

## Capítulo VI

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

Carlos Delgado Gómez<sup>87</sup> |

### Introducción

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

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

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

Una caracterización espacial en donde la topografía, la distancia y el relieve, configuran los modos de transporte en el siglo XIX.

Las rutas Honda-Bogotá y Carare-Tunja se describen con sus perfiles longitudinales, distancias, y por tanto, los itinerarios, como fundamento para el análisis comparativo. Uno de estos representa un modelo de menor coste comparativo de transporte. A mediados del siglo XIX ambas rutas se perfilan bajo distintos criterios, una con el auge de las exportaciones de tabaco que consolida la navegación a vapor y el transporte terrestre de mercancías importadas; y la segunda, por el río Carare que pierde importancia económica, debido a su aislamiento respecto de la zona de producción de tabaco y a condiciones particulares de producción de bienes de exportación como la harina de trigo en el altiplano de Boyacá o los intentos de producción agrícola en los valles del Carare y la región de Vélez y Socorro. De manera que las dos rutas se destacan con una condición específica, el camino de Honda-Bogotá cuenta con 114,3<sup>88</sup> kilómetros y el camino del río Carare a Vélez y Tunja con 142.2<sup>89</sup> kilómetros aproximadamente. Esta característica configura circuitos comerciales con un centro en Bogotá y en el altiplano norte con Tunja, situación que a finales del siglo XIX se traduce en distintos procesos de desarrollo.

## Una configuración espacial según las rutas en el altiplano Cundiboyacense: una visión general

Según Marco Palacios, tenemos un desconocimiento sobre la actividad del tráfico en el altiplano Cundiboyacense, ya que de “*los costos terrestres en mula... , ... muy poco sabemos.*”<sup>90</sup> Por tanto, se pretende “distinguir el espacio entre la región como unidad de renta y de consumo y la región como unidad de producción, porque ignoran la variable distancia y las relaciones funcionales intrarregionales a través del espacio”<sup>91</sup>, en consecuencia, se privilegia la distancia y el relieve como una configuración que se expresa a través de las etapas del tráfico en una relación específica tiempo-espacio.

De otro lado, los criterios económicos se relacionan con los tiempos en cada itinerario, según la distancia, para establecer una aproximación a los costes de transporte sin tener en cuenta las unidades monetarias. Igualmente, el criterio de reproducción de la vida cotidiana durante el tráfico de carga y viajeros por estos dos caminos se asemeja a un tipo de historia con base en acontecimientos,

88 Datos calculados por Carlos Delgado Gómez a partir de base de datos “Caminos del Altiplano, siglo XIX”; IGAC Mapa de Cundinamarca y Boyacá, 1921.

89 Datos calculados por Carlos Delgado Gómez a partir de base de datos “Caminos del Altiplano: Siglo XIX” y mapa de Cundinamarca y Boyacá, 1921 IGAC.

90 Marco, Palacio. *El café en Colombia, 1850 – 1970. Una historia económica, social y política.* (México: El Colegio de México, El Áncora Editores, 1983), 274.

91 Richardson, Harry W. *Economía Regional. Teoría de la localización, estructuras urbanas y crecimiento regional.* (Barcelona: Editorial Vicens-Vives, 1973): 247. “Si el sistema regional es desequilibrado y contiene, por ejemplo, una o dos regiones muy desarrolladas y de gran tamaño junto con otras mucho menores”.

personajes e itinerarios, que pasarían inadvertidos si no se consideran las relaciones tiempo-espacio, según las condiciones topográficas de cada recorrido.

Entonces la conectividad generada a partir del camino Honda-Bogotá, permite describir flujos mercantiles según facilidades logísticas, de distancia y costes. Se demuestra que una ruta específica se piensa como potencial de importaciones y los circuitos comerciales al interior del altiplano con un mayor desarrollo del comercio; en comparación con el camino del Carare-Tunja, a través del cual se intenta durante varios períodos una ruta de producción y exportaciones. Esta diferenciación determina resultados específicos<sup>92</sup> en el presente, para la región de Boyacá.

En este orden, se demuestra en detalle cómo los factores naturales, el relieve y la distancia, así como los efectos cambiantes que produce el hombre economizante,<sup>93</sup> configuran una red de caminos en el altiplano Cundiboyacense que definen una orientación del comercio y los límites de su actuación de acuerdo con sus zonas de producción y transporte, es decir, una “observación espacial de mediciones, censos y comparación de regiones”<sup>94</sup> con un sentido geográfico, económico e histórico.

El sentido económico se desarrolla a partir del tráfico con una fuente de energía basada en la potencia<sup>95</sup> de caballos y mulas que busca las menores distancias en el desplazamiento terrestre, junto con la salida a un medio fluvial de menor coste. Con base en mapa antiguo<sup>96</sup> se identifican las dos rutas de acceso al altiplano Cundiboyacense vigentes durante el siglo XIX, desde el Magdalena; y con base en documentos históricos y memorias, los usos potenciales de estas dos rutas. Inicialmente se identifica un patrón en el itinerario por el Camino Honda – Bogotá para identificar diferencias con el uso histórico de la ruta río Carare-Tunja, e igualmente, para el estudio comparativo<sup>97</sup> con los demás caminos del altiplano:<sup>98</sup>

92 Paul, Krugman. *Geografía y comercio*. (Barcelona: Antoni Bosch Editor, 1992): 17. «la interacción entre la demanda, los rendimientos crecientes y los costes de transporte son la fuerza motriz que acentúa las divergencias regionales».

93 Ernesto, Guhl. «*Las fronteras políticas y los límites naturales*». (Bogotá: Fondo FEN Colombia, 1991): 57-58. “De manera que en el campo científico el análisis espacial se basa en el conocimiento de los diferentes métodos de la geografía, sociología, economía y política.”

94 *Ibid.*, 57-51. Cita el “prefacio de Ratzel para su ‘Geografía Política’ de 1897.”

95 Real Academia Española, Diccionario de la Lengua Española. (Madrid: 22 edición) “Potencia: capacidad para producir un efecto.”

96 Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, Carta Geográfica del Departamento de Boyacá y Comisaría del Casanare, 1921.

97 En este listado no se incluyen los Caminos Bogotá-Fusagasugá-río Magdalena y Cuatro Esquinas-La Mesa-Tocaima-río Magdalena, porque no son rutas para exportaciones, solo para abastecimiento de Bogotá.

98 Los datos de distancia aproximados en kilómetros fueron realizados por el autor Carlos Delgado Gómez con base en cartografía de escala 1:25.000 del Instituto Geográfico Agustín Codazzi y la base de datos “Los caminos del altiplano: Siglo XIX”. Los cálculos de la distancia recorrida por caballos y mulas están basados en un promedio de 30-40 kilómetros por día, según autores como Paul, Bairoch, (1990), “*De Jericó a México. Historia de la Urbanización*” (México: Trillas, 1990), 26; Thomas, Höllman. *La Ruta de la Seda*. (Madrid: Alianza Editorial, 2018): 24. Dice: “Con una carga de 250 kilogramos y una jornada diaria de unos 30 kilómetros, el camello logra cargar...”

1. Lago de Maracaibo<sup>99</sup> – San Buenaventura en el río Zulia – Puerto de los Cachos - Pamplona – Tunja:<sup>100</sup> 310 kilómetros para un recorrido terrestre aproximado de 10 días.
2. Río Casanare (La Salina) – El Cocuy – Capitanejo – Pamplona: 175.5 kilómetros para un recorrido terrestre aproximado de 5.8 días.
3. Río Casanare (La Salina) – El Cocuy – Capitanejo - Socorro: 145 kilómetros para un recorrido terrestre aproximado de 4.8 días.
4. Río Casanare<sup>101</sup> (La Salina) – Socha – Sogamoso:<sup>102</sup> 162.5 kilómetros para un recorrido terrestre aproximado de 5 días.
5. Río Cravo Sur<sup>103</sup> – Labranzagrande – Sogamoso (Por Monguí o por Mongua): 65-80 kilómetros para un recorrido terrestre aproximado de 2 – 3 días.
6. Río Upía<sup>104</sup> – Miraflores<sup>105</sup> – Ramiriquí - Tunja: 87.5 kilómetros para un recorrido terrestre aproximado de 3 días.
7. Río Humea<sup>106</sup> – Medina – Gachalá – Guasca - Bogotá<sup>107</sup>: 130 kilómetros para un recorrido terrestre aproximado de 4 – 4.5 días.
8. Río Meta (Puerto Cabuyaro) – Cáqueza – Bogotá:<sup>108</sup> 150 kilómetros para un recorrido terrestre aproximado de 4 - 5 días.

99 Velandia, Roberto, *Descubrimientos y caminos de los llanos orientales*. (Bogotá: Colcultura, s.f.): 263. Dice: “Enlazar Maracaibo con sus puertos sobre el lago y los ríos Zulia y Catatumbo”.

100 Ocampo López, Javier. “A Venezuela. El camino real del centro-oriente-colombiano. Santafé de Bogotá-Tunja-Bucaramanga-Pamplona”. En: Moreno de Ángel, Pilar, Jorge Orlando Melo, y Mariano Useche Losada, eds *Caminos Reales de Colombia*. (Bogotá: Fondo FEN Colombia, 1995): 237. Dice: “Un barco que llegó por el río Zulia hasta el Puerto de los Cachos, el 25 de octubre de 1856, fue de gran interés para los cucuteños, quienes se interesaron por la construcción de la carretera de Cúcuta al Zulia, la cual culminó en el año 1876”.

101 *Ibíd.*, 256. Dice: “La reconocida navegación del Meta, cuenta con el río Casanare, que promete alimentarla con la concurrencia industrial y producciones de los poblados de Tame, Acero, Muneque y Sácama y con los caminos del norte de Boyacá por Chita, los cuales proporcionan algunos frutos, como café y cueros de res al pelo.”

102 *Ibíd.*, 73. Dice: “Camino que iba de Sogamoso a la Salina de Chita, fue seguido por los jesuitas en 1628.”

103 Roberto, Velandia. «*Descubrimientos y caminos de los llanos orientales*». (Bogotá: Colcultura, s.f.): 256. Dice: “El río Crabo, que tiene su puerto de “Neiva” cercano a la cordillera y se enlaza con la vía del centro de Boyacá, que va por Labranzagrande, de donde toma cueros y cereales.”

104 Santiago Pérez Triana, «*De Bogotá al Atlántico*». (Bogotá: Biblioteca de Cultura Colombiana, 1945). Hace un recorrido desde Bogotá por la Hacienda Boitá, Hacienda de Úmbita, Miraflores, Puente colgante sobre el río Upía y San Pedro del Túa para salir al río Meta en diciembre de 1893.

105 Roberto, Velandia. «*Descubrimientos y caminos de los llanos orientales*». (Bogotá: Colcultura, s.f.): 256. Dice: “El río Upía, que casi toca su puerto con el primer contrafuerte de la cordillera, enlazándose con el camino de Tunja, Tenza y Pesca por Miraflores”.

106 *Ibíd.*, 256. Dice: “El río Umea, que da puerto al pie de la cordillera, en el sitio de “Limonos” y “Naguaya”, a dos y media leguas (12.5 kilómetros) de Medina: Este río Umea, así como el Upía, deben ser los canales de más cómodo expedito desalijo de los buques que vengan a Cabuyaro.”

107 *Ibíd.*, 73. Dice: “Había un camino por la provincia del Guavio, pueblos de Guasca, Sueva, Gachetá, Ubalá y Gachalá que atravesando los farallones del oriente llegaba a las cabeceras del llano.”

108 *Ibíd.*, 103. Dice: “El camino de Cáqueza a Santafé estaba desde los chibchas y era conservado por los encomenderos de Cáqueza, Chipaque, Une y demás pueblos del Partido de Ubaque, que tenían otro camino a Santafé pasando por Choachí a descender por el cerro de Guadalupe.”

9. Honda<sup>109</sup> - Las Tibayes – Pantanillo - Bogotá: 114.3 kilómetros para un recorrido terrestre aproximado de 3 días.<sup>110</sup>
10. Río Carare – Vélez<sup>111</sup> - Tunja: 142.2 kilómetros para un recorrido terrestre aproximado de 4 días.

En un período anterior a 1826 en que la navegación por el río Magdalena se realiza mayoritariamente con piraguas o champanes, antes de la consolidación de la navegación a vapor, la ruta por el Río Carare a Vélez y Tunja es una propuesta de menor coste para el transporte, pero la distancia terrestre a Bogotá desde Vélez, intensifica el uso de una ruta de menor distancia durante el siglo XIX, el camino de Honda. En la segunda mitad del siglo XIX, la actividad económica asociada con la demanda internacional de tabaco, consolida haciendas en el valle del Alto Magdalena e inclusive sobre el camino Honda-Bogotá, que requiere una regularidad en el transporte fluvial y por tanto, dinamiza el Puerto de Honda<sup>112</sup> como lugar de descarga de bienes de importación para Bogotá y el interior del altiplano y carga de exportación de tabaco.

En consecuencia, los fenómenos más generales podrían discutirse teóricamente en cuanto que el valor económico de los bienes agrícolas transportados con origen en el altiplano, disminuye cuando la distancia terrestre es mayor, por lo que el transporte de menor coste y el tipo de bienes, es la opción más apropiada para garantizar la vigencia de una u otra ruta en el siglo XIX.

Las condiciones favorables del camino Honda - Bogotá para el tránsito de mulas y caballos, comparativamente con las condiciones del camino Bogotá – Sogamoso, eran relatadas desde 1679 por el Oidor Juan de Larrea Zurbano<sup>113</sup>, quién confinado en Sogamoso por sus desafueros, escribe sobre las mulas: “... que iban resbalando las mulas muchos trechos sin poderlas detener, que para

109 *Ibíd.*, 274. Dice: “De Cabuyaro, para abajo, el río Meta es francamente navegable por vapores que calen hasta cinco pies. Esta población, hoy insignificante por el número de sus habitantes, aunque no por la cuantía de las operaciones comerciales que allí se celebran, será cuando se establezca una línea regular de transportes, uno de los más importantes puertos fluviales de la República, comparable al de Honda sobre el río Magdalena.”

110 Aproximadamente 3 días debido al uso de carretas y coches en los últimos 44 kilómetros desde la *Venta de Botello cerca de Facativá a Bogotá, por tanto, la parte del camino con relieve abrupto es 70.25 kms.*

111 Aquileo Parra. *Memorias*. (Bogotá: Imprenta de la Luz, 1912): 43.

112 Movimiento de carga del Puerto de Honda: agosto 13 de 1857: Salida de champán independiente para Remolino (Antioquia) con ropas de Batán 49 cargas y tabaco de primera 66 cargas. Agosto 16 de 1857: Salida de champán Nuevo Tulio Patrón, Encarnación Martínez, despachado por Vengoechea Hermanos con tabaco en plancha por cuenta de los señores Uribe, Restrepo y CIA de Medellín, 140 cargas. 15 cargas de tabaco en plancha por cuenta de los señores Poveda, Muñoz y CIA de Medellín. 20 cargas de tabaco embarcado por González Hnos., por cuenta de los señores Montoya, Sáenz y CIA. 10 zurrones de sombreros de Suaza por cuenta del señor Juan D. Lequerica de Timaná. 2 cajas de quina, por cuenta del señor M. Tanco de Bogotá. En: “El Vapor órgano de comunicación del Alto y Bajo Magdalena”, Año I, Semestre 1, Nueva Granada, Honda, agosto 27 de 1857, Nro. 1/www.bibliotecanacional.gov.co/recursos-user/hemerografico/ps19\_el\_vapor\_agosto\_1857.pdf

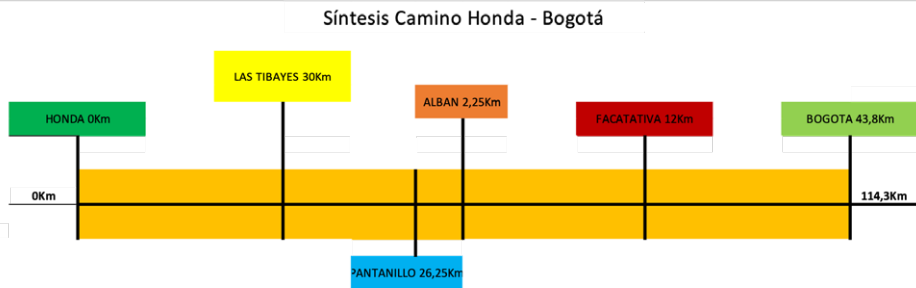
113 Alberto, Coy Montaña. *Anales de Sogamoso*. (Bogotá: SENA, 1990): 50. Cita la carta de marzo 1 de 1679, del Oidor Juan de Larrea Zurbano.

esta cuesta son de flores los caminos de Honda a Santafé”. lo que indica que al comparar la ruta Sogamoso – Bogotá, con Honda – Bogotá, esta última resultaba más favorable para la arriería y el transporte, en el siglo XVII.

## El modelo del Camino Honda – Bogotá

El patrón desarrollado a partir de los itinerarios en la ruta Honda – Bogotá según las capacidades de trabajo de mulas y caballos y las necesarias condiciones logísticas de agua, pastos y alojamiento para viajeros, se destaca por las siguientes características:

### Ilustración 1. Síntesis camino Honda-Bogotá



Fuente: Elaboración a partir de base de datos propiedad del autor “Caminos del altiplano: Siglo XIX”.

El camino puede dividirse en varios sectores sucesivos, definidos con ayuda de criterios geográficos y grados de resistencia de mulas y caballos. Con dos lugares específicos: río San Francisco en Las Tibayes y Quebrada Pajitas en Pantanillo. De manera que entre Honda y Las Tibayes hay una distancia de 30 kilómetros y de este lugar a Pantanillo hay 26.25 kilómetros, para un total de 56.25 kilómetros. Desde este lugar a Albán (Agualarga) hay 2.25 kilómetros, es decir, 58.5 kilómetros. Luego desde Albán a Bogotá la distancia es de 55.8 kilómetros distribuidos así: 3.75 kilómetros hasta la Posada de Botello<sup>114</sup> muy cerca de la Venta de Los Manzanos a 2.0 kilómetros y adicionalmente 6.25 kilómetros hasta Facatativá, que se encuentra a 43.8 de Bogotá. Sobre la Sabana de Bogotá la pendiente plana es utilizada por coches<sup>115</sup> que transportan pasajeros y mercancías hasta la capital. De manera que las recuas de mulas cargadas transitan durante la primera jornada desde Honda hasta “Las Tibayes” en jurisdicción de Guaduas.

Las Tibayes, es el primer lugar de descanso con agua y pastos para la alimentación de los animales de carga y una posada para los viajeros en un recorrido de 30

114 Isaac, Holton. *La Nueva Granada: Veinte meses en los Andes*. (Bogotá: Ediciones del Banco de la República, 1981): 133-134. Relata: “Posada de Botello en la sabana de Bogotá.”

115 *Ibid.*, 134. Relata en 1852: “En Botello se encuentran carretas que cobran por el recorrido de ida y regreso, aunque sea en un sentido, entre Botello y Bogotá”.

kilómetros. La segunda jornada inicia en Las Tibayas y termina en Pantanillo centro de carga y descarga, muy cerca de Albán en donde iguales condiciones de agua, pastos y posada facilitan a viajeros el descanso. En este lugar las recuas de mulas inician el regreso a Guaduas.

Para recoger la carga dejada en Pantanillo por las mulas de Guaduas, bajan desde la Sabana de Bogotá, específicamente de la Posada de Botello muy cerca de la Venta de Los Manzanos<sup>116</sup> las recuas y carretas en menos de 4 kilómetros. El sitio de Albán se reconoce como Agualarga<sup>117</sup>, y al respecto relata Cané, “serían las 4 de la tarde cuando llegué a Agualarga, punto de donde parte una excelente calzada hasta la sabana, transitable aún para carruajes”.<sup>118</sup>

**Tabla 1. Rutas identificadas**

Distancia	Kilómetros	Total	Jornada Diaria
Honda – Las Tibayas	30	30	Primera de 10 horas
Las Tibayas – Pantanillo	26.25	56.25	Segunda de 10 horas
Pantanillo – Albán	2.25	58.5	
Albán – El Botello	3.75	62.25	
El Botello – Los Manzanos	2.0	64.25	
Los Manzanos – Facatativá	6.25	70.5	Tercera de 10 horas
Facatativá – Bogotá	43.8	114.3	

Fuente: Cálculos del autor Carlos Delgado Gómez, Base de datos “Caminos del altiplano: Siglo XIX.

En consecuencia, un modelo empírico del tráfico asociado con la distancia durante el siglo XIX y el análisis comparativo, puede servir para explicar la disminución o el aumento de la actividad económica y social en determinadas subregiones del altiplano. Estos fenómenos de tipo general expresados particularmente con las dos rutas desde el río Magdalena al altiplano, simplifica las variables, por lo que la comparación puede servir para explicaciones sobre el desarrollo económico comparativo entre la región de Tunja y la de Bogotá. En esta configuración espacial de los flujos mercantiles en el altiplano, destaca la ruta terrestre de menor coste comparativo. Esta situación justifica intentos de superación de procesos de autarquía económica que limita la escala de producción y somete a una región a un proceso de producción sin mercados crecientes de demanda.

116 “La Caridad”, Año II, Nro. 27, Bogotá, 2 de marzo de 1866, p. 432. Dice “Habla sobre el hotel de Francia a una legua más allá de Facatativá y los coches que habían allí, y el parque de mulas y caballos para bajar por el camino de Honda.”

117 Isaac, Holton. Relata en 1852: “Desayuno luego de Chimbe en Agualarga o Albán, terminación del ascenso en el Roble sobre la sabana de Bogotá.

118 Cané, Miguel. “Notas de viaje sobre Venezuela y Colombia”. En: <https://siise.bibliotecanacional.gov.co/BGCC/Documents/view/39> consultado 17 de junio de 2019, 8:36:31 pm.

De otro lado, el modelo del Camino Honda – Bogotá permite identificar rutas de menor distancia y costes para explicar la consolidación o decadencia de los circuitos mercantiles en el altiplano, y en este caso, comparativamente puede facilitar análisis de efectos de largo plazo en el desarrollo de una región. Pero igualmente, una ruta solo se consolida en la medida en que una ciudad incrementa la población a una tasa mayor que otra ciudad. Por ejemplo, Paul Bairoch<sup>119</sup> calcula costes de transporte en términos de granos cereales, con base en el consumo de un carguero humano, un caballo o una mula y el transporte en carretas. Este planteamiento es congruente con la realidad del tipo de transporte desarrollado durante el siglo XIX en los dos caminos mencionados. De manera que el tipo de desarrollo de una subregión como Tunja y Vélez, comparado con la subregión de Bogotá y Guaduas, configura que “por regla general, el obstáculo principal lo constituyen los costes de transporte; este coste aumenta, aunque de modo irregular, con la distancia a recorrer.”<sup>120</sup>

## Tiempo, distancia y carga

El desarrollo del tráfico con bestias no se va más allá de ciertas condiciones logísticas, distancia, tiempo y ambientes apropiados. Una tipificación del de los animales de carga, nos permite identificar los obstáculos que impone la topografía y las condiciones ambientales (agua y pastos). En el caso que expone Höllman,<sup>121</sup> el camello es bueno para transitar en el desierto (Takla Makan) y el dromedario es bueno para transitar en un ambiente frío (montañas del Pamir); el buey es bueno para transitar en rutas anchas y niveladas por su poder de tracción, pero muy malo para caminos angostos y de altas pendientes como el Alto del Sargento o la subida a la Sabana de Bogotá desde la Tienda de Mave o Albán en el camino Honda -Bogotá. Así que las mulas por su carácter sosegado y tranquilo son buenas para trechos angostos e irregulares, pero los caballos son menos poderosos para llevar carga y son más delicados por lo que requieren cuidados más exigentes que las mulas.

**Tabla 2. Transporte, carga y jornada diaria**

	Carga	Jornada Diaria
Un camello o dromedario	250 kilogramos	30 Kms
Una mula	100 a 120 kilogramos	30 Kms
Un caballo	100 a 120 kilogramos	30 Kms

Fuente: Paul, Bairoch. “De Jericó a México. Historia de la Urbanización”, (México: Editorial Trillas, 1990): 25-26 y Thomas O, Höllman. La Ruta de la Seda. (Madrid: Alianza Editorial, 2018): 22-24.

119 Paul, Bairoch, “De Jericó a México. Historia de la Urbanización.” (México: Editorial Trillas, 1990): 25.

120 Alfred, Marshall. *Obras escogidas*. (México: FCE, 1978): 173 primera reimpresión.

121 Thomas, Höllman. La Ruta de la Seda. (Madrid: Alianza Editorial, 2018): 22-24.



En consecuencia, una jornada diaria de 30 kilómetros es un dato aproximado, porque depende de la pendiente del recorrido y del tipo de carga; por tanto, se calcula un promedio entre 30 y 40 kilómetros por día, de acuerdo con las condiciones logísticas y de itinerario. En el tramo entre Honda y Pantanillo por el Camino Honda – Bogotá es más adecuada la mula, pero en la entrada a la Sabana de Bogotá por la Posada de El Botello son más apropiados los coches tirados por caballos o las cargas en carretas tiradas por bueyes. La distancia y el tiempo imponen un límite al desplazamiento por tasas de sacrificio, tasas de beneficio, costes, condiciones ambientales, tipo de alimentación y tipo de carga, por lo que los itinerarios específicos permiten consolidar sistemas de carga y descarga de relevo, en Las Tibayas (Guaduas) y Pantanillo (Albán). De manera que la empresa de transporte de Guaduas<sup>122</sup> transporta carga desde Honda hasta Pantanillo en las cercanías de Albán en dos jornadas y la empresa de transporte de Los Manzanos o la Venta de Botello recibe la carga y la traslada a Bogotá. Esta condición permite de una u otra manera la consolidación del tráfico durante la segunda mitad del siglo XIX.

De otro lado, la misma cantidad de carga no transita en ambas direcciones, es decir, la carga solo viaja hacia Bogotá en la dirección Honda – Las Tibayas (Guaduas) - Pantanillo para los empresarios del transporte de Guaduas, lo que implica la ausencia de equilibrio de comercio y carga de compensación, lo que genera que el coste de transporte en recuas<sup>123</sup> se multiplica por dos. Adicionalmente, las recuas ubicadas en el valle de Guaduas viajan sin carga a Honda durante 25.9 kilómetros para cargar y transportar a Las Tibayas (Guaduas) durante el transcurso del mismo día. Pero igualmente, “los gastos de transporte terrestre constituyen un obstáculo mayor al movimiento de mercancías de mucho volumen y poco valor, que las de escaso volumen y gran valor”<sup>124</sup>. Por lo que se infiere que la mayoría de la carga transportada era de escaso volumen y gran valor,<sup>125</sup> es decir, para las exportaciones de tabaco por el auge de la demanda internacional, exclusivamente se contrataban por vía fluvial y las importaciones de la Casa Guerlain y Londres por ambas vías, la fluvial y la terrestre. En términos de la logística en estas rutas, si se contrata un arriero, para que transporte una carga a veinte kilómetros de distancia, es preciso pagarla más del doble de lo que se pagaría por llevarlo a diez kilómetros de distancia, porque en el caso de un cargador humano si se aleja veinte kilómetros tiene que dormir fuera de su casa.<sup>126</sup>

122 Isaac, Holton. *La Nueva Granada*, p. 105. Dice: “Todas las mulas que se utilizan entre Honda y Guaduas permanecen en Guaduas y si se quiere ir a Honda – Guaduas hay que mandar por las bestias o esperar a que llegue una recua cargada que no tenga carga de regreso. Por lo general los viajeros envían un mensajero a pie hasta Guaduas y esperan a que regrese con el peón y las mulas.”

123 Cada vez que se menciona la palabra recuas, se refiere a un grupo o equipo de 10 mulas, que transportan en total una tonelada, es decir, cada un 100 kg.

124 Alfred, Marshall, *Obras Escogidas*. (México: FCE, 1978): 173-174. Primera reimpresión.

125 Isaac F. Holton. *La Nueva Granada*, p. 95. Relata en 1852: “En la bodega de Honda había seis o siete piezas de una caldera para la destilería de Cune (cerca de Villeta) a dos días de camino, pero estaban oxidándose desde hace años.”

126 Alfred, Marshall. *Obras Escogidas*. (México: FCE, 1978): 176.

De otro lado, los costes de transporte más bajos en el camino Honda-Bogotá, favorecen una única ciudad,<sup>127</sup> en este caso Bogotá comparada con Tunja en el período de estudio. El análisis del tipo de transporte y el coste terrestre, requiere datos topográficos, según el movimiento de personas, bienes y animales de carga de una localidad a otra, pero “la variable distancia en línea recta no basta, por tanto, hay que considerar la forma de transporte y los costes en tiempo, como una forma de disgregación sectorial”.<sup>128</sup> De manera que el transporte en animales fue exitoso por el camino Honda-Bogotá comparado con el transporte por el camino río Carare-Tunja, debido a las condiciones topográficas del primero que facilitan un uso de coches y carretas en un 40% de la Sabana de Bogotá es decir, del total de la longitud del camino de 114.3 kilómetros, 55.8 kilómetros son planos y 58.5 kilómetros recorren áreas con altas pendientes. El recorrido de montaña de mulas y cargas es de 58.5 kilómetros.<sup>129</sup> Pero no sólo la distancia es determinante en el Camino Honda-Bogotá: Los tiempos de las mulas de carga y la logística y servicios de apoyo al transporte como se expone en el modelo empírico, igualmente contribuyen en la disminución de costes debido a la definición de itinerarios a partir de Guaduas como centro y de La Venta de Botello en la Sabana de Bogotá en Facatativá como segunda centralidad.

## Generalidades del camino Honda-Bogotá

En “1555 Alonso de Olalla encuentra el camino al desembarcadero de Mariquita, conocido como Puerto de Montaña o Puerto Viejo de Victoria, en las cercanías de Honda”<sup>130</sup>, luego de intentos de consolidación de los caminos por el Río Negro a Villeta y Bogotá y por el río Carare a Vélez y Tunja. Honda, inaugurada en 1560, reemplaza como puerto a los embarcaderos de Mariquita, Angostura, San Bartolomé y el Carare, sirviendo el camino a las regiones de Santafé y de Mariquita. En 1584 se construyen depósitos de almacenamiento en Honda para atender las necesidades de viajeros y comerciantes. Fue tan importante el camino Honda-Bogotá que inclusive desde allí se transportaron mercancías a la provincia de Popayán que igualmente buscaba una salida al océano Pacífico, durante el siglo XVI.

El tránsito forzoso y frecuente por el camino Honda-Bogotá, implica la consolidación de servicios de transporte tanto de personas como de mercancías. Los puntos intermedios como (Las Tibayas) Guaduas y La Venta de Botello (Facatativá) adquieren importancia y desarrollan la prestación del servicio con recuas de mulas que fletaban a los comerciantes<sup>131</sup> y en consecuencia consolidan el relevo en las cercanías de Pantanillo. Igualmente, en Honda se consolida la demanda de prestación del servicio de transporte a partir de las bodegas de almacenamiento. Lo anterior, limitado por el régimen de lluvias en el valle del

127 Paul, Krugman. Desarrollo, Geografía y Teoría Económica. (Barcelona, Antoni Bosch, 1997): 103.

128 Alan Geoffrey, Wilson. (1980) Geografía y planeamiento urbano y regional. (Barcelona: OIKOS-TAU, S.A. Ediciones Barcelona): 50.

129 Ver perfiles altimétricos del recorrido del Camino Honda – Bogotá.

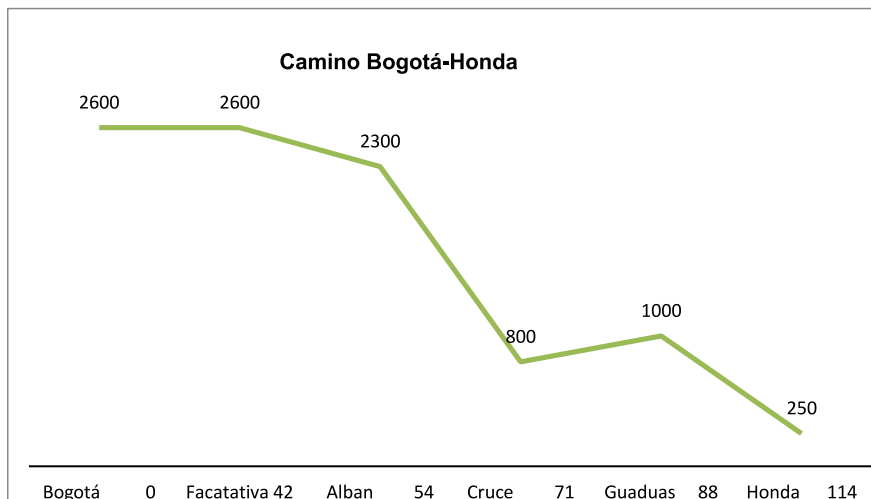
130 Germán, Colmenares. Historia Económica y social de Colombia. (Bogotá: La Carreta, 1972): 357.

131 Germán, Colmenares., Relaciones de mando de los gobernantes de la Nueva Granada. (Bogotá: Biblioteca Banco Popular, talleres Gráficos del Banco Popular, 1989): 372.

río Magdalena que hace que en invierno las bodegas aumenten la demanda de transporte.

Este camino presentaba ventajas estratégicas para los comerciantes que viajaban desde Quito, Pasto y Popayán, debido a las facilidades de navegación por el río Magdalena hasta el Puerto de Honda. Hacia 1581 la Corona asignó recursos para el arreglo de caminos. La Cédula se recibió en 1582 e inmediatamente se iniciaron mejoras materiales y arreglos del camino, de acuerdo con referencias de los años 1582 – 1583,<sup>132</sup> recibió el impulso definitivo en 1587.<sup>133</sup> Recorridos aproximados y pendientes se presentan en los perfiles altimétricos con los siguientes tramos aproximados a los lugares de descanso o relevo.

**Ilustración 2. Camino Bogotá-Honda**



Fuente. Cálculos de Carlos Delgado Gómez, según base de datos “Caminos del altiplano: Siglo XIX”.

En esta visión general se observa cómo luego, en el inicio del descenso de la Sabana de Bogotá, las pendientes de montaña son la característica del recorrido; al respecto en un viaje Bogotá - Guaduas a mitad del siglo XIX al llegar al borde de la Sabana, Juan de Dios Restrepo afirma: “Llegando a la cúspide, las faldas arboladas de robles, el rumor de los arroyos que se despeñan y la imponente majestad de las montañas, ofrecen de repente al viajero los toques vigorosos de la naturaleza americana. El pensamiento se torna grave y sereno como el paisaje.”<sup>134</sup>

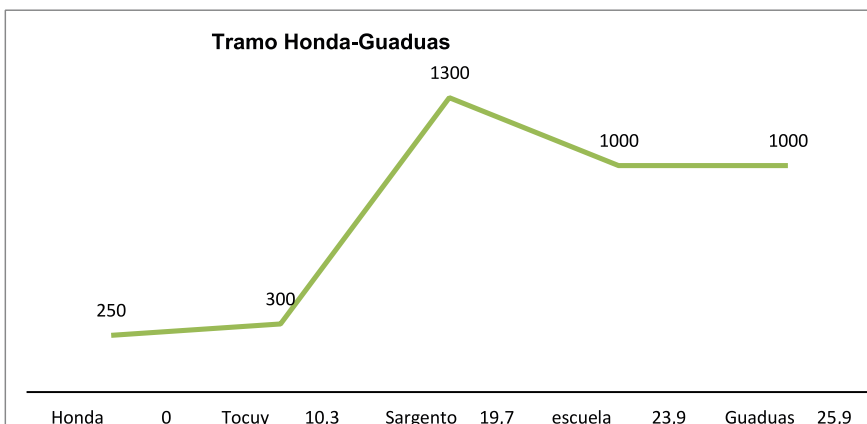
132 AGN. Colonia. Mejoras Materiales, T.11, Folios. 574-611.

133 AGN. Colonia. Mejoras Materiales, T.11, Folios, 574-611. En este documento se da cuenta y razón tanto de todo el oro que ha procedido del camino de Villeta y de las cargas que han traído y llevado al Puerto de Honda, cuya actividad económica se relata como el inicio el 10 de octubre de 1582 hasta el 5 de mayo de 1583, así como de las distintas reparaciones y composiciones del trayecto Honda a San Miguel de Villeta.

134 Juan de Dios, Restrepo. *Artículos Escogidos*. (Bogotá: Biblioteca Banco Popular, 1972): 122-123.

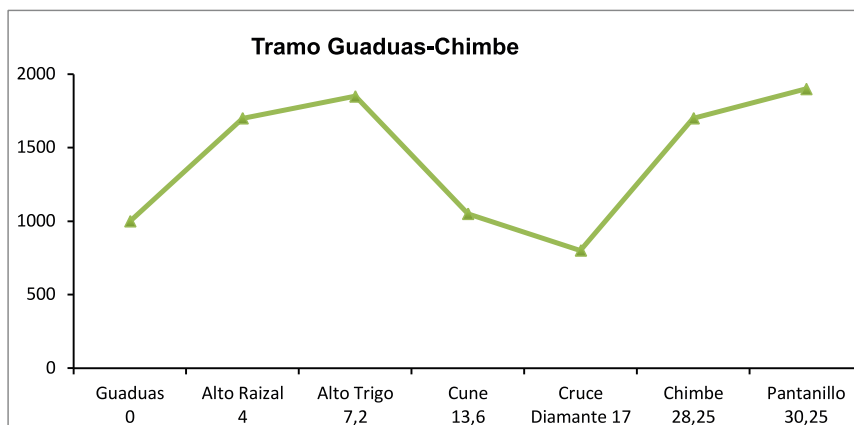
Una mirada parcial del recorrido dividido en tramos, según el tráfico en la segunda mitad del siglo XIX de Honda hasta Las Tibayes en jurisdicción de Guaduas, permite destacar el punto del Alto del Sargento, el más alto a 1300 metros de altura sobre el nivel del mar. Holton sobre el mismo tramo en el primer semestre de 1850 dice al respecto: “Saliendo de Honda pasamos el primer despeñadero con una inclinación de 30 grados como la del techo de una casa, era una estribación rocosa que llega hasta el río Magdalena”<sup>135</sup> y por tanto, hacía difícil el tránsito para la carga proveniente del río Magdalena.

**Ilustración 3. Tramo Honda-Guaduas**



Fuente: Cálculos de Carlos Delgado Gómez, según base de datos “Caminos del altiplano: Siglo XIX”.

**Ilustración 4. Tramo Guaduas-Chimbre**

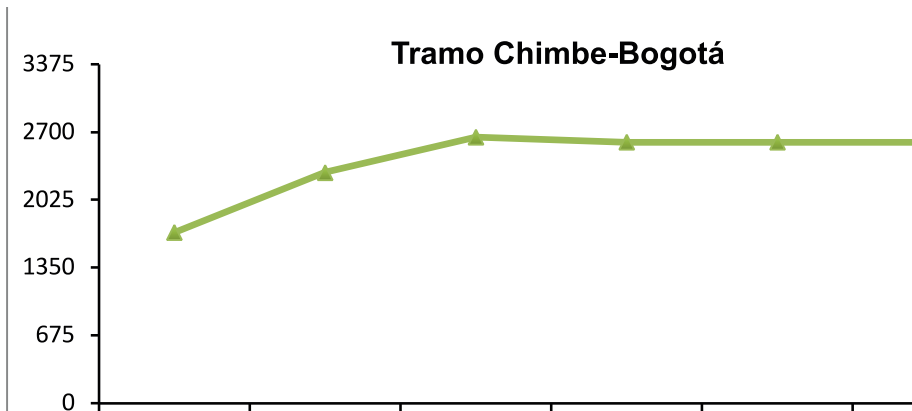


Fuente: Cálculos de Carlos Delgado Gómez, según base de datos “Caminos del altiplano: Siglo XIX”.

135 Isaac F. Holton. *La Nueva Granada: Veinte meses en los andes*. (Bogotá: Ediciones del Banco de la República, 1981): 108.

Holton afirma: “Salimos de Guaduas con 11 bestias y 2 peones, subiendo en zig-zag por un camino empedrado y al rato empezamos un descenso enorme, luego de pasar por el Alto del Raizal y finalmente Alto del Trigo”<sup>136</sup>. Veamos qué dice Santisteban sobre el mismo trayecto: “Salimos de Guaduas por un terreno desigual que todo es subidas y bajadas por cuevas angostas y pantanosas, luego llegamos a unas casas cerca de un río el cual corta el camino y se pasa por vado, hemos llegado a la venta de Cune y como a legua y media el pequeño lugar de Villeta que se aparta del camino dos cuadras. Viven allí algunas familias pobres y hay techo espacioso y acomodado para los viajeros, también hay aves, huevos, pan de maíz y plátanos”.<sup>137</sup>

**Ilustración 5. Tramo Chimbre-Bogotá**



Fuente. Cálculos de Carlos Delgado Gómez, según base de datos “Camino del altiplano: Siglo XIX”.

La población de Chimbe en cuyos alrededores se encuentra Pantanillo consolida el sistema de relevos<sup>138</sup> y hace menos costoso el servicio de carga y garantiza una mayor eficiencia del transporte, porque el regreso en el menor tiempo de las mulas descargadas a Guaduas facilita nuevamente su utilización desde Honda.

### **Generalidades del Camino Tunja - Río Carare<sup>139</sup>**

Una descripción del Camino del Carare, es la que hace Agustín Codazzi<sup>140</sup> cuando afirma que “casi todo el camino del Carare luego de Vélez es un desfiladero hasta el río Horta; pero como escasean los recursos y el clima es malsano más adelante,

136 *Ibíd.*, 109-110.

137 David, J, Robinson. *Mil Leguas por América*. (Bogotá: Banco de la República, 1992): 181-182.

138 Víctor W., Von Hagen, *El imperio de los Incas*. (México: Editorial Diana, 1979): 212. “Otras culturas como los Persas, luego los Romanos y los Incas en el Perú desarrollaron el sistema de relevos. Fue el mejor tipo de comunicación que alcanzó el hombre.”

139 Agustín, Codazzi. *Geografía Física y Política de las Provincias de la Nueva Granada. Comisión Corográfica*, 1856. (Bogotá: Imprenta del Banco de la República, 1957): 258-265.

140 *Ibíd.*, 259-267.

no se debería pasar de este punto del Alto del Roble”. Continúa Codazzi, “el camino es una serie de subidas y bajadas que a veces van por un suelo de tierra o greda con barrizales y atascaderos. En la estación de lluvias es muy penoso el tránsito, especialmente para las caballerías, porque minan y aflojan el terreno multitud de manantiales, que hacen muy malo el camino”. Para Codazzi “en algunos pasos se forman hoyos que sepultan las bestias, siendo preciso descargarlas y desmontarse frecuentemente los jinetes”. Igualmente afirma Codazzi que “en la bajada a Gallegos comienza a ser insalubre el ambiente por la humedad y el calor; en el río Horta hay plaga de noche”.

En la parte final del recorrido, según Codazzi “el paso del río Guayabito, durante las grandes lluvias es invadible por la rapidez de sus aguas. Diez o doce veces se pasa este río y hay plagas de zancudos, jejenes y garrapatas. Todo el camino es de montaña solitaria y virgen, sin que las aguas que caen en ella tengan salida; allí se forman en el invierno pantanos tremendos y el río se pasa como 25 veces. Si llega a crecer el río, deja al viajero expuesto a no poder seguir ni retroceder”.

De manera que en el camino Tunja-río Carare, distintos intentos buscaron la forma de consolidar un patrón de distancia de 30 kilómetros entre poblados que garanticen seguridad, salubridad y provisiones; pero no fue posible, lo que define cierto tipo de dificultades topográficas comparativas con la ruta por Honda<sup>141</sup>.

**Tabla 3. Tramos y rutas**

	Tunja - Arcabuco	Total
Tunja - Arcabuco	28	28
Arcabuco - Moniquirá	20.5	48.5
Moniquirá - Vélez	20	68.5
Vélez - Flores	21.5	90
Flores - Río Guayabito	26.6	116.6
Río Guayabito – Cimitarra - Puerto Carare	25.6	142.2

Fuente: Cálculos del autor Carlos Delgado Gómez, según base de datos “Caminos del altiplano: Siglo XIX”.

De acuerdo con datos de 17.2 leguas de Agustín Codazzi, el trayecto entre Vélez y Puerto del Carare sería de 86 kilómetros calculando 5 kilómetros por cada legua, mientras que en la tabla ese mismo recorrido es de 73.7 kilómetros. Pero si calculamos cada legua en 4.5 kilómetros tendríamos 77.4 kilómetros de distancia entre dos puntos. La ubicación y orientación del camino Río Carare-Tunja empieza al oeste de Vélez en dirección y ascenso a la Peña de Vélez, luego toma la dirección sur-norte desde la cumbre de la Peña de Vélez, en una

141 En el camino del Carare la distancia entre poblados en el itinerario entre el Río Carare y Vélez es mayor a 30 kilómetros. Condición que hace más difícil el control de los tiempos de desplazamiento y en consecuencia un aumento de los costos.

distancia de 19 leguas hasta el puerto en el río Carare, y de allí al río Magdalena 14 leguas granadinas,<sup>142</sup> aproximadamente 50.4 kilómetros. El total aproximado del recorrido Tunja – Vélez es de 142.2 kilómetros.

De otro lado, la fundación del destacamento militar de Landázuri en 1871 entre Vélez y el Río Carare intenta garantizar seguridad para el transporte y viajeros. Pero los costes de este destacamento implican el montaje de un peaje. “El camino del Carare hasta el Magdalena, se consideró como la vía de mayores posibilidades para comunicar el oriente colombiano con la Costa Atlántica y el mundo europeo, a través de la arteria fluvial. Con la Real Cédula del 20 de marzo de 1756, se confirmaron las capitulaciones para la apertura del camino del Carare, pensando en el comercio de las harinas, el algodón, manufacturas y demás productos”.<sup>143</sup>

De manera que “a mediados del siglo XIX se generalizó la idea de que el camino del Carare significaba riqueza, bienestar, progreso y civilización. Se consideró también que el camino del Carare serviría para unir a Chiquinquirá con Zipaquirá y Bogotá; a su vez, se hablaba de que este camino estimularía la economía de Santander, Tunja y Tundama, y conectaría los pueblos y regiones de los Estados de Santander y Boyacá con la capital”.<sup>144</sup> Si la actividad transportadora garantiza que esta noción de inversión se ponga en ejecución en el camino del Carare, otros serían los efectos sobre la logística a desarrollar en el tránsito de la carga; pero esta situación no se presenta debido a condiciones de topografía y actividades de producción en la subregión de Vélez y Tunja con productos con baja demanda internacional o con escaso valor económico en la medida en que aumenta la distancia.

Si se divide la distancia de 142.2 kilómetros en 30, tendríamos 4.7 lugares de cargue y descargue. Tres sistemas de relevos que hacen más costoso el transporte. Además, la ciudad de Tunja no tiene posibilidades comerciales por este camino, porque en el tránsito desde Puerto Carare a Tunja y luego Bogotá, la distancia más corta entre Vélez y Bogotá, se encuentra por la ruta de Puente Nacional y Chiquinquirá. Esta es una de las causas de las diferencias en el desarrollo económico entre la subregión de Tunja y la Sabana de Bogotá, durante el siglo XIX. La infraestructura se torna deficiente en cuanto a caminos de acceso a vías fluviales y las consecuentes dificultades para el transporte de potencial producción hacia los centros de consumo internacionales en el caso de incrementos en la demanda.

Sin embargo, en 1825 se organiza la “Compañía Colonizadora del Carare” por los señores Vicente Azuero, Eustaquio Saravia, José Sanz de Santamaría y otros,

142 Manuel, Ancízar. *Peregrinación de Alpha*. (Bogotá: Biblioteca Banco Popular, 1984): 102. “Una legua granadina aproximadamente igual a 3.6 kilómetros.”

143 Javier, Ocampo López. “A Venezuela. El camino real del centro-oriente-colombiano. Santafé de Bogotá-Tunja-Bucaramanga-Pamplona. En: Moreno de Ángel, Pilar, Jorge Orlando Melo, y Mariano Useche Losada, eds. *Caminos Reales de Colombia*. (Bogotá: Fondo FEN Colombia, 1995): 240.

144 *Ibíd.*, 240.

con el fin de utilizar la región para la producción y uso del camino.<sup>145</sup> Igualmente, en 1836 la “Compañía de Agricultura y Comercio del Opón” es constituida en El Socorro por los señores Vicente Azuero y otros.<sup>146</sup> Para Aquileo Parra<sup>147</sup> por los años de 1835 y 1836 se da inicio a la fundación de plantaciones en las tierras bajas del Carare, y se restablece en esta vía el interrumpido tráfico, enviando nuevamente a Mompo cargamentos de azúcar, bocadillos, ropa de batán y cueros de res.

Durante la primera mitad del siglo XIX, el período de renacimiento de la ruta del Carare es liderado por los Doctores Ángel María Flórez, Gobernador de la provincia de Vélez, Domingo Cuenca y Rafael María Vásquez, quienes, junto con el General Francisco de Paula Santander como adjudicatario de tierras baldías en la zona del Carare, financiaron un contingente en la obra de mejoramiento del camino y fundaciones de plantaciones de café y algodón<sup>148</sup>.

En 1850 empezó el doctor Manuel María Zaldúa a dar cumplimiento al contrato celebrado con el Poder Ejecutivo Nacional para la mejora y conservación del camino del Carare por el tiempo en que terminaba la primera administración del General Tomás Cipriano de Mosquera.<sup>149</sup> Con el fin de apoyar el pequeño tráfico establecido de tiempo atrás en el camino del Carare, la Legislatura Provincial de Vélez destina en 1852 la cantidad de \$2.000 unidades monetarias para la compra de mulas que hiciesen el servicio de transporte a un moderado precio. Este servicio fue prestado con regularidad hasta 1854, en que la revolución puso fin a la rentabilidad de la empresa.<sup>150</sup> Luego se hace un contrato de reapertura y conservación del camino con la compañía del coronel Antonio María Díaz durante ocho años. Esta compañía fue auxiliada por el Gobierno con la cantidad de \$12.000 unidades monetarias y con títulos de propiedad de 4.000 hectáreas de tierras baldías<sup>151</sup>.

La promesa de sostener indefinidamente el camino en estado de servicio no se cumplía por la baja rentabilidad de las empresas comerciales establecidas en el trayecto de la ruta. De manera que la escasez de productos exportables y principalmente la constante amenaza de asaltantes dificultaron la marcha de los negocios, que fue preciso suspenderlos.<sup>152</sup> Hacia 1860 el camino del Carare vuelve a caer en el abandono y lo que no había podido el clima contra las

145 Rafael, Gómez Picón. *Magdalena Río de Colombia*. Edición Siete, (Bogotá: TM, 1983): 212.

146 *Ibíd.*, 212. En: “Informe del Gobernador de El Socorro del 6 de agosto de 1840 al secretario del Interior y Relaciones Exteriores.”

147 Aquileo, Parra. *Memorias*, p. 43.

148 *Ibíd.*, 44. “En el año 1845 algunos reos condenados a presidio se destinaron a trabajar en la obra del camino del Carare, muy pocos de los cuales vencieron la acción del clima y alcanzaron a cumplir el tiempo de su condena y se establecieron definitivamente sobre el trayecto del camino como colonos consagrados a la agricultura.”

149 *Ibíd.*, p. 46.

150 *Ibíd.*, p. 46.

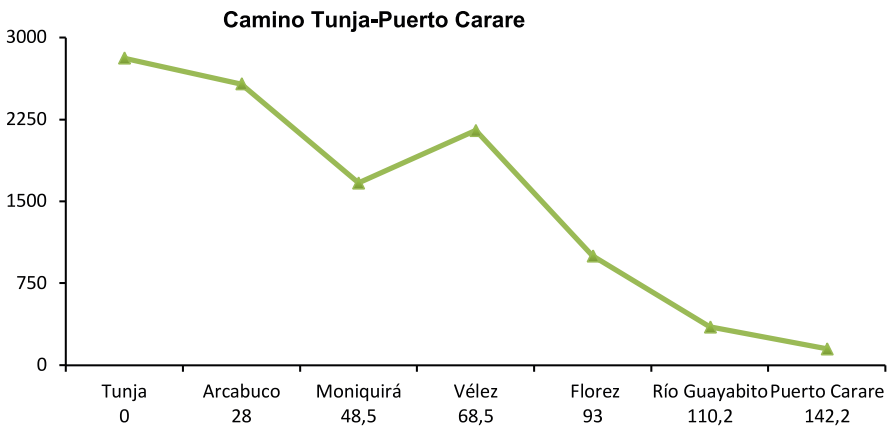
151 *Ibíd.*, p. 46.

152 *Ibíd.*, p. 46. “Los asaltantes del camino, habiendo asaltado a varios pasajeros y sacrificado dos familias de las establecidas a orillas del Carare, obligaron a emigrar a otras.”



empresas civilizadoras, lo fueron los constantes ataques a los viajeros y colonos y la introducción de la navegación a vapor en el río Magdalena hasta Honda. En consecuencia, es temerario fundar en las riquezas de la naturaleza la principal esperanza de sostenimiento de un camino costoso como el de Carare.<sup>153</sup> A finales del siglo XIX en mayo de 1897 se intenta nuevamente utilizar la ruta del Carare con la organización de la compañía empresarial del Camino del Carare conformada por Francisco Camacho A., Flavio Pinzón O., Fergusson Noguera y CIA., con Personería Jurídica de 12 de agosto de 1897, que intenta producir y exportar cacao, café y azúcar.<sup>154</sup>

### Ilustración 6. Camino Tunja-Puerto Carare



Fuente: Cálculos de Carlos Delgado Gómez, según base de datos “Caminos del altiplano: Siglo XIX.”

Una visión general del recorrido permite describir que “la ubicación y orientación del camino del Carare empieza al oeste de Vélez en dirección y ascenso a la Peña de Vélez, luego toma la dirección sur-norte desde la cumbre de dicha Peña, en una distancia de 19 leguas hasta el Puerto en el río Carare, y de allí al río Magdalena 14 leguas granadinas.<sup>155</sup> Las ásperas pendientes del recorrido entre Vélez y el río Carare disminuyen en aproximadamente un 30 por ciento la capacidad de trabajo de mulas y caballos.<sup>156</sup>

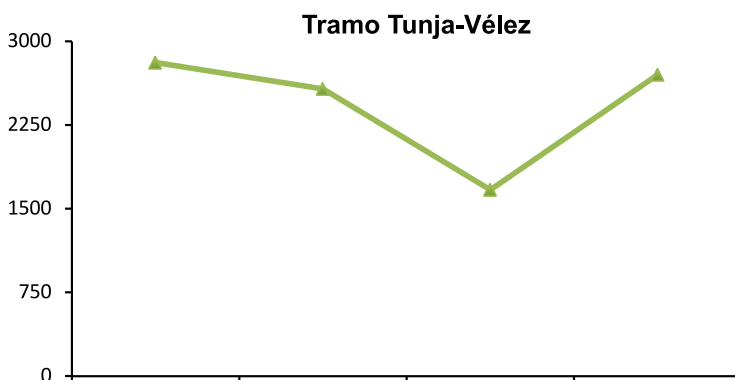
153 *Ibíd.*, p. 56. “Mientras que el cultivo del café no adquiera en la provincia de Vélez el desarrollo necesario para que su producto baste por sí solo a alimentar el tráfico en la vía del Carare, la conservación de ella en buen estado continuará siendo una perspectiva engañosa, que halagará hoy al patriotismo para desalentarlo mañana.”

154 *Ibíd.*, p. 57.

155 Manuel, Ancízar, *Peregrinación de Alpha*, p. 102. “Una legua granadina aproximadamente igual a 3.6 kilómetros”.

156 Carlos, Delgado Gómez, y Francisco, Díaz Márquez. (2016) “La caballería en la marcha por la ruta libertadora: Morcote – Socha. Una aproximación.” (Tunja: UPTC, 2016): 128. En: Gentes, Pueblos y Batallas, Vol. 2, No. 37, Tunja, UPTC.

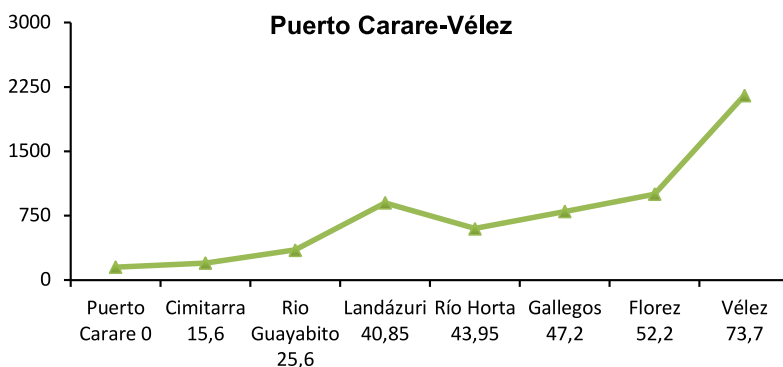
### Ilustración 7. Camino Tunja-Vélez



Fuente: Cálculos de Carlos Delgado Gómez, según base de datos “Caminos del altiplano: Siglo XIX”.

Este primer tramo permite la organización de un centro de carga y descarga en Vélez y demuestra la hipótesis de los poblados de descanso para continuar en la siguiente jornada el recorrido. Arcabuco a 28 kilómetros de Tunja es la primera estación de descanso para las recuas de mulas. Moniquirá a 20,5 kilómetros es la segunda jornada y la tercera en Vélez a 20,0 kilómetros desde Moniquirá.

### Ilustración 8. Carare-Vélez



Fuente: Cálculos de Carlos Delgado Gómez, según base de datos “Caminos del altiplano: Siglo XIX”.

La recua de mulas sale de Tunja y recorre 68.5 kilómetros en aproximadamente 3 jornadas hasta Vélez, en donde cargan mercancías para su traslado de regreso a Tunja. Los transportadores de Vélez recorren 73.7 kilómetros en tres jornadas aproximadamente para cargar en Puerto Carare y regresar a descargar a Vélez, para un total de 6 jornadas.

## Tiempo, distancia y carga<sup>157</sup>

Desde el Puerto de Carare a Tunja hay aproximadamente 142.2 kilómetros, que se distribuyen de acuerdo con el modelo de itinerarios de las recuas de mulas en horas diarias de recorrido así:

**Tabla 4. Tiempo, distancia y jornadas**

	DISTANCIA KMS.	JORNADAS	TOTAL
Tunja-Arcabuco	28	Primera de 10 hrs.	28
Arcabuco-Moniquirá	20.5	Segunda de 9 hrs.	48.5
Moniquirá-Vélez	20	Tercera de 10 hrs.	68.5
Vélez-Flores	21.5	Cuarta de 12 hrs.	90
Flores-Río Guayabito	26.6	Quinta de 13 hrs.	116.6
Río Guayabito-Cimitarra-Puerto Carare	25.6	Sexta de 10 hrs.	142.2

Fuente: Cálculos del autor Carlos Delgado Gómez y base de datos “Caminos del altiplano: Siglo XIX”.

Seis jornadas en el itinerario entre el río Carare y Tunja representan la dificultad del relieve para el transporte de mercancías. De otro lado, al comparar los dos itinerarios se demuestra que la distancia y el relieve facilitan costes de transporte en tiempo por el camino Honda – Bogotá, porque en este último la existencia de una planicie en la Sabana de Bogotá, disminuye el recorrido por altas pendientes en 52 kilómetros. De manera que la totalidad del recorrido por el camino Tunja-Río Carare de 142,2 kilómetros se caracteriza por el relieve que hace difícil el logro de procesos logísticos de eficiencia para el transporte en mulas.

## Conclusiones

La distancia y, por tanto, los costes de transporte son más altos en el camino Tunja – río Carare comparados con los del camino Honda – Bogotá. Las pendientes abruptas de acuerdo con los perfiles altimétricos del itinerario Vélez – río Carare hacían perder eficiencia en el desempeño de mulas y caballos, comparados con los perfiles altimétricos y el relieve del camino Honda – Bogotá. Los circuitos de carga y descarga en Vélez son más extensos en longitud, que los ubicados en el trayecto Honda - Bogotá.

Los bienes agrícolas producidos en el valle de Tunja pierden valor económico en la medida en que aumenta la distancia para transportarlos, forzando la producción local para abastecer mercados locales. La accesibilidad del valle de Tunja al río Magdalena generó una economía local y semi -autárquica, que definió un tipo

157 Cálculos del autor: Carlos Delgado Gómez, base de datos “Caminos del altiplano: siglo XIX.”

de desarrollo económico en el siglo XX comparado con el desarrollo de Bogotá. El itinerario río Carare - Tunja cuenta con seis etapas comparadas con las dos etapas que se presentan en el camino Honda – Bogotá.

La estrechez de los mercados locales en Boyacá forzó la migración poblacional hacia zonas de producción agrícola por demanda internacional, durante las distintas épocas de auge de exportaciones en el siglo XIX. La Villa de Guaduas (Las Tibayas) y la Posada de Los Manzanos (Facatativá) suministran los servicios de apoyo al transporte que garantizan una población de ganado mular y, por tanto, la cercanía a los lugares de relevo apropiados para la disminución de los tiempos de transporte.

La seguridad estaba garantizada para viajeros y carga por el Camino Honda-Bogotá en comparación con el Camino Río Carare-Tunja. Hubo intentos como la fundación de Landázuri con personal administrativo, judicial y un destacamento militar para garantizar la seguridad en el Camino del Carare. Una vez consolidada la navegación a vapor por el río Magdalena, el ascenso por el río Carare se hacía en un recorrido adicional del 24 por ciento comparado con el recorrido por el camino Honda-Bogotá.

El tránsito por Honda se fortalece a partir de la segunda mitad del siglo XIX debido al auge de la demanda internacional por exportaciones de tabaco cuyas factorías de producción se ubican en el mismo valle del Magdalena e inclusive en la Hacienda de Las Tibayas. En el trayecto del Camino río Carare-Tunja diversos intentos con producción de café, caña de azúcar y cacao no fructificaron posibilidades de exportación y generación de ingresos a la población de la región de Vélez, Tunja y Socorro.

El auge del intercambio por una relativa liquidez en Bogotá en comparación con Tunja fortaleció igualmente el comercio a través de Honda en detrimento de las posibilidades limitadas de conexión terrestre desde Tunja. La antigua región de la provincia de Tunja que incluía el cantón de Vélez fue separada en 1857 en los Estados Soberanos de Boyacá y Santander. Limitaciones de coordinación y presupuestales hacen difícil garantizar el mejoramiento y mantenimiento del camino del Carare.

El Estado de Santander en el Congreso de 1871 promovió la creación del Territorio Nacional de Bolívar para facilitar el completo tránsito del camino del Carare con la cesión del territorio y el fortalecimiento del poblado de Landázuri como capital.<sup>158</sup> El colapso del camino del Carare como ruta de tránsito durante el siglo XIX y principios del siglo XX es inevitable y la ciudad de Bogotá adquiere

---

158 Aquileo, Parra. *Memorias*. (Bogotá: Imprenta de la Luz, 1912): Cita la: Gaceta de Santander. Número 649 de 1871. “Además del personal administrativo y judicial se situó allí una guarnición militar, que suministraba escoltas para el correo entre Vélez y Puerto de Carare, e infundía confianza a los habitantes del camino en la protección del Gobierno contra las invasiones de asaltantes.”

el control sobre las rutas mercantiles de géneros de Castilla hacia el norte del altiplano Tunja y Sogamoso.

La historia económica de Boyacá durante el siglo XIX, no solo se tiene que investigar desde los datos de las cuentas fiscales del Estado Soberano, no solo desde la evolución de la estructura de la propiedad de la tierra, se requieren estudios sobre los flujos mercantiles, la acumulación de capital, las rutas de acceso potencial a las vías fluviales, junto con las oleadas de exportaciones y migración poblacional. El potencial económico del valle de Tunja y Sogamoso durante el siglo XIX, colapsó debido a los costes de transporte, aunque se encuentre en el valle de Sogamoso otro tipo de economía local y regional asociada con los flujos de ganado desde los Llanos Orientales a Sogamoso-Pamplona, Sogamoso-Socorro, Sogamoso-Vélez y Sogamoso-Bogotá; que permitió un desarrollo social y económico de una clase de comerciantes que fundaron el Banco de Sogamoso en 1882 de muy corta vida institucional.

Los flujos de bienes y géneros de Europa importados por la ruta Honda-Bogotá, también abastecieron mercados locales en Boyacá como Sogamoso, desde principios del siglo XIX, superando en distancia la ruta Carare – Tunja y fortaleciendo una clase de comerciantes en Bogotá. Los efectos de largo plazo en el desarrollo económico de Boyacá por sus limitaciones de acceso a los mercados internacionales generaron un estado estacionario que orbitó a favor de Bogotá, que recibió abastecimiento de bienes agrícolas y migración de mano de obra.

## Referencias

### Fuentes primarias

AGN. Colonia. Mejoras Materiales, T.11, Folios. 574-611.

AGN. Caciques e Indios, T. 46, Folios 995-1009.

AGN. Colonia, Mejoras Materiales, T. 1, Folios 1036-1043.

### Prensa

“El Vapor órgano de comunicación del Alto y Bajo Magdalena”, Año I, Semestre 1, Nueva Granada, Honda, agosto 27 de 1857, Nro. 1, en: [www.bibliotecanacional.gov.co/recursos-user/hemerografico/ps19\\_el\\_vapor\\_agosto\\_1857.pdf](http://www.bibliotecanacional.gov.co/recursos-user/hemerografico/ps19_el_vapor_agosto_1857.pdf)

“La Caridad”, Año II, Nro. 27, Bogotá, 2 de marzo de 1866.

### Fuentes primarias impresas

Ancízar, Manuel. *Peregrinación de Alpha*, Tomo I, Bogotá: Biblioteca Banco Popular, 1984.

- Cané, Miguel. “Notas de viaje sobre Venezuela y Colombia”. En: <https://siise.bibliotecanacional.gov.co/BBCC/Documents/view/39> consultado 17 de junio de 2019, 8:36:31 pm., s.f
- Codazzi, Agustín. *Geografía Física y Política de las Provincias de la Nueva Granada. Comisión Corográfica, 1856*. Vol. 1 Bogotá: Imprenta del Banco de la República, Bogotá, 1957,
- Colmenares, Germán. *Relaciones de mando de los gobernantes de la Nueva Granada*. 3 tomos. Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1989
- Díaz Escobar, Joaquín. Bosquejo Estadístico de la Región Oriental de Colombia, 1879. Bogotá, p. 11, citado por: Velandia, Roberto. *Descubrimientos y Caminos de los Llanos Orientales*. Bogotá, Colcultura, s.f.
- Holton, Isaac. *La Nueva Granada: veinte meses en los Andes*. Bogotá, Ediciones del Banco de la República, 1981.
- Parra, Aquileo. *Memorias*. Bogotá: Imprenta de la Luz, 1912.
- Pérez Triana, Santiago. *De Bogotá al Atlántico*. Bogotá, Biblioteca de Cultura Colombiana, 1945
- Restrepo, Juan de Dios. *Artículos Escogidos*. Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1972.
- Santisteban, Miguel (Robinson, David, J. ed.) *Mil Leguas por América*. Bogotá: Banco de la República, 1992.

### **Bibliografía contemporánea**

- Bairoch, Paul. *De Jericó a México. Historia de la Urbanización*. México: Editorial Trillas, 1990.
- Colmenares, Germán. *Historia Económica y social de Colombia*. Bogotá, La Carreta, 1972
- Coy Montaña, Alberto. *Anales de Sogamoso*. Bogotá, SENA, 1990.
- Delgado Gómez, Carlos y Díaz Márquez, Francisco. “La caballería en la marcha por la ruta libertadora: Morcote – Socha. Una aproximación.” Tunja, UPTC, p. 128. En: *Gentes, Pueblos y Batallas*, Vol. 2, No. 37, Tunja, UPTC, 2016.
- Flückiger, Mathias; Hornung, Erik; Larch, Mario; Markus, Ludwig; Mees, Allard. “Roman Transport Network Connectivity and Economic Integration”. Munich, Cesifo Working Papers 7740, en: [www.cesifo-group.org/wp](http://www.cesifo-group.org/wp), 2019.

- Gómez Picón, Rafael. *Magdalena Río de Colombia*. Bogotá: Edición Siete, TM, 1983.
- Gordon, Cameron E., Peters, Caroline N., Peters, Jonathan R. "Identifying colonial roads in southern New Jersey: An Application of field and archival methods to document the locations and roles of critical american revolutionary war supply routes". The Australian National University, Discussion paper No. 2019-06. En: <http://rse.anu.edu.au/CEH>, 2019.
- Guhl, Ernesto. *Las fronteras políticas y los límites naturales*. Bogotá, Fondo FEN Colombia, 1991.
- Thomas O, Höllman,. *La Ruta de la Seda*. Madrid, Alianza Editorial, 2018.
- Paul, Krugman. *Geografía y comercio*. Barcelona, Antoni Bosch Editor, 1992.
- Paul, Krugman. *Desarrollo, Geografía y Teoría Económica*. Barcelona: Antoni Bosch, 1997.
- Pedro, Lavado, "Efectos de largo plazo del Camino del Inca". En: [www.focoeconomico.org/2017/02/10/efectos-de-largo-plazo-del-camino-del-inca/](http://www.focoeconomico.org/2017/02/10/efectos-de-largo-plazo-del-camino-del-inca/), 2017
- Licio, Vania. "When history leaves a mark: A new measure of Roman Roads". Italia, Centro Ricerche Economiche Nord Sud. (CRENOS), Università di Cagliari, Università di Sassari. Working papers. En: [www.arkadiaeditore.it](http://www.arkadiaeditore.it), 2019
- Marshall, Alfred. *Obras escogidas*. México, FCE, 1978, primera reimpresión.
- Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia. (1921) Carta Geográfica del Departamento de Boyacá y Comisaría del Casanare. Bogotá, Oficina de Longitudes.
- Ocampo López, Javier. "A Venezuela. El camino real del centro-oriente-colombiano. Santafé de Bogotá-Tunja-Bucaramanga-Pamplona. En: Moreno de Ángel, Pilar, Jorge Orlando Melo, y Mariano Useche Losada, eds., *Caminos Reales de Colombia*. Bogotá, Fondo FEN Colombia, 1995.
- Real Academia Española, Diccionario de la Lengua Española. Madrid, 22 edición.
- Richardson, Harry W. *Economía Regional. Teoría de la localización, estructuras urbanas y crecimiento regional*. Barcelona, Editorial Vicens-Vives, 1973.

- Valle Pavón, Guillermina del. “Desarrollo de la economía mercantil y construcción de los caminos México-Veracruz en el Siglo XVI”. México, *América Latina en la Historia Económica*, número 27, enero-junio, 2007.
- Valle Pavón, Guillermina del. *Articulación de mercados y la reconstrucción del camino México-Veracruz a fines del siglo XVIII*. México, Instituto de Investigaciones Dr. José Luis. Mora, s.f.
- Velandia, Roberto. *Descubrimientos y caminos de los llanos orientales*. Bogotá, Colcultura, s.f..
- Von Hagen, Víctor W. *El imperio de los Incas*. México: Editorial Diana, 1979.
- Wilson, Alan Geoffrey. *Geografía y planeamiento urbano y regional*. Barcelona: OIKOS-TAU, S.A. 1980.