del Estado de Boyacá, en relación al estímulo e intereses en la construcción de puentes y vías regionales²⁵⁵,

250 Miguel Darío Cárdenas y Santiago Rincón. «Los caminos históricos de la real expedición botánica». *Revista de Patrimonio Iberoamericano*. n.º, 3. 2013, 44.

251 Rafael Muriel. «Comercio internacional y desarrollo del sistema de transportes colombiano. 1850 - 1920» *Lecturas de Economía*, (10), 2013, 9. <https://doi.org/10.17533/udea.le.n1017663>.

252 Macadamizar, término utilizado para designar la adecuación material de las vías.

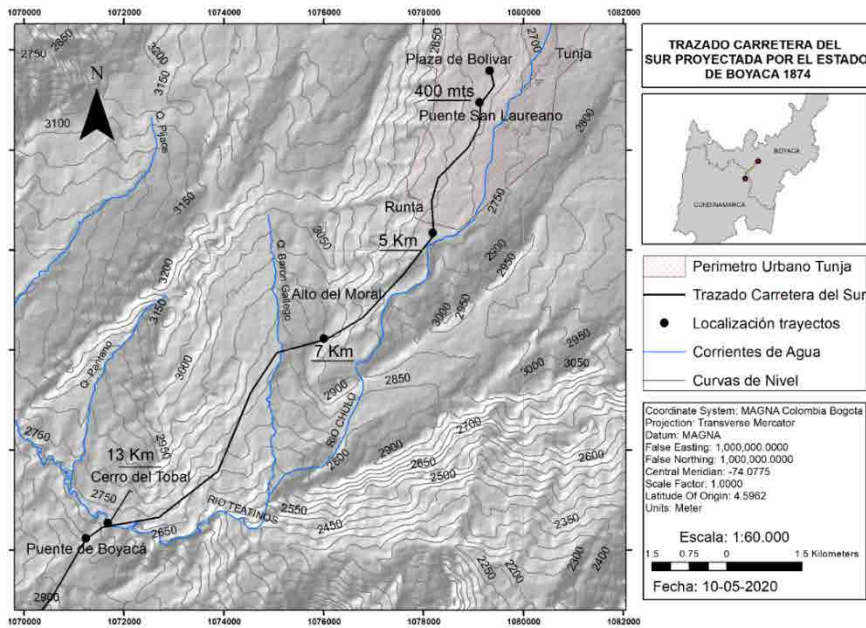
253 Carretera del Sur...1874. 2.

254 Carretera del Sur. 1874. 15.

255 Javier Ocampo López. «A VENEZUELA. El camino real del centro-oriente colombiano, Santafé de Bogotá-Tunja-Bucaramanga-Pamplona Cúcuta con ramales a Cartagena de Indias y Venezuela». En: *Caminos reales de Colombia*. Fondo FEN, Bogotá. 238.

sino que devela las complejas condiciones de las vías terrestres de finales de siglo XIX y, en ese sentido, entrega algunas luces de registros más concretos del paisaje y de las prácticas territoriales que se llevan a cabo alrededor de su trazado.

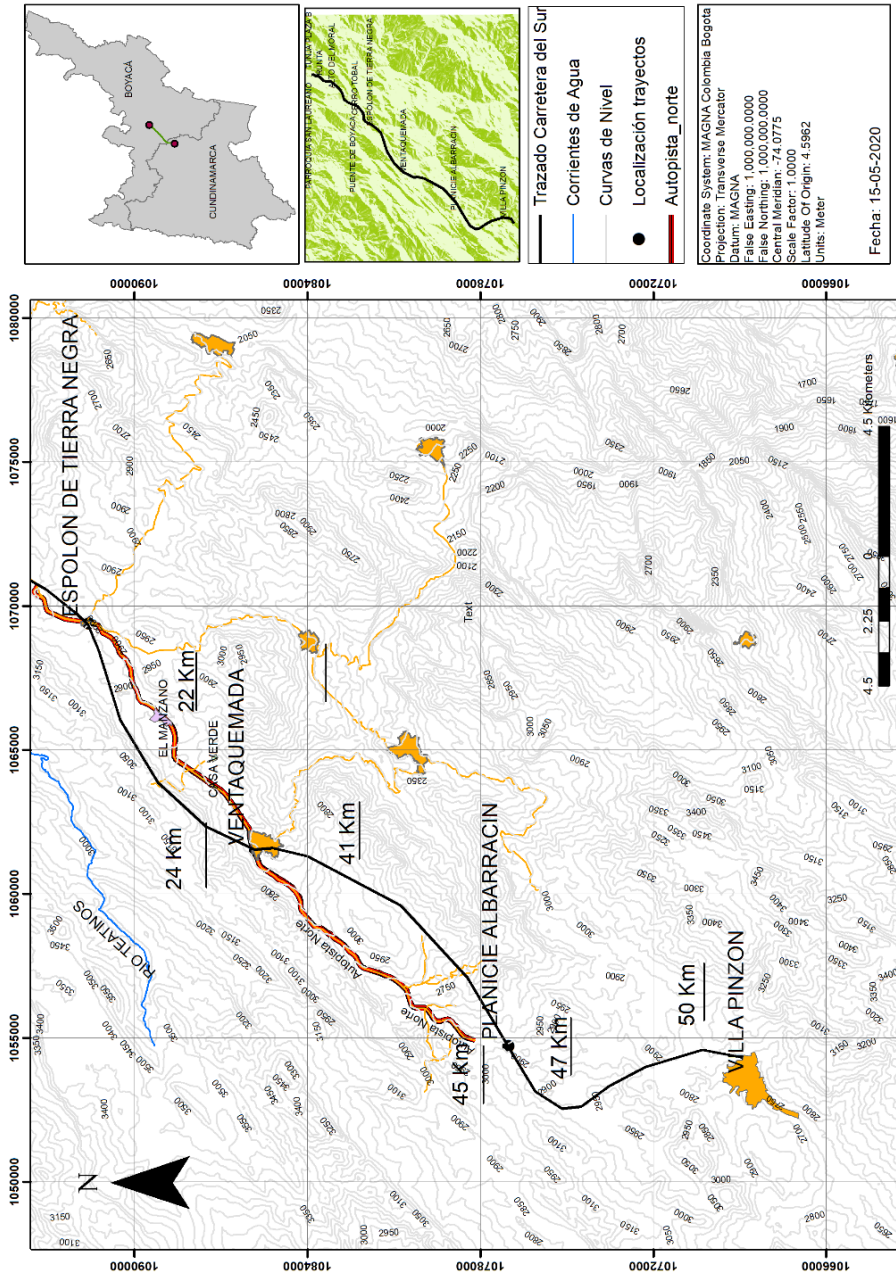
Ilustración 2. Localización trazado carretera del Sur 1874. Trayecto Tunja-Puente de Boyacá



Fuente: Elaboración propia a partir de informe de construcción de la carretera del Sur 1874.

En esta perspectiva, la ilustración 2 ofrece precisamente una aproximación al trazado de la carretera del Sur, y la localización de actividades en el ancho y largo de la carretera que son descritas como parte de la producción social y material del área y de sus inmediaciones. Por ejemplo, se relaciona entre el kilómetro 5 y 7, comprendido entre el Puente de San Laureano y el Alto del Moral, espacios propicios para la producción de trigo y cultivos de maíz. El trayecto entre Ventaquemada y la planicie de Albarracín, se resalta la fertilidad de los campos, especialmente para cultivos de papa, avena, maíz y trigo. Así mismo, se advierten lugares de contacto entre el trazado antiguo y la carretera que pueden considerarse como cambios y permanencias del camino asociados a la relación entre centros poblados circunvecinos y la itinerancia desarrollada por grupos y transeúntes en su producción y relación territorial.

Ilustración 3. Localización trazado carretera del Sur 1874. Trayecto Puente de Boyacá-Villapinzón



Fuente: Elaboración propia a partir de informe de construcción de la carretera del Sur 1874.

El camino como tal establece funciones y relaciones preexistentes, que por momentos pareciera no quedarse solo en la memoria de quienes lo transitaron. De una u otra forma su trazado conservaría su carácter utilitario en la medida que, entre los 50 kilómetros proyectados de la carretera del Sur, aparecen rasgos distintivos de sus conexiones, vinculaciones a centros poblados y lugares de importancia como el cerro del Tobal, el Puente de Boyacá, eje occidental del valle de Tierra Negra, los caminos del distrito de Ventaquemada, Samacá y se precisan cruces en los kilómetros 23, 42,44, 48 y 50, donde es reiterativa su presencia como camino nacional, lo que da lugar a diferentes interpretaciones acerca de su trazado original y de su especialización temprana en la configuración de las relaciones con varios centros poblados.

Aunque no podría considerarse como un hilo conductor de su trazado, estas descripciones representan a todas luces el establecimiento de una red irregular que sigue el curso de una geografía temporalmente condicionada por límites y posibilidades que expresaron la capacidad y el sentido de quienes utilizaban el camino a través de la mediación de elementos propios del paisaje, el clima y el significado de las relaciones que de alguna forma validaron la historia de pueblos y el paso de grupos en la conformación de redes comerciales que respondían a una organización particular de cada espacio y tiempo. La carretera del Sur, es una muestra del interés ineludible por hacer la construcción de una vía que expresaba una mejora material que ponía en ventaja a la región para finales de siglo XIX²⁵⁶, y sin duda alguna, representaba la sustitución progresiva del trazado del camino, más no de su carácter, uso y propósitos que fueron subyacentes a las prácticas territoriales y la producción social de las comunidades que lo utilizaron.

Una perspectiva desde las representaciones territoriales de los habitantes Ventaquemada y Villapinzón del camino antiguo Santafé-Tunja

La representación de los antiguos caminos conjuga un amplio registro de características y analogías que son parte de la apropiación y aprehensión de las formas de simbolizar y dar sentido a las experiencias y prácticas que temporalmente fueron desarrolladas por habitantes, viajeros y transeúntes en la historia. Narrativas, lenguajes e imaginarios y registros propiamente dichos son parte de las manifestaciones tempranas y elementos que reivindican la traza de la construcción territorial de los caminos y de sus representaciones. Para

256 La carreta del Sur y del ferrocarril central para finales del siglo XIX, representaba la fe en el progreso, tan necesaria que constituían el bienestar social y la perennidad de efectos económicos importantes para el Estado de Boyacá, la improbabilidad de hacer cualquier obra y en este caso la prolongación de la vía, expresaba la antítesis de las mejoras materiales y, por tanto, la innecesaria comparación entre las ventajas de una y las desfavorables condiciones de la otra, aludiendo especialmente al camino de herradura y las comunicaciones existentes. Periódico Industrial y Literario. «Boletín de la exposición nacional de Boyacá». Tunja 9 de junio de 1879. N°3.

Miguel Borja²⁵⁷, por ejemplo, los caminos delimitaban franjas que denotaban una importancia geoestratégica para las disputas territoriales en el siglo XIX, caminos y corredores de movilidad son protagonistas de las luchas armadas por el territorio.

Rafael Muriel²⁵⁸, califica la influencia de los caminos como factores que determinaron las características del mercado y la producción de finales del siglo XIX, marcaron la especialización de un desarrollo intraregional y un proteccionismo geográfico. Es decir, la naturaleza de los caminos permite ubicarse en los diferentes espacios geográficos y tiempos históricos que implica la comprensión de las relaciones que le dieron vida y que forjan su propia identidad a partir de su contexto territorial. El camino antiguo Santafé-Tunja, tiene un registro de larga data en la conformación de redes de caminos históricos en lo que Luis Vásquez²⁵⁹, reconocía como la faja oriental, asegurada por la comunicación y el comercio, especialmente a través del intercambio de harina de trigo, algodón y hierro, productos que temporalmente representarían una dinámica importante en la circulación y en la materialización de redes comerciales por algunos siglos en los hoy departamentos de Boyacá y Cundinamarca.

En la construcción de ese imaginario geográfico²⁶⁰ este camino, no puede desconocerse su vasto contenido histórico y las formas cambiantes de uso y valor que adoptó en función de contextos espaciotemporales más amplios que tienen que ver con esas formas de representación territorial instauradas desde lo político o económico, sino desde el reconocimiento y valorización de sus condiciones inmateriales, las mismas que son asumidas desde el conjunto de significados, prácticas, narrativas y memorias generadas en la interacción de las comunidades y el uso del camino. Esta constante relación permite la asignación de valores y de alguna forma pertenencias, que insta a la construcción de representaciones a partir de las vivencias y percepciones de la comunidad en relación a la localización, trazado y actividades propias a su paso por los territorios.

En el caso de Villapinzón y Ventaquemada, se considera la existencia de un sistema de conocimientos que alude al significado y sentido del camino antiguo a partir de las experiencias y memorias territoriales transmitidas por generaciones en relación a los objetivos sociales y usos comunes. Para Don Raúl Arévalo²⁶¹, exalcalde del municipio de Villapinzón, “el camino corría por arriba de la línea

257 Miguel Borja. «Los caminos de la guerra durante el siglo XIX» Análisis político. N° 67, Bogotá, 2009: 182.

258 Rafael Muriel. «Comercio internacional y desarrollo del sistema de transportes colombiano. 1850 - 1920» *Lecturas de Economía*, (10), 2013, 9. <https://doi.org/10.17533/udea.le.n1017663>

259 Luis Ospina Vásquez. «Industria y Protección en Colombia 1810-1930» Universidad de los Andes. 2019. 39.

260 Carlos Nieto, plantea el imaginario geográfico como una forma de relación simbólica con el territorio, a través de procesos que requieren la identificación de elementos geográficos, artefactos culturales, lenguajes, iconografías y narrativas. Carlos Comejo Nieto. «Geografías de recepción» de los imaginarios geográficos alpinos: representaciones y narrativas de Sierra Nevada (s. XIX). *Revista Cuadernos Geográficos*. 2014.

261 Raúl Arévalo. Entrevista semiestructura. Estudiante grado 10. Nivia Angélica Cárdenas Cortés. Colegio San Juan Bautista del municipio de Villapinzón. Febrero 25 de 2020.

del ferrocarril, cerca de la plaza, fue el principal medio de tránsito y transporte que unía al municipio con Tunja, la comercialización de papa, habas, maíz y trigo fue la principal dinámica económica de esa época”. En esta línea, el comercio justificó ampliamente las demandas de uso, especialmente, al ser considerado como un lugar de convergencia territorial en tanto articuló relaciones y prácticas entre departamentos y geografías inscritas por transeúntes, moradores y viajeros alrededor de los flujos, los parajes y la concurrencia comercial.

Una de las prácticas, señalada por doña Ana Teresa López²⁶², tiene relación con el desplazamiento y el transporte, “el camino antiguo masificaba el tránsito de carretas, especialmente, los días domingos. La gente no iba muy lejos e intentaba salir en la mañana para regresar en la noche. Lo nombraban camino antiguo al ser referente del centro del pueblo y de las fincas de Don Argemiro Casallas, Don Antonio Contreras por donde pasaba hasta la fábrica de Don Hernando Garzón”. Estas descripciones están claramente representadas en la concepción de su dinámica en relación a su distribución e interacción con personas, lugares y territorios que generaron un significado alrededor de la producción y reproducción de prácticas, situaciones y actividades experimentadas territorialmente.

Ilustración 4. Trazado del camino antiguo Santafé-Tunja. Villapinzón



Fuente: Elaboración estudiante Mario Alejandro Lizarazo Bernal a partir de entrevista semiestructurada, Ana Teresa López.

Un rasgo distintivo de estas representaciones es precisamente la mezcla de lazos que se transmiten y son transferidos desde recuerdos personales y colectivos que los habitantes hacen del camino más allá de sus características físicas y operativas. Esta

262 Ana López. El camino viene de bien lejos, pasa por cerca al ferrocarril, la plaza, y las fincas Argemiro Casallas, Antonio Contreras, Clemencia Fernández, era bastante curvo hasta llegar a Santafé. Ana Teresa López. Entrevista semiestructurada. Estudiante grado 10. Mario Alejandro Lizarazo Bernal. Colegio San Juan Bautista del municipio de Villapinzón. Febrero 25 de 2020.

relación implica el tránsito de las distintas acepciones a valores y sentidos concretos que permiten, no solo la comprensión de una única forma de representación del camino, sino la configuración de sistemas de referencia generalmente relacionados con temporalidades y vivencias entrelazadas por desplazamientos, actividades y prácticas espaciales²⁶³. Una de estas representaciones es la contada por Don Vidal González López²⁶⁴, funcionario de la Secretaría de Desarrollo Económico y Agropecuario Sostenible del municipio de Villapinzón, quien explica la dinámica del camino y su transformación luego de las diferentes modificaciones de su trazado, aludidas a memorias y representaciones simbólicas.

[...] El camino cruzaba por el centro del pueblo, desde peña Sanabria, salía al alto de Ventaquemada. El camino iba paralelo a la vía férrea, el tren remplazó el tránsito del camino por un buen tiempo. El camino era como una cabuya entre un bolsillo. El estado del camino era trochero, cruzaban los carruajes con los bueyes, a los que se dotaba en ocasiones de zapatos de caucho. Los molinos eran parte de la dinámica del camino, el molino San Antonio quedaba entrando de Bogotá a Tunja, molino de Peña Sanabria, hoy ubicado en la villa olímpica [...]

Estos elementos facilitan la construcción de una perspectiva histórica nutrida de historias y representaciones que subyacen de la combinación de esas experiencias que articulan la conexión de lugares como referentes dinámicos e interactuantes con los que es posible establecer nuevos constructos sociales. El camino como lo refiere Antoine Bailly²⁶⁵ se pierde en el tiempo y no connota una reversalidad; por tanto, debe entenderse como un portador de significados no reductible a nociones geométricas o escenarios aparentes, sino como articulador de encuentros y de intercambios inmateriales que propician en alguna medida concepciones que escapan a la misma naturaleza del desplazamiento y usos específicos del camino.

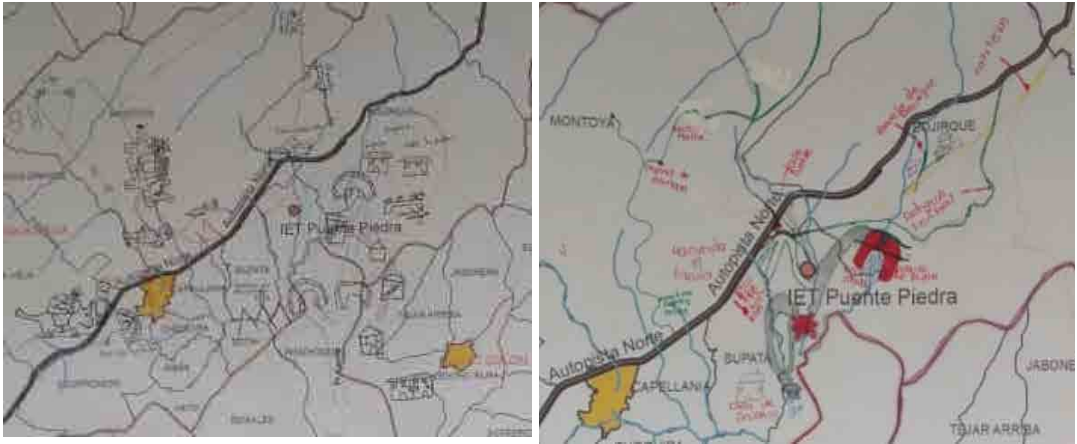
Este contexto, ilustra la diversidad de simbolismos que logran dinamizar el significado del camino en virtud de las geografías como de las representaciones de objetos y lugares que dan contenido a su existencia. Si para habitantes del municipio de Villapinzón, el camino determinaba una centralidad en la formación del pueblo, para habitantes de Ventaquemada, formaba parte de una red de caminos en un contexto mayor, al plasmar diferentes trazados y ramales que corren en paralelo a la hoy autopista Norte, lo que denota concepciones diferenciadas frente a su legado histórico y emotivo expresado en la intensidad de vínculos y significados que inscribieron a raíz de las narrativas y experiencias en su contacto.

263 Antoine Bailly. «Lo imaginario espacial y la geografía. En defensa de la geografía de las representaciones» Anales de la geografía de la universidad complutense. Madrid. 1989. N° 9. 14.

264 Vidal López González. Entrevista semiestructura. Funcionario secretaría de desarrollo económico y agropecuario sostenible del municipio de Villapinzón, marzo 05 de 2020.

265 Antoine Bailly, 18.

Ilustración 5. Trazado del camino antiguo Santafé-Tunja. Ventaquemada



Fuente: Elaboración estudiantes de grado séptimo. Institución Puente de Piedra municipio de Ventaquemada.

La ilustración 5, recoge precisamente ese conjunto valorativo y asociativo de representaciones cuya temporalidad histórica determina gran parte la expresión geográfica esbozada en lugares y pasos que hacían conexión con el camino y por supuesto con las prácticas territoriales de las comunidades. Existe entonces una relación directa del camino con las características físicas del territorio y el significado cultural que adquirió social y territorialmente a través de las formas en las que interactuaron y el sentido dado a cada una de sus experiencias.

Estas representaciones, de por sí recrean imaginarios que expresan temporal y espacialmente una manera diferenciada de vínculos y arraigos a lugares que son referentes en la construcción de recuerdos y memorias ligados a una localización geográfica. Por ejemplo, la mayoría de esquemas elaborados toman como punto de referencia «Puente de Piedra», lugar alusivo no solo a su contenido histórico y arqueológico, sino como producto de los modos de producción social que permanecen y dejaron huella a través del reconocimiento de este paso como parte de la identidad territorial del camino, constituyéndose en referente que trasmite material e inmaterialmente un sentido de existencia histórica, sin perder de vista, claro, la manera como hacen tránsito prácticas y vivencias en las que se articulan procesos y aprehensiones de historias propias y de viajeros que lo recorrieron en tiempos anteriores.

En este sentido, el camino también es un interrogador sobre las formas como se construyen sus representaciones, cómo estas responden a hechos y procesos históricos más amplios o definitivamente se teje una mezcla entre historias y significados de las experiencias de la gente que solo es posible desentrañar a partir de su comprensión y sentido. Se puede decir entonces, que el antiguo camino Santafé-Tunja toma distintas connotaciones susceptibles de ser sistematizadas,

su existencia pervive en la memoria territorial de habitantes, historiadores y particularmente de las formas cambiantes de uso y valor construidas temporalmente a su contenido social e histórico.

Conclusiones

La dinámica histórica de los caminos antiguos no permanece indefinida en el tiempo. Los caminos como los grupos que participaron de su construcción experimentaron profundas relaciones que no acaban en tiempos históricos y espacios geográficos específicos. El camino Santafé-Tunja tiene una naturaleza históricamente diferenciada en la amplia red de caminos históricos. Por un lado, fue un camino entre cambios y permanencias que expresaría temporal y espacialmente las decisiones políticas e imaginarios geográficos que acompañaron su trazado. Si bien puede calificarse como un medio de relevancia para las relaciones e intercambios entre la región del altiplano de finales del siglo XVI y XIX, no constituiría el principal, pues se considera que los caminos antiguos no fueron solo medios en el establecimiento de dichas relaciones, sino que su dinámica respondía a contextos mayores e itinerarios particulares de las poblaciones como de los grupos que lo utilizaron.

En segundo lugar, este camino muestra una existencia temporalmente continua, en relación con topónimos, trazos y lugares de conexión; sin embargo, sus nociones espaciales se pierden en el tiempo. El Camino Nacional del Norte, la Carretera del Sur, son precisamente muestra de las formas cambiantes de uso y valor confluidas en los intereses y necesidades de cada tiempo y de cada espacio, pues como elementos históricos, perviven en la memoria de los territorios y de las poblaciones, como parte del significado de sus relaciones, pero en términos usos, no supuso una utilidad específica, más que aquella registrada en una geografía condicionada por límites y posibilidades expresadas en la capacidad y el sentido dado social y territorialmente.

Finalmente, como elemento cultural, debe entenderse como portador de significados, de geografías, informaciones, noticias, lugares y de encuentros. Por tanto, no es posible comprenderlo, sin su contenido social, es decir, desde sus narrativas, lenguajes, imaginarios y aquellos ramales que no pueden escaparse a su misma naturaleza física. El camino, como pudo evidenciarse, varía en sus representaciones, oficiales y no oficiales, es decir, su naturaleza permite ubicarse en espacios geográficos y tiempos históricos más amplios de hechos y territorios que forjaron su identidad.

Referencias

- Acuña Rodríguez, Blanca. «Rutas de circulación e intercambio de sal en la provincia de Tunja, segunda mitad del siglo XVI». *Historia Y MEMORIA*, n° 16 (2018): 319-345. <https://doi.org/10.19053/20275137.n16.2018.7729>.
- Arciniegas, Germán. «Caminos reales: caminos del mar, caminos en tierra». En: *Caminos reales de Colombia*. Fondo FEN, Bogotá, 19-31.
- Archivo General de la Nación, Adquisición de Cartografía, Mapas Cartográficos Viales e Históricos del Sector.
- Bailly, Antoine S. 1989. «Lo Imaginario Espacial y La geografía. En Defensa de la geografía de las Representaciones.». *Anales de Geografía de La Universidad Complutense* 9 (enero), 11. <https://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/article/view/AGUC8989110011A>.
- Baquero Ismael Osorio «Reseña histórica de las vías en Colombia» *Revista Ingeniería Solidaria*, vol. 10, n.° 17, 185 doi: <http://dx.doi.org/10.16925/in.v10i17.880>.
- Boletín la exposición Nacional de Boyacá. Periódico Industrial y Literario. Tunja 9 de junio de 1879. Catálogo Digital. Biblioteca Nacional de Colombia.
- Borja Miguel. «Los caminos de la guerra durante el siglo XIX» Análisis político. N° 67, Bogotá, 2009.
- Camacho Roldán, Salvador. «*Notas de Viaje, Colombia y Estados Unidos de América*» Biblioteca Nacional de Colombia, Fondo Arciniegas 1250, Tercera Edición, 1897.
- Cárdenas Miguel Darío, y Rincón Santiago «Los caminos históricos de la real expedición botánica». *Revista de Patrimonio Iberoamericano*. n°. 3, 2013, 44.
- Cardona Ortiz, Milena. «Abastecimiento alimentario en Santafé colonial.» (Tesis, departamento de Historia, Pontificia Universidad Javeriana, 2009).
- Carretera del Sur. 1874. Catálogo Digital. Biblioteca Nacional de Colombia. https://catalogoenlinea.bibliotecanacional.gov.co/client/es_ES/search/asset/79155/0
- Cornejo Nieto, Carlos. «Geografías de recepción» de los imaginarios geográficos alpinos: representaciones y narrativas de Sierra Nevada (s. XIX). *Revista Cuadernos Geográficos*, 2014.
- Choque Carlos y Muñoz Iván. «El Camino real de la Plata. Circulación de mercancías e interacciones culturales en los valles y altos de Arica (siglos XVI al XVIII)». *HISTORIA* No. 49, vol. I, enero-junio 2016: 57-86.

- Cuéllar, Mayra. «El camino del pie de Gallo: de Santiago de las Atalayas a Sogamoso a finales del siglo XVI» II (Tesis, departamento de Historia, Universidad de los Andes, 2008).
- Delgado, Carlos. «Camino nacional Honda - Santafé de Bogotá Transporte, economía y desarrollo» *Apuntes del Cenes*, vol. 1, 2004, 210.
- De Oviedo, Basilio Vicente. «Cualidades y Riquezas del Nuevo Reino de Granada», Bogotá, Imprenta Nacional 1930).
- Ibáñez Pedro, María. «*Crónicas de Bogotá*» Biblioteca Nacional de Colombia. Tomo II. Bogotá, imprenta nacional, 1915.
- Lancheros Fabián, Andrés. «Caminos Coloniales: una Historia de las vías de comunicación en la región central del Nuevo Reino de Granada en el siglo XVIII». (Tesis, maestría en Historia, Universidad Nacional de Colombia, 2017), 25.
- Llanos, Héctor. «Caminos del Guacacallo» En: Caminos reales de Colombia. Fondo FEN, Bogotá.
- Muriel, Rafael. «Comercio internacional y desarrollo del sistema de transportes colombiano. 1850 - 1920» *Lecturas De Economía*, (10), 2013, 9. <https://doi.org/10.17533/udea.le.n1017663>.
- Ocampo López, Javier. «A VENEZUELA. El camino real del centro-oriente colombiano Santafé de Bogotá-Tunja-Bucaramanga-Pamplona Cúcuta con ramales a Cartagena de Indias y Venezuela». En: Caminos reales de Colombia. Fondo FEN, Bogotá.
- Pérez, María Luisa. «Los caminos reales de América en la legislación y en su historia» *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 51. n°1. 2001, 38.
- Páez Botero, Sofía. «Registro y caracterización de la red de caminos antiguos en el departamento de Antioquia Palimpsestos: caminos y mapas». Universidad de Antioquia, 2007.
- Palacios, Juan José. «Antioquia: estado de rutas y caminos. El sistema de comunicación terrestre en la segunda mitad del siglo XIX. Revista estudiantes de Historia. Vol. 1, N° 2 enero - junio de 2015.
- Parra Lleana, Altez Rogelio, Arlene Quintero. «Senderos, caminos reales y carreteras: El sentido histórico de la comunicación andino-lacustre (Venezuela)» *Revista Geográfica Venezolana*, Vol. 49(2) 2008.
- Pérez, Felipe. «Geografía general física y política de los Estados Unidos de Colombia y geografía particular de la ciudad de Bogotá». Biblioteca Nacional de Colombia, Tomo primero, 1883.

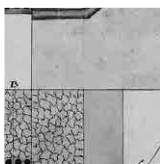
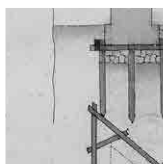
- Páez Botero, Sofia. «Elementos para leer un palimpsesto: indígenas, caminos, piedras, mulas y caballos en Colombia» *Boletín de Antropología Universidad de Antioquia*, vol. 20, n°. 37, 2006.
- Ramos Peñuela, Aristides. «*Los caminos al río Magdalena*» Credencial Histórica N°287. Consultado 20 de noviembre de 2018: <http://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-287/los-caminos-al-rio-magdalena>.
- Secretaría de Gobierno-Bogotá. «Recopilación de leyes y decretos del Estado Soberano de Cundinamarca». Nov. 4, 1868, 469. <https://catalog.hathitrust.org/Record/010427185>.
- Vásquez, Luis Ospina. «Industria y Protección en Colombia 1810-1930» Universidad de los Andes, 2019, 39.
- Velandia, Roberto. «Todos los caminos conducen a Santafé. Los caminos reales de Cundinamarca», en *Caminos Reales de Colombia*. (Colombia, Fondo FEN, Bogotá, 1995).
- Zambrano, Fabio y Bernard, Olivier. «*Las primacías urbanas 1851-1985*» En Ciudad y territorio: *El proceso de poblamiento en Colombia* [en línea]. Lima: Institut français d'études andines, 1993. Disponible en Internet: <<http://books.openedition.org/ifea/2098>>. ISBN: 9782821845015. DOI: <https://doi.org/10.4000/books.ifea.2098>.

Entrevistas

- Raúl, Arévalo. Entrevista semiestructura. Estudiante grado 10. Nivia Angélica Cárdenas Cortés. Colegio San Juan Bautista del municipio de Villapinzón. Febrero 25 de 2020.
- Ana Teresa, López. Entrevista semiestructura. Estudiante grado 10. Mario Alejandro Lizarazo Bernal. Colegio San Juan Bautista del municipio de Villapinzón. Febrero 25 de 2020.
- Vidal López González. Entrevista semiestructura. Funcionario secretaría de desarrollo económico y agropecuario sostenible del municipio de Villapinzón, marzo 05 de 2020.

SEGUNDA PARTE

OTROS CAMINOS DEL ALTIPLANO A LAS TIERRAS BAJAS



Capítulo V

EL CAMELLÓN DE LA SABANA. DE CAMINO AL RÍO GRANDE DE LA MAGDALENA

Diana Bonnett Vélez¹ |

Introducción

“Los caminos cumplen *funciones polifónicas* tanto para las sociedades que los construyen, como para los que los utilizan”²

En el año de 1868 Mariano Tanco informaba al secretario de gobierno de Estado de Cundinamarca sobre los ingresos, costos y arreglos que se habían llevado a cabo en el camino de Occidente. El documento se fraccionaba en 7 secciones correspondientes a las inversiones y trabajos en los tramos desde Bogotá hasta llegar a Honda, exponiendo las múltiples dificultades que la “Junta Administradora del camino de Occidente” había tenido para llevar a cabo su trabajo en los últimos dos años. En el informe Tanco mencionaba que hacía 200 años no se había llevado a cabo una refacción completa de Puente Grande, como se había hecho en esa oportunidad, empleando 600 varas cuadradas de “losas sólidas y perfectamente labradas”. Además, detallaba el valor de las herramientas empleadas, la cantidad de cascajo y el costo total del mantenimiento.³ El informe de Mariano Tanco es

-
- 1 Magíster en Historia de la Pontificia Universidad Javeriana, Magíster en Historia Andina de FLACSO, Doctora en Historia por El Colegio de México. Correo electrónico: dbonnett@uniandes.edu.co. ORCID: 0000-0003-2313-0644. Agradezco el apoyo de Juan Sebastián Macías en la búsqueda de la información de archivo.
 - 2 Orián, Jiménez Meneses. «Rumores, cartas y caminos en la sociedad colonial». *Historia y sociedad*, n° 8 (2002): 199-230, p. 202
 - 3 Informe presentado por Mariano Tanco, presidente de la Junta administradora del Camino de Occidente, al Secretario de Gobierno del Estado Soberano de Cundinamarca, con el fin de dar cuenta de las cantidades de dinero recaudado durante 1868, así como los avances en construcción y mejoras que se han realizado en diversas secciones del Camino de Occidente. BLAA Misc. 1281. p. 4 <http://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll10/id/463/rec/26>

solo uno de los muchos que insisten permanentemente en el mantenimiento de este camino y en especial el de sus puentes.

Este capítulo tiene como objetivo examinar la historia y los cambios producidos en “el camellón de la Sabana”, que se pueden leer como el último tramo que del “camino de Honda” se alzaba para llegar a la capital, Santafé, o, desde una visión más centralista, como el primer tramo del camino que desde Santafé partía para llevar y traer pasajeros y mercancías hasta el puerto de Honda⁴. Debido a la importancia que mantuvo este camino para la comunicación con el río Magdalena, y para quienes en sus inmediaciones tenían sus haciendas y aprovechaban el tránsito comercial de ida y vuelta, nos moveremos en un amplio período, desde el siglo XVI, en que se construyó el camellón, hasta bien entrado el siglo XIX, aunque a decir verdad aún en las primeras décadas del siglo XX mantenía su vigencia. En el siglo XVIII, con las reformas borbónicas, se incrementaron los arreglos de los caminos que en los dos siglos anteriores habían estado en manos de maestros alarifes y albañiles; a partir de estas reformas, especialmente a fin de siglo, los ingenieros militares se encargaron de múltiples funciones entre las que estaba aderezar y mantener las vías, tanto de los caminos, como de los puentes.

De los muchos caminos que rodeaban a Santafé, dos alcanzaban el Río Grande de la Magdalena: el “camellón de la sabana” que es el del interés de este capítulo y más al sur de la ciudad había otro que también llegaba hasta el río atravesando los ejidos y los pueblos de indios de Bosa y Soacha, esta vez tomando como rumbo los pueblos de Fusa y Pandi.⁵

Volviendo al informe de Mariano Tanco, como se ha dicho, el resultado se dividía en 7 partes; en ellos explicaba los resultados de la composición del camino y cada parte correspondía a la institución que para entonces estaba encargada de responder por los costos de las refacciones. Las cuatro primeras partes se referían al primer tramo del camino, las que mantenían condiciones topográficas semejantes y dependían de la antigua Santafé, nombrada ahora como Bogotá. Estas partes eran: la que conectaba a San Victorino con Puente Grande —que distaba 2 leguas de Santafé y media de Fontibón; de allí se desprendían los tres siguientes tramos de los que se informaba al presidente de la Asamblea: el que corría de Puente Aranda a Puente Grande, desde este a la Serrezuela y finalmente hasta Facatativá.

Durante los tres siglos, del XVI al XVIII los cabildos tuvieron la obligación de velar por el cuidado de los caminos y la infraestructura de su ciudad, pero esto no fue siempre así ya que parte sustancial del arreglo de estas vías estuvo apoyado

4 Como lo infiere Roberto Velandía de su lectura de Enrique Otero D’Costa “la organización de la compañía de Alonso de Olalla y Hernando de Alcocer, compañía enderezada a construir un camino de herradura que, partiendo del puerto de Honda viniera a buscar a Santafé”. Roberto Velandía. “Todos los caminos conducen a Santafé: los caminos reales de Cundinamarca” en *Caminos reales de Colombia*, eds. Pilar Moreno de Ángel, Jorge Orlando Melo, y Mariano Useche Losada. (Bogotá: Fondo Fen, 1995), pp. 129 - 156, pp. 150

5 Alberto Escovar, Margarita Mariño, Cesar Peña. *Atlas Histórico de Bogotá 1538 – 1910*. (Bogotá: Planeta y Corporación La Candelaria, 2004), pp. 308 a 310.

por los propietarios, comerciantes y trabajadores –campesinos o indios– que prestaban servicio en las haciendas circunvecinas. No obstante, como se observará más adelante, el cabildo se encargaba de proveer las herramientas necesarias, los trabajadores expertos, bien fuesen ingenieros alarifes o albañiles, y de situar los materiales requeridos para conseguir la obra⁶. Sin embargo, estas instituciones no fueron muy solícitas en los arreglos pues carecían de recursos, o manejaban con cierta largueza estos dineros. Por esta razón, no siempre se utilizó el ramo de Propios para costear los mantenimientos de los caminos. Este fue el motivo por el cual se creó el impuesto llamado ramo del camellón.⁷ Al no ser suficiente ese estipendio, se acudió a los vecinos que tenían haciendas o estancias a la vera del camino para que pusieran a disposición sus peones, generalmente indios y mestizos, y algunas herramientas necesarias para la refacción del camino. Las disposiciones vigentes a fines del siglo XVIII solicitaban la elaboración de padrones en las cercanías a las áreas donde se hiciese el arreglo del camino para que contribuyesen con los trabajadores de los pueblos y haciendas vecinas “y sus fuerzas alcancen ya sea con repartimiento de dinero ya con herramientas, con carne u otro cualquier alimento, o ya con su personal asistencia”⁸

Después del primer trecho situado en las goteras de Santafé, Mariano Tanco numeraba tres tramos más: uno que llegaba hasta el sitio llamado los Manzanos; otro hasta el paso del Aserradero y finalmente nombraba el último tramo que iba de Villeta, pasando por Guaduas hasta llegar a Honda.⁹ En el informe se puede apreciar que se hacía cada vez más apremiante vincular la ciudad de Santafé por el occidente hasta alcanzar el río Magdalena.

Quienes han trabajado los caminos en el mundo prehispánico coinciden en afirmar la carencia y la precariedad de las calzadas que por el Occidente llegaban hasta el altiplano.¹⁰ De un lado, los estudios exponen la dificultad de vincular la Costa Caribe con los Andes centrales neogranadinos por lo quebrado del terreno a la

6 Nelson Fernando González Martínez. *Entre el acceso y la circulación. Agua y gestión de obras hidráulicas en la ciudad de Santafé (1757- 1810)*. (Bogotá: Ceso, Uniandes, 2011). pp. 49 -53.

7 Otras veces había que echar derramas y contribuciones, como las que se impusieron para construir la calzada y el camellón de Fontibón en tiempos del virrey Pizarro Véase, José María Ots Capdequí, “El régimen municipal en el Nuevo Reino de Granada durante el siglo XVIII”. *Revista Trimestral de Cultura Moderna* (Ene-Feb-Mar) No. 5, (1946): 75-111, p.89.

8 Tomado de Carl Langebaek et al, *Por los caminos del Piedemonte. Una historia de las comunicaciones entre los Andes Orientales y los Llanos. Siglos XVI a XIX. Estudios Antropológicos* No. 2. Universidad de los Andes, 2000. pp. 73. AGN, Mejoras Materiales, t.19 f923r – 926v.

9 Este informe es muy completo por cuanto registra el valor total de los arreglos incluyendo lo destinado a cada una de las secciones, lo invertido en carros y herramientas; el arrendamiento de los potreros circundantes, el valor de las guías, los sueldos del director y sus colaboradores. También se especifica el número de “carretadas de cascajo”; las losas empleadas en la reparación de las murallas; los puentes de madera que unían Puente Grande con Puente Aranda, etc.

10 De acuerdo con las investigaciones de Víctor Manuel Patiño (*Historia de la cultura material en la América Equinoccial. T III. Vías, transportes, comunicación*. Bogotá: Instituto Caro y Cuervo, 1991, pp. 38), los cronistas fueron más positivos frente a la amplitud de los caminos “Existían caminos anchos de cada uno de los pueblos circunvecinos que confluían a la laguna Guatavita, “como los hallaron los españoles y aun hoy [1624] se conocen y yo los he visto” Tomado de Simón, 1953, JI, 172; -, 1981-1982, III, 327; y de Plaza, 1850, 52.

salida del angosto valle del Magdalena, y de otro, hacen énfasis en la falta de buenos caminos que los conectaran.¹¹

Compartimos con Roberto Velandia la idea de que “El camino fue el invento más trascendental del hombre primitivo”¹². Sin embargo, hay pocas descripciones acerca de las formas y composuras de los caminos. La documentación es amplia cuando se trata de mostrar las diligencias que se practicaban para examinar los daños, la necesidad de reparaciones, los costos de mantenimiento, los gastos invertidos en los arreglos, los pagos a los trabajadores y peones, pero apuntan con pinceladas muy generales a detallar aspectos concernientes a las dimensiones de los caminos, los materiales empleados en las reparaciones, el tipo de ajustes requeridos, los trazados, las técnicas usadas, etc. Sobre estos puntos es más abundante la información acerca de los puentes, que se consideraban imprescindibles y que requerían técnicas más especializadas. De ellos se conoce su extensión, técnicas de reparación, materiales usados, entre otros aspectos.¹³

Para algunos autores se mantiene la idea de la continuidad entre los caminos trazados por las sociedades prehispánicas y los empleados durante la dominación española, no obstante no todos coinciden en este punto.¹⁴ Por ejemplo, Carl Langebaek hace referencia a las dificultades de comunicación entre la costa y el altiplano por el occidente y afirma que los “caminos reales” fueron obras efectuadas por los españoles usando técnicas romanas, mientras que Sofía Botero Páez considera que falta hacer más estudios arqueológicos para redescubrir la magnitud de las obras prehispánicas.¹⁵ Parecieran desconocerse las especificidades de la traza y disposición de estas estructuras iniciales que, en muchos casos fueron los cimientos por donde se trazaron los nuevos caminos. Por su parte, Fabián Lancheros discute el concepto de “camino real” en cuanto la Corona dejó en manos de los habitantes aledaños los costos y la construcción de los caminos¹⁶.

Los caminos reales tuvieron otro tipo de especificidades dadas las nuevas condiciones de la travesía. De un lado, el uso de carretas o coches con mayores

11 Si bien esto se afirma constantemente, para Sofía Botero Páez más bien es la ausencia de estudios lo que hace que se mantenga esta impresión.

12 Roberto Velandia. “Todos los caminos conducen a Santafé”, pp. 128.

13 Sobre las técnicas y los conflictos por agua en Santafé, revisar Nelson Fernando González Martínez. *Entre el acceso y la circulación*, pp. 139.

14 Para Orián Jiménez” después del arribo de los peninsulares a las Indias, lo que les permitió consolidar el proyecto político de la Conquista fue la utilización de la red de caminos que tenían construidas las sociedades indígenas. Orián Jiménez Meneses. «Rumores, cartas y caminos en la sociedad colonial». *Historia y sociedad*, n° 8 (2002), pp. 211.

15 Sofía Botero Páez en 2007 decía al respecto: “Así las cosas, lo que es innegable es que no se han dedicado esfuerzos constantes y sistemáticos a abordar y menos pensar «eso» que pudiera haber sido la red vial prehispánica, aunque la evidencia documental y arqueológica señala una amplia circulación de bienes y mercancías, en distancias que implican la existencia física de caminos de tierra y agua, y el reconocimiento de territorios y relaciones, hasta el momento no consideradas por los estudiosos de la región”. Sofía Botero Páez, «Redescubriendo los caminos antiguos desde Colombia», *Bulletin de l'Institut français d'études andines*, 36, n° 3 (2007): 343-352, <https://doi.org/10.4000/bifea.3505>, p. 357.

16 Fabián Andrés Lancheros Herrera. “Caminos coloniales: una Historia de las comunicaciones en la región central del Nuevo Reino de Granada en el siglo XVIII”. (Tesis de Maestría en Historia, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 2017), pp. 45 y ss.

dimensiones a los medios usados en el mundo prehispánico, pero también debido al peso y las condiciones del nuevo tránsito. Los puentes de piedra levantados sobre estos caminos remplazaron las cabuyas y los puentes de bejucos y colgantes que marcaron el paso y la circulación de productos por parte de la población indígena. Estos puentes de piedra también remplazaron los puentes de madera, más frágiles y efímeros, y fueron hechos bajo especificaciones que provenían del conocimiento que los españoles del paso de los romanos por la península. Comúnmente “fueron edificados por dovelas de piedra formando arcos”.¹⁷

Langebaek además, retomando a Juan Friede diferencia entre el uso ceremonial que tenían los caminos prehispánicos y los fines comerciales de aquellos que se trazaron posteriormente.¹⁸ Por su parte, Roberto Velandia, en su obra sobre Cundinamarca, contribuye a esclarecer la importancia de los caminos y afirma que “la línea directriz que orientó y rigió la fundación de casi todos los demás pueblos fueron los caminos de los indios, algunos de los cuales hoy son carreteras”.¹⁹ En su aguda visión sobre la importancia de los caminos, Velandia reflexiona también sobre la invisibilidad y la falta de memoria sobre estos. Así lo ratifica un proyecto reciente con el que se quiso impulsar la visita y el recorrido de los llamados caminos reales. En ese momento se puso en evidencia que, no obstante, la pervivencia de algunos de sus tramos, los rastros de estos caminos, especialmente del camino real de Honda, se fueron borrando en algunos trayectos debido a la acción humana, la erosión y las transformaciones del paisaje.²⁰ Actualmente perviven algunos trayectos que, como caminos de piedra, han soportado la acción del tiempo y pueden recorrerse fácilmente.²¹

Los trabajos de Sofía Botero Páez se sitúan en Antioquia y poseen un acento arqueológico que ha ayudado a definir conceptos y a revisar el método de este capítulo. Al referirse a la conexión a través del Magdalena, con el territorio Muisca, y su interacción con las gentes del valle de Aburrá, Sofía Botero se fija en el entramado de caminos que se fueron abriendo a partir del intercambio a la vez que expone las múltiples posibilidades del canje de productos entre estas diferentes regiones²².

17 Alberto Escovar, Margarita Mariño, César Peña. *Atlas Histórico de Bogotá, 1538 – 1910*. (Bogotá: Planeta y Corporación La Candelaria, 2004), pp. 247.

18 Anota Langebaek retomando a Castellanos y fray Pedro Simón. Por otro lado, algunos cronistas aseguraron que asociados a los cercados de los caciques existían anchos pero cortos caminos que llevaban a los santuarios” y más adelante: “Parece claro, sin embargo, que el uso de esos caminos para el transporte de artículos debió ser muy limitado siendo su función, más bien, de carácter ceremonial”. Carl Langebaek. *Mercados, poblamiento e integración étnica entre los Muiscas: siglo XVI*. (Bogotá: Banco de la República, 1987), pp. 133.

19 Roberto Velandia. *Historia de Facatativá. Tomada de historia geopolítica de Cundinamarca*. Véase <https://www.facatativateamo.com/pdf/Historia-de-Facatativa-Roberto-Velandia.pdf>

20 En ocasiones sus materiales se aprovecharon para la construcción de techos y paredes de las viviendas de pobladores vecinos. <https://www.semana.com/especiales/articulo/las-rutas-de-la-nostalgia/37162-3>

21 <https://www.semana.com/especiales/articulo/las-rutas-de-la-nostalgia/37162-3>

22 Sofía Botero Páez. *Huellas de antiguos pobladores del valle del río Aburrá. Piedras, arcilla, oro, sal y caminos*. (Medellín: Universidad de Antioquia, CISH, 2015), pp. 144.

Orián Jiménez, por su parte, escribió a inicios del milenio un artículo denominado “Rumores, cartas y caminos en la sociedad colonial”. Este trabajo es muy provocativo en cuanto evoca otras funciones de los caminos. De acuerdo con este autor, “los caminos cumplen funciones polifónicas” y más allá del traslado de mercancías y de hombres han sido dispositivos que han favorecido el tránsito de rumores y de la correspondencia.²³ Con su libro *Entre sequías, heladas e inundaciones. Clima y sociedad en la Sabana de Bogotá 1690–1870*, Katherine Mora Pacheco ha proveído a esta investigación de herramientas analíticas y documentales muy valiosas, como también lo ha hecho el trabajo de Nelson Fernando González Martínez sobre las obras hidráulicas en la ciudad de Santafé (1757-1810).²⁴

Recientemente Fabián Andrés Lancheros Herrera presentó su tesis de maestría titulada “Caminos Coloniales: una historia de las vías de comunicación en la región central del Nuevo Reino de Granada en el siglo XVIII”, y por supuesto que el camellón de la Sabana forma parte de su investigación. Su escrito, documentado suficientemente propone una historia social de los caminos y se pregunta por quienes trabajaron en ellos y las disposiciones procedentes de las autoridades virreinales. El trabajo de Lancheros también posee muy buena información sobre el uso de algunas herramientas, materiales y como se hizo la recaudación de recursos. Otras investigaciones han sido de gran utilidad para la producción de este artículo, como aquella de obligada consulta *Caminos Reales de Colombia*, editada por Pilar Moreno de Ángel, Jorge Orlando Melo y Mariano Useche²⁵ y que ofrece un rico y variado panorama acerca de los caminos en todo el territorio de la actual Colombia.²⁶

Como lo propone Marianne Cardale, los estudios de los caminos tienen sentido en cuanto nos muestran la interacción entre unidades sociales. Estas relaciones atraviesan diferentes campos, desde “los bienes, la guerra, las modificaciones culturales a raíz de influencias foráneas, la adopción de nuevas tecnologías, estilos de arte, lenguas y religiones”²⁷. Comparto plenamente esta afirmación, pues los caminos no tienen sentido si no es para servir de intermediarios en la interacción de los seres humanos. Por ello el capítulo cumple como objetivos reflexionar sobre los nombres que adquirió el camino y estudiar los procesos y reformas que se efectuaron en este y en los puentes que en él se construyeron con el ánimo de observar los tipos de interacciones que en él se dieron.

23 Dice Jiménez: “las cartas con los formalismos y los lenguajes barrocos que servían para diferenciar a los establecidos de los marginados” Orián Jiménez Meneses. «Rumores, cartas y caminos en la sociedad colonial». *Historia y sociedad*, n° 8 (2002), pp. 199.

24 Nelson Fernando González Martínez. *Entre el acceso y la circulación*.

25 Pilar Moreno de Ángel, Jorge Orlando Melo, y Mariano Useche Losada, eds., *Caminos reales de Colombia* (Bogotá: Fondo FEN-Colombia, 1995).

26 El libro de Eduardo Santa, referente a la colonización antioqueña habla de los caminos y las fondas; califica a los caminos como portadores de la “civilización y el desarrollo de la cultura” Eduardo Santa. *La colonización antioqueña. Una empresa de caminos*. (Bogotá: Tercer Mundo Editores, 1993), p. 6.

27 Leonor Herrera y Marianne Cardale. *Caminos precolombinos. Las vías, los ingenieros y los viajeros*. (Bogotá: ICANH - Ministerio de Cultura, 2000), pp. 271.

El nombre del camino: camino de la Sabana, camino de Occidente, camino de Fontibón...

“Un camino es susceptible de llamarse de tantas maneras como sus caminantes tengan a bien hacerlo, y un mismo tramo, de ese mismo camino, puede llamarse de muy distintas maneras, dependiendo de cuáles sean los referentes conocidos o utilizados para orientarse y todos estos nombres, pueden ser utilizados durante muy distintos períodos de tiempo”

Sofía Botero Páez²⁸

La capital del virreinato estaba circundada por diversos caminos. De ahí el célebre título de uno de los artículos de Roberto Velandía: “Todos los caminos conducen a Santafé”.²⁹ Por Bosa y Soacha se accedía al río Magdalena más al sur por Pandi; por el camino del Norte, llamado también como “El camino de la sal” se emprendió la realización de otro camellón que conectaba con el llamado Puente del Común y por allí mismo se había vinculado el Magdalena por el camino del Carare. Estos fueron los más frecuentados. El tramo del “camino de Occidente”, que conectaba la ciudad de Santafé con el río Magdalena, ha sido un referente consuetudinario para quienes llegaban a la ciudad de Santafé.³⁰ El “Camino de Honda” como también se denominaba, comunicaba la Sabana con las tierras calientes. La Sabana de Bogotá se entenderá como la define Katherinne Mora: “la zona plana e inundable al occidente de la capital, formada por lagunas, pantanos y ríos de la cuenca media del río del mismo nombre”³¹. Así se entendía en el siglo XIX y así se nombraba en los documentos desde la colonia temprana, como Mora Pacheco diligentemente ha evidenciado.

Los diferentes nombres que adquirió el camino lo relacionan con algunas circunstancias del momento y con los lugares que lo rodeaban. Uno de ellos recordaba el pueblo de indios más cercano y rico del área, por lo que se le nombró “camino de Fontibón”, y por su destino final, también lo llamaron “camino de Honda”. De manera general, se le ha denominado “Camino de Occidente” o “Camino Real de Occidente”, en la medida que vinculaba el altiplano con el resto de los territorios de lado y lado del río Magdalena. Quizás el hablar de camellón de la Sabana para el tramo que hemos seleccionado es el más ajustado a las circunstancias del período tratado. Otros nombres con que también se le recuerda son: “El camino de los virreyes” o la “Avenida de la encomienda”,

28 Sofía Botero Páez. *Vestigios de una red vial antigua en el valle del río Aburrá*. (Medellín: Universidad de Antioquia, Corantioquia y Área Metropolitana del Valle de Aburra, 2008), pp. 20.

29 Roberto Velandía. “Todos los caminos conducen a Santafé”, pp. 129 - 156.

30 La importancia del camino a Honda se ve reflejada en Velandía de la siguiente manera: El primer camino real fue el de San Bartolomé de Las Palmas (Honda) a Santafé, pasado por Guaduas, Sasaima y Facatativá, contratado y construido hacia 1555 por los fundadores de Villeta Alonso de Olalla y Hernando de Alcocer; luego se construyeron lo de Santafé a Tocaima, a La Palma, Tunja y Ubaté.

31 Katherinne Mora Pacheco. *Entre sequías, heladas e inundaciones*, pp. 31.

este último por el tránsito de indios encomendados desde y hacia las tierras bajas del Magdalena.

Por “El Camellón de la Sabana” se entendía un camino relativamente estrecho, levantado sobre el nivel natural del terreno, para evitar su inundación y facilitar el paso por el área de los pantanos y de los terrenos anegadizos que por el occidente cercaban a Santafé. Algunos también lo denominan calzada, que, para facilitar el movimiento de las aguas en temporadas de lluvia, se elevaba y se le cavaba una zanja a ambos lados que servía de desagüe. Se sabe por la descripción de Francisco Silvestre que era de tierra, y relativamente estrecho en el sentido que se quejaban los virreyes ya que por él no podían pasar al tiempo dos carros en sentido contrario.³² Las normativas de fines del siglo XVIII obligaron a que tuvieran por lo menos 5 varas de ancho, de tal manera que “no se estorben pasar los carruajes que se encuentran”³³.

El DRAE define el “camellón” complementándolo con el significado de la voz “caballón”; generalmente se asocia a una calzada alta, y se refiere el diccionario a este como el “lomo entre surco y surco de la tierra arada”³⁴. Se podría decir que un “camellón” es un camino semejando un lomo amplio, por el que pueden cruzar una o dos carrozas en sentido contrario y cuya infraestructura debería desafiar las zonas de pantano o humedal que lo rodea; el camellón al estar por encima del nivel del terreno y estar surcado por zanjas que servían de desagüe, protegía el paso de los viajeros y de las recuas en tiempo de lluvias en ambos sentidos hacia o desde la sabana de Bogotá; de allí se alcanzaban las tierras calientes del Occidente, tomando diferentes rumbos a partir de Facatativá. Salvador Gilij lo describe así “modernísima es la de un terraplén magnífico que han hecho entre Techo y Fontibón, a través de un terreno pantanoso, para comodidad de los viajeros”³⁵. El camino direccionaba a los viajeros en diversos sentidos, pero siempre buscando el Magdalena.

También se recuerda como “El camellón de la Sabana” al impuesto que en épocas del virrey Pizarro se dispuso para la composición de este camino y en particular para la refacción del denominado “Puente Grande”, cuyo nombre

32 “Aunque desde el gobierno del señor Zerda, que estaba en todo, todo se ha olvidado, sino es un camellón de tierra, que se hizo en el callejón de Fontibón, en tiempos del Sor. Guirior, y que para mantenerlo correspondería reharerlo cada año, o cada dos las alcantarillas en el del Sor. Flores, que si no se hace un formal camellón de piedra, en breve será menester gastar lo mismo que costaron...” Descripción del Reyno de Santa Fe de Bogotá, escrita en 1789 por Francisco Silvestre, secretario que fue del Virreinato y antiguo Gobernador de la Provincia de Antioquia. Copiada del original que se encuentra en Sevilla, en el Archivo General de Indias, por Ricardo Pereira, pp. 76. Véase <https://studylib.es/doc/5683816-descripci%C3%B3n-del-reyno-de-santa-f%C3%A9-de-bogot%C3%A1---escrita-en>

33 Tomado de Carl Langebaek et al., *Por los caminos del Piedemonte*, p. 76. AGN, Mejoras Materiales, t.19 f923r – 926v.

34 El Diccionario de Autoridades, define más bien lo que hoy conocemos por una vereda o una acera: “Hai sementeras hechas en médio de la lagúna, que están fundadas sobre la própria águá, y hechos sus camellones llenos de mil diferéncias de semillas, y hierbas, y infinitas flores”. <http://web.frl.es/DA.html>, <https://dle.rae.es/camell%C3%B2n>

35 Gilij, Felipe Salvador. *Ensayo de Historia Americana*. (Bogotá: Academia Colombiana de Historia, 1955, vol. 4, pp. 303, 304. Tomado de Katherinne Mora “Adaptación de sociedades agrarias a la variabilidad climática”. Sabana de Bogotá, Andes Orientales colombianos, 1690-1870”. (Tesis de doctorado, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia), p. 342.

completo era “Puente Grande de la Virgen de Atocha”, el que se encontraba a la altura de la hacienda de los Aranda, llamada también el “Techo de los Jorges”, por este puente cursaban los ríos San Agustín y Chinúa. Por lo tanto, el concepto de Camellón se equiparó al “ramo del camellón” que consistió en la contribución que propuso precisamente el virrey Pizarro durante su gobierno (1749 – 1753) para el arreglo de los caminos y de los puentes. El “ramo del camellón” se extendió y se convirtió en un concepto genérico para referirse a la contribución –o impuesto– que se mantuvo por mucho tiempo, con el fin de arreglar el camino y el puente de Bosa y luego se empleó para continuar con la construcción del camino a Chía.

Según consta en la “Relación de estado del Virreinato de José Solís”, se solicitó al rey mantener la renta del camellón para mejorar y habilitar el de las Alcantarillas ya que “necesitan de mucho costo y reparo, y es de mucha utilidad el habilitarlo.”³⁶ Durante el Movimiento Comunero, el Virrey Caballero y Góngora quiso aplacar el levantamiento y justificaba la continuidad del impuesto del camellón “para hacer el puente de Aranda, las alcantarillas y puentecillos de muchos caminos, a fin de que los comunes puedan hacer su comercio fácilmente”³⁷. En los “Apuntes reservados” escritos por Francisco Silvestre de fines de 1789 se criticaba los diversos usos que el Cabildo daba a este impuesto, en vez de emplear los ingresos llamados como Propios. Decía Silvestre:

Aunque el ramo, que se llama de Camellón, después de la composición de caminos y puentes, está aplicado para obras públicas, después de hechas las principales obras sin que pueda en manera alguna aplicarse a otra cosa, se ha hecho tan al contrario, que solo ahora se está fabricando el Puente de Chía, que hace muchos años debiera estar acabado; y otras obras como el Puente de las Aguas caído hace algunos años; el limpiar la arena del Puente Grande; componer las entradas y salidas del Lugar...³⁸

En la estación de lluvias las condiciones del área occidental de Santafé se hacían prácticamente intransitables, por lo anegadizo de estos terrenos. No obstante, como lo señala Katherinne Mora, estas circunstancias pese a las dificultades que suponían para el tránsito de las cargas, también se convertían en oportunidades para los vecinos del camino, quienes “una vez pasaban las lluvias reforzaban estas estructuras (la infraestructura hidráulica, como los puentes que atravesaban el camino) y las utilizaban como abrevaderos, aprovechando la oportunidad de ganar terreno para la ganadería en las riberas del río”³⁹ (Véase Ilustración No. 1)

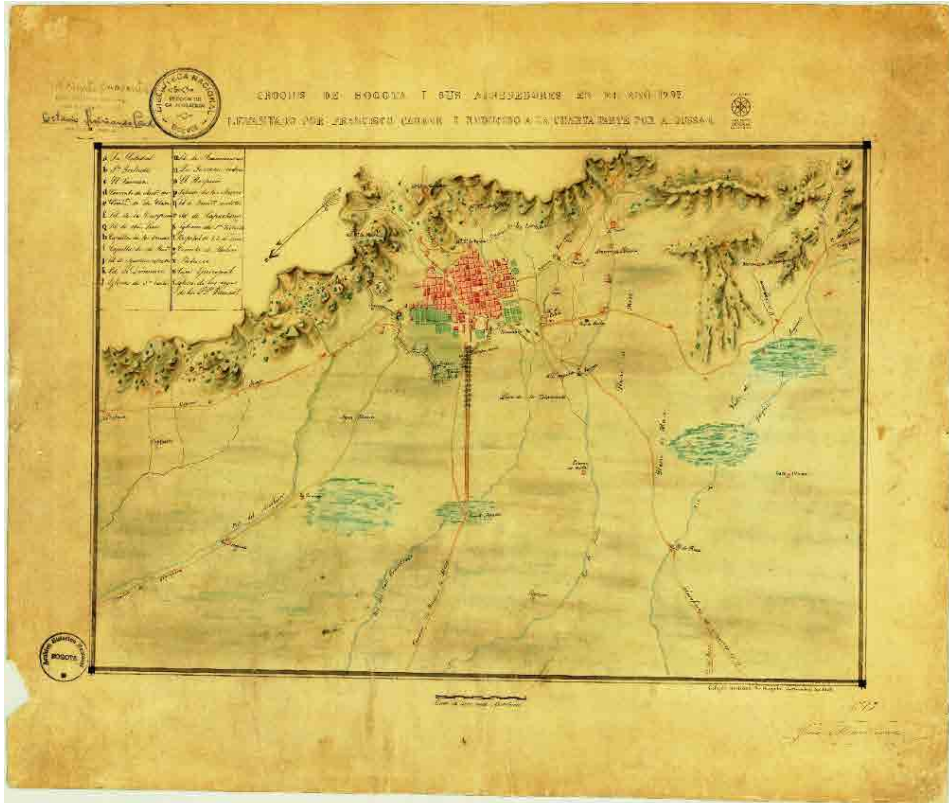
36 Germán Colmenares, ed. *Relaciones e informes de los gobernantes de la Nueva Granada* (Bogotá: Fondo de Promoción de la Cultura del Banco Popular, 1989). T. I, p. 114.

37 Tomado de Germán Arciniegas. *Los comuneros, Colección La Expresión Americana*, (Caracas: Biblioteca Ayacucho, 1992) vol. 2, pág.94.

38 Descripción del Reyno de Santa Fe de Bogotá, escrita en 1789 por Francisco Silvestre, secretario que fue del Virreinato y antiguo Gobernador de la Provincia de Antioquia. Copiada del original que se encuentra en Sevilla, en el Archivo General de Indias, Por Ricardo Pereira. Pp. 76. Véase: <https://studylib.es/doc/5683816/-descripci%C3%B3n-del-reyno-de-santa-fe-de-bogot%C3%A1--escrita-en-...>

39 Katherinne Mora Pacheco. *Entre sequías, heladas e inundaciones*, p. 28.

Ilustración No. 1. Croquis de Bogotá y sus alrededores en el año 1797
Levantado por Francisco Cabrer – Reducido a la cuarta parte por A. Dussan



© ARQUIVO GENERAL DE LA NACIÓN - Colombia
Sección Mapas y Planos, Mapoteca 6 Ref. 142

Fuente: AGN Sección de mapas y planos. Mapoteca SMP, 6
Bogotá y sus alrededores. CO. AGN SMP. 6 Ref. 142

Estos humedales y terrenos inundables en períodos de lluvias hacían muy difícil el camino y por ello, en esta calzada se levantó un puente que por las dificultades del terreno se reparaba frecuentemente. Ya en el siglo XVII, se creó una mayor estructura de piedra y se aderezó el camellón para facilitar el ingreso a la capital del virreinato. Según describe fray Juan de Santa Gertrudis cerca de 1658 era “un puente de cantería muy buena, y esta de preciso se ha de pasar para ir a Santafé, porque el río Balsilla que culebrea este llano es muy cenagoso, y solo por el puente se puede pasar”⁴⁰. Santa Gertrudis seguramente se refería al puente elaborado por el padre jesuita Coluccini, del que hablaremos más adelante. Por la preocupación de las autoridades por fortalecer los caminos y vivificar el comercio, en el siglo XVIII se hicieron varias reformas tanto en el camino como en el puente.

40 Fray Juan de Santa Gertrudis. *Maravillas de la naturaleza*. (Bogotá: Biblioteca de la Presidencia de la República, 1956), vol I, parte II, p. 359.

El “camellón de la Sabana” tenía como punto de partida el barrio de San Victorino en Santafé, hoy la Calle 13 y pleno centro de la ciudad, llamada también Avenida Jiménez. Su trayecto continuaba hacia el occidente y por las tierras aledañas a Fontibón; hoy esta vía recibe el nombre de Avenida Centenario. Cruzaba la Sabana en el área de los pantanos y de los terrenos anegadizos que, por el occidente, cercaban a la capital del virreinato; de allí por Facatativá, que era el límite de la Sabana, continuaba la búsqueda del río Grande de la Magdalena.

Al salir de Santafé, dadas las difíciles condiciones del primer sector por las recurrentes crecidas del río Bogotá, los viajeros se conectaban con el resto de la altiplanicie a través de tres importantes puentes –San Antonio de la Zanja, puente de Aranda y Puente Grande–. Otros puentes de madera facilitaban el traslado por la zona pantanosa, pero de ellos han quedado menos evidencias al ser tan efímeros.⁴¹ En su primer recorrido, este camino se encontraba con la hacienda de Jorge Aranda o “Techo de los Jorges” y más adelante cruzaba cerca del pueblo de indios de Fontibón, uno de los más ricos de los que rodeaban la capital y cuya población fue requerida en los momentos en que fue necesario reparar el camino.

Víctor Manuel Patiño refiere la misma afirmación de Sergio Elías Ortiz, quien documentó que el 24 de noviembre de 1753 el virrey Pizarro no pudo salir en coche hasta Fontibón, porque el camellón no lo permitía, y solo pudo llegar hasta el puente Aranda⁴². Esta situación se repetía después de los agudos inviernos que anegaban el sector occidental de la Sabana de Bogotá y se constituía en un impedimento para transportar las mercancías y los hombres que llegaban a Santafé.

Caminos de piedra y de herradura: su construcción, las técnicas y los cambios.

“...ni los exploradores naturalistas de épocas posteriores dejaron descripción de los caminos por donde pasaban, salvo una excepción en el de Santafé a Honda” Roberto Velandia⁴³

Al referirse a los caminos, Sofía Botero Páez los define como “áreas limpias, que se ven trazadas como líneas en el paisaje (en general podrán ser rectas o zigzagueantes), dependiendo de las necesidades y capacidades físicas de quienes las transitan”;⁴⁴ entre tanto, Orián Jiménez encuentra diferencia entre “camino

41 Según la información que presenta Guillermo Hernández de Alba “Desde el siglo XVI se inicia la ardua tarea; primero son los puentes en madera que es necesario renovar cada seis años poco más o menos, hasta que, por fin, un mandatario de empuje, poeta además, el Presidente de la Real Audiencia, Gobernador y Capitán General del Nuevo Reino de Granada, don Martín de Saavedra y Guzmán, resuelve poner término a tan antieconómicas estructuras aprovechando la residencia en Santafé de Bogotá del ilustre arquitecto jesuita Juan Bautista Coluccini”. Guillermo Hernández de Alba. *El río Bogotá a través de la historia*. Villegas Editores. <https://www.villegaseditores.com/rio-bogota-a-traves-de-la-historia>

42 Víctor Manuel Patiño. *Historia de la cultura material en la América Equinoccial*, p. 97.

43 Roberto Velandia. “Todos los caminos conducen a Santafé”, pp. 138-139.

44 Sofía Botero Páez. *Huellas de antiguos pobladores del valle del río Aburra*, pp. 144.

viejo, camino real, sendero y trocha”, cada una de estas expresiones, afirma el historiador, están en relación directa con la profundidad de la “huella erosiva” que los define, a la vez que las distintas especificaciones técnicas”.⁴⁵ Si por camino real se entiende aquel que conduce a una ciudad o una villa, bien puede decirse que el camellón se puede definir como tal;⁴⁶ a la vez era un camino que conducía a un puerto, lo que en este período era esencial pues su destino alcanzaba de un lado la capital de la Audiencia y de otro, el mar, las islas del Caribe y de allí la península Ibérica. Botero Páez diferencia entre estos caminos reales de aquellos por donde circulaba el comercio ilegal. Define los caminos reales como:

...públicos o principales, relacionados a su vez con el comercio legal cuyo destino eran los centros administrativos, y que casi nunca, o solo de manera indirecta la historia hace referencia a la intrincada red de caminos anexos o paralelos, existentes y que fueron de enorme importancia para el tránsito de la población.⁴⁷

Estos caminos anexos o paralelos eran aquellos por donde ingresaba el comercio ilegal. Los estudios de los caminos asociados a las rutas de circulación e intercambio de productos han sido muy provechosos para referirse al intercambio de productos textiles, algodón, sal, carne oro y esmeraldas.⁴⁸

Se sabe que el camellón de la Sabana fue construido en el siglo XVI; la versión de Enrique Otero D’Costa lo sitúa en 1550, cuando Hernando de Alcocer y Alonso de Olaya iniciaron su trazado.⁴⁹ Por su parte Germán Colmenares hace referencia a estas tierras como las inundadas por el río Bogotá “pero donde había un pantano salado que las hacía aptas para la ganadería”. Añade Colmenares que “en agosto de 1560 el cabildo de Santafé contrató con Pedro Navarro la construcción de un puente sobre el río Bogotá”.⁵⁰ Pedro Navarro, como otros reparadores de puentes y caminos, era un albañil que trabajaba en Santafé.

45 Jiménez Meneses Orián. “Rumores, cartas y caminos en la sociedad colonial”, p. 202.

46 Jiménez Meneses Orián. “Rumores, cartas y caminos en la sociedad colonial”, p. 202. Otros investigadores mencionan los caminos de herradura y de las arrias que por allí transitaban.

47 Sofía Botero Páez. *Huellas de antiguos pobladores del valle del río Aburrá*, p. 144. La misma autora refiere: En la documentación de la colonia temprana, la denominación de “real se usó para diferenciar los caminos de mayor alcance de las vías cortas o de uso restringido. En la actualidad corrientemente se da la denominación de “camino real” a una vía para destacar su, antigüedad, para señalar caminos en desuso, o para denominar los caminos que no permiten el paso de automotores”.

48 Carl Langebaek anota que “Los habitantes de tierras caliente recibían de los muiscas “textiles, cerámicas, tubérculos de altura y sal”, *Mercados, poblamiento e integración étnica entre los Muiscas: siglo XVI*. p. 141.

49 Aristides Ramos Peñuela. “Los caminos al Río Magdalena”. *Credencial Historia* No. 287 (2013), pp. 8-15. Consultada el 22 de abril de 2020. <http://www.revistacredencial.com/credencial/historia/temas/los-caminos-al-rio-magdalena>

50 En la ciénaga cercana a Fontibón los indios se ahogaban todos los años, y añade Colmenares “y que era preciso construir un camellón” Germán Colmenares. *Historia económica y social de Colombia 1557-1719*. (Medellín: La Carreta, 1975), p. 197.

Ilustración No. 2. Mapa – camino de Santafé a Honda



Mapa adaptado del publicado en: Caminos Coloniales: una Historia de las vías de comunicación en la región central del Nuevo Reino de Granada en el siglo XVIII por Fabián Andrés Lancheros Herrera. Universidad Nacional de Colombia. Trabajo de investigación presentado como requisito parcial para optar al título de Magíster en Historia, Ilustración No. 1, Mapa de los caminos trabajados en la investigación, p. 10. 2017.

El poder que poseían Hernando de Alcocer y Alonso de Olaya sobre las tierras aledañas al camino, la producción en estas y el tránsito de ganados que venían de las tierras calientes fueron los incentivos para abrir el camino hacia el río Magdalena; con el ánimo de lograr provecho en la circulación de los productos de sus haciendas, se propusieron poseer los derechos sobre los embarcaderos que se construyesen sobre el río.⁵¹

En el Carnero, y en otros libros de historia de los siglos XIX y XX, se describe que la construcción del Puente Grande estuvo ligada a ciertas anécdotas sobre la vida amorosa del oidor Francisco de Anuncibay, quien en 1573 inició la construcción; si estos fueron los tiempos, se tardaron 13 años entre que Olaya y Alcocer propusieron su construcción y el inicio de la misma.⁵² Lo cierto es que las dos fechas ubican el comienzo de su construcción a pocos años de

51 Como lo infiere Roberto Velandia de su lectura de Enrique Otero D'Costa. Véase Roberto Velandia. "Todos los caminos conducen a Santafé", p. 150.

52 Juan Rodríguez Freyle. *El carnero*. (Caracas: Biblioteca Ayacucho, 1978), p. 253.

haber iniciado el poblamiento del altiplano; en todo caso, la necesidad de unir la capital de la Audiencia con el río y con el mar, se hizo cada vez más urgente y se evaluaron diferentes opciones por el Carare y el Opón. Roberto Velandia explica que el curso del camino de Honda a Santafé iba inicialmente por el río Negro (uno de los varios denominados río Negro) y posteriormente se trasladó “de Honda a Villeta”, camino como lo dicen los documentos “completamente Nuevo”, mientras que, de Villeta a Santafé era un camino trajinado desde 1551.⁵³ (Véase ilustración No. 2).

El recorrido del río Magdalena estaba “marcado por el valle que forman las vertientes de las cordilleras central y Occidental”⁵⁴. Este valle a veces ancho y a veces angosto, sirvió para el trazo del camino, el que al remontar la cordillera supuso trayectos difíciles entre Honda y Facatativá, “tramos muy pendientes y en época de lluvias el camino se tornaba “fragoso”, que fue la palabra más utilizada por los viajeros en sus descripciones de los “caminos del Nuevo Reino” como los describe Aristides Ramos.⁵⁵ En la Sabana, ya en las cercanías de Santafé, este camino requirió muchas reparaciones debido a lo anegadizo de los terrenos.

En los años tempranos de 1581 y 1585, a Santafé habían llegado dos cédulas reales en las que se compelió a las autoridades para que se emplearan 600 pesos, por seis años consecutivos, en el mantenimiento del camino y del embarcadero del río que llevaba al Magdalena. En las cédulas se decía que los dineros de los arreglos podrían sacarse de “los derechos de los puertos del río Grande de la Magdalena”. Parece que estas cédulas se incumplieron, por lo que se exigió que a partir de 1607 y por tres años más se empleasen los mismos 600 pesos, y si no había suficiente dinero en el ramo de Propios de Santafé para el arreglo de los caminos se tomaran de los ingresos recibidos por los administradores de los mitayos. Estos dineros “no se sabía a ciencia cierta a quién le pertenecían”, pero era tal la urgencia que suponía el arreglo de los caminos que la cédula concluía que si no se podía sacar de los anteriores ramos “se pudieran sacar de cualquier otra parte”.⁵⁶ De 1607 en adelante, se requirió permanentemente del arreglo del camellón y de los puentes que lo circundaban.⁵⁷ Lastimosamente no se encuentra fechada la provisión enviada a corregidores y alcaldes de villas y partidos entre Santafé y Honda, en el que se reiteraba la obligación de arreglar los caminos.⁵⁸

Hay noticias de que en 1628 el cabildo de Santafé contrató la construcción del Puente de Fontibón a dos albañiles que vivían en la capital, Francisco Velásquez

53 Roberto Velandia. “Todos los caminos conducen a Santafé”, p. 150.

54 Aristides Ramos Peñuela. “Los caminos al río Magdalena”. En línea.

55 Aristides Ramos Peñuela. “Los caminos al río Magdalena”. En línea.

56 AGN, Mejoras materiales, Tomo XXI. Santafé. Reales cédulas ordenando la construcción de la vía de comunicación con Honda y de otros caminos en general año 1607 – 1610 Fl. 463-492.

57 La información de archivo es más prolija cuando se trata de conocer la reparación de los puentes, casi todos de madera, que, por la humedad y la lluvia, debían reponerse cada 6 años.

58 AGN. Colonia. Miscelánea, SC. 39. 75 D, 17; s/f.

y Cristóbal Serrano;⁵⁹ más adelante en 1641, por Cédula Real, se confió a los religiosos de la Compañía de Jesús la reedificación de Puente Grande sobre el río Bogotá. Juan Bautista Coluccini fue requerido por el presidente de la Real Audiencia, Martín Saavedra y Guzmán, para la elaboración de los planos de un puente de piedra. Coluccini, quien había sido el ejecutor de la iglesia de san Ignacio, elaboró con precisión el plano del puente y sus respectivas alcantarillas.⁶⁰ De este puente existen todavía algunos vestigios en la vía que conduce a Facatativá.

A principios del siglo XVIII entre 1712 y 1716, el síndico procurador de la ciudad, José Salvador de Ricaurte, propuso la composición de los caminos de la Sabana con el fin de tener una mejor comunicación de la capital con las tierras calientes del río Magdalena.⁶¹ Por los mismo años, se propuso la canalización del río Bogotá, en Puente Grande y la composición de su alcantarilla.⁶² Estas solicitudes iban muy de la mano con los diferentes desastres naturales ocurridos anteriormente, en los últimos años del siglo XVII; Katherinne Mora ha documentado la continuidad de la plaga de polvillo, las fuertes sequías en 1695 y posteriormente períodos de fuertes lluvias (fin del año 1697) con graves efectos en el abastecimiento de Santafé.⁶³ Ante las dificultades vividas en esos años, en los inicios del siglo XVII, se buscaron arreglos en los caminos para mitigar las dificultades que pudiesen venir más adelante.

Rafael Díaz asocia la constante preocupación por reparar el camino a Honda con la presión que ejercían los comerciantes ante la necesidad de mantener un buen abastecimiento de Santafé, pues, según el autor, se “produjo un desabastecimiento general o parcial, incomunicación regional y aislamientos temporales, problemas parecen haberse agudizado desde principios del siglo XVIII”⁶⁴. Sin embargo, obras de infraestructura con alguna envergadura solo se lograron efectuar hasta bien entrado el siglo XVIII; después de 1770 existe más información que aparentemente da la sensación de que hubo continuamente construcciones y arreglos de los caminos

59 AGN. Mejoras materiales, Tomo XXI. Santafé su cabildo contrata con Francisco Velásquez y Cristóbal Serrano la construcción del Puente de Fontibón 1628, fls. 218 – 257.

60 En realidad, Coluccini creó 4 planos: 1. El 16 de septiembre de 1640 entregó el plano del sitio donde se debería hacer el puente; 2. El día siguiente el plano de los cimientos del puente; 3. El plano del puente; y 4. El plano del ancho y pretilas del puente de piedra. Estos dos últimos no se informa la fecha de la entrega. Véase José del Rey Fajardo S. J. Biblioteca de escritores jesuitas neogranadinos. PUJ. 2006, p. 217 Archivo Juan Manuel Pacheco. DVD 1 DOC 342; 1641, octubre 8 Madrid. Real Cédula de Santafé, sobre la redificación del puente del río Bogotá, refiere a que se había resuelto encargar a los religiosos de la Compañía de Jesús, así por hallarse con materiales y haber entre ellos algunos italianos que entienden de arquitectura, como por tener una doctrina de tierras cercanas y <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-87778> (Agradezco a Ivonne Vera Prada por hacerme llegar esta información).

61 AGN, Mejoras materiales, TXII. Santafé: su síndico procurador, José Salvador de Ricaurte, propende por la composición de los caminos de la sabana, por la comunicación de la capital con las tierras cálidas. 1716 Fl. 171-179.

62 AGN, Mejoras materiales, Tomo III Santafé. Documentos referentes a la canalización del río Bogotá, en Puente Grande. 1712 Fl. 703. Santafé; AGN, Mejoras materiales, Tomo III Santafé. Documentos referentes a la composición de la alcantarilla de Puente Grande. Plano fls. 157 – 211.

63 Katherinne Mora Pacheco. *Entre sequías, heladas e inundaciones*, pp. 84 y 85.

64 Rafael Antonio Díaz. *Esclavitud, región y ciudad: el sistema esclavista urbano-regional en Santafé de Bogotá, 1700 – 1750*. Bogotá: Centro editorial javeriano CEJA, 2001, p. 33.

que de Santafé comunicaban con las tierras cálidas. Entre las transformaciones que tuvieron lugar se encuentra la delegación de un funcionario encargado de las reparaciones del camino nombrado como director general de la obra.⁶⁵ La dirección “debería recaer en sujeto (...) de conocida inteligencia en la provincia o paraje del camino que se le encargare”.⁶⁶ Esta figura se le llamó diputado en los inicios del siglo XIX.

Entre los más activos promotores de la modernización de caminos y de puentes encontramos a fines del siglo XVIII a ingenieros militares, tales como Antonio de la Torre, Ciriaco Galluzzo, Eleuterio Cebollino, Domingo Petrés y Carlos Cabrer.⁶⁷ El primero aunque trabajó en obras en Santafé, no tuvo aparentemente a su cargo trabajos en el camellón ni en sus puentes; Galluzzo propuso la reparación de todo el corredor que unía a Santafé con Honda por una cuantiosa suma, que no podía ser costeadada en el momento; Cebollino inspeccionó el estado del Puente Grande y dio instrucciones para que se prohibiera el paso por el de maderas y de mercancías que lo pudiesen seguir dañando⁶⁸; Petrés y Cabrer, en las postrimerías del siglo, estuvieron encargados de la reforma del Puente Grande. Cabrer presentó en 1799 los planos y el perfil y la elevación de una alcantarilla para hacerla en el camellón del Puente Grande en Santafé (véase ilustración 3).⁶⁹

El camino de la Sabana tuvo el mayor número de reparaciones, en comparación con los otros caminos que comunicaban a Santafé por el norte y el sur. Para ejecutar estas obras era común emplear a un contratista quien debía de responder por ellas.⁷⁰ La nómina de trabajadores estaba compuesta por dos niveles de trabajadores, los más especializados, como el sobrestante, el maestro, el oficial y el carpintero; figuraban a renglón aparte en los listados los de menor preparación y estos eran los peones que ejecutaban los trabajos. En algunos momentos se contrataban, si era preciso, más de 1 oficial y varios carpinteros. Los sobrestantes recibían un pago de 8 reales por día, es decir ganaban 4 pesos por semana, pues normalmente

65 Según Fabián Lancheros “En el último tercio del siglo XVIII, desde la administración del virrey Flórez, se creó el cargo de director de las reparaciones de un camino específico, dignidad que tenía la potestad de ejecutar los trabajos de forma directa, sin tener la interpelación de la Real Audiencia a los cabildos. A principios del siglo XIX, se cambió la denominación a diputado de caminos como pudo apreciarse en el caso del camino del norte” Fabián Andrés Lancheros Herrera, “Caminos coloniales”, p. 174.

66 Carl Langebaek et al, *Por los caminos del Piedemonte*, p. 73.

67 Nelson Fernando González Martínez. *Entre el acceso y la circulación*, pp. 129 y 139.

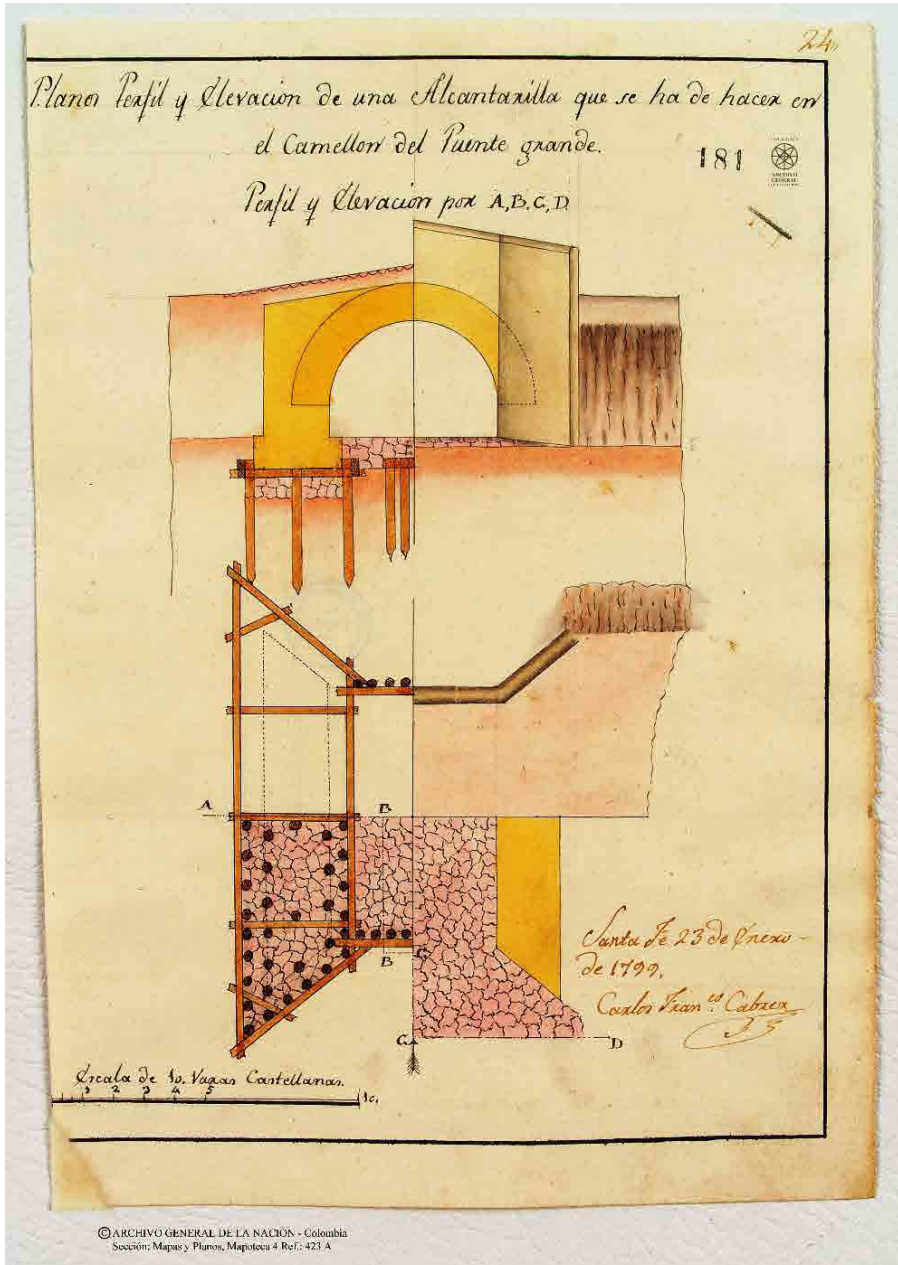
68 Nelson Fernando González Martínez. *Entre el acceso y la circulación*, p. 128.

69 Horacio Capel et al. *Los Ingenieros militares en España, siglo XVIII: repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*. (Barcelona: Universidad de Barcelona, 1983). A propósito de esta construcción Gámez Casado afirma que se le encomendó a “Cabrer la fabricación de una alcantarilla que corriese bajo la tabla del propio puente. A su proyecto adjuntó un plano en el que incluyó la nueva sección y planta, incorporando una empalizada bajo los pilares que reforzasen los arcos de medio punto. La utilización de este mecanismo permitía salvar el estado fangoso del fondo, terraplenándose el hueco resultante con carbón y piedras. Asimismo, incorporaba un sistema de drenaje, basado en una estructura de tablas rellenas de grava que permitiría evacuar el agua ante posibles inundaciones”. Manuel Gámez Casado. “Ingenieros militares y obras públicas. Algunos ejemplos de Nueva Granada en el siglo XVIII”. *Ars Longa* n° 27, (2018):125-138, p. 134.

70 AGN Mejoras materiales. Tomo. II. Fontibón: Bernabé Escandón se ofrece como contratista del camellón de la nominada población a Puente grande, sobre el río Bogotá. 1790.

trabajaban 4 días. Los maestros ganaban un poco más, 10 reales por día y los carpinteros recibieron 6 reales por día.

Ilustración No. 3. Plano alcantarilla - Puente grande



Fuente AGN. Mapas y planos No. 4 Ref. 423 - A

Tabla No. 1. Salarios de los trabajadores de caminos y puentes - 1800

TIPO DE TRABAJADOR	SALARIO DIARIO
SOBRESTANTE	8 REALES
MAESTRO	10 REALES
OFICIAL	7 REALES
CARPINTEROS	6 REALES
PEONES	2 ½ REALES

Fuente: Tomado de AGN. Impuestos varios – Cartas. Tomo VII. Razón de los gastos que se han impendido en la construcción de las 2 alcantarillas en la 8ª. semana desde el día 5 hasta el 10 de mayo de 1800. Fl 42

Los cabildos se responsabilizaban del pago de los trabajos en el camino; la obra se entregase a un albañil, o a varios peones con o sin experiencia; entre el cabildo y los trabajadores intermediaba un diputado, quien velaba porque se cumplieran los resultados en el trabajo, pero cuidaba del reparto de los dineros y se hacía cargo de las compras y de los pagos a los trabajadores.

A fines del siglo XVIII José María Ugarte se encontraba a cargo de la diputación de las obras públicas. Ugarte de su puño y letra detalló día a día y mes a mes durante los años de 1800 y 1801, la cantidad de materiales y sus costos, incluido el valor de su traslado desde diferentes puntos de Santafé hasta Puente Grande.

Un peón ganaba aproximadamente 2 y 1/2 reales por día; por el trabajo de 5 días a la semana recibían 1 peso y 2 reales y los que trabajaban 6 recibían entre 1 peso y 4 reales; algunos recibían un poco más, 1 peso 7 reales, pero los listados no dejan saber si esta diferencia correspondía al tipo de trabajo que ejercían.⁷¹ En una semana se contrataban alrededor de 20 peones, pero fluctuaba el número de contratados a medida que avanzaba la obra; por ejemplo, en abril de 1800, mes de intensas lluvias, se habían contratado 21 peones para los arreglos del Puente Grande, en agosto del mismo año la nómina costaba de 10 trabajadores y en septiembre solo se les pagó a 5 peones. El pago en estas obras era algo superior o muy semejante a la que en el mismo momento se estaba pagando a los peones que arreglaban las cañerías de la ciudad de Santafé. Antonio de las Cajigas pagó a los peones 1 peso y un real por 9 días de trabajo el arreglo de la cañería de Egipto y para arreglar las cañerías de la esquina de la plaza principal se pagó prácticamente el mismo monto.⁷²

71 AGN. Impuestos varios – Cartas. Tomo VII. Razón de los gastos que se han impedido en la construcción de las 2 alcantarillas en la 8ª. semana desde el día 5 hasta el 10 de mayo de 1800. Fl 16.

72 Nelson Fernando González Martínez. *Entre el acceso y la circulación*, p. 42.

Revisando los gastos que suponía el arreglo del camino y de las alcantarillas parece que en el transcurso de los siglos coloniales no debieron haber variado mucho los materiales empleados para el camellón. En la base del camino se empleaba piedra grande para afianzarlo y se cubría con capas de arena, barro y piedras de “morrillo” “sepa” y “lajas” de diferentes tamaños y cortes.⁷³ A ambos lados del camellón se cavaban zanjas, algunas empedradas, que permitían que las aguas fueran a parar a las alcantarillas o al río Bogotá. En el siglo XIX se reforzaron los bordes o las partes laterales del camellón con trozos de madera, a manera de estacas, para impedir que estas partes sufrieran y se rodaran con las lluvias. Parte del camino real a Honda se encontraba empedrado, pero los tramos el camellón estaban cubierto de cascajo y otros con tierra pisada por lo que sufría un gran deterioro en tiempos de lluvias.

Esta técnica de “camellón” o calzada levantada parecía frecuente en áreas anegadizas. Carl Langebaek la encontró asociada a caminos como los del Piedemonte llanero, algunas, como las del camino a Sogamoso se reforzaron con piedras a lado y lado para contener los desprendimientos y, porque el paso del agua y del ganado se convirtieron en los peores enemigos para la conservación de los caminos. (Ver ilustración 4)⁷⁴

Los puentes que cruzaban el camellón exigían una mayor tecnología y fueron los que más sufrieron el embate de las lluvias, de las sequías y del mal uso de los comerciantes. La información es precisa en cuanto a que, en tiempos de sequía, las arenas se acumulaban en las alcantarillas del puente y las taponaban, por lo que se requirió de la construcción de empalizadas, pilares y arcos de medio punto que favorecieran el drenaje, que evitaran inundaciones.⁷⁵

Algunos de los materiales requeridos para las reparaciones del puente y de las alcantarillas se llevaban desde el parque de San Victorino; la piedra empleada era la del río San Francisco y la madera ordinariamente procedía desde Funza.⁷⁶ Como referencia de algunos de estos materiales, sus precios y las cantidades se transcriben en la tabla No. 2:

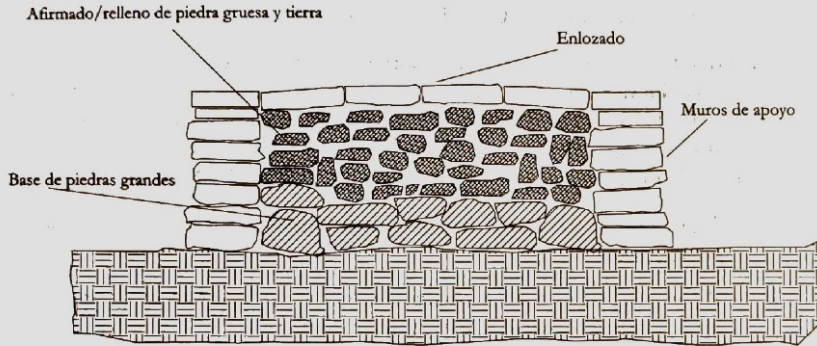
73 Según registran varios números de la Gaceta Oficial, en el siglo XIX los informes son mucho más precisos sobre el tipo de piedra usada en los caminos: se diferencia entre piedra labradas, piedra cortada, piedra careada, cascajo. *Gaceta Oficial*, Bogotá, Domingo 29 de abril de 1848, Número 1040, pp. 158 Domingo 15 de julio de 184. Número 1.062, pp. 335, 336 y 338. Domingo 14 de octubre de 1849 Número 1077 pp. 444 y 445.

74 Carl Langebaek et al, *Por los caminos del Piedemonte*, p. 78.

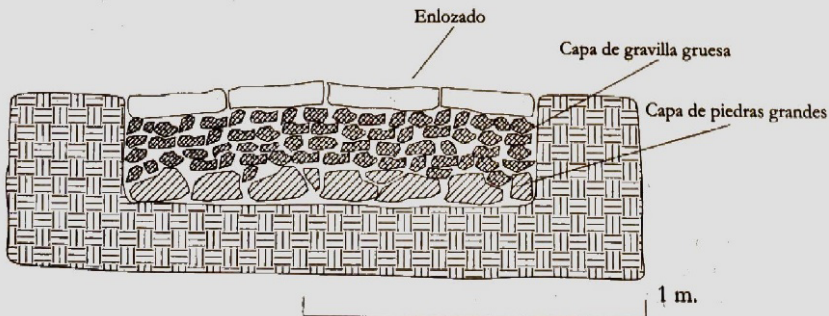
75 Al respecto véase Manuel Gámez Casado. “Ingenieros militares y obras públicas”, p. 134.

76 AGN, Mejoras Materiales. T. V. Cuentas referentes al costo del viaducto del Puente Grande y otros documentos sobre la misma obra. Año 1800 y 1801.

Ilustración 4 - Tipos de calzadas



Corte transversal de una calzada elevada. Nótese la ligera curvatura para mejorar el drenaje de aguas. El ancho y la altura sobre el nivel del suelo varían según las condiciones del sitio.



Calzada con cajón. En las vías romanas el cajón para el afirmado podía llegar a tener un metro de profundidad. Por lo general, en las vías construidas en la Nueva Granada, este no sobrepasa los 45 cms.

Fuente: Tipos de calzadas. Tomado de Carl Langebaek et al, *Por los caminos del Piedemonte. Una historia de las comunicaciones entre los Andes orientales y los Llanos. Siglos XVI a XIX. Estudios Antropológicos* No. 2. (Bogotá: Universidad de los Andes, 2000), p. 73.

Tabla No. 2. Algunos Materiales Empleados en la Intervención de Puente Grande y sus Valores

FECHA	MATERIAL	VALOR
19 de febrero 1800	226 varas gruesas para las ataguías de las alcantarillas	28 pesos y 2 reales; a razón de 1 real c/u
2 de abril 1800	385 fanegas de arena	48 pesos y 1 real a 1 real c/u
8 abril de 1800	15 tablas a razón de 2 reales c/u	3 pesos y 6 reales
13 de julio de 1800	32 sillares en bruto	75 pesos
Octubre 1800	230 carretadas de piedra para macizar puestas en la plazuela de San Victorino	1/2 real c/u
Diciembre 1800	270 pilotes de 3 varas de largo puestos en la obra	130 pesos; a razón de 4 reales cada uno.
16 de enero 1801	Conducción de 192 y media fanegas de cal	48 pesos y un real; a razón de 2 reales c/u
Agosto 1801	52 planchas de cuartón de 3 varas de largo	39 pesos; a razón de 6 reales c/u
Agosto 1801	4 Periguelas de lacón	20 reales c/u

Fuente: AGN, Mejoras Materiales. Sección Colonia. Cuentas referentes al costo del viaducto de Puente Grande y otros documentos sobre la misma obra 1800 Fl. 1 – 182

Las herramientas utilizadas para trabajar en los caminos hacían parte de los bienes que poseían los cabildos, pero en algunas ocasiones debían comprarse o repararse, como figura en la anterior tabla. Estas herramientas consistían en barras, picos, cuyas de fierro, azadones, machetes, hachas, cueros y cuñas⁷⁷. También se empleaban pisones, mazos, cabos, piquetes y artesas. La cal, la arena se llevaba en costales y zurrone. Los costales se compraban por carga a 3 reales. Los zurrone, se vendían a 1 ½ real cada uno; estos eran comunes en las obras de los diferentes caminos y puentes⁷⁸. La ingeniería más avanzada se destinó a las obras hidráulicas y la construcción de puentes, que como señalamos anteriormente requerían de ingenieros más especializados. En estas estructuras la madera fue muy importante. Se usaban distintos tipos: varas gruesas para las ataguías, rastras de bejuco, pilotes, vigas rollizas. Estos implementos eran los más costosos, por su cantidad y su detalle. Los que se compraron en la semana del 15 de mayo de 1802 alcanzaron la suma de 478 pesos y 31/2 reales⁷⁹. Este

77 Para la apertura de los diferentes caminos se empleaba el mismo tipo de herramientas. En la del camino de Gallo el hacendado Agustín Justo de Medina contribuyó con “dos barras de marca mayor, cuatro picos y una maza, todo de fierro” AGN Mejoras Materiales T. XXIV, fol. 765. Véase Roberto Velandia, *Descubrimiento y caminos de los Llanos Orientales*. (Bogotá: Colcultura, 1991), p. 127

78 Véase al respecto las herramientas usadas para la realización del Puente sobre el río Gualí, Fabián Andrés Lancheros Herrera, “Caminos coloniales”, p. 88.

79 AGN, Mejoras materiales, Tomo XII. José Antonio de Ugarte rinde cuentas de lo invertido en el puente

era un alto valor para la época, aunque, si se compara con los 3000 pesos que costó la construcción de la cañería de San Victorino en 1796, resulta irrisorio.⁸⁰

Los trabajadores de los pueblos o haciendas aledañas fueron obligados a hacer obras de mantenimiento del camino. Todavía en 1808 se expidió una orden a los corregidores de Bogotá, Guaduas, Villeta, a los “ordinarios de Honda” y a todos los pueblos cerca al camino “para que inmediatamente salgan con los vecinos de sus jurisdicciones a componer sus respectivos tránsitos, hasta dejarlos sin los riesgos que actualmente están ofreciendo aun para los transeúntes de a pie.”⁸¹ Un contrato a cargo del Cabildo en el año de 1729, para el arreglo del camino a Honda y la reparación de puentes, demuestra que se llamó a “los caciques, indios y capitanes del pueblo de Bogotá, [para que] se concertaran con el Cabildo Municipal de Santafé”. El contrato se firmó pese a las limitaciones económicas del momento y con la autorización del cabildo comenzaron los trabajos. Durante año y medio se respondió por su pago, pese a las dificultades pecuniarias por las que atravesaba el cabildo. En este, como en otros casos “los reparos anuales que por las crecientes necesita dicho puente, y los demás de la jurisdicción de esta ciudad, se hacían de sus cortos propios”.⁸²

Carl Langebaek transcribe en su libro “Por los caminos del Piedemonte” las normas de mantenimiento de caminos encontradas en un documento llamado “Cuaderno sobre la composición Públicos y Observancia de Instrucción” cuyas disposiciones regían para el año de 1778. La primera disposición establecía lo siguiente: “Que de costo debe sacarse de los propios de los pueblos, u otros cualesquiera caudales públicos, o del común”.⁸³

Fue muy frecuente que los indios y mestizos que trabajaban en las haciendas circunvecinas hicieran parte de los peones contratados. El uso de estos trabajadores suscitó conflictos como el relatado por Víctor Manuel Patiño cuando a inicios del siglo XVII se reunieron indígenas de distintos lugares para la construcción del pueblo de San Agustín; durante la presidencia de Diego de Villalba de manera indebida se usaron indios de las encomiendas de Guatavita “para terminar la construcción del Puente Grande sobre el Río Bogotá”⁸⁴ causando malestar en esas poblaciones.

de Serrezuela y dos alcantarillas en Puente grande. 1808 fls 177 – 189. Cuenta del costo de las maderas que se han gastado en las 2 alcantarillas que se han hecho nuevas. Fl 55

80 Nelson Fernando González Martínez. *Entre el acceso y la circulación*, p. 44.

81 AGN Correos SC 18 ,1 Doc. 19. Fls 1 al 9.

82 José María Ots Capdequí, “El régimen municipal en el Nuevo Reino de Granada durante el siglo XVIII”. p. 89.

83 Carl Langebaek et al, *Por los caminos del Piedemonte*, p. 73.

84 Víctor Manuel Patiño, *Historia de la cultura material de la América equinoccial, T. III Vías, transportes, comunicaciones*. (Bogotá: Instituto Caro y Cuervo, 1991), p. 67.

Conclusiones

En este capítulo se han querido presentar algunos aspectos que tienen que ver con el trazado, las técnicas de construcción y los usos y los significados del camino de la Sabana, en el tramo en que se llamó camellón. En un primer momento se ha hecho una breve muestra de trabajos que han aportado al estudio de los caminos en el Nuevo Reino de Granada, intentando mostrar las múltiples tareas que cumplen al trasladar las mercancías, las historias y los hombres.

En un segundo momento, continuando con la reflexión que proporciona Sofía Botero sobre los distintos nombres que recibió el camino, se ha querido hacer una reflexión sobre lo que significó en este contexto el camellón alrededor de los humedales y áreas inundables de la Sabana. Como hemos visto, de ese nombre derivó el del Ramo del mismo nombre que supuso el pago. En realidad, lo característico de ese camino era que para llegar al valle del Magdalena se debían enfrentar las grandes dificultades del paso por los territorios anegados al occidente de la capital de la primera Audiencia de Santafé.

La salida por el camellón de la Sabana debería desafiar los pantanos y humedales para que los viajeros lograran alcanzar las tierras calientes del Occidente, en particular el río Magdalena a través de Guaduas y Honda. El camino cobraba importancia porque además de ingresar al altiplano los bastimentos de las zonas bajas cercanas al río Magdalena, tales como tabaco, ganado, azúcares y mieles, por allí llegaban desde el norte parte de los hombres y de las mercancías que desde España ingresaban a la capital del Nuevo Reino.⁸⁵ En dirección contraria intercambiaban con el altiplano sal, oro y esmeraldas. Por lo tanto, esta ruta mantuvo un activo tránsito, estimulada además por el paso de las diversas autoridades que desde la metrópoli o que desde otros virreinos llegaban a Santafé.

Por otra parte, el camino cumplía la función de permitir la llegada de los viajeros que, desde Cartagena, o de otros lugares arribaban a la capital. Después de haber atravesado un largo camino desde Cartagena, los virreyes avistaban la Sabana y en su paso por Facatativá y Fontibón recibían los saludos protocolarios de los otros oficiales que habitaban Santafé. Este recibimiento estimulaba a los diversos pueblos para “arreglar pueblos y caminos, preparar las viandas, los salones, los manteles ...”⁸⁶ Sin embargo, se ha querido poner el énfasis en las dificultades que supuso mantener el camino dadas las condiciones del terreno. No existe una descripción acerca de las características físicas del camino, pero

85 “Por ahora basta con afirmar que los indios se movían, y mucho (el padre Esteban Asencio, por ejemplo, habló sobre el desplazamiento de muiscas de Sogamoso a tierra caliente, y los indios de Bogotá se desplazaban a Tena, también en tierra caliente). Los desplazamientos dentro del territorio muisca fueron cortos y se evidencian a través de documentos que claramente se refieren a la agricultura en diferentes alturas”. Carl Langebaek. *Los muiscas. La historia milenaria de un pueblo chibcha*. (Bogotá: Editorial Debate, 2019), p. 120.

86 Martha Clemencia Herrera. *Ordenar para controlar: Ordenamiento espacial y control político en las llanuras del Caribe y en los Andes centrales neogranadinos, siglo XVIII* (Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia - Academia Colombiana de Historia, 2002), p. 250.

se puede reconstruir dada la abundante información existente sobre las obras que se emprendieron para hacerlo transitable.

Quedan muchas tareas pendientes. Una, ahondar acerca de los trabajadores de los caminos y sus condiciones de vida. Otra, profundizar sobre las técnicas y formas de trabajo. El próximo proyecto surgido a partir de esta investigación tendrá que ser un reconocimiento de los propietarios y las propiedades que convivieron con el camellón de la Sabana.

Referencias

Archivos

ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN

Fondo Mejoras materiales

Tomo II, Tomo III, T. V, T. VII, T. XII, T. XIV, T. XXII, T. XIX, T. XXI,

Impuestos varios – Cartas

Tomo VII, T. XV

AGN. Colonia. Miscelánea,

Tomo 39.

Visitas Cundinamarca

Tomo 9

Mapas y planos

ARCHIVO JUAN MANUEL PACHECO. UNIVERSIDAD JAVERIANA

DVD 1 DOC 342; 1641,

Fuentes primarias impresas

Actas de la Junta municipal de propios de Santa-Fe de Bogotá ...: 1797-1808

<https://books.google.com.co/books?id=XQvTAAAAMAAJ&pg=PA24&lpg=PA24&dq=Antonio+de+Ugarte+obra+Santa+fe%C3%A9&source=bl&ots=i7Hj0Gafi9&sig=ACfU3U1A4LxlcpSy35dfwC7Db88gokiKSg&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwj5x5rq6ufoAhVHh-AKHRBFah8Q6AEwA-HoECAsQKw&authuser=1#v=onepage&q=Antonio%20de%20Ugarte%20obra%20Santaf%C3%A9&f=false>

Colmenares Germán, ed. *Relaciones e informes de los gobernantes de la Nueva Granada*, T.I. Bogotá: Fondo de Promoción de la Cultura del Banco Popular, 1989).

Descripción del Reyno de Santa Fe de Bogotá, escrita en 1789 por Francisco Silvestre, secretario que fue del Virreinato y antiguo Gobernador de la Provincia de Antioquia. Copiada del original que se encuentra en Sevilla, en el Archivo General de Indias, Por Ricardo Pereira. pp. 76. Véase: <https://studylib.es/doc/5683816/-descripci%C3%B3n-del-reyno-de-santa-f%C3%A9-de-bogot%C3%A1---escrita-en>

Diccionario de Autoridades. <http://web.frl.es/DA.html> <https://dle.rae.es/camell%C3%B2n>

Gaceta Oficial, Números 1040, Bogotá, 1848.

Gaceta Oficial, Números 1.062 y 1.077. Bogotá, 1849.

Informe presentado por Mariano Tanco, presidente de la Junta administradora del Camino de Occidente, al Secretario de Gobierno del Estado Soberano de Cundinamarca, con el fin de dar cuenta de las cantidades de dinero recaudado durante 1868, así como los avances en construcción y mejoras que se han realizado en diversas secciones del Camino de Occidente. BLAA Misc. 1281.

<http://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll10/id/463/rec/26>

Recopilación de leyes y decretos del estado soberano de Cundinamarca expedidos desde su creación en 1857, hasta 1868, formada por J.M. Vergara y Vergara y anotada por R. Rocha G. Consultado el 29 de febrero de 2020 en: https://books.google.com.co/books/about/Recopilaci%C3%B3n_de_leyes_y_decretos_del_es.html?id=by0OAAAAQAAJ&redir_esc=y

Bibliografía contemporánea

Arciniegas, Germán. *Los comuneros, vol. 2. Colección La Expresión Americana*. Caracas: Biblioteca Ayacucho, 1992.

Botero Páez, Sofía. *Huellas de antiguos pobladores del valle del río Aburrá. Piedras, arcilla, oro, sal y caminos*. Medellín: Universidad de Antioquia, CISH, 2015.

Botero Páez, Sofía. *Vestigios de una red vial antigua en el valle del río Aburrá*. Medellín: Universidad de Antioquia, Corantioquia y Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 2008.

Botero Páez, Sofía. “Redescubriendo los caminos antiguos desde Colombia”, *Bulletin de l’Institut français d’études andines*, 36, n° 3 (2007): 343-352, <https://doi.org/10.4000/bifea.3505>,

Capel, Horacio et al. *Los Ingenieros militares en España, siglo XVIII: repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1983.

- Colmenares, Germán. *Historia económica y social de Colombia 1557-1719*. Bogotá: La Carreta, 1974.
- Del Rey Fajardo, José S. J. *Biblioteca de escritores jesuitas neogranadinos*. PUJ. 2006.
- Díaz, Rafael. *Esclavitud, región y ciudad: el sistema esclavista urbano-regional en Santafé de Bogotá, 1700 – 1750*. Bogotá: Centro Editorial Javeriano CEJA, 2001.
- Escovar, Alberto, Margarita Mariño, César Peña. *Atlas Histórico de Bogotá 1538 – 1910*. Bogotá: Planeta y Corporación La Candelaria, 2004.
- Gámez Casado, Manuel. “Ingenieros militares y obras públicas. Algunos ejemplos de Nueva Granada en el siglo XVIII”. *Ars Longa* n° 27, (2018):125-138.
- Gilij, Felipe Salvador. *Ensayo de Historia Americana. T. IV*. Bogotá: Academia colombiana de Historia, 1955.
- González Martínez, Nelson Fernando. *Entre el acceso y la circulación. Agua y gestión de obras hidráulicas en la ciudad de Santafé (1757- 1810)*. Bogotá: Cesó, Uniandes, 2011.
- Hernández de Alba, Guillermo. *El río Bogotá a través de la historia*. Bogotá: Villegas Editores, 1985.
- Herrera, Leonor y Marianne Cardale. *Caminos precolombinos. Las vías, los ingenieros y los viajeros*. Bogotá: ICANH - Ministerio de Cultura, 2000.
- Herrera, Martha Clemencia. *Ordenar para controlar: Ordenamiento espacial y control político en las llanuras del Caribe y en los Andes centrales neogranadinos, siglo XVIII*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia - Academia Colombiana de Historia, 2002.
- Jiménez Meneses, Orián. “Rumores, cartas y caminos en la sociedad colonial”. *Historia y sociedad*, n° 8 (2002): 199-230
- Lancheros Herrera, Fabián Andrés. “Caminos coloniales: una Historia de las comunicaciones en la región central del Nuevo Reino de Granada en el siglo XVIII”. Tesis de maestría en Historia, Universidad Nacional de Colombia, 2017.
- Langebaek, Carl. *Mercados poblamiento e integración étnica entre los Muisca: siglo XVI*. Bogotá: Banco de la República, 1987.
- Langebaek, Carl. *Los muisca. La historia milenaria de un pueblo chibcha*. Bogotá: Editorial Debate, 2019.
- Langebaek Carl et al, *Por los caminos del Piedemonte. Una historia de las comunicaciones entre los Andes orientales y los Llanos. Siglos XVI a XIX. Estudios Antropológicos No. 2*. Bogotá: Universidad de los Andes, 2000.

- Moreno de Ángel, Pilar, Jorge Orlando Melo, y Mariano Useche Losada, eds. *Caminos reales de Colombia*. Bogotá: Fondo FEN-Colombia, 1995.
- Mora Pacheco, Katherinne. “Adaptación de sociedades agrarias a la variabilidad climática”. Sabana de Bogotá, Andes Orientales colombianos, 1690-1870”. Tesis de doctorado en Historia, Universidad Nacional de Colombia, 2016.
- Mora Pacheco, Katherinne. *Entre sequias, heladas e inundaciones. Clima y sociedad en la sabana de Bogotá, 1690 – 1870*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2019.
- Ortega Ricaurte, Enrique. *Fontibón y su historia (Conferencias dictadas en la Academia colombiana de Historia con motivo de los festejos patrios 1935)*. Bogotá: Imprenta de “La Luz”, 1936.
- Ots Capdequí, José María. “El régimen municipal en el Nuevo Reino de Granada durante el siglo XVIII”. *Revista Trimestral de Cultura Moderna* (Ene-Feb-Mar) No. 5, (1946): 75-111.
- Patiño, Víctor Manuel. *Historia de la cultura material de la América equinoccial, T. III Vías, transportes, comunicaciones*. Bogotá: Instituto Caro y Cuervo, 1991.
- Ramos Peñuela, Aristides. “Los caminos al Río Magdalena”. *Credencial Historia* No. 287 (2013), pp. 8-15. Consultada el 22 de abril de 2020. <http://www.revistacredencial.com/credencial/historia/temas/los-caminos-al-rio-magdalena>
- Rodríguez Freyle, Juan. *El Carnero*. Caracas: Biblioteca Ayacucho, 1978.
- Romero Sánchez Guadalupe. Los pueblos de indios en Nueva Granada: trazas urbanas e iglesias doctrineras. Tesis doctoral en Historia del Arte, Universidad de Granada, 2008.
- Santa, Eduardo. *La colonización antioqueña. Una empresa de caminos*. (Bogotá: Tercer Mundo Editores, 1993)
- Velandia Roberto. *Descubrimiento y caminos de los Llanos Orientales*. Bogotá: Colcultura, 1991.
- Velandia, Roberto. “Todos los caminos conducen a Santafé: los caminos reales de Cundinamarca” en *Caminos reales de Colombia*, eds. Pilar Moreno de Ángel, Jorge Orlando Melo, y Mariano Useche Losada. (Bogotá: Fondo Fen, 1995), pp. 129 – 156.
- Velandia Roberto. *Historia de Facatativá. Tomada de historia geopolítica de Cundinamarca*, véase: <https://www.facatativateamo.com/pdf/Historia-de-Facatativa-Roberto-Velandia.pdf>

Capítulo VI

UN ESTUDIO COMPARATIVO: CAMINO HONDA-BOGOTÁ Y EL CAMINO TUNJA-RÍO CARARE. SIGLO XIX

Carlos Delgado Gómez⁸⁷ |

Introducción

Los caminos en los siglos XVII, XVIII y XIX y la economía en el altiplano Cundiboyacense pueden reconstruirse a través de los flujos mercantiles, como base de un proceso de acumulación de capital local. El método de abordaje implica una comprensión de las concepciones de las distancias y el transporte de acuerdo con las relaciones históricas y posicionales de Honda, Guaduas, Las Tibayas, Pantanillo, Los Manzanos y San Victorino en Bogotá, en el itinerario del transporte entre Honda y Bogotá durante el siglo XIX. Este modelo se utiliza como referente en la comparación con las relaciones de posición del embarcadero en el río Carare, la tardía Landázuri, Vélez, Santa Sofía o Arcabuco y Tunja.

Los parámetros de eficiencia en el transporte de carga y personas en el camino de Honda a Bogotá, sin unidades monetarias, son llevados a sus números, es decir, se logra reconducir a magnitudes constantes aquellos elementos de apariencia cualitativa de un itinerario particular. Las magnitudes constantes se refieren a la relación tiempo-espacio para obtener los menores costes de transporte en el itinerario. En consecuencia, se destaca el análisis comparativo entre estas dos rutas al río Magdalena, en donde la ciudad de Tunja, hace parte del itinerario al río Carare, comparado con el del puerto de Honda que conecta con Bogotá.

87 Economista de la Universidad Nacional de Colombia, Especialista en Administración Pública de la ESAP, Magíster en teoría Económica de la Universidad Nacional de Colombia. Profesor Escuela de Economía, Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia. Grupo de Investigación La Sociedad Económica en Colombia – SOECOL. Correo electrónico: carlos.delgado@uptc.edu.co. ORCID: 0000-0002-7963-9792.

Una caracterización espacial en donde la topografía, la distancia y el relieve, configuran los modos de transporte en el siglo XIX.

Las rutas Honda-Bogotá y Carare-Tunja se describen con sus perfiles longitudinales, distancias, y por tanto, los itinerarios, como fundamento para el análisis comparativo. Uno de estos representa un modelo de menor coste comparativo de transporte. A mediados del siglo XIX ambas rutas se perfilan bajo distintos criterios, una con el auge de las exportaciones de tabaco que consolida la navegación a vapor y el transporte terrestre de mercancías importadas; y la segunda, por el río Carare que pierde importancia económica, debido a su aislamiento respecto de la zona de producción de tabaco y a condiciones particulares de producción de bienes de exportación como la harina de trigo en el altiplano de Boyacá o los intentos de producción agrícola en los valles del Carare y la región de Vélez y Socorro. De manera que las dos rutas se destacan con una condición específica, el camino de Honda-Bogotá cuenta con 114,3⁸⁸ kilómetros y el camino del río Carare a Vélez y Tunja con 142.2⁸⁹ kilómetros aproximadamente. Esta característica configura circuitos comerciales con un centro en Bogotá y en el altiplano norte con Tunja, situación que a finales del siglo XIX se traduce en distintos procesos de desarrollo.

Una configuración espacial según las rutas en el altiplano Cundiboyacense: una visión general

Según Marco Palacios, tenemos un desconocimiento sobre la actividad del tráfico en el altiplano Cundiboyacense, ya que de “*los costos terrestres en mula... , ... muy poco sabemos.*”⁹⁰ Por tanto, se pretende “distinguir el espacio entre la región como unidad de renta y de consumo y la región como unidad de producción, porque ignoran la variable distancia y las relaciones funcionales intrarregionales a través del espacio”⁹¹, en consecuencia, se privilegia la distancia y el relieve como una configuración que se expresa a través de las etapas del tráfico en una relación específica tiempo-espacio.

De otro lado, los criterios económicos se relacionan con los tiempos en cada itinerario, según la distancia, para establecer una aproximación a los costes de transporte sin tener en cuenta las unidades monetarias. Igualmente, el criterio de reproducción de la vida cotidiana durante el tráfico de carga y viajeros por estos dos caminos se asemeja a un tipo de historia con base en acontecimientos,

88 Datos calculados por Carlos Delgado Gómez a partir de base de datos “Caminos del Altiplano, siglo XIX”; IGAC Mapa de Cundinamarca y Boyacá, 1921.

89 Datos calculados por Carlos Delgado Gómez a partir de base de datos “Caminos del Altiplano: Siglo XIX” y mapa de Cundinamarca y Boyacá, 1921 IGAC.

90 Marco, Palacio. *El café en Colombia, 1850 – 1970. Una historia económica, social y política.* (México: El Colegio de México, El Áncora Editores, 1983), 274.

91 Richardson, Harry W. *Economía Regional. Teoría de la localización, estructuras urbanas y crecimiento regional.* (Barcelona: Editorial Vicens-Vives, 1973): 247. “Si el sistema regional es desequilibrado y contiene, por ejemplo, una o dos regiones muy desarrolladas y de gran tamaño junto con otras mucho menores”.

personajes e itinerarios, que pasarían inadvertidos si no se consideran las relaciones tiempo-espacio, según las condiciones topográficas de cada recorrido.

Entonces la conectividad generada a partir del camino Honda-Bogotá, permite describir flujos mercantiles según facilidades logísticas, de distancia y costes. Se demuestra que una ruta específica se piensa como potencial de importaciones y los circuitos comerciales al interior del altiplano con un mayor desarrollo del comercio; en comparación con el camino del Carare-Tunja, a través del cual se intenta durante varios períodos una ruta de producción y exportaciones. Esta diferenciación determina resultados específicos⁹² en el presente, para la región de Boyacá.

En este orden, se demuestra en detalle cómo los factores naturales, el relieve y la distancia, así como los efectos cambiantes que produce el hombre economizante,⁹³ configuran una red de caminos en el altiplano Cundiboyacense que definen una orientación del comercio y los límites de su actuación de acuerdo con sus zonas de producción y transporte, es decir, una “observación espacial de mediciones, censos y comparación de regiones”⁹⁴ con un sentido geográfico, económico e histórico.

El sentido económico se desarrolla a partir del tráfico con una fuente de energía basada en la potencia⁹⁵ de caballos y mulas que busca las menores distancias en el desplazamiento terrestre, junto con la salida a un medio fluvial de menor coste. Con base en mapa antiguo⁹⁶ se identifican las dos rutas de acceso al altiplano Cundiboyacense vigentes durante el siglo XIX, desde el Magdalena; y con base en documentos históricos y memorias, los usos potenciales de estas dos rutas. Inicialmente se identifica un patrón en el itinerario por el Camino Honda – Bogotá para identificar diferencias con el uso histórico de la ruta río Carare-Tunja, e igualmente, para el estudio comparativo⁹⁷ con los demás caminos del altiplano:⁹⁸

92 Paul, Krugman. *Geografía y comercio*. (Barcelona: Antoni Bosch Editor, 1992): 17. «la interacción entre la demanda, los rendimientos crecientes y los costes de transporte son la fuerza motriz que acentúa las divergencias regionales».

93 Ernesto, Guhl. «*Las fronteras políticas y los límites naturales*». (Bogotá: Fondo FEN Colombia, 1991): 57-58. “De manera que en el campo científico el análisis espacial se basa en el conocimiento de los diferentes métodos de la geografía, sociología, economía y política.”

94 *Ibid.*, 57-51. Cita el “prefacio de Ratzel para su ‘Geografía Política’ de 1897.”

95 Real Academia Española, Diccionario de la Lengua Española. (Madrid: 22 edición) “Potencia: capacidad para producir un efecto.”

96 Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, Carta Geográfica del Departamento de Boyacá y Comisaría del Casanare, 1921.

97 En este listado no se incluyen los Caminos Bogotá-Fusagasugá-río Magdalena y Cuatro Esquinas-La Mesa-Tocaima-río Magdalena, porque no son rutas para exportaciones, solo para abastecimiento de Bogotá.

98 Los datos de distancia aproximados en kilómetros fueron realizados por el autor Carlos Delgado Gómez con base en cartografía de escala 1:25.000 del Instituto Geográfico Agustín Codazzi y la base de datos “Los caminos del altiplano: Siglo XIX”. Los cálculos de la distancia recorrida por caballos y mulas están basados en un promedio de 30-40 kilómetros por día, según autores como Paul, Bairoch, (1990), “*De Jericó a México. Historia de la Urbanización*” (México: Trillas, 1990), 26; Thomas, Höllman. *La Ruta de la Seda*. (Madrid: Alianza Editorial, 2018): 24. Dice: “Con una carga de 250 kilogramos y una jornada diaria de unos 30 kilómetros, el camello logra cargar...”

1. Lago de Maracaibo⁹⁹ – San Buenaventura en el río Zulia – Puerto de los Cachos - Pamplona – Tunja:¹⁰⁰ 310 kilómetros para un recorrido terrestre aproximado de 10 días.
2. Río Casanare (La Salina) – El Cocuy – Capitanejo – Pamplona: 175.5 kilómetros para un recorrido terrestre aproximado de 5.8 días.
3. Río Casanare (La Salina) – El Cocuy – Capitanejo - Socorro: 145 kilómetros para un recorrido terrestre aproximado de 4.8 días.
4. Río Casanare¹⁰¹ (La Salina) – Socha – Sogamoso:¹⁰² 162.5 kilómetros para un recorrido terrestre aproximado de 5 días.
5. Río Cravo Sur¹⁰³ – Labranzagrande – Sogamoso (Por Monguí o por Mongua): 65-80 kilómetros para un recorrido terrestre aproximado de 2 – 3 días.
6. Río Upía¹⁰⁴ – Miraflores¹⁰⁵ – Ramiriquí - Tunja: 87.5 kilómetros para un recorrido terrestre aproximado de 3 días.
7. Río Humea¹⁰⁶ – Medina – Gachalá – Guasca - Bogotá¹⁰⁷: 130 kilómetros para un recorrido terrestre aproximado de 4 – 4.5 días.
8. Río Meta (Puerto Cabuyaro) – Cáqueza – Bogotá:¹⁰⁸ 150 kilómetros para un recorrido terrestre aproximado de 4 - 5 días.

99 Velandia, Roberto, *Descubrimientos y caminos de los llanos orientales*. (Bogotá: Colcultura, s.f.): 263. Dice: “Enlazar Maracaibo con sus puertos sobre el lago y los ríos Zulia y Catatumbo”.

100 Ocampo López, Javier. “A Venezuela. El camino real del centro-oriente-colombiano. Santafé de Bogotá-Tunja-Bucaramanga-Pamplona”. En: Moreno de Ángel, Pilar, Jorge Orlando Melo, y Mariano Useche Losada, eds *Caminos Reales de Colombia*. (Bogotá: Fondo FEN Colombia, 1995): 237. Dice: “Un barco que llegó por el río Zulia hasta el Puerto de los Cachos, el 25 de octubre de 1856, fue de gran interés para los cucuteños, quienes se interesaron por la construcción de la carretera de Cúcuta al Zulia, la cual culminó en el año 1876”.

101 *Ibíd.*, 256. Dice: “La reconocida navegación del Meta, cuenta con el río Casanare, que promete alimentarla con la concurrencia industrial y producciones de los poblados de Tame, Acero, Muneque y Sácama y con los caminos del norte de Boyacá por Chita, los cuales proporcionan algunos frutos, como café y cueros de res al pelo.”

102 *Ibíd.*, 73. Dice: “Camino que iba de Sogamoso a la Salina de Chita, fue seguido por los jesuitas en 1628.”

103 Roberto, Velandia. «*Descubrimientos y caminos de los llanos orientales*». (Bogotá: Colcultura, s.f.): 256. Dice: “El río Crabo, que tiene su puerto de “Neiva” cercano a la cordillera y se enlaza con la vía del centro de Boyacá, que va por Labranzagrande, de donde toma cueros y cereales.”

104 Santiago Pérez Triana, «*De Bogotá al Atlántico*». (Bogotá: Biblioteca de Cultura Colombiana, 1945). Hace un recorrido desde Bogotá por la Hacienda Boitá, Hacienda de Úmbita, Miraflores, Puente colgante sobre el río Upía y San Pedro del Túa para salir al río Meta en diciembre de 1893.

105 Roberto, Velandia. «*Descubrimientos y caminos de los llanos orientales*». (Bogotá: Colcultura, s.f.): 256. Dice: “El río Upía, que casi toca su puerto con el primer contrafuerte de la cordillera, enlazándose con el camino de Tunja, Tenza y Pesca por Miraflores”.

106 *Ibíd.*, 256. Dice: “El río Umea, que da puerto al pie de la cordillera, en el sitio de “Limonos” y “Naguaya”, a dos y media leguas (12.5 kilómetros) de Medina: Este río Umea, así como el Upía, deben ser los canales de más cómodo expedito desalijo de los buques que vengan a Cabuyaro.”

107 *Ibíd.*, 73. Dice: “Había un camino por la provincia del Guavio, pueblos de Guasca, Sueva, Gachetá, Ubalá y Gachalá que atravesando los farallones del oriente llegaba a las cabeceras del llano.”

108 *Ibíd.*, 103. Dice: “El camino de Cáqueza a Santafé estaba desde los chibchas y era conservado por los encomenderos de Cáqueza, Chipaque, Une y demás pueblos del Partido de Ubaque, que tenían otro camino a Santafé pasando por Choachí a descender por el cerro de Guadalupe.”

9. Honda¹⁰⁹ - Las Tibayes – Pantanillo - Bogotá: 114.3 kilómetros para un recorrido terrestre aproximado de 3 días.¹¹⁰
10. Río Carare – Vélez¹¹¹ - Tunja: 142.2 kilómetros para un recorrido terrestre aproximado de 4 días.

En un período anterior a 1826 en que la navegación por el río Magdalena se realiza mayoritariamente con piraguas o champanes, antes de la consolidación de la navegación a vapor, la ruta por el Río Carare a Vélez y Tunja es una propuesta de menor coste para el transporte, pero la distancia terrestre a Bogotá desde Vélez, intensifica el uso de una ruta de menor distancia durante el siglo XIX, el camino de Honda. En la segunda mitad del siglo XIX, la actividad económica asociada con la demanda internacional de tabaco, consolida haciendas en el valle del Alto Magdalena e inclusive sobre el camino Honda-Bogotá, que requiere una regularidad en el transporte fluvial y por tanto, dinamiza el Puerto de Honda¹¹² como lugar de descarga de bienes de importación para Bogotá y el interior del altiplano y carga de exportación de tabaco.

En consecuencia, los fenómenos más generales podrían discutirse teóricamente en cuanto que el valor económico de los bienes agrícolas transportados con origen en el altiplano, disminuye cuando la distancia terrestre es mayor, por lo que el transporte de menor coste y el tipo de bienes, es la opción más apropiada para garantizar la vigencia de una u otra ruta en el siglo XIX.

Las condiciones favorables del camino Honda - Bogotá para el tránsito de mulas y caballos, comparativamente con las condiciones del camino Bogotá – Sogamoso, eran relatadas desde 1679 por el Oidor Juan de Larrea Zurbano¹¹³, quién confinado en Sogamoso por sus desafueros, escribe sobre las mulas: “... que iban resbalando las mulas muchos trechos sin poderlas detener, que para

109 *Ibíd.*, 274. Dice: “De Cabuyaro, para abajo, el río Meta es francamente navegable por vapores que calen hasta cinco pies. Esta población, hoy insignificante por el número de sus habitantes, aunque no por la cuantía de las operaciones comerciales que allí se celebran, será cuando se establezca una línea regular de transportes, uno de los más importantes puertos fluviales de la República, comparable al de Honda sobre el río Magdalena.”

110 Aproximadamente 3 días debido al uso de carretas y coches en los últimos 44 kilómetros desde la *Venta de Botello cerca de Facativá a Bogotá, por tanto, la parte del camino con relieve abrupto es 70.25 kms.*

111 Aquileo Parra. *Memorias*. (Bogotá: Imprenta de la Luz, 1912): 43.

112 Movimiento de carga del Puerto de Honda: agosto 13 de 1857: Salida de champán independiente para Remolino (Antioquia) con ropas de Batán 49 cargas y tabaco de primera 66 cargas. Agosto 16 de 1857: Salida de champán Nuevo Tulio Patrón, Encarnación Martínez, despachado por Vengoechea Hermanos con tabaco en plancha por cuenta de los señores Uribe, Restrepo y CIA de Medellín, 140 cargas. 15 cargas de tabaco en plancha por cuenta de los señores Poveda, Muñoz y CIA de Medellín. 20 cargas de tabaco embarcado por González Hnos., por cuenta de los señores Montoya, Sáenz y CIA. 10 zurrones de sombreros de Suaza por cuenta del señor Juan D. Lequerica de Timaná. 2 cajas de quina, por cuenta del señor M. Tanco de Bogotá. En: “El Vapor órgano de comunicación del Alto y Bajo Magdalena”, Año I, Semestre 1, Nueva Granada, Honda, agosto 27 de 1857, Nro. 1/www.bibliotecanacional.gov.co/recursos-user/hemerografico/ps19_el_vapor_agosto_1857.pdf

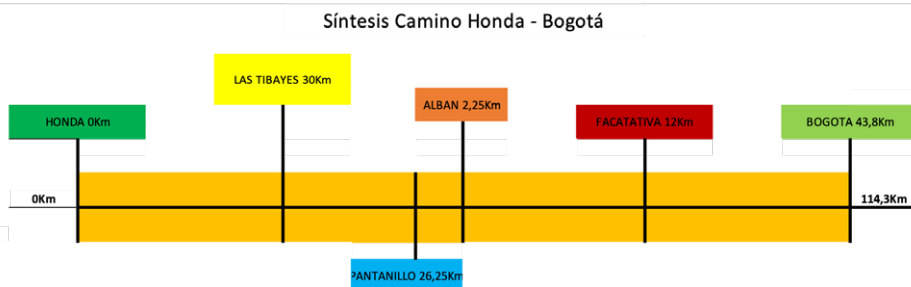
113 Alberto, Coy Montaña. *Anales de Sogamoso*. (Bogotá: SENA, 1990): 50. Cita la carta de marzo 1 de 1679, del Oidor Juan de Larrea Zurbano.

esta cuesta son de flores los caminos de Honda a Santafé”. lo que indica que al comparar la ruta Sogamoso – Bogotá, con Honda – Bogotá, esta última resultaba más favorable para la arriería y el transporte, en el siglo XVII.

El modelo del Camino Honda – Bogotá

El patrón desarrollado a partir de los itinerarios en la ruta Honda – Bogotá según las capacidades de trabajo de mulas y caballos y las necesarias condiciones logísticas de agua, pastos y alojamiento para viajeros, se destaca por las siguientes características:

Ilustración 1. Síntesis camino Honda-Bogotá



Fuente: Elaboración a partir de base de datos propiedad del autor “Caminos del altiplano: Siglo XIX”.

El camino puede dividirse en varios sectores sucesivos, definidos con ayuda de criterios geográficos y grados de resistencia de mulas y caballos. Con dos lugares específicos: río San Francisco en Las Tibayes y Quebrada Pajitas en Pantanillo. De manera que entre Honda y Las Tibayes hay una distancia de 30 kilómetros y de este lugar a Pantanillo hay 26.25 kilómetros, para un total de 56.25 kilómetros. Desde este lugar a Albán (Agualarga) hay 2.25 kilómetros, es decir, 58.5 kilómetros. Luego desde Albán a Bogotá la distancia es de 55.8 kilómetros distribuidos así: 3.75 kilómetros hasta la Posada de Botello¹¹⁴ muy cerca de la Venta de Los Manzanos a 2.0 kilómetros y adicionalmente 6.25 kilómetros hasta Facatativá, que se encuentra a 43.8 de Bogotá. Sobre la Sabana de Bogotá la pendiente plana es utilizada por coches¹¹⁵ que transportan pasajeros y mercancías hasta la capital. De manera que las recuas de mulas cargadas transitan durante la primera jornada desde Honda hasta “Las Tibayes” en jurisdicción de Guaduas.

Las Tibayes, es el primer lugar de descanso con agua y pastos para la alimentación de los animales de carga y una posada para los viajeros en un recorrido de 30

114 Isaac, Holton. *La Nueva Granada: Veinte meses en los Andes*. (Bogotá: Ediciones del Banco de la República, 1981): 133-134. Relata: “Posada de Botello en la sabana de Bogotá.”

115 *Ibid.*, 134. Relata en 1852: “En Botello se encuentran carretas que cobran por el recorrido de ida y regreso, aunque sea en un sentido, entre Botello y Bogotá”.

kilómetros. La segunda jornada inicia en Las Tibayas y termina en Pantanillo centro de carga y descarga, muy cerca de Albán en donde iguales condiciones de agua, pastos y posada facilitan a viajeros el descanso. En este lugar las recuas de mulas inician el regreso a Guaduas.

Para recoger la carga dejada en Pantanillo por las mulas de Guaduas, bajan desde la Sabana de Bogotá, específicamente de la Posada de Botello muy cerca de la Venta de Los Manzanos¹¹⁶ las recuas y carretas en menos de 4 kilómetros. El sitio de Albán se reconoce como Agualarga¹¹⁷, y al respecto relata Cané, “serían las 4 de la tarde cuando llegué a Agualarga, punto de donde parte una excelente calzada hasta la sabana, transitable aún para carruajes”.¹¹⁸

Tabla 1. Rutas identificadas

Distancia	Kilómetros	Total	Jornada Diaria
Honda – Las Tibayas	30	30	Primera de 10 horas
Las Tibayas – Pantanillo	26.25	56.25	Segunda de 10 horas
Pantanillo – Albán	2.25	58.5	
Albán – El Botello	3.75	62.25	
El Botello – Los Manzanos	2.0	64.25	
Los Manzanos – Facatativá	6.25	70.5	Tercera de 10 horas
Facatativá – Bogotá	43.8	114.3	

Fuente: Cálculos del autor Carlos Delgado Gómez, Base de datos “Caminos del altiplano: Siglo XIX.

En consecuencia, un modelo empírico del tráfico asociado con la distancia durante el siglo XIX y el análisis comparativo, puede servir para explicar la disminución o el aumento de la actividad económica y social en determinadas subregiones del altiplano. Estos fenómenos de tipo general expresados particularmente con las dos rutas desde el río Magdalena al altiplano, simplifica las variables, por lo que la comparación puede servir para explicaciones sobre el desarrollo económico comparativo entre la región de Tunja y la de Bogotá. En esta configuración espacial de los flujos mercantiles en el altiplano, destaca la ruta terrestre de menor coste comparativo. Esta situación justifica intentos de superación de procesos de autarquía económica que limita la escala de producción y somete a una región a un proceso de producción sin mercados crecientes de demanda.

116 “La Caridad”, Año II, Nro. 27, Bogotá, 2 de marzo de 1866, p. 432. Dice “Habla sobre el hotel de Francia a una legua más allá de Facatativá y los coches que habían allí, y el parque de mulas y caballos para bajar por el camino de Honda.”

117 Isaac, Holton. Relata en 1852: “Desayuno luego de Chimbe en Agualarga o Albán, terminación del ascenso en el Roble sobre la sabana de Bogotá.

118 Cané, Miguel. “Notas de viaje sobre Venezuela y Colombia”. En: <https://siise.bibliotecanacional.gov.co/BCC/Documents/view/39> consultado 17 de junio de 2019, 8:36:31 pm.

De otro lado, el modelo del Camino Honda – Bogotá permite identificar rutas de menor distancia y costes para explicar la consolidación o decadencia de los circuitos mercantiles en el altiplano, y en este caso, comparativamente puede facilitar análisis de efectos de largo plazo en el desarrollo de una región. Pero igualmente, una ruta solo se consolida en la medida en que una ciudad incrementa la población a una tasa mayor que otra ciudad. Por ejemplo, Paul Bairoch¹¹⁹ calcula costes de transporte en términos de granos cereales, con base en el consumo de un carguero humano, un caballo o una mula y el transporte en carretas. Este planteamiento es congruente con la realidad del tipo de transporte desarrollado durante el siglo XIX en los dos caminos mencionados. De manera que el tipo de desarrollo de una subregión como Tunja y Vélez, comparado con la subregión de Bogotá y Guaduas, configura que “por regla general, el obstáculo principal lo constituyen los costes de transporte; este coste aumenta, aunque de modo irregular, con la distancia a recorrer.”¹²⁰

Tiempo, distancia y carga

El desarrollo del tráfico con bestias no se va más allá de ciertas condiciones logísticas, distancia, tiempo y ambientes apropiados. Una tipificación del de los animales de carga, nos permite identificar los obstáculos que impone la topografía y las condiciones ambientales (agua y pastos). En el caso que expone Höllman,¹²¹ el camello es bueno para transitar en el desierto (Takla Makan) y el dromedario es bueno para transitar en un ambiente frío (montañas del Pamir); el buey es bueno para transitar en rutas anchas y niveladas por su poder de tracción, pero muy malo para caminos angostos y de altas pendientes como el Alto del Sargento o la subida a la Sabana de Bogotá desde la Tienda de Mave o Albán en el camino Honda -Bogotá. Así que las mulas por su carácter sosegado y tranquilo son buenas para trechos angostos e irregulares, pero los caballos son menos poderosos para llevar carga y son más delicados por lo que requieren cuidados más exigentes que las mulas.

Tabla 2. Transporte, carga y jornada diaria

	Carga	Jornada Diaria
Un camello o dromedario	250 kilogramos	30 Kms
Una mula	100 a 120 kilogramos	30 Kms
Un caballo	100 a 120 kilogramos	30 Kms

Fuente: Paul, Bairoch. “De Jericó a México. Historia de la Urbanización”, (México: Editorial Trillas, 1990): 25-26 y Thomas O, Höllman. La Ruta de la Seda. (Madrid: Alianza Editorial, 2018): 22-24.

119 Paul, Bairoch, “De Jericó a México. Historia de la Urbanización.” (México: Editorial Trillas, 1990): 25.

120 Alfred, Marshall. *Obras escogidas*. (México: FCE, 1978): 173 primera reimpresión.

121 Thomas, Höllman. La Ruta de la Seda. (Madrid: Alianza Editorial, 2018): 22-24.

En consecuencia, una jornada diaria de 30 kilómetros es un dato aproximado, porque depende de la pendiente del recorrido y del tipo de carga; por tanto, se calcula un promedio entre 30 y 40 kilómetros por día, de acuerdo con las condiciones logísticas y de itinerario. En el tramo entre Honda y Pantanillo por el Camino Honda – Bogotá es más adecuada la mula, pero en la entrada a la Sabana de Bogotá por la Posada de El Botello son más apropiados los coches tirados por caballos o las cargas en carretas tiradas por bueyes. La distancia y el tiempo imponen un límite al desplazamiento por tasas de sacrificio, tasas de beneficio, costes, condiciones ambientales, tipo de alimentación y tipo de carga, por lo que los itinerarios específicos permiten consolidar sistemas de carga y descarga de relevo, en Las Tibayas (Guaduas) y Pantanillo (Albán). De manera que la empresa de transporte de Guaduas¹²² transporta carga desde Honda hasta Pantanillo en las cercanías de Albán en dos jornadas y la empresa de transporte de Los Manzanos o la Venta de Botello recibe la carga y la traslada a Bogotá. Esta condición permite de una u otra manera la consolidación del tráfico durante la segunda mitad del siglo XIX.

De otro lado, la misma cantidad de carga no transita en ambas direcciones, es decir, la carga solo viaja hacia Bogotá en la dirección Honda – Las Tibayas (Guaduas) - Pantanillo para los empresarios del transporte de Guaduas, lo que implica la ausencia de equilibrio de comercio y carga de compensación, lo que genera que el coste de transporte en recuas¹²³ se multiplica por dos. Adicionalmente, las recuas ubicadas en el valle de Guaduas viajan sin carga a Honda durante 25.9 kilómetros para cargar y transportar a Las Tibayas (Guaduas) durante el transcurso del mismo día. Pero igualmente, “los gastos de transporte terrestre constituyen un obstáculo mayor al movimiento de mercancías de mucho volumen y poco valor, que las de escaso volumen y gran valor”¹²⁴. Por lo que se infiere que la mayoría de la carga transportada era de escaso volumen y gran valor,¹²⁵ es decir, para las exportaciones de tabaco por el auge de la demanda internacional, exclusivamente se contrataban por vía fluvial y las importaciones de la Casa Guerlain y Londres por ambas vías, la fluvial y la terrestre. En términos de la logística en estas rutas, si se contrata un arriero, para que transporte una carga a veinte kilómetros de distancia, es preciso pagarla más del doble de lo que se pagaría por llevarlo a diez kilómetros de distancia, porque en el caso de un cargador humano si se aleja veinte kilómetros tiene que dormir fuera de su casa.¹²⁶

122 Isaac, Holton. *La Nueva Granada*, p. 105. Dice: “Todas las mulas que se utilizan entre Honda y Guaduas permanecen en Guaduas y si se quiere ir a Honda – Guaduas hay que mandar por las bestias o esperar a que llegue una recua cargada que no tenga carga de regreso. Por lo general los viajeros envían un mensajero a pie hasta Guaduas y esperan a que regrese con el peón y las mulas.”

123 Cada vez que se menciona la palabra recuas, se refiere a un grupo o equipo de 10 mulas, que transportan en total una tonelada, es decir, cada un 100 kg.

124 Alfred, Marshall, *Obras Escogidas*. (México: FCE, 1978): 173-174. Primera reimpresión.

125 Isaac F. Holton. *La Nueva Granada*, p. 95. Relata en 1852: “En la bodega de Honda había seis o siete piezas de una caldera para la destilería de Cune (cerca de Villeta) a dos días de camino, pero estaban oxidándose desde hace años.”

126 Alfred, Marshall. *Obras Escogidas*. (México: FCE, 1978): 176.

De otro lado, los costes de transporte más bajos en el camino Honda-Bogotá, favorecen una única ciudad,¹²⁷ en este caso Bogotá comparada con Tunja en el período de estudio. El análisis del tipo de transporte y el coste terrestre, requiere datos topográficos, según el movimiento de personas, bienes y animales de carga de una localidad a otra, pero “la variable distancia en línea recta no basta, por tanto, hay que considerar la forma de transporte y los costes en tiempo, como una forma de disgregación sectorial”.¹²⁸ De manera que el transporte en animales fue exitoso por el camino Honda-Bogotá comparado con el transporte por el camino río Carare-Tunja, debido a las condiciones topográficas del primero que facilitan un uso de coches y carretas en un 40% de la Sabana de Bogotá es decir, del total de la longitud del camino de 114.3 kilómetros, 55.8 kilómetros son planos y 58.5 kilómetros recorren áreas con altas pendientes. El recorrido de montaña de mulas y cargas es de 58.5 kilómetros.¹²⁹ Pero no sólo la distancia es determinante en el Camino Honda-Bogotá: Los tiempos de las mulas de carga y la logística y servicios de apoyo al transporte como se expone en el modelo empírico, igualmente contribuyen en la disminución de costes debido a la definición de itinerarios a partir de Guaduas como centro y de La Venta de Botello en la Sabana de Bogotá en Facatativá como segunda centralidad.

Generalidades del camino Honda-Bogotá

En “1555 Alonso de Olalla encuentra el camino al desembarcadero de Mariquita, conocido como Puerto de Montaña o Puerto Viejo de Victoria, en las cercanías de Honda”¹³⁰, luego de intentos de consolidación de los caminos por el Río Negro a Villeta y Bogotá y por el río Carare a Vélez y Tunja. Honda, inaugurada en 1560, reemplaza como puerto a los embarcaderos de Mariquita, Angostura, San Bartolomé y el Carare, sirviendo el camino a las regiones de Santafé y de Mariquita. En 1584 se construyen depósitos de almacenamiento en Honda para atender las necesidades de viajeros y comerciantes. Fue tan importante el camino Honda-Bogotá que inclusive desde allí se transportaron mercancías a la provincia de Popayán que igualmente buscaba una salida al océano Pacífico, durante el siglo XVI.

El tránsito forzoso y frecuente por el camino Honda-Bogotá, implica la consolidación de servicios de transporte tanto de personas como de mercancías. Los puntos intermedios como (Las Tibayas) Guaduas y La Venta de Botello (Facatativá) adquieren importancia y desarrollan la prestación del servicio con recuas de mulas que fletaban a los comerciantes¹³¹ y en consecuencia consolidan el relevo en las cercanías de Pantanillo. Igualmente, en Honda se consolida la demanda de prestación del servicio de transporte a partir de las bodegas de almacenamiento. Lo anterior, limitado por el régimen de lluvias en el valle del

127 Paul, Krugman. Desarrollo, Geografía y Teoría Económica. (Barcelona, Antoni Bosch, 1997): 103.

128 Alan Geoffrey, Wilson. (1980) Geografía y planeamiento urbano y regional. (Barcelona: OIKOS-TAU, S.A. Ediciones Barcelona): 50.

129 Ver perfiles altimétricos del recorrido del Camino Honda – Bogotá.

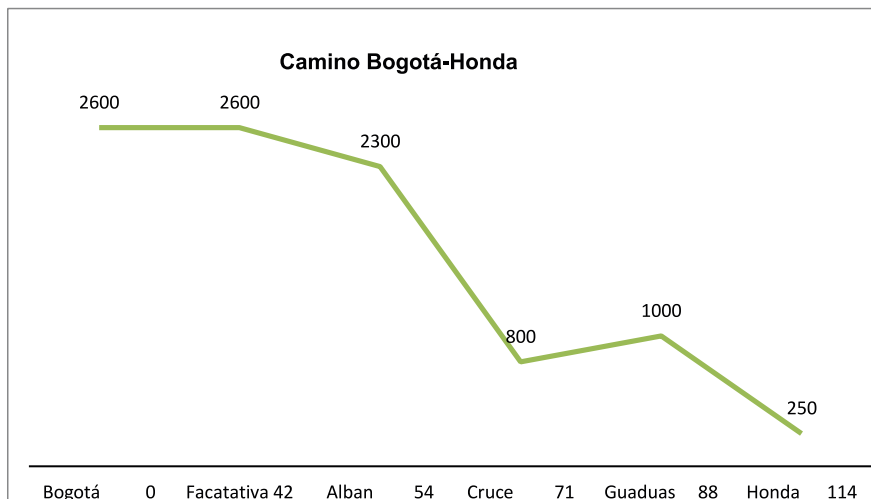
130 Germán, Colmenares. Historia Económica y social de Colombia. (Bogotá: La Carreta, 1972): 357.

131 Germán, Colmenares., Relaciones de mando de los gobernantes de la Nueva Granada. (Bogotá: Biblioteca Banco Popular, talleres Gráficos del Banco Popular, 1989): 372.

río Magdalena que hace que en invierno las bodegas aumenten la demanda de transporte.

Este camino presentaba ventajas estratégicas para los comerciantes que viajaban desde Quito, Pasto y Popayán, debido a las facilidades de navegación por el río Magdalena hasta el Puerto de Honda. Hacia 1581 la Corona asignó recursos para el arreglo de caminos. La Cédula se recibió en 1582 e inmediatamente se iniciaron mejoras materiales y arreglos del camino, de acuerdo con referencias de los años 1582 – 1583,¹³² recibió el impulso definitivo en 1587.¹³³ Recorridos aproximados y pendientes se presentan en los perfiles altimétricos con los siguientes tramos aproximados a los lugares de descanso o relevo.

Ilustración 2. Camino Bogotá-Honda



Fuente. Cálculos de Carlos Delgado Gómez, según base de datos “Caminos del altiplano: Siglo XIX”.

En esta visión general se observa cómo luego, en el inicio del descenso de la Sabana de Bogotá, las pendientes de montaña son la característica del recorrido; al respecto en un viaje Bogotá - Guaduas a mitad del siglo XIX al llegar al borde de la Sabana, Juan de Dios Restrepo afirma: “Llegando a la cúspide, las faldas arboladas de robles, el rumor de los arroyos que se despeñan y la imponente majestad de las montañas, ofrecen de repente al viajero los toques vigorosos de la naturaleza americana. El pensamiento se torna grave y sereno como el paisaje.”¹³⁴

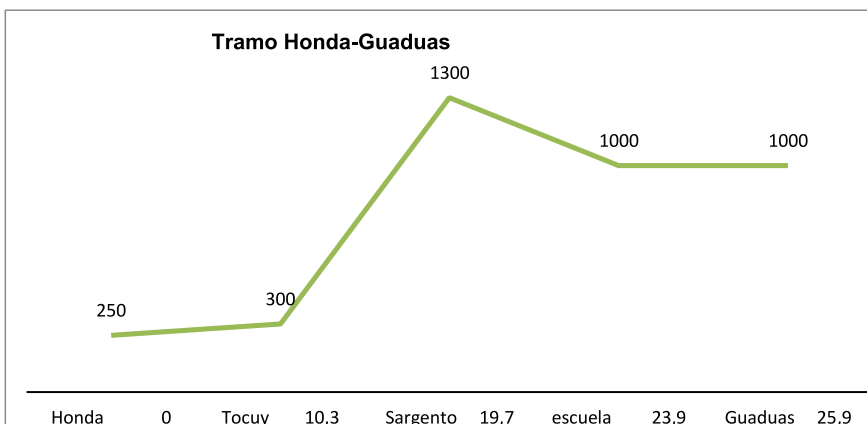
132 AGN. Colonia. Mejoras Materiales, T.11, Folios. 574-611.

133 AGN. Colonia. Mejoras Materiales, T.11, Folios, 574-611. En este documento se da cuenta y razón tanto de todo el oro que ha procedido del camino de Villeta y de las cargas que han traído y llevado al Puerto de Honda, cuya actividad económica se relata como el inicio el 10 de octubre de 1582 hasta el 5 de mayo de 1583, así como de las distintas reparaciones y composiciones del trayecto Honda a San Miguel de Villeta.

134 Juan de Dios, Restrepo. *Artículos Escogidos*. (Bogotá: Biblioteca Banco Popular, 1972): 122-123.

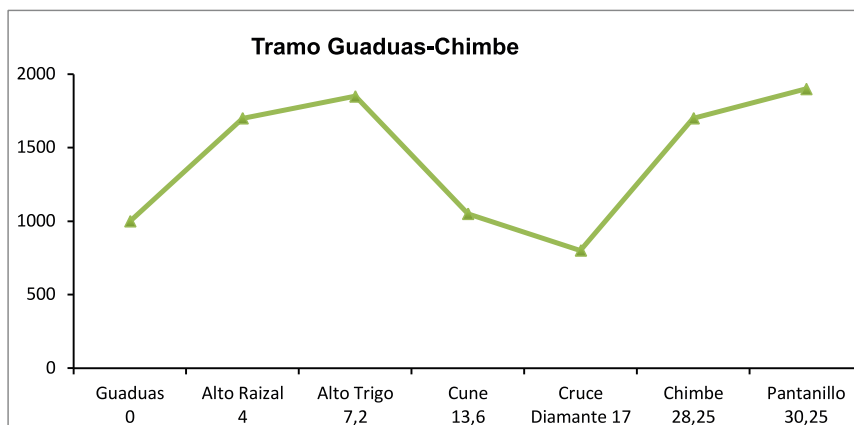
Una mirada parcial del recorrido dividido en tramos, según el tráfico en la segunda mitad del siglo XIX de Honda hasta Las Tibayes en jurisdicción de Guaduas, permite destacar el punto del Alto del Sargento, el más alto a 1300 metros de altura sobre el nivel del mar. Holton sobre el mismo tramo en el primer semestre de 1850 dice al respecto: “Saliendo de Honda pasamos el primer despeñadero con una inclinación de 30 grados como la del techo de una casa, era una estribación rocosa que llega hasta el río Magdalena”¹³⁵ y por tanto, hacía difícil el tránsito para la carga proveniente del río Magdalena.

Ilustración 3. Tramo Honda-Guaduas



Fuente: Cálculos de Carlos Delgado Gómez, según base de datos “Caminos del altiplano: Siglo XIX”.

Ilustración 4. Tramo Guaduas-Chimbre

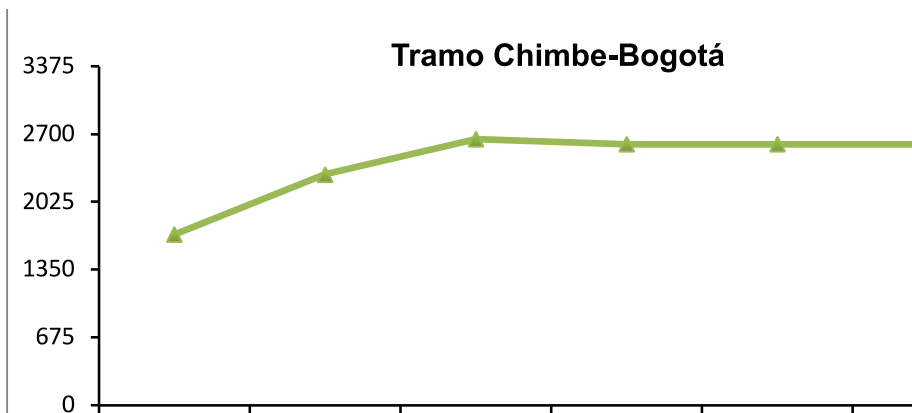


Fuente: Cálculos de Carlos Delgado Gómez, según base de datos “Caminos del altiplano: Siglo XIX”.

135 Isaac F. Holton. *La Nueva Granada: Veinte meses en los andes*. (Bogotá: Ediciones del Banco de la República, 1981): 108.

Holton afirma: “Salimos de Guaduas con 11 bestias y 2 peones, subiendo en zig-zag por un camino empedrado y al rato empezamos un descenso enorme, luego de pasar por el Alto del Raizal y finalmente Alto del Trigo”¹³⁶. Veamos qué dice Santisteban sobre el mismo trayecto: “Salimos de Guaduas por un terreno desigual que todo es subidas y bajadas por cuevas angostas y pantanosas, luego llegamos a unas casas cerca de un río el cual corta el camino y se pasa por vado, hemos llegado a la venta de Cune y como a legua y media el pequeño lugar de Villeta que se aparta del camino dos cuadras. Viven allí algunas familias pobres y hay techo espacioso y acomodado para los viajeros, también hay aves, huevos, pan de maíz y plátanos”.¹³⁷

Ilustración 5. Tramo Chimbre-Bogotá



Fuente. Cálculos de Carlos Delgado Gómez, según base de datos “Camino del altiplano: Siglo XIX”.

La población de Chimbe en cuyos alrededores se encuentra Pantanillo consolida el sistema de relevos¹³⁸ y hace menos costoso el servicio de carga y garantiza una mayor eficiencia del transporte, porque el regreso en el menor tiempo de las mulas descargadas a Guaduas facilita nuevamente su utilización desde Honda.

Generalidades del Camino Tunja - Río Carare¹³⁹

Una descripción del Camino del Carare, es la que hace Agustín Codazzi¹⁴⁰ cuando afirma que “casi todo el camino del Carare luego de Vélez es un desfiladero hasta el río Horta; pero como escasean los recursos y el clima es malsano más adelante,

136 *Ibíd.*, 109-110.

137 David, J, Robinson. *Mil Leguas por América*. (Bogotá: Banco de la República, 1992): 181-182.

138 Víctor W., Von Hagen, *El imperio de los Incas*. (México: Editorial Diana, 1979): 212. “Otras culturas como los Persas, luego los Romanos y los Incas en el Perú desarrollaron el sistema de relevos. Fue el mejor tipo de comunicación que alcanzó el hombre.”

139 Agustín, Codazzi. *Geografía Física y Política de las Provincias de la Nueva Granada. Comisión Corográfica*, 1856. (Bogotá: Imprenta del Banco de la República, 1957): 258-265.

140 *Ibíd.*, 259-267.

no se debería pasar de este punto del Alto del Roble”. Continúa Codazzi, “el camino es una serie de subidas y bajadas que a veces van por un suelo de tierra o greda con barrizales y atascaderos. En la estación de lluvias es muy penoso el tránsito, especialmente para las caballerías, porque minan y aflojan el terreno multitud de manantiales, que hacen muy malo el camino”. Para Codazzi “en algunos pasos se forman hoyos que sepultan las bestias, siendo preciso descargarlas y desmontarse frecuentemente los jinetes”. Igualmente afirma Codazzi que “en la bajada a Gallegos comienza a ser insalubre el ambiente por la humedad y el calor; en el río Horta hay plaga de noche”.

En la parte final del recorrido, según Codazzi “el paso del río Guayabito, durante las grandes lluvias es invadible por la rapidez de sus aguas. Diez o doce veces se pasa este río y hay plagas de zancudos, jejenes y garrapatas. Todo el camino es de montaña solitaria y virgen, sin que las aguas que caen en ella tengan salida; allí se forman en el invierno pantanos tremendos y el río se pasa como 25 veces. Si llega a crecer el río, deja al viajero expuesto a no poder seguir ni retroceder”.

De manera que en el camino Tunja-río Carare, distintos intentos buscaron la forma de consolidar un patrón de distancia de 30 kilómetros entre poblados que garanticen seguridad, salubridad y provisiones; pero no fue posible, lo que define cierto tipo de dificultades topográficas comparativas con la ruta por Honda¹⁴¹.

Tabla 3. Tramos y rutas

	Tunja - Arcabuco	Total
Tunja - Arcabuco	28	28
Arcabuco - Moniquirá	20.5	48.5
Moniquirá - Vélez	20	68.5
Vélez - Flores	21.5	90
Flores - Río Guayabito	26.6	116.6
Río Guayabito – Cimitarra - Puerto Carare	25.6	142.2

Fuente: Cálculos del autor Carlos Delgado Gómez, según base de datos “Caminos del altiplano: Siglo XIX”.

De acuerdo con datos de 17.2 leguas de Agustín Codazzi, el trayecto entre Vélez y Puerto del Carare sería de 86 kilómetros calculando 5 kilómetros por cada legua, mientras que en la tabla ese mismo recorrido es de 73.7 kilómetros. Pero si calculamos cada legua en 4.5 kilómetros tendríamos 77.4 kilómetros de distancia entre dos puntos. La ubicación y orientación del camino Río Carare-Tunja empieza al oeste de Vélez en dirección y ascenso a la Peña de Vélez, luego toma la dirección sur-norte desde la cumbre de la Peña de Vélez, en una

141 En el camino del Carare la distancia entre poblados en el itinerario entre el Río Carare y Vélez es mayor a 30 kilómetros. Condición que hace más difícil el control de los tiempos de desplazamiento y en consecuencia un aumento de los costos.

distancia de 19 leguas hasta el puerto en el río Carare, y de allí al río Magdalena 14 leguas granadinas,¹⁴² aproximadamente 50.4 kilómetros. El total aproximado del recorrido Tunja – Vélez es de 142.2 kilómetros.

De otro lado, la fundación del destacamento militar de Landázuri en 1871 entre Vélez y el Río Carare intenta garantizar seguridad para el transporte y viajeros. Pero los costes de este destacamento implican el montaje de un peaje. “El camino del Carare hasta el Magdalena, se consideró como la vía de mayores posibilidades para comunicar el oriente colombiano con la Costa Atlántica y el mundo europeo, a través de la arteria fluvial. Con la Real Cédula del 20 de marzo de 1756, se confirmaron las capitulaciones para la apertura del camino del Carare, pensando en el comercio de las harinas, el algodón, manufacturas y demás productos”.¹⁴³

De manera que “a mediados del siglo XIX se generalizó la idea de que el camino del Carare significaba riqueza, bienestar, progreso y civilización. Se consideró también que el camino del Carare serviría para unir a Chiquinquirá con Zipaquirá y Bogotá; a su vez, se hablaba de que este camino estimularía la economía de Santander, Tunja y Tundama, y conectaría los pueblos y regiones de los Estados de Santander y Boyacá con la capital”.¹⁴⁴ Si la actividad transportadora garantiza que esta noción de inversión se ponga en ejecución en el camino del Carare, otros serían los efectos sobre la logística a desarrollar en el tránsito de la carga; pero esta situación no se presenta debido a condiciones de topografía y actividades de producción en la subregión de Vélez y Tunja con productos con baja demanda internacional o con escaso valor económico en la medida en que aumenta la distancia.

Si se divide la distancia de 142.2 kilómetros en 30, tendríamos 4.7 lugares de cargue y descargue. Tres sistemas de relevos que hacen más costoso el transporte. Además, la ciudad de Tunja no tiene posibilidades comerciales por este camino, porque en el tránsito desde Puerto Carare a Tunja y luego Bogotá, la distancia más corta entre Vélez y Bogotá, se encuentra por la ruta de Puente Nacional y Chiquinquirá. Esta es una de las causas de las diferencias en el desarrollo económico entre la subregión de Tunja y la Sabana de Bogotá, durante el siglo XIX. La infraestructura se torna deficiente en cuanto a caminos de acceso a vías fluviales y las consecuentes dificultades para el transporte de potencial producción hacia los centros de consumo internacionales en el caso de incrementos en la demanda.

Sin embargo, en 1825 se organiza la “Compañía Colonizadora del Carare” por los señores Vicente Azuero, Eustaquio Saravia, José Sanz de Santamaría y otros,

142 Manuel, Ancizar. *Peregrinación de Alpha*. (Bogotá: Biblioteca Banco Popular, 1984): 102. “Una legua granadina aproximadamente igual a 3.6 kilómetros.”

143 Javier, Ocampo López. “A Venezuela. El camino real del centro-oriente-colombiano. Santafé de Bogotá-Tunja-Bucaramanga-Pamplona. En: Moreno de Ángel, Pilar, Jorge Orlando Melo, y Mariano Useche Losada, eds. *Caminos Reales de Colombia*. (Bogotá: Fondo FEN Colombia, 1995): 240.

144 *Ibíd.*, 240.

con el fin de utilizar la región para la producción y uso del camino.¹⁴⁵ Igualmente, en 1836 la “Compañía de Agricultura y Comercio del Opón” es constituida en El Socorro por los señores Vicente Azuero y otros.¹⁴⁶ Para Aquileo Parra¹⁴⁷ por los años de 1835 y 1836 se da inicio a la fundación de plantaciones en las tierras bajas del Carare, y se restablece en esta vía el interrumpido tráfico, enviando nuevamente a Mompo x cargamentos de azúcar, bocadillos, ropa de batán y cueros de res.

Durante la primera mitad del siglo XIX, el período de renacimiento de la ruta del Carare es liderado por los Doctores Ángel María Flórez, Gobernador de la provincia de Vélez, Domingo Cuenca y Rafael María Vásquez, quienes, junto con el General Francisco de Paula Santander como adjudicatario de tierras baldías en la zona del Carare, financiaron un contingente en la obra de mejoramiento del camino y fundaciones de plantaciones de café y algodón¹⁴⁸.

En 1850 empezó el doctor Manuel María Zaldúa a dar cumplimiento al contrato celebrado con el Poder Ejecutivo Nacional para la mejora y conservación del camino del Carare por el tiempo en que terminaba la primera administración del General Tomás Cipriano de Mosquera.¹⁴⁹ Con el fin de apoyar el pequeño tráfico establecido de tiempo atrás en el camino del Carare, la Legislatura Provincial de Vélez destina en 1852 la cantidad de \$2.000 unidades monetarias para la compra de mulas que hiciesen el servicio de transporte a un moderado precio. Este servicio fue prestado con regularidad hasta 1854, en que la revolución puso fin a la rentabilidad de la empresa.¹⁵⁰ Luego se hace un contrato de reapertura y conservación del camino con la compañía del coronel Antonio María Díaz durante ocho años. Esta compañía fue auxiliada por el Gobierno con la cantidad de \$12.000 unidades monetarias y con títulos de propiedad de 4.000 hectáreas de tierras baldías¹⁵¹.

La promesa de sostener indefinidamente el camino en estado de servicio no se cumplía por la baja rentabilidad de las empresas comerciales establecidas en el trayecto de la ruta. De manera que la escasez de productos exportables y principalmente la constante amenaza de asaltantes dificultaron la marcha de los negocios, que fue preciso suspenderlos.¹⁵² Hacia 1860 el camino del Carare vuelve a caer en el abandono y lo que no había podido el clima contra las

145 Rafael, Gómez Picón. *Magdalena Río de Colombia*. Edición Siete, (Bogotá: TM, 1983): 212.

146 *Ibíd.*, 212. En: “Informe del Gobernador de El Socorro del 6 de agosto de 1840 al secretario del Interior y Relaciones Exteriores.”

147 Aquileo, Parra. *Memorias*, p. 43.

148 *Ibíd.*, 44. “En el año 1845 algunos reos condenados a presidio se destinaron a trabajar en la obra del camino del Carare, muy pocos de los cuales vencieron la acción del clima y alcanzaron a cumplir el tiempo de su condena y se establecieron definitivamente sobre el trayecto del camino como colonos consagrados a la agricultura.”

149 *Ibíd.*, p. 46.

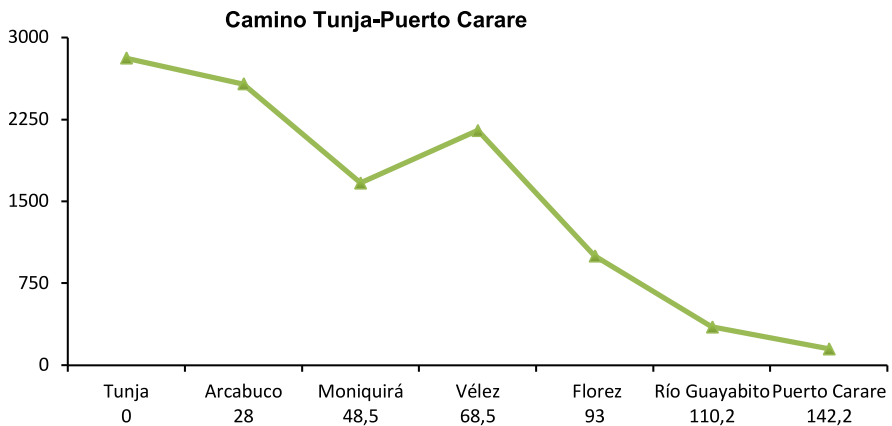
150 *Ibíd.*, p. 46.

151 *Ibíd.*, p. 46.

152 *Ibíd.*, p. 46. “Los asaltantes del camino, habiendo asaltado a varios pasajeros y sacrificado dos familias de las establecidas a orillas del Carare, obligaron a emigrar a otras.”

empresas civilizadoras, lo fueron los constantes ataques a los viajeros y colonos y la introducción de la navegación a vapor en el río Magdalena hasta Honda. En consecuencia, es temerario fundar en las riquezas de la naturaleza la principal esperanza de sostenimiento de un camino costoso como el de Carare.¹⁵³ A finales del siglo XIX en mayo de 1897 se intenta nuevamente utilizar la ruta del Carare con la organización de la compañía empresarial del Camino del Carare conformada por Francisco Camacho A., Flavio Pinzón O., Fergusson Noguera y CIA., con Personería Jurídica de 12 de agosto de 1897, que intenta producir y exportar cacao, café y azúcar.¹⁵⁴

Ilustración 6. Camino Tunja-Puerto Carare



Fuente: Cálculos de Carlos Delgado Gómez, según base de datos “Caminos del altiplano: Siglo XIX.”

Una visión general del recorrido permite describir que “la ubicación y orientación del camino del Carare empieza al oeste de Vélez en dirección y ascenso a la Peña de Vélez, luego toma la dirección sur-norte desde la cumbre de dicha Peña, en una distancia de 19 leguas hasta el Puerto en el río Carare, y de allí al río Magdalena 14 leguas granadinas.¹⁵⁵ Las ásperas pendientes del recorrido entre Vélez y el río Carare disminuyen en aproximadamente un 30 por ciento la capacidad de trabajo de mulas y caballos.¹⁵⁶

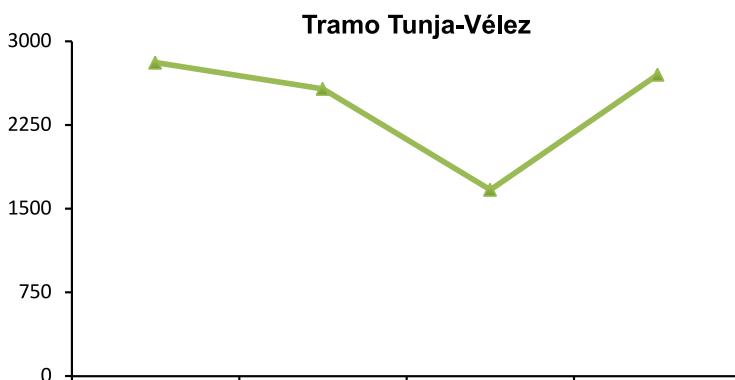
153 *Ibíd.*, p. 56. “Mientras que el cultivo del café no adquiera en la provincia de Vélez el desarrollo necesario para que su producto baste por sí solo a alimentar el tráfico en la vía del Carare, la conservación de ella en buen estado continuará siendo una perspectiva engañosa, que halagará hoy al patriotismo para desalentarlo mañana.”

154 *Ibíd.*, p. 57.

155 Manuel, Ancízar, *Peregrinación de Alpha*, p. 102. “Una legua granadina aproximadamente igual a 3.6 kilómetros”.

156 Carlos, Delgado Gómez, y Francisco, Díaz Márquez. (2016) “La caballería en la marcha por la ruta libertadora: Morcote – Socha. Una aproximación.” (Tunja: UPTC, 2016): 128. En: Gentes, Pueblos y Batallas, Vol. 2, No. 37, Tunja, UPTC.

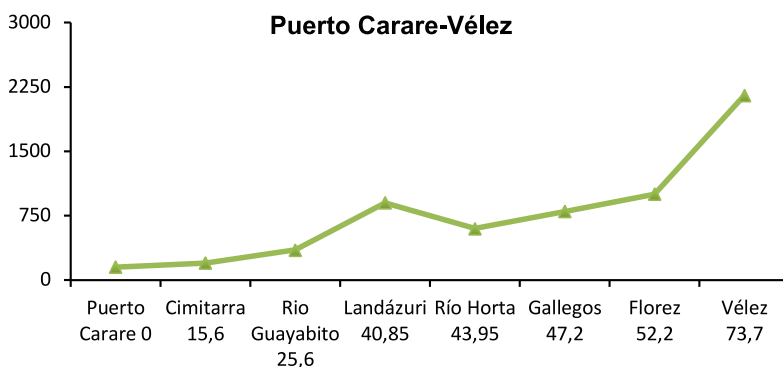
Ilustración 7. Camino Tunja-Vélez



Fuente: Cálculos de Carlos Delgado Gómez, según base de datos “Caminos del altiplano: Siglo XIX”.

Este primer tramo permite la organización de un centro de carga y descarga en Vélez y demuestra la hipótesis de los poblados de descanso para continuar en la siguiente jornada el recorrido. Arcabuco a 28 kilómetros de Tunja es la primera estación de descanso para las recuas de mulas. Moniquirá a 20,5 kilómetros es la segunda jornada y la tercera en Vélez a 20,0 kilómetros desde Moniquirá.

Ilustración 8. Carare-Vélez



Fuente: Cálculos de Carlos Delgado Gómez, según base de datos “Caminos del altiplano: Siglo XIX”

La recua de mulas sale de Tunja y recorre 68.5 kilómetros en aproximadamente 3 jornadas hasta Vélez, en donde cargan mercancías para su traslado de regreso a Tunja. Los transportadores de Vélez recorren 73.7 kilómetros en tres jornadas aproximadamente para cargar en Puerto Carare y regresar a descargar a Vélez, para un total de 6 jornadas.

Tiempo, distancia y carga¹⁵⁷

Desde el Puerto de Carare a Tunja hay aproximadamente 142.2 kilómetros, que se distribuyen de acuerdo con el modelo de itinerarios de las recuas de mulas en horas diarias de recorrido así:

Tabla 4. Tiempo, distancia y jornadas

	DISTANCIA KMS.	JORNADAS	TOTAL
Tunja-Arcabuco	28	Primera de 10 hrs.	28
Arcabuco-Moniquirá	20.5	Segunda de 9 hrs.	48.5
Moniquirá-Vélez	20	Tercera de 10 hrs.	68.5
Vélez-Flores	21.5	Cuarta de 12 hrs.	90
Flores-Río Guayabito	26.6	Quinta de 13 hrs.	116.6
Río Guayabito-Cimitarra-Puerto Carare	25.6	Sexta de 10 hrs.	142.2

Fuente: Cálculos del autor Carlos Delgado Gómez y base de datos “Caminos del altiplano: Siglo XIX”.

Seis jornadas en el itinerario entre el río Carare y Tunja representan la dificultad del relieve para el transporte de mercancías. De otro lado, al comparar los dos itinerarios se demuestra que la distancia y el relieve facilitan costes de transporte en tiempo por el camino Honda – Bogotá, porque en este último la existencia de una planicie en la Sabana de Bogotá, disminuye el recorrido por altas pendientes en 52 kilómetros. De manera que la totalidad del recorrido por el camino Tunja-Río Carare de 142,2 kilómetros se caracteriza por el relieve que hace difícil el logro de procesos logísticos de eficiencia para el transporte en mulas.

Conclusiones

La distancia y, por tanto, los costes de transporte son más altos en el camino Tunja – río Carare comparados con los del camino Honda – Bogotá. Las pendientes abruptas de acuerdo con los perfiles altimétricos del itinerario Vélez – río Carare hacían perder eficiencia en el desempeño de mulas y caballos, comparados con los perfiles altimétricos y el relieve del camino Honda – Bogotá. Los circuitos de carga y descarga en Vélez son más extensos en longitud, que los ubicados en el trayecto Honda - Bogotá.

Los bienes agrícolas producidos en el valle de Tunja pierden valor económico en la medida en que aumenta la distancia para transportarlos, forzando la producción local para abastecer mercados locales. La accesibilidad del valle de Tunja al río Magdalena generó una economía local y semi -autárquica, que definió un tipo

157 Cálculos del autor: Carlos Delgado Gómez, base de datos “Caminos del altiplano: siglo XIX.”

de desarrollo económico en el siglo XX comparado con el desarrollo de Bogotá. El itinerario río Carare - Tunja cuenta con seis etapas comparadas con las dos etapas que se presentan en el camino Honda – Bogotá.

La estrechez de los mercados locales en Boyacá forzó la migración poblacional hacia zonas de producción agrícola por demanda internacional, durante las distintas épocas de auge de exportaciones en el siglo XIX. La Villa de Guaduas (Las Tibayas) y la Posada de Los Manzanos (Facatativá) suministran los servicios de apoyo al transporte que garantizan una población de ganado mular y, por tanto, la cercanía a los lugares de relevo apropiados para la disminución de los tiempos de transporte.

La seguridad estaba garantizada para viajeros y carga por el Camino Honda-Bogotá en comparación con el Camino Río Carare-Tunja. Hubo intentos como la fundación de Landázuri con personal administrativo, judicial y un destacamento militar para garantizar la seguridad en el Camino del Carare. Una vez consolidada la navegación a vapor por el río Magdalena, el ascenso por el río Carare se hacía en un recorrido adicional del 24 por ciento comparado con el recorrido por el camino Honda-Bogotá.

El tránsito por Honda se fortalece a partir de la segunda mitad del siglo XIX debido al auge de la demanda internacional por exportaciones de tabaco cuyas factorías de producción se ubican en el mismo valle del Magdalena e inclusive en la Hacienda de Las Tibayas. En el trayecto del Camino río Carare-Tunja diversos intentos con producción de café, caña de azúcar y cacao no fructificaron posibilidades de exportación y generación de ingresos a la población de la región de Vélez, Tunja y Socorro.

El auge del intercambio por una relativa liquidez en Bogotá en comparación con Tunja fortaleció igualmente el comercio a través de Honda en detrimento de las posibilidades limitadas de conexión terrestre desde Tunja. La antigua región de la provincia de Tunja que incluía el cantón de Vélez fue separada en 1857 en los Estados Soberanos de Boyacá y Santander. Limitaciones de coordinación y presupuestales hacen difícil garantizar el mejoramiento y mantenimiento del camino del Carare.

El Estado de Santander en el Congreso de 1871 promovió la creación del Territorio Nacional de Bolívar para facilitar el completo tránsito del camino del Carare con la cesión del territorio y el fortalecimiento del poblado de Landázuri como capital.¹⁵⁸ El colapso del camino del Carare como ruta de tránsito durante el siglo XIX y principios del siglo XX es inevitable y la ciudad de Bogotá adquiere

158 Aquileo, Parra. *Memorias*. (Bogotá: Imprenta de la Luz, 1912): Cita la: Gaceta de Santander. Número 649 de 1871. “Además del personal administrativo y judicial se situó allí una guarnición militar, que suministraba escoltas para el correo entre Vélez y Puerto de Carare, e infundía confianza a los habitantes del camino en la protección del Gobierno contra las invasiones de asaltantes.”

el control sobre las rutas mercantiles de géneros de Castilla hacia el norte del altiplano Tunja y Sogamoso.

La historia económica de Boyacá durante el siglo XIX, no solo se tiene que investigar desde los datos de las cuentas fiscales del Estado Soberano, no solo desde la evolución de la estructura de la propiedad de la tierra, se requieren estudios sobre los flujos mercantiles, la acumulación de capital, las rutas de acceso potencial a las vías fluviales, junto con las oleadas de exportaciones y migración poblacional. El potencial económico del valle de Tunja y Sogamoso durante el siglo XIX, colapsó debido a los costes de transporte, aunque se encuentre en el valle de Sogamoso otro tipo de economía local y regional asociada con los flujos de ganado desde los Llanos Orientales a Sogamoso-Pamplona, Sogamoso-Socorro, Sogamoso-Vélez y Sogamoso-Bogotá; que permitió un desarrollo social y económico de una clase de comerciantes que fundaron el Banco de Sogamoso en 1882 de muy corta vida institucional.

Los flujos de bienes y géneros de Europa importados por la ruta Honda-Bogotá, también abastecieron mercados locales en Boyacá como Sogamoso, desde principios del siglo XIX, superando en distancia la ruta Carare – Tunja y fortaleciendo una clase de comerciantes en Bogotá. Los efectos de largo plazo en el desarrollo económico de Boyacá por sus limitaciones de acceso a los mercados internacionales generaron un estado estacionario que orbitó a favor de Bogotá, que recibió abastecimiento de bienes agrícolas y migración de mano de obra.

Referencias

Fuentes primarias

AGN. Colonia. Mejoras Materiales, T.11, Folios. 574-611.

AGN. Caciques e Indios, T. 46, Folios 995-1009.

AGN. Colonia, Mejoras Materiales, T. 1, Folios 1036-1043.

Prensa

“El Vapor órgano de comunicación del Alto y Bajo Magdalena”, Año I, Semestre 1, Nueva Granada, Honda, agosto 27 de 1857, Nro. 1, en: www.bibliotecanacional.gov.co/recursos-user/hemerografico/ps19_el_vapor_agosto_1857.pdf

“La Caridad”, Año II, Nro. 27, Bogotá, 2 de marzo de 1866.

Fuentes primarias impresas

Ancízar, Manuel. *Peregrinación de Alpha*, Tomo I, Bogotá: Biblioteca Banco Popular, 1984.

- Cané, Miguel. “Notas de viaje sobre Venezuela y Colombia”. En: <https://siise.bibliotecanacional.gov.co/BBCC/Documents/view/39> consultado 17 de junio de 2019, 8:36:31 pm., s.f
- Codazzi, Agustín. *Geografía Física y Política de las Provincias de la Nueva Granada. Comisión Corográfica, 1856*. Vol. 1 Bogotá: Imprenta del Banco de la República, Bogotá, 1957,
- Colmenares, Germán. *Relaciones de mando de los gobernantes de la Nueva Granada*. 3 tomos. Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1989
- Díaz Escobar, Joaquín. Bosquejo Estadístico de la Región Oriental de Colombia, 1879. Bogotá, p. 11, citado por: Velandia, Roberto. *Descubrimientos y Caminos de los Llanos Orientales*. Bogotá, Colcultura, s.f.
- Holton, Isaac. *La Nueva Granada: veinte meses en los Andes*. Bogotá, Ediciones del Banco de la República, 1981.
- Parra, Aquileo. *Memorias*. Bogotá: Imprenta de la Luz, 1912.
- Pérez Triana, Santiago. *De Bogotá al Atlántico*. Bogotá, Biblioteca de Cultura Colombiana, 1945
- Restrepo, Juan de Dios. *Artículos Escogidos*. Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1972.
- Santisteban, Miguel (Robinson, David, J. ed.) *Mil Leguas por América*. Bogotá: Banco de la República, 1992.

Bibliografía contemporánea

- Bairoch, Paul. *De Jericó a México. Historia de la Urbanización*. México: Editorial Trillas, 1990.
- Colmenares, Germán. *Historia Económica y social de Colombia*. Bogotá, La Carreta, 1972
- Coy Montaña, Alberto. *Anales de Sogamoso*. Bogotá, SENA, 1990.
- Delgado Gómez, Carlos y Díaz Márquez, Francisco. “La caballería en la marcha por la ruta libertadora: Morcote – Socha. Una aproximación.” Tunja, UPTC, p. 128. En: *Gentes, Pueblos y Batallas*, Vol. 2, No. 37, Tunja, UPTC, 2016.
- Flückiger, Mathias; Hornung, Erik; Larch, Mario; Markus, Ludwig; Mees, Allard. “Roman Transport Network Connectivity and Economic Integration”. Munich, Cesifo Working Papers 7740, en: www.cesifo-group.org/wp, 2019.

- Gómez Picón, Rafael. *Magdalena Río de Colombia*. Bogotá: Edición Siete, TM, 1983.
- Gordon, Cameron E., Peters, Caroline N., Peters, Jonathan R. "Identifying colonial roads in southern New Jersey: An Application of field and archival methods to document the locations and roles of critical american revolutionary war supply routes". The Australian National University, Discussion paper No. 2019-06. En: <http://rse.anu.edu.au/CEH>, 2019.
- Guhl, Ernesto. *Las fronteras políticas y los límites naturales*. Bogotá, Fondo FEN Colombia, 1991.
- Thomas O, Höllman,. *La Ruta de la Seda*. Madrid, Alianza Editorial, 2018.
- Paul, Krugman. *Geografía y comercio*. Barcelona, Antoni Bosch Editor, 1992.
- Paul, Krugman. *Desarrollo, Geografía y Teoría Económica*. Barcelona: Antoni Bosch, 1997.
- Pedro, Lavado, "Efectos de largo plazo del Camino del Inca". En: www.focoeconomico.org/2017/02/10/efectos-de-largo-plazo-del-camino-del-inca/, 2017
- Licio, Vania. "When history leaves a mark: A new measure of Roman Roads". Italia, Centro Ricerche Economiche Nord Sud. (CRENOS), Università di Cagliari, Università di Sassari. Working papers. En: www.arkadiaeditore.it, 2019
- Marshall, Alfred. *Obras escogidas*. México, FCE, 1978, primera reimpresión.
- Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia. (1921) Carta Geográfica del Departamento de Boyacá y Comisaría del Casanare. Bogotá, Oficina de Longitudes.
- Ocampo López, Javier. "A Venezuela. El camino real del centro-oriente-colombiano. Santafé de Bogotá-Tunja-Bucaramanga-Pamplona. En: Moreno de Ángel, Pilar, Jorge Orlando Melo, y Mariano Useche Losada, eds., *Caminos Reales de Colombia*. Bogotá, Fondo FEN Colombia, 1995.
- Real Academia Española, *Diccionario de la Lengua Española*. Madrid, 22 edición.
- Richardson, Harry W. *Economía Regional. Teoría de la localización, estructuras urbanas y crecimiento regional*. Barcelona, Editorial Vicens-Vives, 1973.

- Valle Pavón, Guillermina del. “Desarrollo de la economía mercantil y construcción de los caminos México-Veracruz en el Siglo XVI”. México, *América Latina en la Historia Económica*, número 27, enero-junio, 2007.
- Valle Pavón, Guillermina del. *Articulación de mercados y la reconstrucción del camino México-Veracruz a fines del siglo XVIII*. México, Instituto de Investigaciones Dr. José Luis. Mora, s.f.
- Velandia, Roberto. *Descubrimientos y caminos de los llanos orientales*. Bogotá, Colcultura, s.f..
- Von Hagen, Víctor W. *El imperio de los Incas*. México: Editorial Diana, 1979.
- Wilson, Alan Geoffrey. *Geografía y planeamiento urbano y regional*. Barcelona: OIKOS-TAU, S.A. 1980.

Capítulo VII

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

Johan Fernando Vega Gómez¹⁵⁹ |

Introducción

El Camino del Cravo Sur fue la vía de comunicación que integró el interior de Colombia con los Llanos Orientales y la frontera con Venezuela, dicha franja caminera se posicionó a través del tiempo como una de las rutas comerciales más importantes de la región para el transporte de mercancías, sal y ganados. Esta ruta comercial se extendió por kilómetros entre montañas y sabanas, situándose sobre el trazo de la antigua red vial prehispánica que comunicó verticalmente diversos grupos humanos entre los Llanos Orientales y el altiplano Cundiboyacense. Empero, este artículo se encarga de estudiar la ruta del Cravo Sur¹⁶⁰ como un circuito económico que funcionó en torno al transporte ganadero, congregando en sus márgenes distintas poblaciones, procesos humano-culturales y dinámicas naturales que hicieron de esta ruta a través de las épocas, una de las predilectas para el intercambio comercial entre sierras y sabanas.

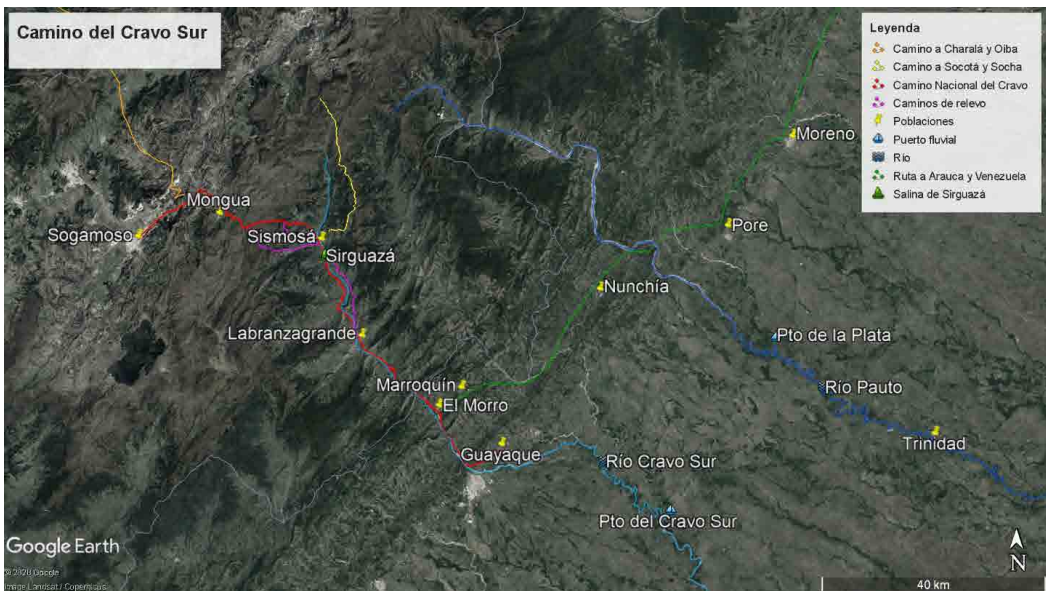
Dicha ruta integra el siguiente territorio: desde Puente Reyes cerca de la ciudad de Sogamoso, se camina por la margen izquierda del río Sasa, asciende al Páramo de San Ignacio en Mongua, desciende al caserío de Sismosá, cruza por la Salina de Sirguazá hasta encontrar el Puente de Ogontá, allí se unifica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

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

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

del almorzadero –hay un cruce hacia el oriente que sigue el trazo del camino de Marroquín-Nunchía–; el trazo continúa a la orilla del Río Cravo Sur, hasta el sitio de la Cabuya y Guayaque, antiguo paradero de ganados y cruce de caminos, aquel sitio se hallaba en inmediaciones de la hoy poblada ciudad de Yopal¹⁶¹. Esta ruta no finalizaba allí, puesto que a partir de Guayaque, continuaban los caminos de Sabana abierta, que comunicaba a los puertos fluviales del Cravo Sur y de la Plata sobre el Pauto y los hatos y fincas ganaderas hasta la costa del río Meta¹⁶².

Ilustración 1. Camino del Cravo Sur



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

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

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

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

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

En las tierras que obtuvieron en los llanos de Casanare y Meta, los jesuitas introdujeron y desarrollaron la ganadería de reses vacunas y caballares. El ganado vacuno llegó a Venezuela, a Coro (de las primeras fundaciones en territorio venezolano) y a Isla Margarita, procedente de la isla antillana de La Española. De Coro, el ganado se expandió velozmente a gran parte del territorio de Venezuela; allí se fundaron Hatos¹⁶³ ganaderos en donde los primeros lotes fueron destinados a la reproducción, pero los animales perecieron al no estar habituados a las condiciones naturales de la región. Por ello, al enzararlos con ganado (miura) y diferentes cruces, se logró una variedad criolla, propicia para las ardientes praderas que en tiempos de lluvia se inundaban, (este territorio presenta largos periodos de pluviosidad, ocho meses con lluvia y cuatro de tiempo seco). Este ganado adaptado al clima desarrolló un modo comportamental, mañoso y sabanero, era pequeño pero bravío y fue la base de la ganadería que se impulsó en los llanos de Venezuela y Nueva Granada¹⁶⁴.

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

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

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

haciendas de Cravo, Apiay y Tocaría, le representó a los jesuitas importantes éxitos¹⁶⁵.

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

Las haciendas entre el Río Cravo Sur y el Río Pauto eran Tocaría y Cravo¹⁶⁷, de los cuales no se tienen definitivamente los límites, ni la extensión, puesto que se sabe que Tocaría se conformó en 1679 y tuvo origen en la de Caribabare; en cambio la creación de Cravo, fue posterior a Tocaría y según Rueda Enciso¹⁶⁸, bajo el testimonio dado en junio de 1770 por el gobernador de los llanos, Domínguez: “las tierras de la hacienda, no se sabe cuáles son, ni hasta dónde alcanzan, pues como vacías las de aquellas partes se extiende el ganado y bestias cuanto quieren, y porque son del rey nuestro señor y las poseyeron los extrañados sin más título que su voluntad [...]”. Esto nos muestra que los ganados se paseaban de una y otra hacienda, - Tocaría situada cerca de la cordillera, y Cravo asentada en cercanías al río Cravo Sur y al río Meta, adjunta a las misiones del Meta- y esto era posible por la posición geográfica de ambas haciendas, las cuales tenían extensos bancos de sabana, definidos entre cuerpos de agua por el Río Cravo Sur al occidente y el Río Pauto al Oriente, de manera que los afluentes funcionaron como fronteras naturales, tanto del dominio de las tierras de la hacienda como de los terrenos aprovechados por los ganados. De igual manera en tiempos de lluvia, los animales eran trasladados por kilómetros de una hacienda a otra para resguardarlos de las sabanas inundadas, buscando terrazas o terrenos altos y para poder realizar las labores ganaderas¹⁶⁹.

165 *Ibíd.* p. 200.

166 *Ibíd.* p. 201.

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

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

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

Lo anterior también fue una estrategia de los jesuitas para controlar sus tierras, y para que los ganados tuvieran espacio para buscar pastos y agua cuando había problemas de abastecimiento, y como los ganados vivían en un constante vaivén entre una y otra hacienda, muchos animales se quedaban en las matas de monte o en los bosques de galería, y, al cabo del tiempo, se reproducían con otros en las mismas condiciones. Ese ganado tomaba un carácter salvaje, volviéndose cimarrón o ganado mostrenco, que crece a toda leche junto a la mamá y no conoce de marca, ni corral, ni rejo, solo sale a comer a lo despejado en la noche, el resto del día la pasa en el monte. Este ganado fue característico en las *sacas* para la venta¹⁷⁰, y fue abundante al momento en que los jesuitas fueron expulsados en 1767, ya que todas estas manadas, aunque pasaron a otras órdenes religiosas, no tuvieron el mismo trato ni tampoco se mantuvo el comercio, ni el modo socioeconómico que habían logrado los jesuitas por más de un siglo. Con el pasar de los años, los ganados cambiaron de dueños y a otros hatos y fundaciones que se fueron levantando en las márgenes de los caños y los ríos.

Pero esta situación de grandes manadas sin “frontera” alguna, tampoco iba en contra de los planes de los jesuitas, pues, ¿qué mejor cuidandero que una manada de ganado bravo?¹⁷¹ Aquella estrategia tuvo eco en 1885 cuando el dueño del hato el Tigre Policarpo Reyes compró trescientas novillas pues según, los indios le habían matado las primeras con las que había comenzado el hato, pero con la nueva compra de animales, trajo también sementales de lidia. Soltando esas novillas con treinta toros en esas interminables sabanas¹⁷².

Cuando los toros veían a los indios cerca los embestían, algunas veces llegaron a matar a los indios, pues mal cornados quedaban tendidos¹⁷³, los toros de lidia custodiaban el ganado del que se lo quisiera robar o del indio que lo quisiera matar¹⁷⁴, pues como vimos, los problemas interétnicos estuvieron mediados

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

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

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

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

173 *Ibíd.* p. 52.

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

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

Dentro de este mismo impulso de la Compañía de Jesús por mantener su complejo económico-administrativo, las haciendas de los Llanos estaban sujetas al Colegio Máximo de Santafé de Bogotá por medio de la tienda que esa tenía, y de la cual salía toda clase de mercancías. Esto hizo posible una constante comunicación, y un flujo permanente de mercaderías entre la capital y los predios llaneros, de los que salían ganados, productos derivados de la actividad ganadera como sebo, pero sobre todo cueros¹⁷⁵. Esta relación hizo que se desarrollaran haciendas intermedias, para que funcionaran como dependencias que trabajaban en unidad, a donde arribaron los lotes de ganado que se movían al interior del país, o con dirección a haciendas serranas para su engorde. Dentro de estas estuvieron Firavitoba¹⁷⁶, la hacienda El Salitre en Paipa-Boyacá¹⁷⁷ pero en menor medida, puesto que aquel establecimiento extraía salitres identificados desde la colonia, para la producción de vidrio, abonos, y otros productos.

Asimismo, los jesuitas tuvieron que recurrir al trabajo y a la propiedad comunal, al punto de que determinaron que las haciendas también eran de dominio colectivo, por tanto, de los indígenas reducidos. En estas reducciones jesuíticas como explica Rueda Enciso¹⁷⁸, la propiedad de la tierra estuvo dividida en dos. En el campo de Dios o comunal, se cultivaba yuca, plátano, maíz, y se criaban gallinas, cuyos productos eran guardados en almacenes y destinados al beneficio colectivo, pagar el tributo al rey, sostener a los misioneros, a los ancianos, a los enfermos, a las viudas y huérfanos, así como para satisfacer los gastos del culto religioso y socorrer a las demás haciendas y pueblos. De la producción de los Campos de Dios, una parte se vendía en el mercado colonial y en los polos de crecimiento; estos campos, además, eran cultivados por turnos, por algunos habitantes de las reducciones elegidos por su capacidad. El otro, era el campo del hombre o

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

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

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

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

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

individual, terreno dividido en lotes de propiedad particular no negociables, de uso vitalicio por parte del beneficiado, cuyos frutos pertenecían a los indígenas. El carácter innegociable del campo del hombre, se debió a la legislación española en América que reconoció a los indígenas el derecho de poseer bienes inmuebles, pero con la limitación de que no podían comprar o vender a voluntad, ante la Corona los indígenas eran concebidos como menores de edad, esto requirió entonces de la tutela de los curas¹⁷⁹.

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

Apertura y mejoramiento de caminos

Durante el siglo XVIII el crecimiento de los ganados en las haciendas fue notorio, sobre todo durante el gobierno del virrey Sebastián de Eslava (1740-1749) cuando los jesuitas obtuvieron un contrato para abastecer de carne a Santafé y Tunja. Así, la producción de las haciendas de Casanare fue destinada a la cría y saca de ganados para el interior del virreinato¹⁸⁰. Esta circunstancia obligó a la construcción de nuevos caminos, y al mantenimiento de los existentes, con el fin de permitir la comunicación y el gobierno entre las haciendas, los pueblos y ciudades, constituyéndose corredores comerciales que conllevaron beneficios para la economía y el desarrollo de la región.

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

179 *Ibid.* p. 218.

180 *Ibid.* p. 228.

Llanos y la meseta andina¹⁸¹, el circuito comercial funciona siempre y cuando las vías de comunicación sean óptimas, o por lo menos permita el desplazamiento. Por algún tiempo el flujo del mercado era bajo y local, esto se debía a la inadecuada red vial existente, la mala condición de los caminos, que eran muy estrechos, accidentados, fangosos, y generalmente inadecuados para viajar, hacía lento el ritmo de marcha y por tanto del transporte de los productos, permitiendo la no optimización del circuito, en consecuencia, la marcha era más costosa que las mercancías. El transporte de productos a larga distancia en estas circunstancias era molesto, peligroso y difícil¹⁸².

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

El sistema económico complementario, estuvo ligado a los caminos y rutas hacia los polos de crecimiento internos como, Labranzagrande, Mongua, Tópaga, Sogamoso, Tunja, Santafé, los mercados más notorios de las poblaciones, manejaban niveles de desarrollo, especialización económica de diferentes regiones, las direcciones e intensidad de los distintos circuitos comerciales que componían el mercado interno, así como, la circulación monetaria, los flujos migratorios, las tendencias económicas generales y las fluctuaciones regionales¹⁸³. Por estas razones, fue importante el desarrollo de vías de comunicación entre polos de crecimiento y entre lugares apartados que se concadenaban mutuamente para funcionar en conjunto.

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

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

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

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

abastecer el mismo circuito económico y la zona de influencia del camino; las poblaciones introdujeron a sus dietas alimenticias el consumo de carnes, como rasgo de las costumbres de los colonos, y esto modificó consecuentemente, el régimen alimenticio y gastronómico. La carne también cambió la manera de alimentarse, lo que dio cabida a otro tipo de enfermedades. La triada de Productos, Transportadores y Mercados, funcionó por largos años, gracias al contexto de mercado ya existente desde tiempos prehispánicos por estos caminos, representados en los intercambios interregionales. Los mercados en los pueblos generaron poco a poco una cultura acumulativa, que se hizo en un principio a costa de la merma de los pueblos indígenas, pero luego por el movimiento que comenzó a competir con otros mercados, pues las poblaciones desarrollarían otro tipo de inversionistas a la par del aumento demográfico en los pueblos y ciudades¹⁸⁴.

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

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

Para lograr este abastecimiento permanente, los jesuitas tuvieron que habilitar una cadena de sitios de parada, conocidos como *paradas ganaderas* en los cuales el ganado descansara para superar el desgaste causado por las largas jornadas¹⁸⁵ y los caminos pedregosos. Algunas de estas posadas, sirvieron como hitos geográficos en los itinerarios de marcha, los cuales están repartidos, por lo menos en el camino de Cravo Sur de Guayaque a Sogamoso, para llevar a cabo jornadas de entre 18 y 25 km a lo largo de 116 km, recorridos y estudiados en trabajo de campo. Su trazo cruza por alturas que oscilan alrededor de los 2.500 msnm en el Valle de Iraca o Sogamoso, los 3.500 msnm en el Páramo de San Ignacio y el cruce de las Lajas, y 300 msnm ya en los Llanos de Casanare.

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

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

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

Con el tiempo, las posadas que en muchas ocasiones fueron paraderos, hatos y haciendas, se convirtieron en pueblos o fueron objeto de colonización y asentamiento¹⁸⁶. Algunos de los que siguen existiendo en Casanare son: el Morro-Marroquín, Pore¹⁸⁷ y Hato Corozal que, en tiempos del proceso de independencia, fueron haciendas o hatos, a los cuales arribaron las tropas patriotas, para abastecerse de alimento y ganados. Otros en Boyacá son: Labranzagrande, Mongua, Tópaga, esta vía Labranza-Sogamoso, dio origen a Yopal, distante de Tunja a 250 km, actual capital del Departamento de Casanare. La colonización boyacense y especialmente de las gentes de Sogamoso, marcó un hito en el proceso de colonización sobre todo a principios del siglo XX, del Piedemonte Oriental de la Cordillera Oriental y de los Llanos de Casanare.

Estos itinerarios estuvieron marcados por las dificultades topográficas que, en el siglo XIX, representaba el terreno¹⁸⁸. Un caminante podía hacer la ruta del río Casanare, por el camino de La Salina a Socha y Sogamoso en 5 días¹⁸⁹; no obstante, cuando se subía con ganados los días de marcha se extendían, debido a que los animales debían ser puestos en engorde, o cebarlos, por lo menos quince días, para que “buenos y gordos” sobrelleven el viaje hasta el altiplano andino. El Morro y Marroquín y Labranzagrande, fueron sitios de descanso y reparación de energía tanto del animal como del arriero.

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

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

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

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

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

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

Debe agregarse que la mano de obra no escaseaba, por consiguiente, el sector asalariado que se desarrolló fue “de poca monta” o de bajos ingresos monetarios, había un buen número de vaqueros para recoger y arrear las tropas de miles de cabezas. La frecuencia y cantidad de novillos que movían por medio de las *sacas* o *puntas*, dictaminó en el control y mantenimiento de los precios del ganado, tanto en la región de los Llanos como de los lugares de destino. Las sacas fueron fundamentales para mantener la regularidad económica de la región¹⁹¹.

En las haciendas jesuitas, después de su expulsión, las *sacas* y ventas debían ser autorizadas por la Junta de Temporalidades y supervisada por el gobernador de los Llanos, cosa distinta si la ganadería y el hato eran de algún particular. Durante las últimas décadas del siglo XVIII, se mantuvieron las rutas de transporte y los lugares de descanso del ganado, para que recuperara su peso. De esta manera Eduardo Rueda Enciso¹⁹² señala que: “Todo ello se comprueba si reconstruimos el proceso de una *saca*, que normalmente duraba seis meses. Al igual que en tiempos de los ignacianos, las condiciones de traslado de ganado eran adversas: el camino era difícil y lento, en los empinados y angostos pasos de la montaña que, al final. Los llevaba a su destino serrano. El convoy de reses y hombres era mandado por un caporal, a quien acompañaban los vaqueros, punteros o guidores del rebaño, que era arriado por los peones conductores. Además de los caballos del caporal y los vaqueros, iban mulas cargueras del bastimento, los hatillos, las maletas y sobretoldos”.

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

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

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

192 *Ibíd.* p. 297.

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

Aquella situación no cambió sino hasta 1821 con la fundación de la incipiente República y las nuevas disposiciones de Santander con relación a los caminos públicos. Esta historia de las vías de comunicación Fernand Braudel la define como un proceso de transformación lenta que es en general un fenómeno propio de occidente en los inicios del siglo XIX, y funciona para dar explicación al estado de “quietud” productiva en la que se encuentra el área de influencia del camino, debido a que los medios de transporte evolucionan a la par de la modernización de las vías, y como los caminos siguieron teniendo el mismo trazo y las mismas condiciones topográficas y de materiales constructivos, los medios de transporte característicos fueron los animales de carga, como las mulas¹⁹³; sin embargo, Braudel especifica que la vía de comunicación en términos materiales no es crucial en el mantenimiento del circuito comercial, en este sentido, el circuito tiene cuatro momentos: la compra en A, la venta en B, la compra en B y la venta en A¹⁹⁴.

Estos momentos son esenciales para que los circuitos comerciales sean viables. Las vías de comunicación en este contexto cumplen una función muy importante, debido a que posibilitan o imposibilitan el circuito¹⁹⁵. Braudel advierte sobre una errada importancia capital que se le da al estado de las vías, puesto que es posible que el fin de una ruta comercial, se deba a la debilidad tanto en las ofertas como de las demandas, sin que el estado de las vías sean un factor determinante. Aun así, más adelante veremos que el Camino de Cravo Sur no pierde tanta notoriedad por la demanda y oferta que seguía existiendo por esta, sino por la modernización de vías de comunicación alternas -vía del Cusiana- que exigió el uso de automotores; bajo esta condición se trazó desde la técnica y la ingeniería, con manejo de taludes, pendientes, puentes y canales de alcantarillado, en otras palabras, evolucionó la vía de comunicación así como el modo de transporte.

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

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

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

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

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

Cuando los llaneros realizaban las *sacas* de ganado vacuno, calculaban a ojo los años del animal, que debía estar entre los 4 a 6 años, y que tuviera cuerpo para andar o que estuviese gordo, y el tiempo o época del año, puesto que había cosechas y por ello debía sacarse por temporadas; esto cambió al mismo tiempo de los cambios demográficos con la demanda de carne, pues, en 1940 se sacaba ganado diariamente para el interior del país. En un principio las *sacas* de la hacienda Tocaría solo podían efectuarse una vez al año¹⁹⁶, pero a partir de 1770 se comenzaron a realizar tres *sacas* al año, por el contrario, la hacienda de Cravo realizaba dos al año¹⁹⁷.

A pesar de las condiciones en los caminos, el antiguo complejo económico-administrativo jesuita, fue la base para integrar económica y culturalmente la región, y fue el suministro de carne de las ciudades de Tunja, Santafé y Sogamoso. La expulsión impuso ciertos cambios, pero se logró continuar con el abasto de carne de Tunja y Sogamoso, no sin algunas dificultades, especialmente por la diferente proporción y regularidad que en tiempos de los ignacianos se efectuaba. Mientras que el de la capital virreinal pasó a manos de particulares¹⁹⁸.

El Camino de Cravo Sur y el proceso de Independencia

Ahora bien, el uso de estos caminos en el siglo XIX no fue exclusivamente de mulas y arrieros, sino, además, de los constantes movimientos de las tropas realistas¹⁹⁹ y patriotas²⁰⁰; el 29 de junio de 1819, se decide ascender al altiplano por el camino del -Páramo de Pisba-, debido a que representaba un movimiento estratégico, por su solitaria condición y escabroso terreno. De igual manera se mencionó cruzar por el camino de la salina de Chita, y el del Valle de Tenza pero todos estos caminos estaban fuertemente custodiados por los realistas y estos se encontraban cerca a los patriotas; además uno y otro bando estaba informado, por los limosneros y vagabundos de los pueblos y caseríos o por espías baquianos, que conocían los caminos de relevo, los senderos ocultos, llevando cartas, mensajes

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

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

198 *Ibíd.* p. 299.

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

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

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

El bando realista se encontraba en Morcote para los días de abril de 1819, luego pasa a Labranzagrando por el camino que viene de Marroquín²⁰². Este camino, es conocido como el de Cravo Sur o Labranzero. Allí se situó el ejército realista con 500 efectivos, y pocos días después del combate del Trincherón de Paya, se da ocasión a una escaramuza en el sitio de “el Volador” cerca de Labranzagrando, para posteriormente pasar a la Salina de Sirguazá, ascender el Páramo de San Ignacio y descender hacia el Valle de Sogamoso. Los caminos en la época eran bastante pedregosos, con tramos anchos y angostos dependiendo el terreno, por ello, el camino se recorría a pie y varios de los itinerarios de marcha de un lugar a otro se documentaron de acuerdo a una persona de la época, acostumbrada a caminar, a subir y a descender montañas si el camino lo requería, y algunos tramos manejaban el grado de la pendiente, en otras ocasiones el uso continuado de mulas y de transporte de animales de carga²⁰³, deterioraba el camino a tal magnitud que creaba grandes sopas de lodo donde arriero y animal podía quedar atascados y encontrar la muerte. Estos caminos cruzan por áreas geográficas donde confluyen vientos, cambios de temperatura y humedad, por eso, al cruzar en inmediaciones de los bosques húmedos, entre los 1000 msnm, el tramo se hacía poco visible en términos panorámicos, debido a la neblina y a la cantidad de vapor de agua en suspensión, lo que ocasionaba gran humedad en la atmósfera y en el suelo.

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

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

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

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

del tramo necesitaba de la construcción de puentes²⁰⁴ o de un gran tronco que mejorara el paso. Las empinadas cumbres se empedraban además, para que el animal no se resbalara con la carga y produjera un desastre mayor, debido a que los caminos de herradura, median no más de 1 a 3 metros de ancho y algunos tramos llegaban a medir hasta 8 metros de ancho, lo suficiente para que dos mulas que fuesen o viniesen no se chocaran con la carga. Sin embargo, hubo tramos donde el reducido espacio desbarrancó grandes lotes de ganado y de recuas de mulas cargadas con sal, además, las mulas y caballos se cansan de caminar sobre la roca, por eso esquivaban el empedrado marchando a los lados del camino, imprimiendo en el terreno grandes acequias o canales que en épocas de lluvia se inundaban a manera de pequeñas quebradas sobre el tramo, lo que generaba un paso intransitable para gentes y animales, por estas razones, el agua y su movimiento gravitacional son los principales enemigos de un camino.

En esas condiciones del camino, que como desencadenante del uso permanecían desprovistos de todo arreglo, fue como los encontraron los combatientes, tanto del ejército patriota, como el ejército realista. De ahí, que dichos caminos hayan ocasionado la muerte de decenas de ganados y caballos que venían sin herrar²⁰⁵ y de varios seres humanos que perdieron la vida por el difícil terreno. Durante las guerras de independencia, los pueblos aledaños que se habían organizado económicamente en torno a la arriería, a la producción, recolección y comercio de productos y materias primas para los Llanos y el altiplano, colaboraron con sus gentes, y con mulas, caballos, cueros, comida, taparos, bolsas de cuero para almacenar agua, mochilas de cuero, sogas torcidas en cuero, tabaco, curare, quina, coca y demás provisiones que los ejércitos patriotas necesitaron al cruzar por Morcote, Paya y Pisba²⁰⁶.

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

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

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

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

palimpsestos camineros²⁰⁷ de antiguas rutas o caminos de relevo²⁰⁸, los cuales funcionaron de acuerdo con las dinámicas de colonización, intercambio económico y transporte, para no toparse con una recua de mulas o una ganadería subiendo hacia el altiplano, o para evitar grandes barriales en tiempos de lluvia, siendo este uno de los peores enemigos del arriero²⁰⁹.

La ruta por el Páramo de Pisba, es un camino que se traza sobre una cuchilla en constante altura; desde el sitio de Pueblo Viejo cerca al municipio de Pisba, pasando por el Boquerón de la laja y el Pozo del Café hasta el lugar de las Quebradas, ya en la divisoria de aguas para descender hacia Socotá y Socha²¹⁰. Es necesario precisar, que la tradición oral cumple un rol social para los habitantes del páramo y para los caminantes y viajeros que aún hoy frecuentan dicho camino²¹¹.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A través de la memoria oral reunida a lo largo de 116 km, se constituye el último apartado de este trabajo que reconoce y se busca en la historia de las vías de comunicación entre el altiplano Andino y los Llanos Orientales, las permanencias culturales, económicas y políticas del Camino de Cravo Sur²¹² durante el periodo de 1890 a 1940. Este camino -quizá el más antiguo²¹³ en comparación al de pie gallo y Pisba -, se constituyó como una ruta predilecta para el intercambio, apuntalando las economías regionales de forma generacional alrededor de una *economía de Vía*. También, moldeó los caracteres culturales del llanero y del sogamoseño, que se identifica con la manera de trabajar el ganado, de vestirse, de los gustos musicales y gastronómicos, elementos identitarios que determinan las divergencias culturales, los principios y valores propios de un pueblo.

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

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

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

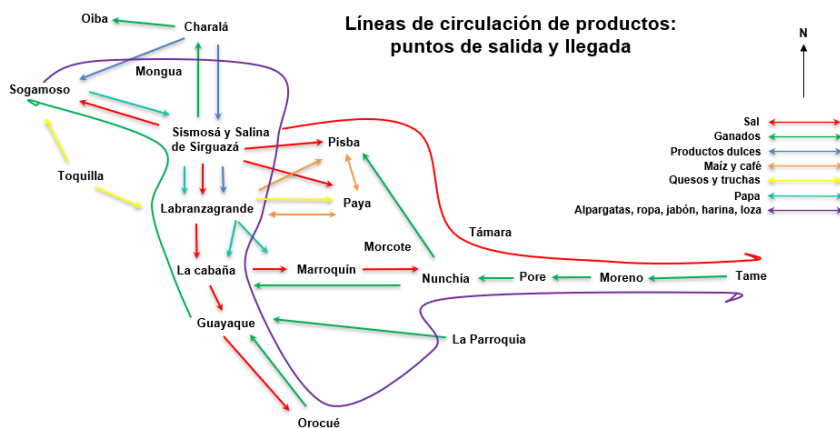
213 Héctor Publio Pérez Ángel. *Caminos reales de Casanare* (Casanare: Llanolettras, 2003), p. 184.

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

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

A la plaza de Sogamoso también arribaban productos de las planicies casanareñas: arroz a chuzo, carnes secas de lapa, chigiüiro, babilla, iguana, cachicamo. De igual manera existían productos de difícil obtención o que podríamos llamar exóticos, como: aceite de baba, colmillos de caimán -funcionaban como amuletos-, grasa de caimán²¹⁵ y de güio de río para el reumatismo y para sobar partes afectadas por golpes o inflamaciones. Piel de jaguar o “tigre” como le llaman los llaneros, pumas, serpientes, venados y demás. Del piedemonte se transportó: algodón y maíz de Labranzagrande, miel, hoja de coca, tabaco de Marroquín, sal y café de Sismosá y Sirguazá.

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



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

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

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

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

Como el camino y el circuito se desarrolló y se mantuvo en torno a la ganadería, desde el siglo XIX, los gobiernos ya habían fijado peajes, que se encargaban de recolectar dinero para pagar la deuda que el inversionista dejó por la construcción o adecuación de ciertos tramos, el peaje cobraba el paso bajo precios concertados según la carga. Estos mismos, destinaban el dinero para la contratación de cuadrillas camineras. En otras ocasiones, fue el Ministerio de Obras públicas o los gobiernos regionales y locales los que contrataban por medio de mandatos a las cuadrillas camineras, encargadas de empedrar, construir acequias, bateas, y demás arreglos que necesitara la vía. Empedrar tramos de 2 a 5 km, les tomaba meses, incluso años, dependiendo las condiciones del terreno, debido al clima, la voluntad política y el músculo financiero. En otras ocasiones, dejaban tierras baldías a los inversionistas como pago por su inversión²¹⁶, para que ellos intervinieran la región por medio de caminos. Las tierras que acompañaban el trazo fueron adquiriendo nuevas vocaciones agrícolas, igualmente, el camino lograba adherir nuevas poblaciones y nuevos territorios al sistema económico regional. La ruta hacia los Llanos con dirección a Venezuela fue una constante entre las élites regionales y locales de aquel entonces²¹⁷.

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

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

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

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

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

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

Como se mencionó anteriormente, los ganados eran arreados en la cordillera por *cagones*, apelativo que se les daba a los arrieros de a pie. A partir del trabajo etnográfico fue posible establecer que los arrieros eran jóvenes, adolescentes e incluso hubo niños²¹⁸, que, siendo de edad temprana, tenían más resistencia y energía para bregar con el ganado, en consecuencia, es posible que el término *cagón* aluda a un arriero joven. Poco se habla del trabajo femenino, sin embargo, las mujeres estuvieron al frente de las posadas, las guaraperías, fueron enfermeras y tejedoras de la ropa, de las mochilas y las *cachangas* de fique²¹⁹. El *cagón* andaba un poco andrajoso, con ruana y alpargata, sombreros de ala caída y pantalón de tela, al descender por el camino, los *cagones* arribaban a Labranzagrande, allí seguían caminando hasta pasar lo que hoy llamamos el Morro, continuaba al sitio de la Cabuya en inmediaciones de la hoy ciudad de Yopal, allí, en la margen oriental del río Cravo Sur, se hallaba Guayaque, paradero del ganado y cruce de caminos. Con relación al encuentro entre serranos y llaneros, citamos este fragmento del padre Sabio Labay²²⁰ al cruzar por estas tierras

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

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

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

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

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

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

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

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

223 Chocotero: encargado de conseguir posada y comida.

Por eso, algunas actividades antes de comenzar la faena ganadera eran: alistar la brigada de arrieros, también las bestias como mulas o bueyes para la carga; esas mulas y bueyes eran entregados al *chocotero*, que era el encargado de pedir posada y preparar la comida para los arrieros, por consiguiente, debía adelantarse para tener todo preparado. Si no llevaba comida en las mulas, tenía que comprar un marrano o gallinas para prepararlos asado o en sancocho. Él también debía recoger las maletas de los viajeros, fuese tienda o chinchorro, y cargarlas en las mulas. Las posadas de este camino solían tener corrales para dejar los animales del arreo a lo cual se pagaba un monto por el préstamo del lugar *-corralaje-*. Pero cuando no había posada ni corral, había que dormir en tiendas, estera, cueros secos o en lo que hubiera, y se pasaba en vela cuidando el ganado, fuese en rodeo o en algún lote encajonado en la montaña. De estas velas nocturnas que se hacían por turnos, se crearon piezas musicales, cuentos, coplas y cantos de vaquería²²⁴, de las que algunas se convirtieron en canciones.

La comida que se llevaba era conocida como bastimento y se preparaba uno o dos días antes de salir. Consistía en una carga de plátano frito, carne de cerdo o de res frita o seca, avena y panela²²⁵. Otras veces, se comía mogolla con guarapo que vendían en las guaraperías de Labranzagrande y Sismosá. Las jornadas, por ejemplo, entre Arauca y Villavicencio eran de treinta a cuarenta sino se presentaban contratiempos como un río crecido, de lo contrario, había que esperar uno o más días hasta que el río diera “vado” o paso. O también, cuando se dispersaban los ganados por un barajuste. Estos peligros y contratiempos fueron vividos por los arrieros de montaña, pues, aunque el itinerario podía durar menos, de 4 a 5 días -de acuerdo con la carga-, había veces que podía durar hasta un mes, dependiendo el dueño del ganado, el comprador si era acaudalado y el sitio de arribo.

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

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

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

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

Luego de salir de Guayaque se avanzaba por el Camino que, en sentido sur-norte, se traza por la margen derecha del Río Cravo Sur, las *puntas de ganado* era un método de organización para el arreo del ganado a pie en los trazos camineros de montaña. De igual forma, se le llamó *punta* al arriero con un número de novillos, ya que si eran quinientos²²⁶ toros a un arriero le daban cincuenta, al siguiente otras y así sucesivamente, hasta completar los 10 arrieros. Por camino recto transitaban los animales, sin *cachangas* en las patas, hasta el sitio de La Cabaña en cercanías al Morro.

La Cabaña, era punto de partida y llegada de los arrieros del ganado, allí había corrales para encachangar, contaderos y bañaderos para quitarle el cansancio al ganado, la mugre, las garrapatas y los nuches. En los años cuarenta del siglo XX, el dueño de La Cabaña se llamaba Isaías Torres. El lugar recibía todos los ganados que provenían de distintas poblaciones como Tame, Moreno, Pore, Támara, La Parroquia o Trinidad, y de los hatos repartidos entre el Río Cravo Sur y el Río Pauto²²⁷, que buscaban el camino por Nunchía – Marroquín – El Morro.

Antes de bañar el ganado, era dejado en un corral y de uno en uno pasaban al bañadero. Este se trataba de una zanja de 2 metros de profundidad por 1.50 de ancho y 20 metros de largo, el ganado era lanzado al agua que contenía remedios para los gusanos y las garrapatas, nadaba los 20 metros hasta salir limpio a otro corral²²⁸. Posteriormente los arrieros procedían a ponerle las *cachangas de fique*²²⁹

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

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

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

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

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

Según Héctor Publio Pérez²³⁰: “todos los ganados que salen por el piedemonte también son llevados al interior en camiones ganaderos, con lo cual dejó de ser negocio el cultivo del fique en los pueblos como Guateque, Támara, Sácama, Pajarito y Labranzagrande, vías por las cuales salían alrededor de seis mil cabezas anuales. Total, que por ello se dejaron de tejer veinticuatro mil cotizas o zapatos para ganado al año, como se fabricaban por aquellas épocas”. Los arrieros tenían puntos especiales para esta labor o “encachangaderos”, La Cabaña era uno, otro era el Salitre, Labranzagrande y Sismosá. Los cagones no colocaban cachangas apenas recibían el ganado, ya que según creían, el toro debía sufrir con la roca en las pezuñas para bajarle el brío. Cuando llegaban al bañadero, se notaban mansos para encachangar. En resumen, la cachanga es una traslación en el uso y forma del calzado campesino²³¹, puesto que de ella se tomó la idea para proteger los animales de la roca en los caminos de montaña. Es posible, también, que algunas cachangas se hayan hecho en cuero y la cachanga de fique haya sido la evolución de esta.

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

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

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

Sismosá una más, de Sismosá pasaban a Sasa, y de este último a Sogamoso. El camino seguía por la margen oriental del Río Cravo Sur que desciende del Páramo de Pisba, luego de pasar el Morro, las *puntas* se topaban con el “paso terrible de las *Barras*”²³². Al cruzar por este camino en 1894, Brisson²³³ relata: “El río corre luego entre altas peñas, y su lecho está lleno de rocas, contra las cuales se estrellan espumosas sus aguas verdes. Desde aquí, antes y después de la Quebrada de los Yopos, principian en el camino trozos de vía suspendidos contra la peña y encima del vacío por medio de barras de hierro y palos, cubierto el piso de cascajo y arena; por esa razón se llama esta sección *Las Barras*”.

Estas barras de hierro iban ancladas a la peña; en consecuencia, era un paso bastante angosto y peligroso para las recuas de mulas y para los ganados que al toparse o al cruzar en manada podían caer a los rápidos que crea la roca en el río. Los compradores sabían que el ganado no podía llegar completo y durante el trayecto podían morir o perderse, los ganados sufrían de distintos males²³⁴. Por ejemplo, si se partían una pata, los arrieros la vendían por carne a los habitantes del sector, o la regalaban dependiendo la voluntad del caporal, algunos dueños exigían un pedazo de cuero de la res que murió, pues si caía muerta o se desbarrancaba, el arriero cuidadosamente le quitaba el pedazo donde tenía marca -eso si la tenía- esto con el fin de demostrar, que aunque el ganado venía en la marcha, este había muerto.

Ahora bien, el mal transporte podía tener efectos muy graves y dañinos para el bienestar del ganado, y repercutir en una pérdida significativa de calidad y producción. Para contrarrestar dicho contratiempo no solo se pusieron cachangas, sino también, los arrieros o habitantes de los sectores, acolchaban el camino y los empedrados con paja y ramas para reducir el daño en la pezuña del animal²³⁵.

Como ejemplo de la pérdida de los ganados durante el trayecto Rueda Enciso²³⁶ alude lo siguiente teniendo en cuenta el Fondo de Temporalidades y las *sacas* de la Hacienda Tocaría: “entre Paya y Firavitoba hubo un total de 22 quebras, discriminadas así: 2 novillos fueron pasados a cuchillo, como manutención de 16

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

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

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

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

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

hombres encargados de la conducción, 11 cabezas de ganado fueron vendidos por cansados o enfermos, el pago por estos produjo 28 y media arrobas de algodón, si cada arroba valía 4 reales, se perdieron 14 pesos 2 reales; 2 se perdieron en Labranza Grande, 7 se murieron por el camino. Así, el desperdicio fue de 46 novillos, por lo que llegaron a Firavitoba 274 novillos”. Brisson menciona²³⁷, que en este sitio se cobraba un peaje para refacción y conservación, de real y medio por bestia, y de cuatro reales por cabeza de ganado; como pasan, por término medio, 7,000 reses anualmente para Sogamoso, 800 para el consumo de Labranzagrande, más los pasajeros, da por lo menos \$3,500 al año esta contribución. Hoy día quedan algunos vestigios de las barras y un pequeño “túnel” hecho en las primeras décadas del siglo XX con pica y dinamita por donde cruzan automotores.

Luego de este paso, las puntas de arrieros continuaban hasta Labranzagrande que dista de Sogamoso a 14 leguas, lo que equivale a 70 km hoy día. En esta población del Departamento de Boyacá, se levanta el cerro de Comejoque, punto de referenciación espacial para el caminante de los Llanos, pues según Brisson, a finales del siglo XIX este podía divisarse en tiempo despejado desde Orocué²³⁸ al sur de la Intendencia de Casanare en aquel entonces. Labranzagrande tenía para 1894, 1200 habitantes, y era centro donde se reunieron las partidas de ganado que se exportaban de Casanare. Allí los arrieros del ganado “*cagones*”, tenían la tradición de cebar el ganado o *cuarentenarlo*, para lo cual lo dejaban de quince días a un mes; las tierras del pueblo eran cultivadas y producían, según Jorge Brisson, el mejor algodón de todo Colombia, no solamente en plantaciones sino también en estado silvestre con una producción de 1000 arrobas por año.²³⁹ También ofrecía los servicios de posadas, guaraperías y corrales.

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

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

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

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

con ladrillos y piedra la casona del dueño de la salina y las torres de los hornos donde cocinaban la sal. Estas construcciones que aún existen, están acompañadas de un cementerio, corrales, un bañadero y una albarrada de compleja construcción y diseño que da a la entrada de la hacienda. Según las gentes del lugar, el último dueño de la salina fue el señor José M. Prieto Solano, que mandaba las recuas de mulas cargadas de sal con dirección a los Llanos y el Altiplano Cundiboyacense, en estos terrenos fue donde se hizo el hallazgo de las estatuas de la salina de Mongua²⁴⁰, lo que compone un territorio complejo, de gran importancia patrimonial inmaterial y material, que ha quedado olvidado al cabo de los años a causa del conflicto armado. La señora Peña²⁴¹, nos contó que el señor tenía muchos hijos no reconocidos en el sector, por lo cual, varios de ellos viven de forma aledaña al camino. Parece ser, además, que el señor Prieto al ser dueño de las tierras circundantes, no permitía que la gente cultivara, a menos que fueran árboles grandes o maderables, que sirvieran como combustible para la cocción de la sal. Esto explica el porqué de la histórica deforestación de esta vertiente, encontrándose mucho más afectada que la del río Cusiana y la del Payero, de acuerdo a la fotointerpretación y al análisis multitemporal.

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

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

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

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

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

Al descender del Páramo se llegaba a Sasa donde se descansaba para culminar al día siguiente el último tramo hasta Sogamoso. De Sasa se caminaba por la margen occidental y oriental del río que lleva el mismo nombre, el camino continuaba presentando ramales hacia las poblaciones de Gámeza, Tópaga y Mongua, hasta llegar a la desembocadura del río Sasa en el Chicamocha. De allí se apartaban algunos novillos para ser llevados a Corrales, y tomar el camino por el Encino hasta Charalá y Oiba. Si seguía hasta Sogamoso, el camino cruzaba por la actual “Ramada” la cual aparece en un mapa de 1776 como hacienda²⁴³. Como su nombre indica, había árboles para proteger depósitos y corrales para los ganados. Al arribar a Sogamoso, los ganados eran dejados en potreros ya señalados para luego ser entregados a los compradores o expuestos en la feria²⁴⁴. Algunos arrieros terminaban su día yendo por una totumada de chicha de las pipas rebosantes que se exhibían en el mostrador de la antigua tienda de Las Cruces²⁴⁵.

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

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

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

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

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

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

Las ganaderías no se volvieron a realizar, los ganaderos transportaban los animales en camiones²⁴⁶ -como hoy día-. Esta es otra razón del porqué el camino por Labranzagrande entra en desuso, así como las formas de transportarlo -arriería- y las tradiciones productivas. Esto genera el decaimiento económico de unos y el surgimiento de otros y de un nuevo gremio en el transporte, el camionero ganadero. Todos estos elementos agravaron la migración del campo a las ciudades. La región y el área de influencia del antiguo camino, sufrieron un decaimiento económico y social del que no se han podido recuperar; además, porque el lugar pasó a ser corredor guerrillero y de autodefensas en las décadas de 1990 – 2000, conflicto que se recrudece a la par de los hallazgos y las extracciones de crudo en las cuencas del río Cusiana, debido a que la empresa privada -que tiene asociación con lo público- y el sector, era custodiado por grupos armados privados. A los escándalos se suman las desviaciones de recursos provenientes de la economía petrolera, y los diversos atropellos en contra de la población campesina, sin mencionar las nocivas transformaciones que el petróleo ha ocasionado en los ecosistemas, en la cultura y en las sociedades llaneras y de piedemonte. Sin duda, el conflicto armado ha profundizado en el olvido del camino, y de las comunidades campesinas que allí habitan, pero que, con procesos democratizadores como el diálogo y la

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

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

Conclusiones

Con el flujo mercantil y de ganados, el camino estuvo compuesto por unidades productivas de distinto orden, que motivaron la construcción de edificios, corrales, puentes y otras obras perennes en el tiempo y que son estudiadas y reconocidas en este trabajo, elementos logísticos fundamentales, en la realización de aquellos itinerarios. Los vestigios físicos constituyen referentes espaciales y guardan la memoria individual y colectiva local y regional, siendo la evidencia patrimonial de un notable movimiento humano²⁴⁷.

Los caminos determinan el espacio natural y el espacio humanizado. Transforman los paisajes, desencadenan nuevas interpretaciones de territorio y territorialidad y profundizan en las relaciones sociedad-naturaleza, entendiendo que, si los seres humanos transforman la tierra para convertirla en su casa, estos también son transformados, no solo a través de la acción que implica esta transformación, sino por los efectos que esta tierra transformada ejerce sobre la especie humana y sobre su sociedad²⁴⁸. Tanto la vía de comunicación como el uso que a aquella se le dio a través del tiempo, determinó transversalmente la economía, la vida y los caracteres culturales de las distintas poblaciones involucradas.

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

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

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

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

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

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

Referencias

Fuentes documentales

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

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

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

Bibliografía contemporánea

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

Biblioteca digital Universidad Nacional <<Recopilación de las leyes y disposiciones vigentes sobre tierras baldías 1873>>. Acceso el 30 de mayo de 2020, http://bdigital.unal.edu.co/7301/31/capitulo_1_aplicacion_de_las_tiembras_baldias.pdf

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Colección de Investigación UPTC N.º 214

Este texto recoge los resultados de investigaciones realizadas en torno al papel que han cumplido los distintos caminos antiguos en la articulación e integración social y económica de la región del altiplano Cundiboyacense, y las conexiones con el río Magdalena y con otras regiones, que facilitaron el intercambio y la comunicación del interior del país, con las zonas costeras y los Llanos Orientales.

El texto está estructurado en dos partes: la primera está compuesta por cuatro capítulos que retoman el análisis y los cambios del camino antiguo entre Tunja y Santafé desde el periodo colonial, pasando por el siglo XIX, hasta el siglo XX cuando se convirtió en carretera central del norte, y se finaliza con un estudio de sus nociones físico-espaciales y significado territorial, retomando relatos y memorias de las comunidades circunvecinas.

En la segunda parte del libro se estudian tres caminos distintos que comunican el altiplano Cundiboyacense con otras regiones, como son el Camino del Cravo que conducía a los Llanos Orientales, el Camino a Honda y el Camino del Carare que comunicaban a Santafé y a Tunja, respectivamente, con el río Magdalena. Todos estos caminos fueron de gran importancia para la circulación de mercancías producidas en el interior del actual territorio colombiano. Cada una de estas investigaciones está sustentada en distintas fuentes documentales y testimoniales que han permitido a los autores generar diversas reflexiones en torno a estos caminos.

ISBN: 978-958-660-587-8



Uptc[®]
Universidad Pedagógica y
Tecnológica de Colombia

ACREDITACIÓN INSTITUCIONAL
DE ALTA CALIDAD
MULTICAMPUS
RESOLUCIÓN 3910 DE 2015 MEN / 6 AÑOS

