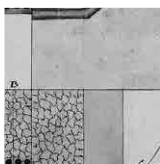
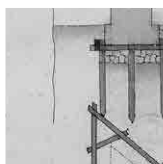


SEGUNDA PARTE

OTROS CAMINOS DEL ALTIPLANO A LAS TIERRAS BAJAS



Capítulo V

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

Diana Bonnett Vélez¹ |

Introducción

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sofía Botero Páez²⁸

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

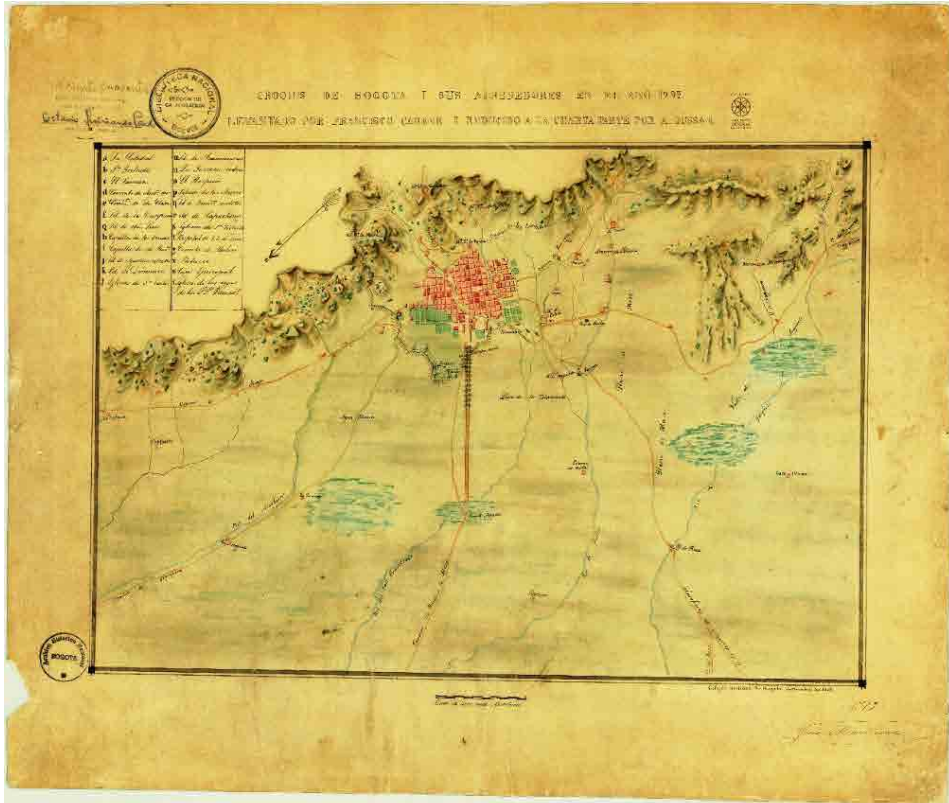
36 Germán Colmenares, ed. *Relaciones e informes de los gobernantes de la Nueva Granada* (Bogotá: Fondo de Promoción de la Cultura del Banco Popular, 1989). T. I, p. 114.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

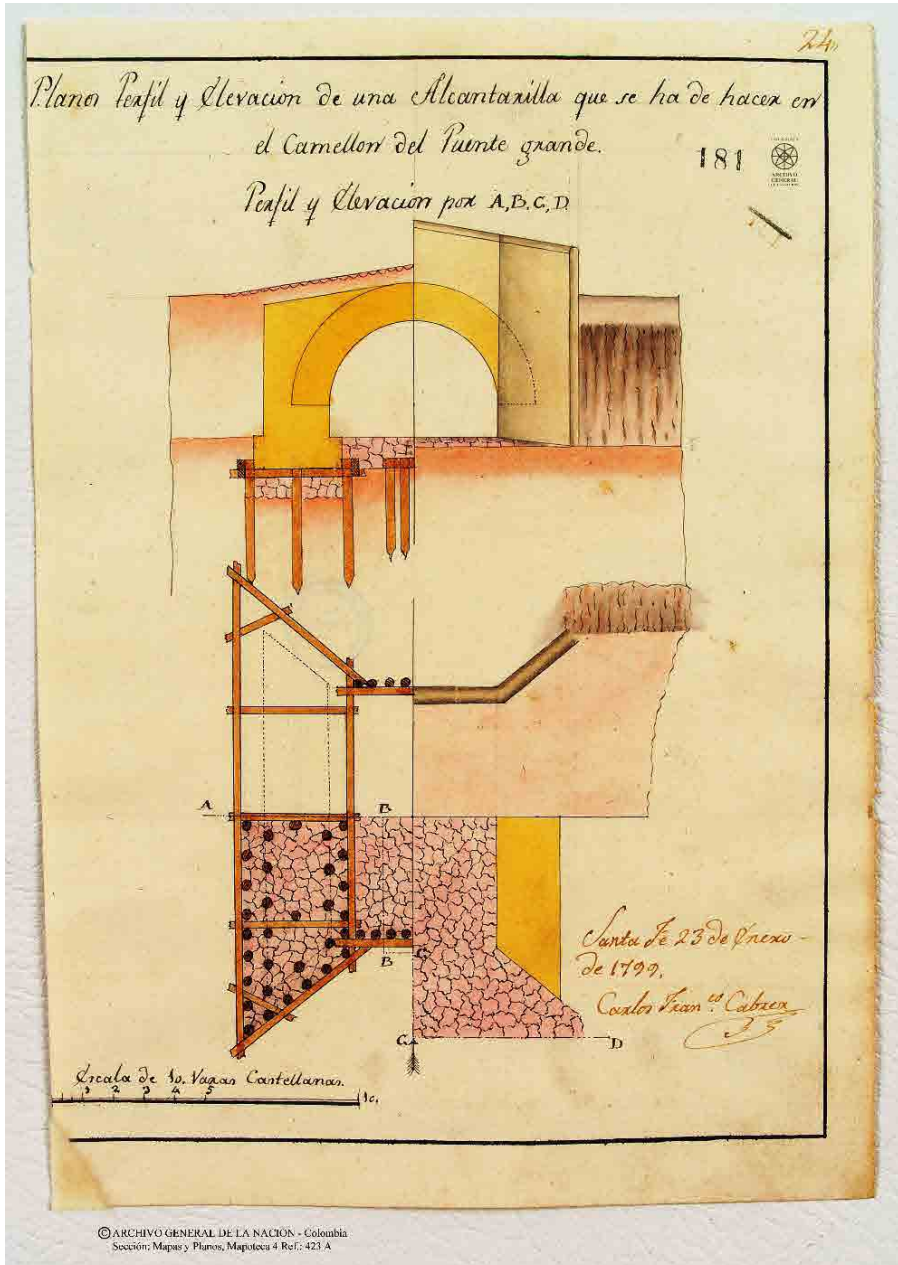
68 Nelson Fernando González Martínez. *Entre el acceso y la circulación*, p. 128.

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

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

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

Ilustración No. 3. Plano alcantarilla - Puente grande



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

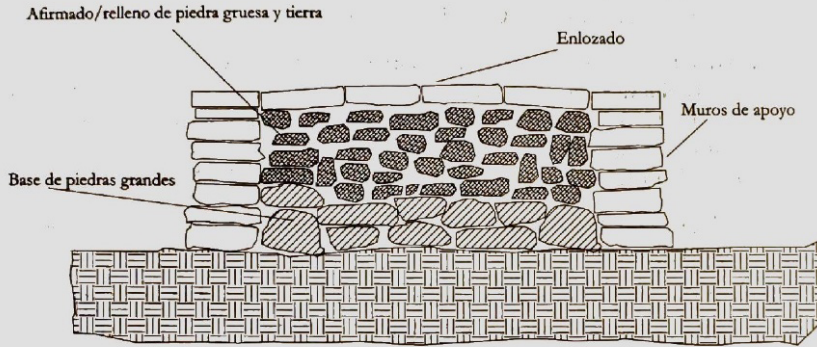
73 Según registran varios números de la Gaceta Oficial, en el siglo XIX los informes son mucho más precisos sobre el tipo de piedra usada en los caminos: se diferencia entre piedra labradas, piedra cortada, piedra careada, cascajo. *Gaceta Oficial*, Bogotá, Domingo 29 de abril de 1848, Número 1040, pp.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

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

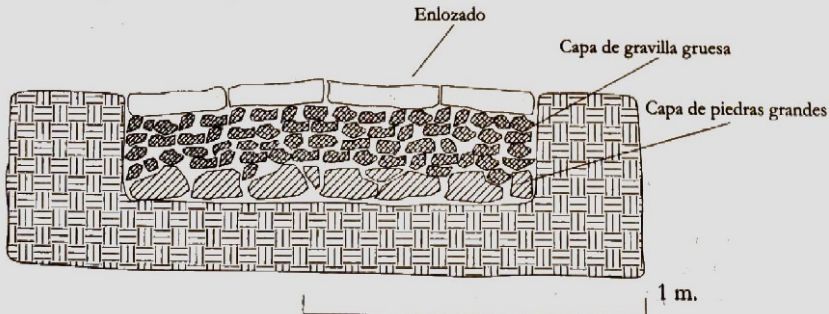
75 Al respecto véase Manuel Gámez Casado. “Ingenieros militares y obras públicas”, p. 134.

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

Ilustración 4 - Tipos de calzadas



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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Conclusiones

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

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

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

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

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

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

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

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

Referencias

Archivos

ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN

Fondo Mejoras materiales

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

Impuestos varios – Cartas

Tomo VII, T. XV

AGN. Colonia. Miscelánea,

Tomo 39.

Visitas Cundinamarca

Tomo 9

Mapas y planos

ARCHIVO JUAN MANUEL PACHECO. UNIVERSIDAD JAVERIANA

DVD 1 DOC 342; 1641,

Fuentes primarias impresas

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

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

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

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

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

Gaceta Oficial, Números 1040, Bogotá, 1848.

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

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

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

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

Bibliografía contemporánea

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

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

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

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

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

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

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

