

Capítulo IV

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

Andrés Felipe Bautista Vargas²¹¹ |

Introducción

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Caminos, elementos y nociones teóricas de partida

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Por los trazos del camino antiguo Santafé-Tunja

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

236 Ibáñez, 255.

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

Es cierto que, si bien se conserva un mercado intraregional, prácticamente generalizado durante el siglo XIX, existía una preocupación por armonizar el transporte y especialmente los caminos, teniendo en cuenta que buena parte de sus trazados impedían transformarlos en carreteables²³⁸. La necesidad de un comercio inter-regional y la notable influencia del transporte en su crecimiento, movería el desarrollo férreo especialmente en su relación fluvial, y en este caso, el imaginario geográfico que caminaba junto a la construcción del ferrocarril del Norte. Este proyecto pretendía la conexión no sólo de Bogotá con el Magdalena, sino con algunas poblaciones del centro de Boyacá y Santander²³⁹; algunos kilómetros se construyeron a finales del siglo XIX, dando a entender el interés de algunos sectores políticos más no la determinación propiamente dicha en la integración de los territorios.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

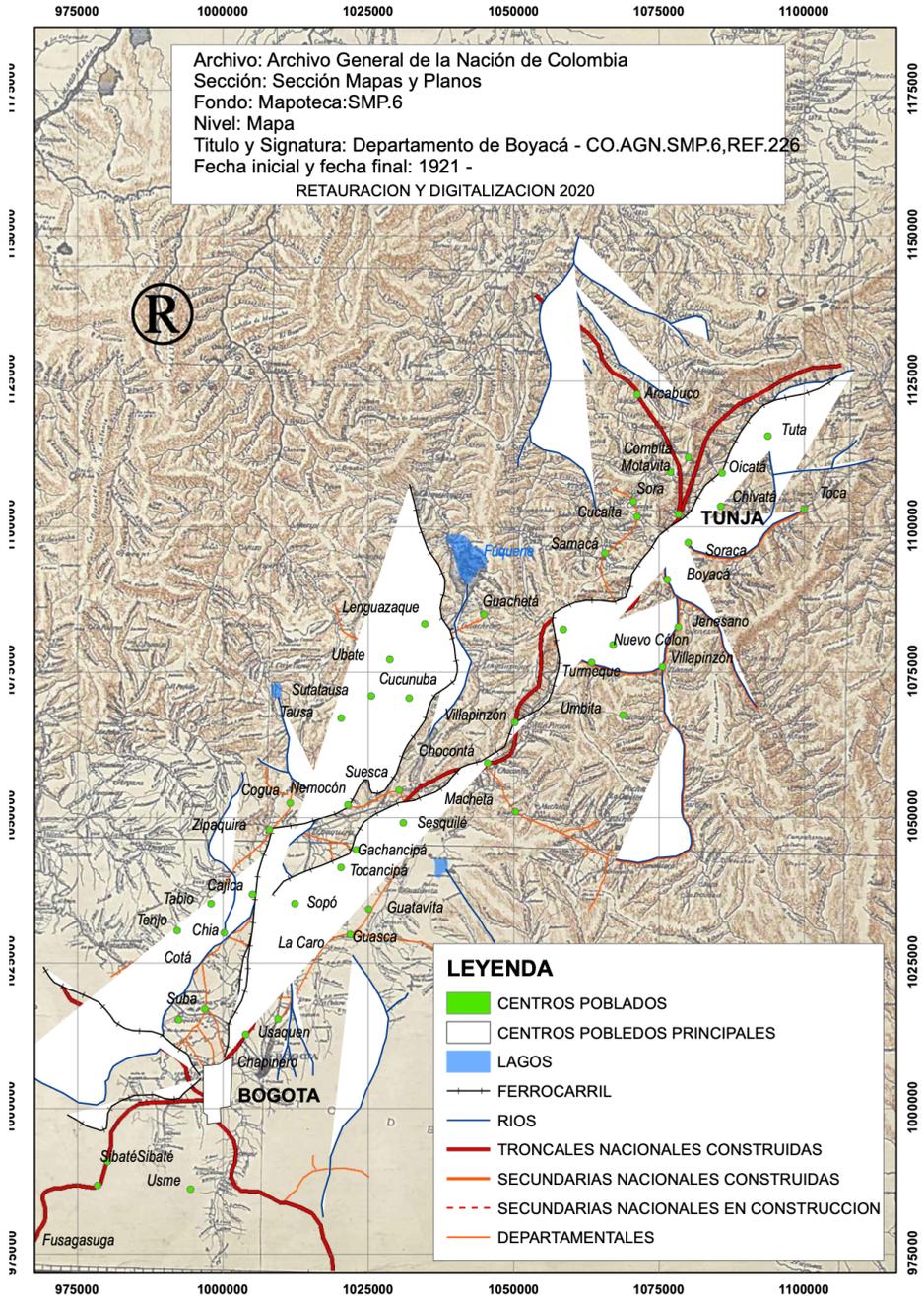
244 Rafael Muriel. «Comercio internacional y desarrollo del sistema de transportes colombiano. 1850 - 1920» *Lecturas De Economía*, (10), 2013, 9. <https://doi.org/10.17533/udea.le.n1017663>.

245 Rafael Muriel, 2013, 30.

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

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

Ilustración 1. Vías centrales Cundinamarca-Boyacá 1921



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

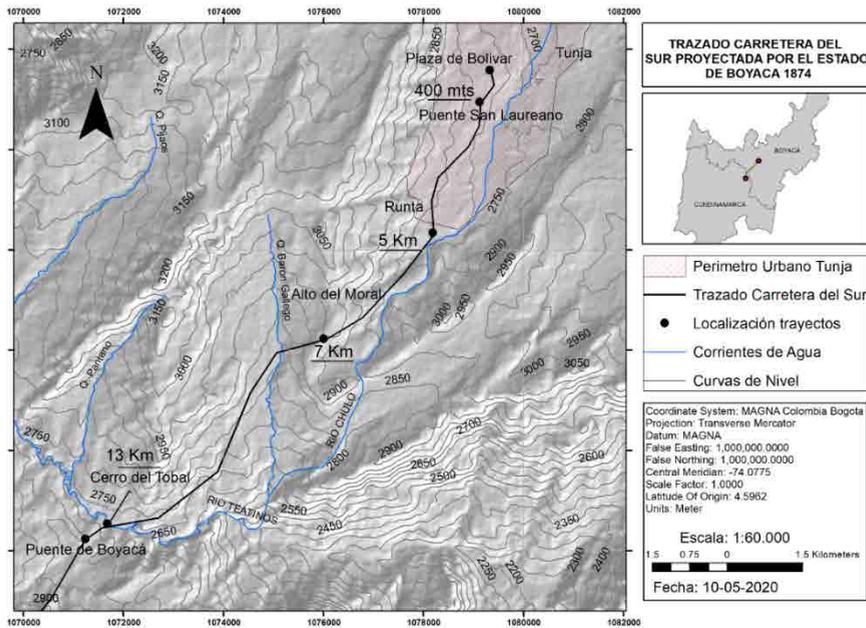
253 Carretera del Sur...1874. 2.

254 Carretera del Sur. 1874. 15.

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

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

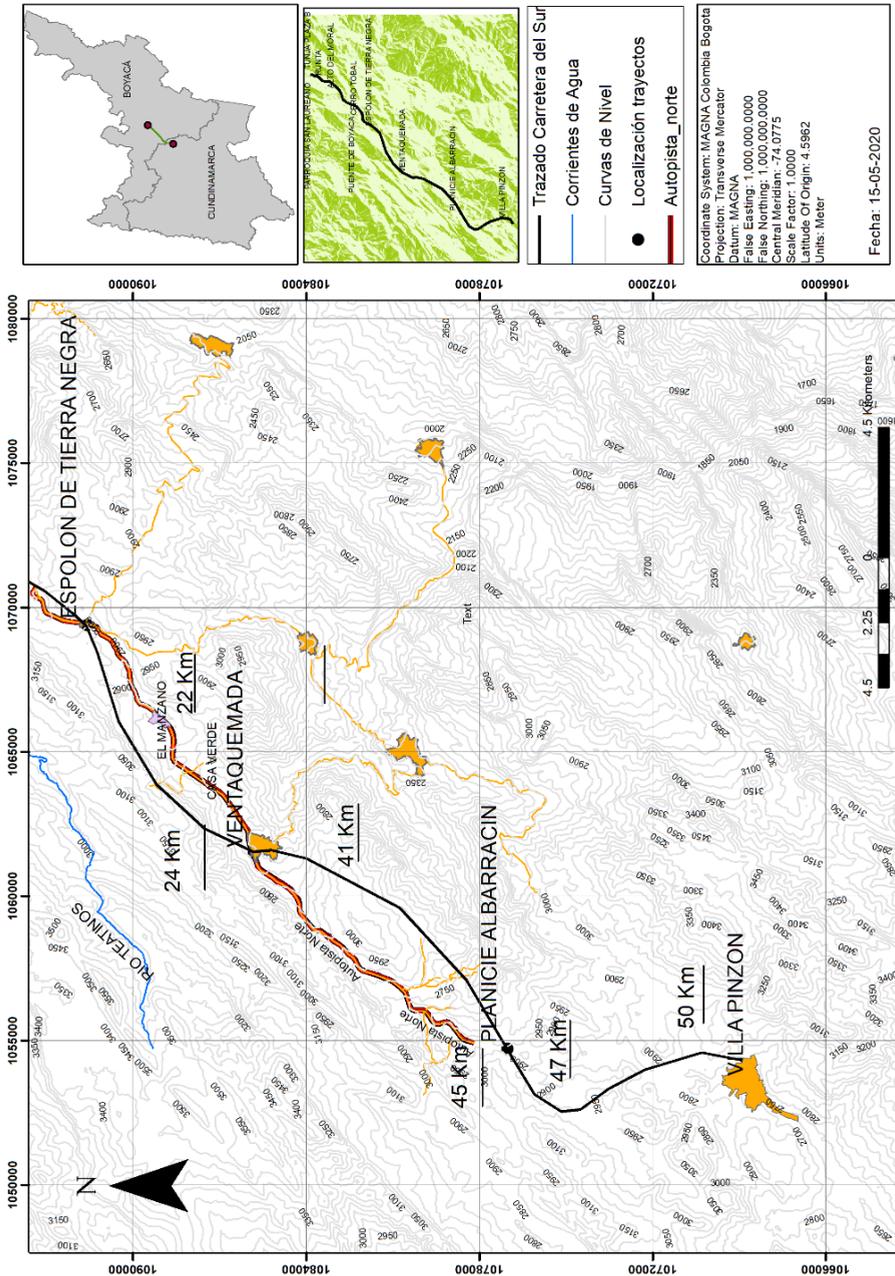
Ilustración 2. Localización trazado carretera del Sur 1874. Trayecto Tunja-Puente de Boyacá



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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

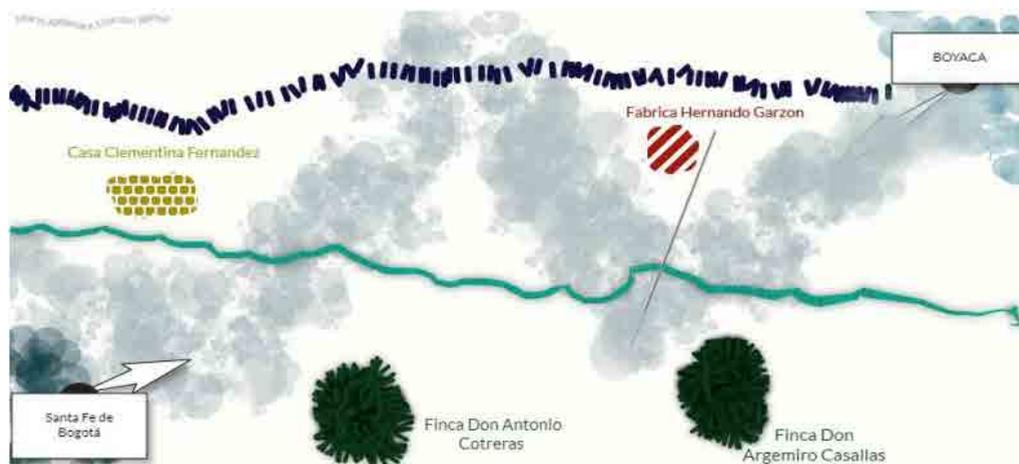
260 Carlos Nieto, plantea el imaginario geográfico como una forma de relación simbólica con el territorio, a través de procesos que requieren la identificación de elementos geográficos, artefactos culturales, lenguajes, iconografías y narrativas. Carlos Comejo Nieto. «Geografías de recepción» de los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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

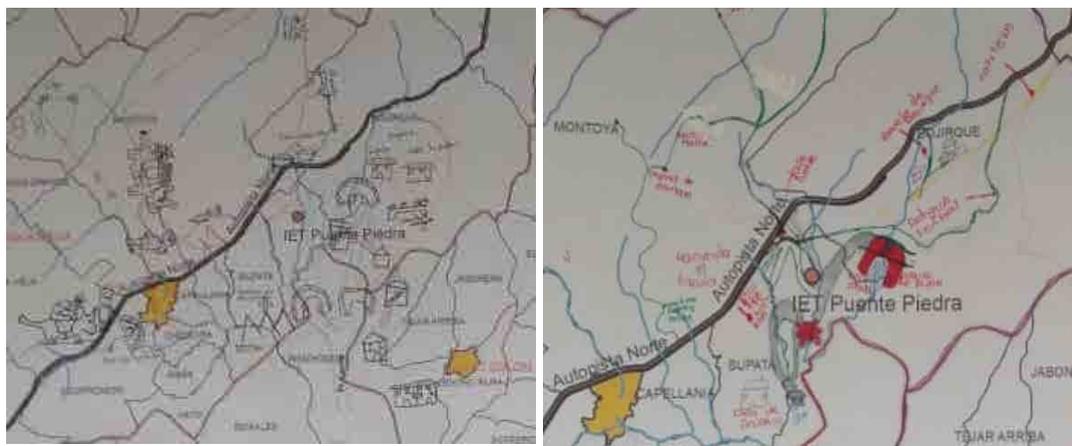
Este contexto, ilustra la diversidad de simbolismos que logran dinamizar el significado del camino en virtud de las geografías como de las representaciones de objetos y lugares que dan contenido a su existencia. Si para habitantes del municipio de Villapinzón, el camino determinaba una centralidad en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

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

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

265 Antoine Bailly, 18.

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



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

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

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

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

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

Conclusiones

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

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

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

Referencias

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

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

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

Ramos Peñuela, Aristides. «*Los caminos al río Magdalena*» Credencial Histórica N°287. Consultado 20 de noviembre de 2018: <http://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-287/los-caminos-al-rio-magdalena>.

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

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

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

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

Entrevistas

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

Ana Teresa, López. Entrevista semiestructura. Estudiante grado 10. Mario Alejandro Lizarazo Bernal. Colegio San Juan Bautista del municipio de Villapinzón. Febrero 25 de 2020.

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