

• LOS CAMINOS •
ANTIGUOS DEL ALTIPLANO
CUNDIBOYACENSE

Andrés Felipe Bautista Vargas
Blanca Ofelia Acuña Rodríguez
Katherinne Mora Pacheco

Coordinadores



Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia
Tunja
2021

Los caminos antiguos del altiplano cundiboyacense / The ancient roads of the Cundiboyacense highlands / Bautista Vargas, Andrés Felipe; Acuña Rodríguez, Blanca Ofelia; Mora Pacheco, Katherine. Tunja: Editorial UPTC, 2021, 206 pp.

ISBN 978-958-660-587-8

ISBN Digital 978-958-660-588-5

1. Caminos Antiguos 2. Tunja 3. Bogotá 4. Altiplano Cundiboyacense 5 .Colombia
6. Historia de Colombia

(Dewey 986/21) (THEMA NHK - Historia de América)



Primera Edición, 2021

200 ejemplares (impresos)

Los caminos antiguos del altiplano cundiboyacense
The ancient roads of the Cundiboyacense highlands

ISBN 978-958-660-587-8

ISBN Digital 978-958-660-588-5

Colección de Investigación UPTC No. 214

Proceso de arbitraje doble ciego

Recepción: diciembre de 2020

Aprobación: mayo de 2021

© Blanca Ofelia Acuña Rodríguez, 2021

© Katherine Giselle Mora Pacheco, 2021

© Yeniffer Camargo Bonilla, 2021

© Andrés Felipe Bautista Vargas, 2021

© Diana Bonnett Vélez, 2021

© Carlos Alfonso Delgado Gómez, 2021

© Johan Fernando Vega Gómez, 2021

© Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, 2021

Editorial UPTC

Edificio Administrativo – Piso 4

Avenida Central del Norte No. 39-115, Tunja,

Boyacá

comite.editorial@uptc.edu.co

www.uptc.edu.co

Rector, UPTC

Óscar Hernán Ramírez

Comité Editorial

Manuel Humberto Restrepo Domínguez, Ph. D.

Enrique Vera López, Ph. D.

Yolima Bolívar Suárez, Mg.

Sandra Gabriela Numpaque Piracoca, Mg.

Óscar Pulido Cortés, Ph. D.

Edgar Nelson López López, Mg.

Zaida Zarely Ojeda Pérez, Ph. D.

Carlos Mauricio Moreno Téllez, Ph. D.

Editora en Jefe

Lida Esperanza Riscanevo Espitia, Ph. D.

Coordinadora Editorial

Andrea María Numpaque Acosta, Mg.

Corrección de Estilo

Katherine Mora

Imprenta

Búhos Editores Ltda.

Tunja - Boyacá

Libro financiado por la Dirección de Investigaciones de la UPTC. Se permite la reproducción parcial o total, con la autorización expresa de los titulares del derecho de autor. Este libro es registrado en Depósito Legal, según lo establecido en la Ley 44 de 1993, el Decreto 460 del 16 de marzo de 1995, el Decreto 2150 de 1995 y el Decreto 358 de 2000.

Libro resultado de investigación con SGI 2701

Citar este libro / Cite this book: Bautista Vargas, A., Acuña Rodríguez, B. & Mora Pacheco, Katherine (2021). *Los caminos antiguos del altiplano cundiboyacense*. Tunja: Editorial UPTC.

doi: <https://doi.org/10.19053/9789586605878>

RESUMEN

Este texto recoge los resultados de investigaciones realizadas en torno al papel que han cumplido los distintos caminos antiguos en la articulación e integración social y económica de la región del altiplano Cundiboyacense, y las conexiones con el río Magdalena y con otras regiones, que facilitaron el intercambio y la comunicación del interior del país, con las zonas costeras y los Llanos Orientales.

El texto está estructurado en dos partes: la primera está compuesta por cuatro capítulos que retoman el análisis y los cambios del camino antiguo entre Tunja y Santafé desde el periodo colonial, pasando por el siglo XIX, hasta el siglo XX cuando se convirtió en carretera central del norte, y se finaliza con un estudio de sus nociones físico-espaciales y significado territorial, retomando relatos y memorias de las comunidades circunvecinas.

En la segunda parte del libro se estudian tres caminos distintos que comunican el altiplano Cundiboyacense con otras regiones, como son el Camino del Cravo que conducía a los Llanos Orientales, el Camino a Honda y el Camino del Carare que comunicaban a Santafé y a Tunja, respectivamente, con el río Magdalena. Todos estos caminos fueron de gran importancia para la circulación de mercancías producidas en el interior del actual territorio colombiano. Cada una de estas investigaciones está sustentada en distintas fuentes documentales y testimoniales que han permitido a los autores generar diversas reflexiones en torno a estos caminos.

Palabras Clave: Caminos Antiguos; Tunja; Bogotá; Altiplano Cundiboyacense; Historia de Colombia.

ABSTRACT

This text includes the results of research carried out concerning the role of the different ancient roads in their articulation and socio-economic integration of the Cundiboyacense altiplano region, the connections with the Magdalena River and other regions, which facilitated the exchange and communication of the interior of the country, with the coastal areas and the Eastern Plains. The text is divided into two parts: the first is composed of four chapters that make up the analysis and changes of the ancient road between Tunja and Santafé, in the colonial period, XIX and XX centuries when the road became the central road of the north, ending this section with a study of the physical-spatial notions and the territorial meaning from the memories and stories of the communities. In the second part of the book, three different roads that connected the Cundiboyacense highlands with other regions are studied: the Cravo road, the Honda road, and the Carare road that connected Santafé and Tunja, respectively, with the Magdalena River. All these roads were of great importance for the circulation of goods produced in the interior of the current Colombian territory. Each of these investigations is supported by different documentary and testimonial sources that have allowed the authors to generate various reflections on these ancient roads.

Keywords: Ancient Roads; Tunja; Bogotá; Cundiboyacense Altiplano; History of Colombia.

CONTENIDO

PRESENTACIÓN.....	11
-------------------	----

PRIMERA PARTE CAMINO ANTIGUO TUNJA – SANTAFÉ (BOGOTÁ) SIGLOS XVI A XIX

Capítulo I

CAMINO ANTIGUO SANTAFÉ – TUNJA EN EL PERIODO COLONIAL 21 <i>Blanca Ofelia Acuña Rodríguez</i>	
--------------------------------------------------------------------------------------------------	--

Introducción.....	21
De los caminos indígenas a los caminos coloniales.....	25
Las adecuaciones del camino Tunja - Santafé en la temprana colonia..	32
<i>De la plaza mayor al paredón de San Laureano</i>	<i>35</i>
<i>Paso por el Puente del río Boyacá</i>	<i>36</i>
<i>Las ventas de Turmequé (Ventaquemada, siglos XVI – XVIII)</i>	<i>38</i>
<i>La posada y venta de Albarracín, siglos XVI y XVII</i>	<i>38</i>
Consideraciones finales.....	39
Referencias.....	40

Capítulo II

CONEXIONES ENTRE TUNJA Y BOGOTÁ A TRAVÉS DE LOS OJOS DE VIAJEROS Y PASEANTES, SIGLOS XVIII Y XIX	43
<i>Katherinne Mora Pacheco</i>	

Introducción.....	43
Viajeros y paseantes por el camino Bogotá-Tunja	46
Las distancias, los tiempos, los hitos y los detalles del camino.....	54
Consideraciones finales.....	65
Referencias.....	66

Capítulo III

EL SISTEMA DE CARRETERAS DE BOYACÁ, UNA RED CONFORMADA DESDE LA CENTRAL DEL NORTE (1930-1965)..... 71

Yeniffer Camargo Bonilla

Introducción.....	71
Boyacá comunicado, crecimiento de sus carreteras y caminos vecinales	72
La expansión de las vías que transitaban por Boyacá	81
Conclusiones.....	90
Referencias.....	92

Capítulo IV

CAMINO ANTIGUO SANTAFÉ-TUNJA. UNA PERSPECTIVA DE SU SIGNIFICADO HISTÓRICO Y TERRITORIAL..... 93

Andrés Felipe Bautista Vargas

Introducción.....	93
Caminos, elementos y nociones teóricas de partida	95
Por los trazos del camino antiguo Santafé-Tunja	98
La carretera del Sur, entre espacios y territorios del camino antiguo Santafé-Tunja	102
Una perspectiva desde las representaciones territoriales de los habitantes Ventaquemada y Villapinzón del camino antiguo Santafé-Tunja	108
Conclusiones.....	113
Referencias.....	114
Entrevistas	116

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..... 119

Diana Bonnett Vélez

Introducción.....	119
El nombre del camino: camino de la Sabana, camino de Occidente, camino de Fontibón.....	125
Caminos de piedra y de herradura: su construcción, las técnicas y los cambios.....	129
Conclusiones.....	141
Referencias.....	142

Capítulo VI

UN ESTUDIO COMPARATIVO: CAMINO HONDA-BOGOTÁ Y EL CAMINO TUNJA-RÍO CARARE. SIGLO XIX.....	147
<i>Carlos Delgado Gómez</i>	

Introducción.....	147
Una configuración espacial según las rutas en el altiplano	
Cundiboyacense: una visión general	148
El modelo del Camino Honda – Bogotá.....	152
Tiempo, distancia y carga	154
Generalidades del camino Honda-Bogotá.....	156
Generalidades del Camino Tunja - Río Carare	159
Tiempo, distancia y carga.....	165
Conclusiones.....	165
Referencias.....	167

Capítulo VII

RELACIONES CULTURALES Y POLÍTICAS EN EL CAMINO DEL CRAVO SUR: LAS GANADERÍAS DE LOS LLANOS ORIENTALES AL ALTIPLANO CUNDIBOYACENSE.....	171
<i>Johan Fernando Vega Gómez</i>	

Introducción.....	171
El complejo económico Jesuita, génesis del desarrollo de la ganadería en los Llanos Orientales	173
Apertura y mejoramiento de caminos	177
Las sacas de ganado vacuno y el abastecimiento de carne a través del circuito económico	179
El Camino de Cravo Sur y el proceso de Independencia.....	183
El circuito económico interregional, productos circulantes y condiciones del camino para intercambiar	188
De los Llanos Orientales al altiplano Cundiboyacense, el Camino de Cravo Sur y el transporte de ganado.....	191
Conclusiones.....	201
Referencias.....	202

PRESENTACIÓN

Este libro aborda la importancia de los caminos en la interacción espacial, territorial, económica y sociocultural en distintos periodos históricos, de una amplia región que cubre el altiplano Cundiboyacense y va desde los Llanos Orientales hasta el río Magdalena, en el interior del actual territorio colombiano. Los caminos que analizaremos han estado presentes en los intercambios y los desplazamientos que hacían los pobladores prehispánicos. En el periodo colonial fueron vías de comunicación y circulación de productos que unieron a las ciudades hispanas del Nuevo Reino de Granada. En las primeras décadas del siglo XIX, durante el proceso de independencia, fueron determinantes en la movilización de los ejércitos realistas y patriotas; a lo largo del siglo, serían empleados por comerciantes y viajeros. Durante los siglos XX y XXI han sido un eje articulador de la región centro oriente en el territorio colombiano.

Desde una perspectiva historiográfica, los caminos inscriben numerosos interrogantes que los ubican temporal y espacialmente como objetos de estudio complejos dada la ausencia de fuentes documentales cronológicamente precisas y la adopción de significados y lenguajes popularmente reconocidos. Sabemos que los caminos no permanecen indefinidos en el tiempo, sino que inscriben dinámicas propias, hechos y espacios territoriales por los cuales se hizo el transporte, la integración social, económica y la cultura de regiones, lugares, familias, viajeros y transeúntes.

Comparativamente se podría decir que hay grandes diferencias entre un camino y otro. Sin embargo, los antiguos caminos se muestran como libros abiertos de estrechos y largos sucesos de la mayor importancia social y política para regiones en donde la circulación terrestre encumbraba nuevas formas de vida, rompía el aislamiento y corría el espíritu de la sociedad y la economía. Un camino no se puede parecer a otro, cada uno tiene su propia historia, su propia geografía. Como señala Sofía Botero¹, la existencia de un camino, no debe restarle importancia a otros, más cuando hay una íntima conexión y se complementan mutuamente. Los caminos como su historia, tienen coordenadas de tiempo y lugar que corresponden

1 Sofía Botero «Registro y caracterización de la red de caminos antiguos en el departamento de Antioquia Palimpsestos: caminos y mapas». Universidad de Antioquia. 2007.

a procesos y condiciones históricas que marcaron la organización y el desarrollo del actual territorio colombiano.

Los caminos reales, nombre con el que se han denominado los senderos construidos entre los siglos XVI y XVIII, por ejemplo, marcan su importancia política y económica en diferentes estudios, varios de ellos, como reflexiones metodológicas sobre los indicios para identificarlos, su tipología o relación con la legislación, y las perspectivas de larga duración y las estructuras superpuestas². Algunos trabajos se han centrado en casos específicos, entre los que se destacan la conexión entre Honda y Santafé³ o entre Santafé y Quito⁴, los caminos antiguos de Antioquia y el Viejo Caldas⁵, los senderos del Carare y del Opón que conectaban a Tunja con el Magdalena a través de la Provincia de Vélez⁶, las rutas misioneras, quineras y caucheras que avanzaron sobre la Amazonía⁷, y las conexiones entre el altiplano Cundiboyacense y los Llanos Orientales⁸.

Varias de estas investigaciones se integraron en uno de los más importantes esfuerzos compilatorios sobre caminos, una publicación del Fondo-FEN en 1995, bajo la dirección de Pilar Moreno de Ángel y Jorge Orlando Melo y la edición académica de Mariano Useche, con el título *Caminos reales de Colombia*⁹. Una

- 2 Sofía Botero Páez, «Redescubriendo los caminos antiguos desde Colombia», *Bulletin de l'Institut français d'études andines* 36, n.º 3 (2007): 343-52, <https://doi.org/10.4000/bifea.3505>; Sofía Botero Páez, «Elementos para leer un palimpsesto: indígenas, caminos, piedras, mulas y caballos en Colombia», *Boletín de Antropología Universidad de Antioquia* 20, n.º 37 (2006): 265-87.
- 3 Miguel Darío Cárdenas y Santiago Rincón, «Los caminos históricos de la Real Expedición Botánica», *Revista Quiroga* 3 (2013): 40-54; Carlos Delgado, «Camino nacional Honda - Santafé de Bogotá. Transporte, economía y desarrollo», *Apuntes del CENES* 24, n.º 38 (2004): 199-227; Fabián Andrés Lancho Herrera, «Caminos coloniales: una historia de las vías de comunicación en la región central del Nuevo Reino de Granada en el siglo XVIII» (Tesis de Maestría en Historia, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 2017).
- 4 Francisco Zuluaga, «Por la montaña del Quindío. El camino real de Santafé hasta Quito, por la montaña del Quindío», en *Caminos reales de Colombia* (Bogotá, 1995), 156-79; Guido Baraona Becerra, «Por el camino de Guanacas. El camino Santafé - Quito por Guanacas (Tocaima, Neiva, La Plata, Popayán)», en *Caminos reales de Colombia* (Bogotá: Fondo FEN-Colombia, 1995), 180-93.
- 5 Sofía Botero Páez, *Caminos ásperos y fragosos para los caballos: apuntes para la historia de los caminos en Antioquia* (Medellín: Universidad de Antioquia, 2005); Botero Páez, «Redescubriendo los caminos antiguos desde Colombia».
- 6 Aristides Ramos Peñuela, *Los caminos al río Magdalena. la frontera del Carare y del Opón 1760-1860* (Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 2000).
- 7 Simón Uribe Martínez, *Frontier road: Power, history and the everyday state in the Colombian Amazon* (Oxford: Wiley-Blackwell, 2017); Carlos Gilberto Zárate Botía, *Extracción de quina: la configuración del espacio andino-amazónico a finales del siglo XIX* (Leticia: Universidad Nacional de Colombia, 2001).
- 8 Carl Langebaek, «Caminos del Piedemonte Oriental. Sistemas de comunicación prehispánica entre los Andes Orientales y el piedemonte llanero», en *Caminos reales de Colombia*, ed. Pilar Moreno de Ángel, Jorge Orlando Melo, y Mariano Useche Losada (Bogotá: Fondo FEN-Colombia, 1995), 72-83; Carl Langebaek, *Por los caminos del piedemonte: una historia de las comunicaciones entre los Andes Orientales y los Llanos. Siglos XVI a XIX* (Bogotá: Universidad de los Andes, 2000); Miguel García Bustamante, «A los Llanos de San Juan y San Martín. El camino real a San Juan de los Llanos», en *Caminos reales de Colombia* (Bogotá: Fondo FEN-Colombia, 1995), 248-59; Roberto Velandía, *Descubrimiento y caminos de los Llanos Orientales* (Bogotá: Colcultura, 1993); Javier Ocampo López, «A Venezuela. El camino real del centro-oriente colombiano», en *Caminos reales de Colombia*, ed. Pilar Moreno de Ángel, Jorge Orlando Melo, y Mariano Useche (Bogotá, 1995), 227-47.
- 9 Pilar Moreno de Ángel, Jorge Orlando Melo, y Mariano Useche Losada, eds., *Caminos reales de Colombia* (Bogotá: Fondo FEN-Colombia, 1995).

primera parte de la obra colectiva se centraba en los caminos prehispánicos en diferentes puntos de los Andes, el piedemonte oriental y la Sierra Nevada de Santa Marta y el aprovechamiento que se hizo de ellos después de la llegada de los europeos a América. La segunda parte, profundizaba en los caminos coloniales y republicanos que conectaron las llanuras del Caribe, los Llanos de San Juan y San Martín, las rutas de arriería en Antioquia, el piedemonte amazónico y las quinerías y caucherías de la Amazonía, y, principalmente, las conexiones de Santafé dentro del mismo altiplano Cundiboyacense, con Quito y Venezuela.

Para el estudio de la comunicación entre los puntos que después conectarían a Tunja y Santafé, tema principal de la presente obra, es de especial interés el artículo de Carl Langebaek, “Los caminos aborígenes”¹⁰. En su apartado dedicado al territorio muisca, a través de crónicas y documentos oficiales, el autor identifica menciones sobre caminos que conectaban a las tierras altas con el piedemonte llanero, caminillos en Teusacá, un camino en Simijaca y otro marcado por la ruta valle de Gachetá – Súnuba – Somondoco, que comunicaba con el piedemonte. Identifica “carreras” como rutas entre aldeas y santuarios, algunas de las cuales estaban en Guasca y Siecha, pero sobre las cuales no hay mayor mención. Langebaek encuentra contrastes entre los múltiples caminos que se encontraban en el altiplano Cundiboyacense, frente a la falta de comunicación en los dos flancos de la cordillera Oriental; en especial, indica que, más allá del piedemonte llanero, la comunicación parecía cortarse.

Por su parte, en “Todos los caminos conducen a Santafé”, Roberto Velandia¹¹ reconstruye las rutas seguidas por Gonzalo Jiménez de Quesada, Sebastián de Belalcázar y Nicolás de Federmán para entrar a la Sabana de Bogotá y mantenerla comunicada en sus inicios como fundación española. Resalta que la “trocha” del Opón, fue la ruta de Jiménez de Quesada y que, una vez superó las espesas selvas, siguió la ruta que coincidirá con Chipatá, Vélez, Barbosa, Moniquirá, Turca, Suta, Tinjacá, Guachetá, Lenguaque, Cucunubá, Suesca, Nemocón, Zipaquirá, Busongote (Cajicá), Chía y Funza. También reconstruye un viaje de Quesada a Somondoco y su regreso al escuchar noticias de Tisquesusa por la vía Paipa-Bonza-Suesca y que esta ruta “fue la que orientó el camino real de Santafé a Tunja, que luego siguió a Vélez, ciudad que sería terminal del nuevo camino del Opón y más tarde del camino del Carare”¹². Sin embargo, no da detalles del recorrido de esa ruta.

En los 25 años transcurridos desde la publicación de *Caminos reales de Colombia*, no ha vuelto a realizarse un esfuerzo similar por reunir investigaciones locales y regionales sobre el tema en distintos periodos históricos. En ese mismo lapso,

10 Carl Langebaek, «Los caminos aborígenes. Caminos mercaderes y cacicazgos: circuitos de comunicación antes de la invasión española en Colombia», en *Caminos reales de Colombia* (Bogotá: Fondo FEN-Colombia, 1995), 34-45.

11 Roberto Velandia, «Todos los caminos conducen a Santafé. Los caminos reales de Cundinamarca», en *Caminos reales de Colombia* (Bogotá: Fondo FEN-Colombia, 1995), 128-55.

12 Velandia, 135.

han surgido esfuerzos individuales, arriba citados, sobre diferentes áreas del territorio colombiano. Sin embargo, la reconstrucción detallada y actualizada de la red que, entre los siglos XVI y XX, conectaba a Santafé (después Bogotá) con Tunja y a estas dos ciudades con las zonas de vertiente, el valle del Magdalena y los Llanos Orientales, era, cuando iniciamos este proyecto, una tarea pendiente. No solo buscábamos dar atención a un camino importante, pero poco estudiado (comparativamente frente a los caminos hacia el río Magdalena o las rutas de colonización antioqueña, quinera o cauchera), sino que, más allá de reconstruir trazados (tarea que por la alta intervención en el área sería casi imposible), pretendía analizar la configuración, usos y significados que las sociedades le habían dado a lo que, como se verá en el libro, en realidad es una multiplicidad de redes.

La investigación se centró inicialmente en el camino antiguo Tunja - Santafé (hoy Bogotá) como eje articulador del altiplano Cundiboyacense en distintos periodos históricos, pero luego se invitó a otros investigadores que han estudiado otros caminos de los Andes Orientales colombianos. Así fue posible abordar el Camino Honda – Santafé, el camino del Carare y el camino de los Llanos orientales a Tunja. Nuestro estudio demandó el uso de fuentes documentales de distintas épocas históricas que describían los caminos mencionados anteriormente, entre las que se encuentran las descripciones geográficas o visitas coloniales, las actas del cabildo de Tunja y Santafé, las crónicas escritas por los españoles entre los siglos XVI a XVIII, los diarios de los viajeros de los siglos XVIII y XIX y los documentos oficiales de los siglos XX y XXI que se referían a las obras realizadas en la construcción o reparación de los caminos.

Igualmente, se hicieron recorridos y visitas de observación en algunos trayectos de estos caminos con el fin de identificar rasgos físicos y materiales de su uso antiguo, y se recogieron relatos e información de los habitantes circunvecinos a estos, para lograr una mejor contextualización y comprensión de la importancia de estos caminos en la interacción social. La información recogida fue sometida a análisis, contrastación y crítica de fuentes, para reconstruir el uso de los caminos a través del relato histórico, la restitución cartográfica y el uso de las ilustraciones de transectos de camino que buscan ubicar al lector en un espacio geográfico determinado.

El libro se ha dividido en dos partes. En la primera se aborda el camino antiguo Tunja- Santafé desde el siglo XVI hasta el siglo XX, y se analiza su importancia para las comunidades indígenas del altiplano Cundiboyacense, el abastecimiento y la comunicación de los españoles que poblaron las ciudades coloniales (Tunja, Santafé, Vélez, Pamplona, etc.) y, en general, para de todo el sistema colonial durante los siglos XVI a XVIII. Durante el proceso de independencia, por este camino se desplazaron los ejércitos realistas y patriotas hasta fraguar la batalla de Boyacá en inmediaciones entre las ciudades de Tunja y Santafé. Igualmente, durante el siglo XIX este camino fue determinante para la circulación de los caminantes y viajeros enviados a reconocer el territorio. Durante el siglo XX

y hasta nuestros días, como carretera Central del Norte, se ha convertido en el eje articulador de la economía y la administración de la región centro oriente de nuestro país, como se podrá apreciar en los capítulos 3 y 4 de este texto.

Esta primera parte, está compuesta por cuatro capítulos en los cuales se aborda el camino Santafé-Tunja, en distintas épocas y desde diferentes nociones, certidumbres e interrogantes propios del trazado, de sus conexiones temporales, y de la importancia que tuvo para la región del altiplano cundiboyacense. En el primer capítulo, Blanca Acuña se centra principalmente en las descripciones y usos que se le dieron a este camino en los siglos XVI y XVII por parte de indígenas y los españoles que se asentaron en el altiplano Cundiboyacense, quienes edificaron puentes, acequias y muros para adecuar el camino y facilitar su tránsito, y construyeron en la vera sitios de descanso y abastecimiento de alimentos para los transeúntes y los animales que transportaban los productos para el aprovisionamiento de las comunidades circunvecinas y los que se hallaban en las ciudades de Tunja y Santafé.

En el segundo capítulo, Katherinne Mora se enfoca en los siglos XVIII y XIX para reconstruir, a través de relatos de viajeros, la red de caminos que conectaban diferentes puntos del altiplano Cundiboyacense, y en especial a las ciudades de Santafé (después Bogotá) y Tunja. Entre los paseantes locales y viajeros extranjeros que transitaron entre los que actualmente son los territorios de Boyacá y Cundinamarca, y de los cuales nos ha llegado algún tipo de registro de su recorrido, la autora incluye a los sacerdotes José Gumila, Basilio Vicente de Oviedo y fray Juan de Santa Gertrudis, el funcionario de la Corona española Miguel de Santisteban, los comerciantes José María Caballero y John Hankshaw, los diplomáticos-exploradores Théodore-Gaspard Mollien, Manuel Ancizar y José María Gutiérrez de Alba, los militares William Duane y Richard Bache y el ingeniero Jorge Brisson. Como se verá, pocos de ellos registraron su itinerario con tiempos y rutas pormenorizadas; sin embargo, sus relatos son útiles para la reconstrucción de las dificultades que representaba el recorrido para los estándares de la época, los puntos representativos a la vera de los caminos (ventas, posadas, puentes, caseríos, haciendas...) o las rutas principales y secundarias que podían tomarse según el propósito y destino de la visita.

En el tercer capítulo, Yennifer Camargo centra su análisis la manera como este camino se consolidó en la carretera Central del Norte, a partir de las políticas de obras públicas establecidas por el gobierno central de Colombia. Planes nacionales, crecimiento económico, flujos y mercados, son el apéndice de la expansión del sistema carretero y el financiamiento que supuso esta vía como eje geoestratégico para la consolidación de la actividad industrial y los procesos de modernización regional. En este planteamiento destaca a Boyacá como un paso obligatorio para la comunicación con otras regiones y el intercambio comercial con zonas de frontera y a la infraestructura vial como esferas de acción gubernamental que explican el grado de importancia dado por el Estado a comienzos de siglo XX.

En el cuarto capítulo, Andrés Bautista, desarrolla una aproximación a las nociones físico-espaciales del camino, de su dinámica histórica y las interacciones de las comunidades en relación a su significado y representación territorial. Parte de la concepción del camino como elemento histórico, viajando por la variabilidad de significados y dinámicas que adquiere en función de los espacios territoriales, indicando entre trazos, lugares, espacios y territorios configuraciones temporales que muestran formas cambiantes de uso y valor determinadas por el carácter físico, las demandas sociales, y la circulación entre centros principales. De esta forma, ofrece una lectura, como referente espacial e histórico todavía presente en la memoria de los territorios y el sentido dado social y territorialmente.

En la segunda parte del libro, se abordan otros caminos arteriales que han permitido la conexión del altiplano Cundiboyacense con el río Magdalena y los Llanos Orientales. En el primer capítulo de esta segunda parte, Diana Bonnett aborda la historia y los cambios producidos en ´el camellón de la Sabana´ que son leídos como el último tramo que del camino de Honda se alzaba para llegar a la capital, Santafé. Así, la autora, se mueve en un amplio periodo entre los siglos XVI y XIX, para explicar los nombres del camino, su construcción en aspectos como las técnicas, los materiales, los arreglos, los cambios y el financiamiento. De esta manera, construye una relación de hechos, gastos y herramientas que fueron empleados en la reparación y en las tareas realizadas en este tramo que caracterizaría la entrada a la capital del virreinato.

En el siguiente capítulo, Carlos Delgado, desde una perspectiva comparativa, pone la mirada de los lectores en la vertiente occidental de la Cordillera Oriental y las conexiones de las dos ciudades eje de este libro, Bogotá y Tunja, con el río Magdalena, principalmente durante el siglo XIX: la vía a Honda y la ruta del Carare, respectivamente. Con base en documentos oficiales, relatos de viajeros, prensa, cálculos de resistencia en el camino de humanos y caballos, y trabajo de campo realizado por el autor, se ofrece una reconstrucción de los caminos en mención a partir de los trazados, los perfiles topográficos, las jornadas y kilómetros recorridos en cada uno de los tramos del camino, los volúmenes de carga que era posible trasladar por ellos, y los obstáculos para los transeúntes (por ejemplo, pendientes, pantanos, insectos, cambios de temperatura). Al igual que varios de los capítulos que conforman esta obra, llama la atención sobre los hitos y nodos que fueron construyéndose alrededor de los dos caminos y la preocupación de los gobernantes, legisladores y comerciantes por implementar mejoras en los caminos, que no siempre pudieron materializarse.

Finalmente, en el último capítulo quien transporta a los lectores al lugar más oriental, es Fernando Vega a través del Camino del Cravo Sur, que conectaba a Sogamoso con el sitio de la Cabuya y Guayaque (que se convertiría en la ciudad de Yopal) y que continuaba por la sabana abierta y los ríos de la cuenca del Orinoco. Para Vega, en la configuración de esta red, además de una base prehispánica, cumplió un papel clave la producción ganadera que los jesuitas

implementaron desde finales del siglo XVII, y hasta su expulsión en 1767, en sus haciendas de Caribabare, Cravo, Apiay y Tocaría, que abastecían de carne a Tunja y sus términos. Después del reparto que se hizo de sus haciendas entre otras órdenes religiosas y de particulares, la actividad ganadera se mantuvo como el renglón principal para la región, afectada solo de manera coyuntural durante la independencia al iniciar el siglo XIX. El camino entraría en decadencia a favor de la vía Cusiana después de la construcción de Acerías Paz del Río a mediados del siglo XX y el boom petrolero de la década de 1990. Así, desde una perspectiva de larga duración, Vega no solo reconstruye el trazado aproximado y la funcionalidad del camino de Cravo Sur para la ganadería, sino también dinámicas socioeconómicas y culturales que giraron en torno al sendero, entre las que se cuentan la ubicación de propiedades para la recuperación de ganados, la logística para el desplazamiento de hatos y las prácticas para mantener el buen estado de las reses, los cantos y narraciones de los vaqueros, entre otros aspectos.

El libro en general, más que reunir temas acabados, propende por la convergencia de lecturas que pueden ampliarse espacial o historiográficamente desde nuevas discusiones e investigaciones en torno a los caminos del interior del actual territorio colombiano o dirigirse a otros caminos que han sido determinantes en la configuración de los territorios, de sus memorias y de las relaciones que se siguen construyendo a partir de las redes e intercambios inmateriales que aún se conservan como parte del uso y el significado histórico que los caracteriza.