

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 Chicamocha 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 Schrimppff, *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 fragosos 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.

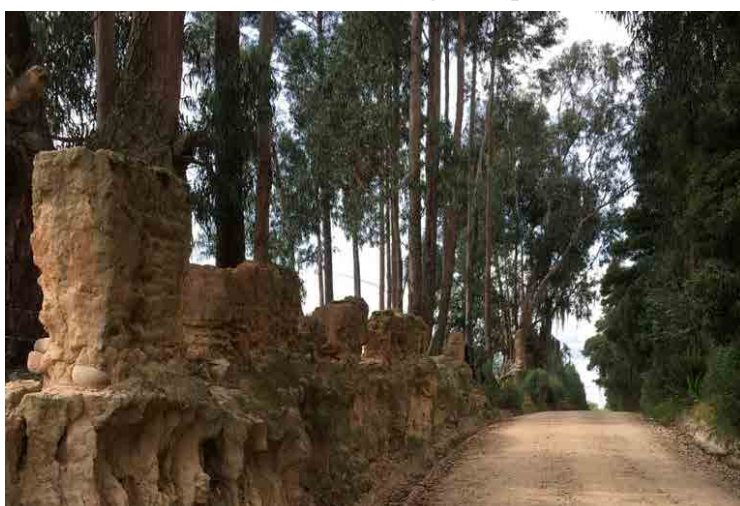
cual requerían de herramientas como hachas y machetes, los cuales debían ser proveídos por el encomendero responsable de la adecuación del tramo del camino y por el cabildo de la ciudad más cercana. El aderezamiento o adecuación, generalmente consistía en la ampliación de camino para la circulación de 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.

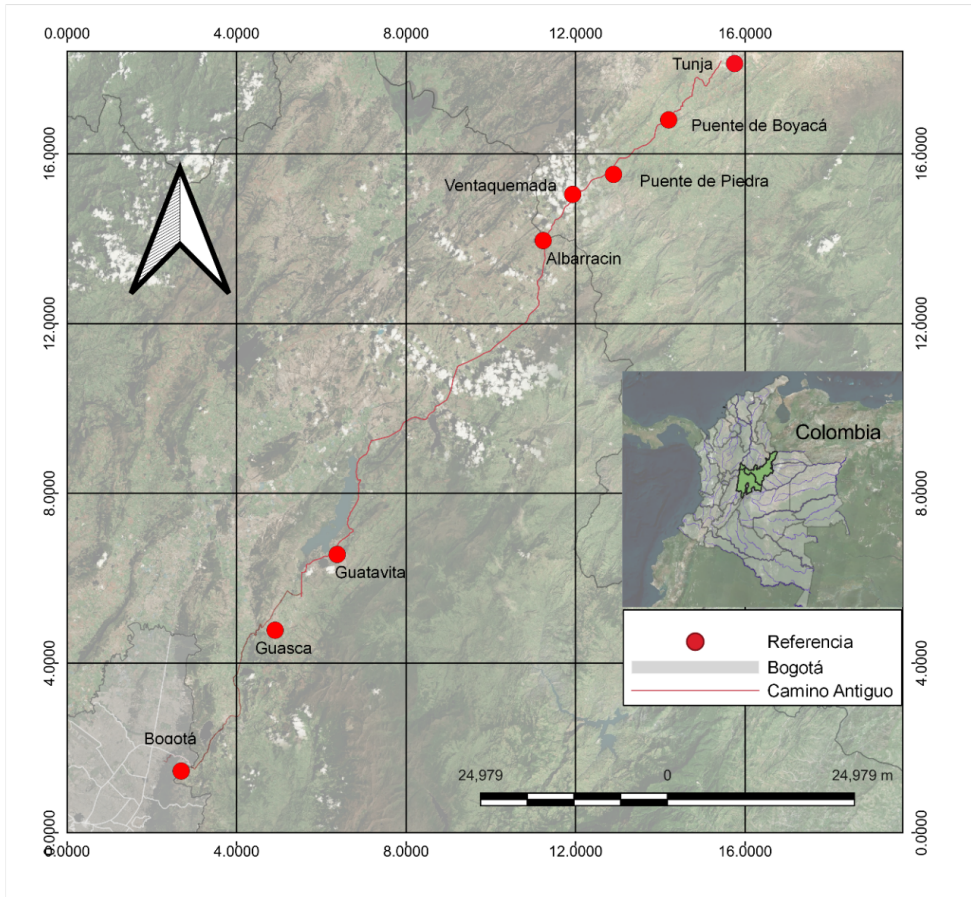
Nuestro interés es pues, retomar las pocas descripciones del camino y de los lugares que referencian los documentos coloniales sobre los recorridos que hacían los españoles entre estas dos ciudades, a fin de recrear la memoria y acercar a los lectores al reconocimiento de estos espacios en la actualidad, 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.