

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.

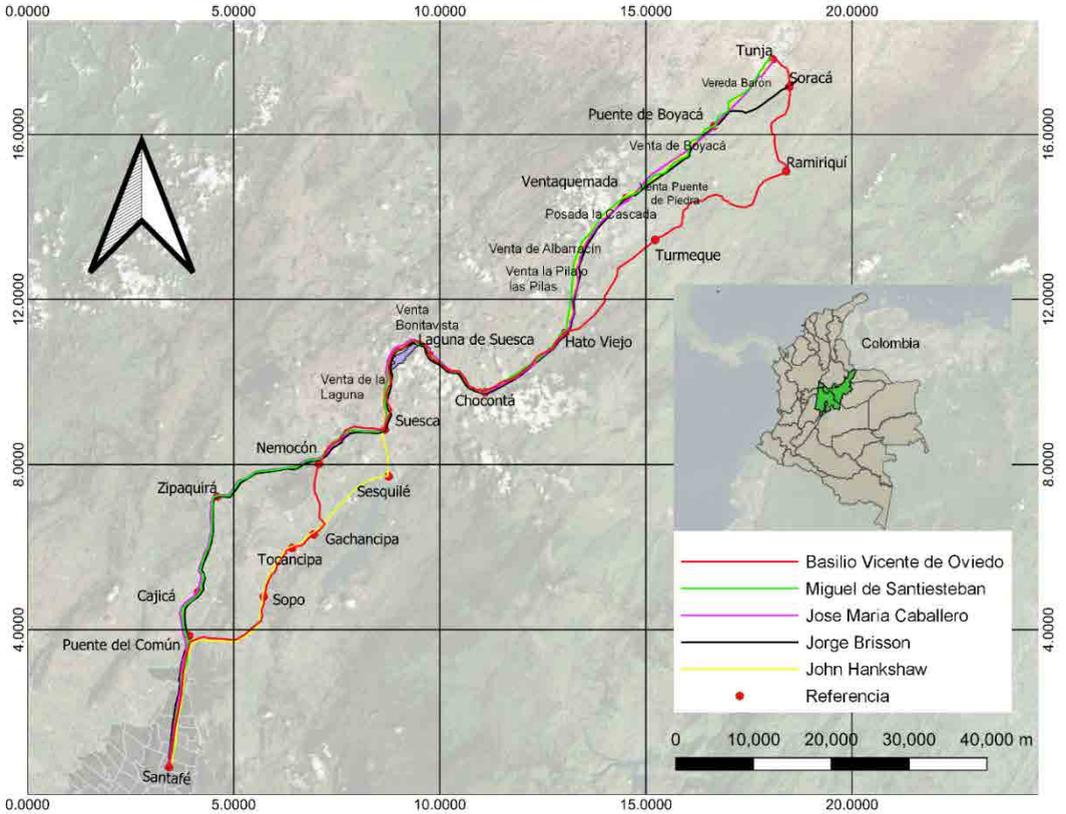
Las distancias, los tiempos, los hitos y los detalles del camino

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 Usaqué, 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. Descripciones 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 desciende 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 Ancízar. 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 Ancízar, *Peregrinación de Alpha*, 330.

122 Ancízar, 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 cuerdas 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.