

Camino nacional Honda - Santafé de Bogotá Transporte, economía y desarrollo

CARLOS DELGADO
Economista
Profesor Asistente Escuela de Economía
Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia

Fecha de recepción: 20 de octubre de 2004
Fecha de aprobación: 2 de diciembre de 2004

RESUMEN:

Comparando y juntando descripciones del Camino Nacional de Honda tanto de los siglos XVIII y XIX por parte de viajeros extranjeros como de finales del siglo XX, el autor intenta demostrar el desarrollo social y económico, asociado al transporte utilizado. De esta manera el cambio de gobierno luego de la independencia permite observar desde el camino que la sociedad siguió desarrollando el mismo tipo de actividades económicas con altos niveles de dependencia de bienes de consumo final extranjeros.

Palabras clave: Colonia, República, caminos, desarrollo, transportes.

ABSTRACT:

Joining descriptions of the Honda's national way as much of centuries XVIII and XIX on the part of foreign travellers like of end of century XX, the author tries to demonstrate associated the social and economic development to the used transport. This way the change of government after independence allows to observe from the way that the society continued developing the same type of economic activities with high levels of dependency of foreign consumer goods.

Key words: Colony, Republic, ways, development, transports.

Introducción

Este avance hace parte del proyecto **Camino Nacional Honda Santafé de Bogotá, transportes, economía y desarrollo** en etapa de investigación. La primera parte se compone del estudio de la infraestructura del camino; la segunda y tercera implican el estudio de la economía del transporte y el desarrollo rural y urbano en la región aledaña al camino durante los siglos XVII, XVIII, XIX y principios del siglo XX hasta el año 1930.

Para el estudio de la infraestructura del camino, se hicieron varios recorridos tanto a pie como a caballo; dicha investigación en el terreno se comprobó con los distintos textos de viajeros de los siglos XVII, XVIII y XIX que utilizaron el camino para su despla-

miento, así como los diferentes mapas del Instituto Geográfico de Colombia; adicionalmente se hizo una investigación toponímica y topográfica; de manera que se hicieron tres recorridos, dos caminando y uno a caballo por la totalidad del camino desde Río Seco cerca de Honda, pasando por Guaduas, Villeta y la Venta del Aserradero (hoy la población de Albán) hasta Facatativá en la sabana de Bogotá.

Los recorridos se hicieron en distintas épocas durante la segunda mitad de la década de los ochenta y principios de la década de los noventa. De este conocimiento topográfico y toponímico se publicó un libro llamado “Rutas Camineras de Cundinamarca”¹, en donde se incluyeron más de 40 rutas distintas con el propósito de servir de guía para los

caminantes de las universidades de la ciudad de Bogotá.

El Camino Real de Honda luego conocido como Camino Nacional de Honda, se recorre en tres jornadas caminando desde Honda hasta Facatativá, que son las mismas jornadas aproximadamente para el recorrido a caballo; ya que desde Guaduas se alcanza a llegar a la Venta del Aserradero (hoy población de Albán), de manera que al siguiente día el destino no es Facatativá sino Santafé de Bogotá, en donde se utilizaba la carreta o coche.

Se presentan en consecuencia los perfiles altimétricos y las distancias de los recorridos entre Honda y Guaduas; Guaduas y Villeta; Villeta y Facatativá. El tramo final de Facatativá a Santafé de Bogotá, es completamente plano y con una distancia aproximada de 40 kilómetros, zona propicia para el desplazamiento en carreta o coche.

Se destaca en el estudio de este camino la infraestructura desarrollada para la caballería. Este era el único medio de transporte apropiado para el recorrido entre el río Magdalena y la capital. Ya que sin la producción de pastos y forrajes, no habría ni caballos, ni caballería por el camino de Honda; por lo que las distintas estaciones coincidían con los recorridos máximos para que jinetes y caballos encontraran la alimentación requerida y los lugares de descanso apropiados.

De manera que para garantizar cada cierta distancia un mínimo de medios de transporte de relevo en la Colonia y la temprana República (recuas de mulas y manadas caballos) se requerían muy cerca de los caminos, campos de producción no sólo de pastos, sino de otros productos para la alimentación del ganado equino. Así mismo, que no hubiera presión por el cultivo de alimentos para los humanos y en consecuencia garantizar la alimentación de mulas y caballos.

En consecuencia, en Guaduas y Villeta se contaba con espacio y tierra cultivable en donde se podía producir plantas y animales, con la presencia de mano de obra no sólo para las cosechas, sino también para la arriería. De manera que con el paso del tiempo se requería aún más animales de tiro para el transporte de mercancías como para el labrado de tierras.

Se fortaleció en consecuencia el sistema de haciendas y de mangas para alimentar el ganado, debido a que los bosques, los baldíos, los prados de siega y las hierbas del camino no eran suficientes.

1. Enfoque teórico

La propuesta teórica es el abordaje de un problema, la importancia de los caminos para rehacer un cuadro económico de los siglos XVII, XVIII y XIX asociado con procesos sociales de

largo plazo, tratando de impedir tratamientos desde una ideología política o la proyección de algún deseo social por parte del investigador; de manera que podamos responder la pregunta “¿Cómo y por qué se dan los procesos sociales a largo plazo en cuanto tales?”; (Elías 1990; 161) esto nos lleva a las relaciones entre regiones de producción y centros de consumo desarrolladas entre regiones y con el resto del mundo a través de los caminos.

En consecuencia se pretende destacar los procesos sociales a largo plazo, intentando hacer comprensibles los cambios sociales en un intervalo largo y con la ayuda de datos y evidencias empíricas detallados, para impedir marcos especulativos e intentar construir un modelo teórico a partir de procesos empíricamente comprobables (Elías 1990; 162,163) en el medio de transporte específico.

De manera que este trabajo pretende ser una investigación empírica y teórica que intenta zafarse de la trampa de las doctrinas de fe políticas y sociales. (Elías 1990;163).

Para Elías una teoría de la civilización y de la formación del Estado, en un sentido más amplio, es una teoría del proceso y la figuración que no es marxista, ni liberal, ni conservadora; el de figuración es un concepto creado para superar la polarización entre aquellos que sitúan al “individuo” por encima de la “sociedad” y aquellos

que colocan la “sociedad” sobre el “individuo”. (Elías 1990;164).

Esto nos lleva a que el pensamiento en figuraciones construidas por los seres humanos en cooperación expresan procesos tanto sociales como económicos empíricamente demostrables en el Camino Nacional de Honda a Santafé de Bogotá, es decir, allí se evidencian interrelaciones e interdependencias recíprocas que permitieron la generación y perfeccionamiento en términos de eficiencia de un saber, un conocimiento transmitido generación tras generación durante los 3 siglos que el camino estuvo en funcionamiento y que inclusive hoy día comprobando la existencia de la infraestructura nos traslada a las distintas figuraciones desarrolladas en ese trayecto, es decir, la prueba empírica permanece en el territorio y lo que nos queda es reconstruir esas figuraciones destacando los procesos sociales y las relaciones económicas.

Pero para Elías la idea de figuración como instrumento conceptual tiene algo en común con otras propuestas teóricas que situaban lo colectivo por encima de los niveles de integración individual del ser humano, por ejemplo, con las propuestas de Durkheim y Simmel o con las de los “teóricos de sistemas”. (Elías 1990;164).

Reconoce Elías que las construcciones teóricas precedentes en sociología como la de Marx y Weber explicitan un

considerable distanciamiento inmerso en testimonios de compromiso; pero ese distanciamiento personal no accede a su conciencia en cuanto tal; esto implica que nos consideremos involuntariamente enfrentados a la sociedad como personas singulares y, por tanto, también a todos los demás seres humanos en cuanto “individuos”, más allá de la sociedad o, viceversa; entonces veremos a la sociedad como algo existente más allá y fuera de los individuos particulares. (Elías 1990;165). Tenemos que dar ese paso del propio distanciamiento y ser capaces de dominarlo conceptualmente, de manera que podamos dirigir o timonear la nave de las ciencias humanas y económicas en general entre las ideologías del individualismo y el colectivismo. (Elías 1990;165).

El concepto de figuración se precisa como la perspectiva sobre los seres humanos, a quienes representa en sus diferentes interrelaciones e interdependencias, para salir de la trampa “individuo” y “sociedad”; es decir, poder llevar a cabo el acto de distanciamiento propio con el fin de reconocerse como una persona entre otras y ver la sociedad en cuanto figuración constituida en colaboración mutua por muchas personas básicamente interdependientes, apoyadas unas en otras y dependientes entre sí; sólo así es posible superar conceptualmente la polarización ideológica de individuo y sociedad. (Elías 1990;165,166).

Destaca en consecuencia este trabajo sobre el Camino de Honda las figuraciones subsecuentes que el camino permite develar en cuanto al transporte; de manera que hasta lo más personal y propio es algo que ha llegado a ser como es en el curso de la larga evolución de la sociedad, (Elías 1990;166) e intentando ver cómo alguien cuyo terreno de decisión está limitado por la convivencia con muchas otras personas tiene así mismo necesidades, se propone objetivos y toma decisiones. (Elías 1990;170).

Entonces los elementos del desarrollo social y económico bajo la influencia del transporte por el Camino de Honda nos permiten orientar mejor de lo que hoy es posible, aquello que está constituido por los seres humanos en colaboración mutua; porque sin esa colaboración mutua es imposible el transporte por el Camino y en consecuencia, las relaciones en los mercados locales, debido a las dependencias originadas en el hecho mismo de dar el primer paso con una cabalgadura; entonces, pensaremos en las circunstancias sociales y económicas más allá de los individuos, es decir, en la pluralidad de los seres humanos, (Elías 1990;170) que significa que la dinámica económica es la ejercida recíprocamente por una multiplicidad de personas en función de su dependencia mutua, en donde la convivencia adquiere una estructura y una dinámica propias que no se puede entender ni explicar conside-

rando a cada persona singular en sí misma; y esto sólo puede lograrse si se parte de la pluralidad de los seres humanos, de los múltiples grados y maneras de independencia y dependencia mutuas. (Elías 1990;171).

Ahora bien, para Elías las diferencias entre la independencia y la dependencia humanas son el núcleo de aquello a que nos referimos al hablar de relaciones de poder de las personas de una sociedad; de manera que si no estudiamos y explicamos las relaciones de poder de un grupo, entonces los estudios son incompletos; por lo que requieren atención las transformaciones de las relaciones de poder y su explicación (Elías 1990;171) pues éstas son problemas de relación e interdependencia, en donde el poder implica equilibrios como un estado ideal, pero que en su mayoría son equilibrios inestables y susceptibles de transformación. (Elías 1990;175).

De manera que si para Marx la monopolización de los medios de producción en la relación entre trabajadores y empresarios constituía una fuente de poder para éstos; en el caso de la conquista y luego el camino, el monopolio del conocimiento sobre los medios de transporte constituía una fuente de poder económico, lo que determinaba un tipo de desplazamiento delimitado por las condiciones biológicas de caballos y mulas.

Pero este argumento no nos puede llevar a la perspectiva marxista de que

la eliminación de las fuentes de las desigualdades de poder o la eliminación de la monopolización de los medios de transporte hace desaparecer las desigualdades sociales. Lo que se pretende es construir una teoría explícita y más global del poder (Elías 1990;175) en el sentido que la eliminación del monopolio de los medios de transporte no es en absoluto suficiente para suprimir la desigualdad jerárquica de la estructura de la sociedad, ni siquiera para reducirla a una escasa proporción (Elías 1990;175) porque todas aquellas estructuras sociales que dependen de la existencia de multitud de sociedades estatales, componen una organización estatal con los monopolios fundamentales e interdependientes de esa organización estatal, cuales son la violencia física y la recaudación de impuestos, junto con otras funciones distintas que la de proteger la propiedad privada de una clase, por lo que perviven como medios de poder tras la eliminación (Elías 1990;176) del monopolio de los medios de transporte.

De manera que si se eliminó la propiedad monopólica europea de los medios de transporte, la organización estatal no mostró la menor tendencia a desaparecer, es decir, durante la República subsiguiente a la Batalla de Boyacá el ámbito de función del Estado y, por tanto, el poder de los gobernantes se incrementó (Elías 1990;177) por la batalla de independencia.

Con el monopolio de que disponía el nuevo gobierno posbatalla de Boyacá sobre los medios de coacción física, representado por el control sobre el Ejército Libertador y los tributos, se posibilitaron entre otras cosas el mantenimiento de los aparatos de poder estatal, se reúne ahora en las manos de un nuevo grupo de gobernantes el poder monopolista de disposición de la totalidad del capital de la sociedad estatal, es decir, el monopolio de los medios de desplazamiento y/o de producción (Elías 1990; 177) que garantizaban rentabilidad mediante la movilización de bienes, rompiendo la igualdad entre lo que se produce y se consume en las distintas regiones, por la desigualdad: excedentes de producción para movilizar a los centros de consumo.

Por otro lado, la jerarquización de las posiciones sociales se mantuvo, lo que se expresa en las zonas y poblados aledaños al camino nacional; en lugar de los controladores europeos surgen controladores de caminos y recuas, así como de tributos dependientes del Estado, (Elías 1990;178) en proceso de consolidación.

La expresión de este tipo de acontecimientos se refleja en la función que el camino siguió cumpliendo por un siglo adicional, denotando con ello que las relaciones de poder asociadas al saber, sobre caballos y recuas continuó desde el Estado poscolonial de Boyacá su mismo discurrir histórico en cuanto

tributación y necesidad de control sobre el territorio; así como su función económica.

De manera que esas relaciones de poder siguieron intactas en el transcurrir del camino en donde la apropiación de ese saber durante los dos siglos anteriores XVII y XVIII permitió el control del Estado por otro grupo que utilizó ese medio adquiriendo conocimiento y destrezas durante años y transmitiéndolo de generación en generación.

1.1 La relación entre evolución biológica y social

Las formas de relación y las interdependencias las vamos a delimitar por ahora a las relaciones entre grupos sociales y el caballo en torno al desempeño económico; relación que está mediada por la acumulación de un saber que posee la sociedad sobre la raza equina; así como la expresión de la estructura de los caminos adecuada a esa relación y que pueden repetirse sin ningún cambio, ininterrumpidamente antes de la aparición de otro medio de transporte.

Esto nos permite elegir el tipo de problemas que definen la presente investigación en torno al desarrollo social y económico que implica el estudio del tipo de transporte utilizado para el intercambio.

Porque al estar las relaciones y las dependencias recíprocas arraigadas en la estructura biológica de los equinos, determinan el desempeño tanto de jinetes como de las cabalgaduras. Su confluencia luego de un recorrido o desplazamiento se expresa en la necesidad de alimento y descanso para ambos, y por tanto, la determinación de poblados y relaciones económicas tanto locales como externas.

En consecuencia, se pretende determinar las diferencias y las relaciones entre evolución biológica, desarrollo social e historia al estilo de Elías. La peculiaridad biológica del individuo y la del caballo y las mulas, es innata y hereditaria; por un lado, de la constitución humana y por otro, de la constitución animal y ellos mismos en su relación determinan el tipo de camino y el tipo de desarrollo social y la economía, que se puede referenciar históricamente.

Podemos afirmar que existen dos niveles de desarrollo social y económico entre los individuos o grupos sociales que se desplazan a pie y los que se desplazan a caballo o que podríamos llamar historia con distintos procesos de desarrollo social o la expresión de relaciones de poder económico, que nos permite discernir distintas clases sociales que se configuraban en los grupos sociales asociados con distintas formas de transporte de mercancías, su origen y mercado.

De manera que si las configuraciones constituidas por las distintas razas de equinos están fijadas en alto grado por su evolución biológica que determina en consecuencia que sea más fuerte para el trabajo que el hombre y más veloz; entonces su utilización como medio de transporte permite constituir configuraciones sociales en la medida en que existe un saber acumulado para el uso de este medio de transporte tanto para el traslado de mercancías, como de personas y por tanto del ejercicio del conocimiento y del poder.

Pero comparativamente, las configuraciones humanas lo están en grado mínimo ya que su modificación depende según Norbert Elías² estrechamente de la posibilidad de que experiencias que ha tenido una determinada generación se transmitan como saber social aprendido a las siguientes generaciones. Es así como durante tres siglos la experticia del manejo de los caballos y las recuas de mulas para el transporte de los centros de producción a los de consumo se transmitió de generación en generación permitiendo consolidar un tipo de desarrollo social y económico a nivel regional.

Pero sigue afirmando Elías que “esta continua acumulación social del saber aporta su contribución al cambio de la convivencia humana, a la transformación de las configuraciones formadas por hombres, de manera que durante tres siglos el transporte por el

camino implicó cambios en el desarrollo social en el sentido de cambios en la convivencia humana y mejoramientos continuos de la experticia por vía de la acumulación de conocimiento (experiencia) en el manejo del transporte de carga y que expresa colateralmente la representación de un tipo de poder basado en ese conocimiento.

Pero la continuidad en la acumulación de capital y la transmisión del saber, puede romperse como sucedió con la llegada de las carreteras y el uso de otro medio de transporte que reemplazó el conocimiento acumulado.

Entonces se destacan experiencias sociales acumuladas que se encuentran durante el recorrido del camino de Honda como rasgos de una dinámica social y de poder económico.

De manera que hubo una élite llegada de Europa que poseía un conocimiento para el manejo del caballo y las mulas y con base en él promovió la explotación comercial de las vías fluviales y del transporte terrestre. Una formación elitista basada en el conocimiento del caballo. Al llegar el caballo a América, llega con él el experto jinete y se conforma un grupo social elitista y empresarial como el de Fernando Alcocer y Alonso de Olalla en torno al negocio del transporte fluvial hasta Honda. Formación elitista basada en el monopolio sobre los medios de transporte para la acumulación de capital.

Entonces diferenciar evolución biológica, desarrollo social e historia y relacionar esas tres evoluciones, permite observar que si los caballos constituyen configuraciones entre sí y cambian sólo cuando se modifica su organización biológica que es un proceso muy lento, los humanos en cambio constituyen sociedades de las más diversa índole, sin que se transforme la especie misma, de manera que el desarrollo de una sociedad agraria y rural basada en el transporte por medio de hombres a una sociedad agraria y rural basada en el transporte con recuas de mulas y manadas de caballos, es la expresión de un desarrollo social y en consecuencia económico por la vía de ganancias en eficiencia, y este paso a una sociedad basada en el transporte por ferrocarril y carretera y también más urbana es la expresión igualmente de un desarrollo social más avanzado en términos económicos.³

Entonces la historia está en el estudio de las evidencias en la infraestructura del camino como expresión de un desarrollo social. Pero igualmente, destacar el poder de los virreyes y la Corona en su ejercicio a través de la infraestructura caminera y la promoción de su mejoramiento y poblamiento apropiados a las relaciones caballos-jinetes, mulas-arrieros, etc. De manera que las vías fluviales y los caminos empedrados son evidencias de construcción de sociedad en los siglos XVII, XVIII, XIX y principios del XX.

Diversas estimaciones han arrojado “que un hombre transporta por día de 35 a 40 kilogramos a lo largo de 30-35 kilómetros. Para su alimentación tiene que consumir un kilogramo de la carga por día, es decir, tomando en cuenta el regreso, un kilogramo por cada 17 kilómetros, lo que implica (simplificando lo máximo) que a partir de los 300 kilómetros la mitad de la carga es absorbida por los gastos de transporte; y que desde los 600 kilómetros, lo que se consume es la totalidad de la carga”,⁴ por tanto podemos estimar un elevado coste de transporte en comparación con la capacidad de carga de los caballos y mulas.

En cambio “un caballo puede cargar de 90 a 150 kilogramos y recorrer 20 a 40 kilómetros al día, según topografía y condiciones atmosféricas, es decir, 3 a 5 kilogramos por

kilómetro día”⁵ y una mula tanto por el camino de Honda como el de Sogamoso cargaba 100 kilogramos para la misma distancia por día.

Citando datos de Clark y Haswell (1970) el precio medio de la tonelada por kilómetro (expresado en granos) es de 8.8 kilogramos cuando el que carga es un hombre; de 4.8 kilogramos cuando el que carga es un caballo y de 3.9 kilogramos cuando la carga se lleva en carreta. Sin tener en cuenta costos indirectos.

De otro lado, el trabajo que puede realizar un caballo está sujeto a limitaciones. Un exceso de trabajo acarrea una intoxicación muscular, la cual impide la función normal del músculo. Si el exceso continúa el animal se inutiliza. De manera que hay más esfuerzo en kilogramos del caballo al paso, que al trote y al galope.⁶

Clase de marcha / Esfuerzo en kg / Vel. por seg. en metros / Duración / Camino por día

Al paso	62.5	1.20	8 horas	34.56 km
Al trote	31	2.40	4	34.56 km
Al galope	15	4.80	2	34.56 km

Entonces el caballo implica menores costes de transporte que el hombre carguero, lo que determina diferentes posibilidades para el transporte; pero los caballos y las recuas de mulas con carga no se desplazan por sí solos; requieren la permanente orientación

de individuos. De manera que se requiere un saber, un conocimiento que en el momento de la conquista sólo lo poseían los europeos y por tanto les permitió desempeños económicos eficientes durante la Colonia y por tanto de acumulación de capital.

Y ese conocimiento determinaba el tipo de ruta más apropiado y corto para el transporte de mercancías entre un punto y otro, es decir, si la mayor distancia reduce el valor económico de los bienes, entonces a mayor distancia menor valor económico; en consecuencia se requiere un camino con la menor distancia entre dos puntos y por tanto menores costes de transporte. Es ahí en donde el conocimiento sobre el medio de transporte determina el tipo de ruta, así como la posibilidad de garantizar los requerimientos mínimos de viajeros y recuas en términos de costos.

Lo anterior permitió generar procesos sociales como el poblamiento urbano y el fortalecimiento de una clase social, los comerciantes en su interdependencia con la nueva clase que surge de propietarios de los medios de transporte y el desarrollo social que implicaba un tipo de ordenamiento territorial para la explotación de recursos necesarios y generación de servicios asociados a los requerimientos de animales y humanos, es decir, profundizar el intercambio en las zonas aledañas a los caminos en el tránsito entre las zonas de producción y las de consumo.

3. El camino

Bajo estas condiciones económicas y sociales impuestas por el tipo de transporte el empedrado aún existente en varias partes del recorrido como

entre El Tocuy cerca de Honda y Alto del Sargento; entre el Alto del Sargento y Guaduas; entre Guaduas y Alto del Raizal; entre Villeta y la Venta de Mave; entre Chimbe y El Aserradero (Albán) y finalmente entre Albán y la entrada a la Sabana de Bogotá es el testimonio de procesos sociales asociados al ejercicio del poder o monopolio de los medios de transporte.

En consecuencia, la evidencia demuestra la necesidad de consolidar una ruta más corta entre el río Magdalena y Santafé de Bogotá, lo que no impide que en el descubrimiento del camino se argumenten versiones no económicas; una de ellas afirma que⁷: “en persecución del Zipa Tisquesusa que se hallaba en las piedras de Facatativá, los hombres de Quesada tomaron camino hacia el occidente de Bacatá en 1537. Esta incursión orientó el camino de Santafé a Facatativá, que luego sería el principal sector del camino real a Honda”.

Pero es importante destacar que antes del descubrimiento del camino Honda a Santafé hubo varios intentos de consolidar una ruta adecuada al tipo de sistema de transporte de la época junto con el aprovechamiento de la navegabilidad del río Magdalena que implicara menores costos de transporte.

El primer camino del que se tiene conocimiento es el camino del Opón a

la región de Vélez y el valle de Monquirá, el cual presentó muchas dificultades debido a la prolongación de la ruta terrestre y el abandono anticipado del curso del río Magdalena.⁸

Luego se descubre otro camino diferente al del Opón, conocido como el camino del Carare, pero igualmente no facilitaba las cosas para el transporte de mercancías en mulas, por lo que el traslado se hacía a la espalda del hombre utilizado como carguero, necesiéndose en consecuencia de sucesivos relevos, según dice la probanza de 1551 citada por Colmenares.

De manera que estos dos caminos presentaban muchas dificultades para el transporte de mercancías, privilegiando el transporte humano; mucho más lento, con menos capacidad de carga y más costoso. Esta situación generaba además, relaciones de dependencia de Santafé de Bogotá con respecto a Tunja y Vélez.

Hacia 1555 se inicia la búsqueda de un camino más apropiado; ese camino se conoció como el “desembarcadero de Mariquita” o como Puerto de Montaña o Puerto Viejo de Vitoria,⁹ que luego desde el río Magdalena asciende a Santafé de Bogotá por la región de Río Negro; zona muy inestable geológicamente que rápidamente destruyó el camino con una serie de derrumbes que forzaron a utilizar

nuevamente el camino del Carare. En consecuencia, necesitó en el trayecto de Río Negro a Villeta sucesivas reparaciones y composiciones en los años 1561, 1567 y 1568. Esta tarea incumbía a los propietarios de recuas de mulas de Villeta.¹⁰

Los problemas con el camino de Río Negro intensificaron la búsqueda de un camino más seguro y apropiado para el transporte; de manera que un indicio de la importancia de encontrar una ruta apropiada es que en 1560 el Cabildo de Santafé ordena la construcción de un puente sobre el río Bogotá en la sabana cerca de la población de Fontibón¹¹ y sobre la ruta de Santafé a Honda. Esta es una construcción que indica la importancia económica de una vía hacia el río Magdalena mucho más corta que las rutas del Opón, Carare o Río Negro y ofrezca una infraestructura adecuada para viajeros y servicios de transporte.

Honda en consecuencia remplaza como puerto a los embarcaderos de Mariquita, Angostura, San Bartolomé y El Carare, sirviendo el camino a las regiones de Santafé y de Mariquita,¹² hasta el punto que en 1584 se construyen depósitos de almacenamiento en Honda para atender las necesidades de viajeros y comerciantes. Fue tan importante este camino de Honda a Santafé que inclusive desde allí se transportaron mercancías a la provincia de Popayán que igualmente buscaba afanosamente una salida al océano Pacífico, durante el siglo XVI.

El tránsito forzoso y frecuente por el camino Honda–Santafé, implicaba la consolidación de servicios de transporte, por lo que en sus puntos intermedios como Guaduas y San Miguel de Villeta se desarrolló la prestación del servicio, para lo cual se mantuvieron recuas de mulas que fletaban a los comerciantes¹³ y en el relevo de las recuas que desplazaban mercancías desde Honda.

Igualmente en Honda se hace permanente la prestación del servicio de transporte a partir de las bodegas de almacenamiento en cuanto a la utilización de las recuas de mulas hasta Guaduas.

Este camino estratégicamente presentaba ventajas para los comerciantes que viajaban desde Quito, Pasto y Popayán, pues la importancia de Santafé igualmente consistía en la posibilidad de acuñación y amonedación del oro en polvo que obtenían los comerciantes en sus transacciones con los mineros,¹⁴ ya que la Casa de Moneda en Santafé había sido establecida desde 1620.¹⁵

Hacia 1581 la Corona asigna recursos para el arreglo de caminos. La Cédula se recibió en 1582 e inmediatamente se inician mejoras materiales y arreglos del camino, de acuerdo con referencias de los años 1582 – 1583, en cuanto a las mejoras materiales y arreglo del camino,¹⁶ el cual recibió el impulso definitivo en 1587.¹⁷

Colmenares relata adicionalmente que entre 1558 y 1562 los caminos de Honda y de Río Negro permitieron la intensificación del tráfico del Nuevo Reino.¹⁸

“El 22 de abril de 1776 el Virrey Flórez solicitó al Teniente de Infantería Ingeniero Ciriaco Galluzo y Páez hacer el reconocimiento del camino Honda-Santafé y dibujar un mapa del mismo, de lo cual rindió informe el 13 de agosto del mismo año, adjuntando el respectivo plano, del cual se toman los sitios principales por donde se pasaba”.¹⁹

3. Una descripción del camino y procesos sociales

3.1. La Villa de San Bartolomé de Honda

En Honda se interrumpe la navegación del río Magdalena y se divide en dos grandes regiones: el Bajo y Alto Magdalena; por lo que su ubicación como puerto facilita el transporte hacia la sabana de Bogotá en comparación con los otros caminos mencionados; su nombre figura con frecuencia desde el momento en que se convirtió en el terminal del intenso tráfico entre los dos sectores del río Magdalena, hacia donde confluían los numerosos caminos de herradura²⁰ desde las cordilleras Oriental y Central.

Se considera que el auge del nuevo embarcadero de Honda inicia en

1555, pues ese año corresponde a la expedición de un acuerdo de la Real Audiencia del Nuevo Reino de Granada, en virtud del cual se prohíbe el tránsito por el embarcadero del camino de Vélez²¹; pero ante todo porque desde Honda se podían utilizar las recuas de mulas en el transporte con menos costo, además, la población fue formándose por agregación de casas que se iban construyendo en torno a la primera bodega para almacenaje de las mercaderías que allí llegaban como punto terminal de la navegación del bajo río Magdalena.²²

Cartagena como puerto marítimo, y Honda como terminal de la navegación del bajo río Magdalena, constituyen dos polos de desarrollo económico y social que regularon el desenvolvimiento del comercio interno de las provincias de la Nueva Granada.²³

3.1.1 SALIDA DE HONDA

El recorrido empieza en Honda, respecto de la cual Holton dice: “es un centro de distribución de mercancías y con una industria tabacalera; posee la ventaja de tener buenos desembarcaderos antes y después de los rápidos; todas las mulas que se utilizan entre Honda y Guaduas permanecen en esta última y si alguien quiere ir a Guaduas tiene que mandar por las bestias a Guaduas 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”.²⁴

Empezamos en Honda el desplazamiento en vehículo, debido a que en este recorrido de 5.5 kilómetros el camino ha sido transformado en una autopista; pasamos por abismos al fondo de los cuales se observa el río Magdalena, Holton sobre el mismo recorrido en la primera mitad de 1850 decía 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, de las cuales cruzamos varias a lo largo del río...”.²⁵

Luego de los 5.5 kilómetros salimos de la carretera 800 metros adelante del puente sobre el río Seco y encontramos una vía sin pavimentar que recorre la margen izquierda del mismo río y luego de 3 kilómetros llegamos a la hacienda La Esperanza; luego pasamos por el caserío de Tocuy a 1.8 kilómetros en donde termina la parte plana, que es una vía sin pavimentar e iniciamos el ascenso al Alto de Las Cruces a 4.2 kilómetros desde el Tocuy que mantiene la piedra del antiguo camino. Dice Holton al respecto: “luego de cabalgar por el valle del río Seco iniciamos el ascenso y llegamos al Alto de las Cruces desde el cual el camino es casi plano durante un largo trayecto, luego del cual

empezamos a ascender más rápidamente al Alto del Sargento”.²⁶

Sobre este mismo trayecto en 1741 Don Miguel de Santisteban y Don Miguel de Cáceres llegan a Honda y empiezan el recorrido del Camino a Santafé de Bogotá, “una vez que pagamos al arrendatario del paso, un real y medio por carga y lo mismo por las personas, que es un derecho que se contribuye al Rey, salimos al río Seco con selvas y encumbrados árboles, luego el Alto de las Cruces en que hay dos o tres casas con sus familias. Caminamos por terreno desigual y callejones estrechos en donde es necesario sacar los pies de los estribos y en algunas partes apearse de la mula para evitar el precipicio de los pasos pendientes”.²⁷

El Alto del Sargento está a 5.2 kilómetros del Alto de Las Cruces; el camino se encuentra empedrado y es el punto más alto durante el recorrido entre Honda y Guaduas, desde allí comienza el descenso final a Guaduas. Al respecto dice Holton “...del Alto del Sargento iniciamos el descenso a Guaduas. Me bajé de la mula y contemplé el inmenso valle de Guaduas a mis pies. Por todas partes había selva virgen y un valle sembrado de pastos, caña, maíz y árboles frutales; la población de Guaduas era grande, con calles empedradas; un paraíso en cuanto a temperatura y fertilidad”.²⁸ Después de Tocuy y en el ascenso a las Cruces empieza el

camino empedrado, que continúa así hasta llegar a la carretera pavimentada, 2 kilómetros antes de la Plaza Mayor de Guaduas.

De manera que luego del descenso muy suave desde el Alto de las Cruces caminamos por la vereda de Sargento, terreno plano con varias casas en la vereda San Jerónimo y vereda Sargento, desde el cual iniciamos el ascenso al Alto del Sargento. Este tramo en el ascenso igualmente conserva el empedrado. Desde Alto del Sargento se observa el valle del río Magdalena al occidente y el valle de Guaduas al sur oriente. Aquí hay una casa antigua construida a la orilla del empedrado del camino y que por su infraestructura indica que allí se prestaban servicios de comidas y descanso en la parte alta del Sargento.

Relata Santisteban que del breve descenso de las Cruces, empezamos el ascenso “por muy áspero y desigual terreno para trepar una cuesta de peñascos y llegar a la venta de Sargento en donde se encuentra provisión de aves, huevos, plátanos y pan de maíz; luego llegamos a la villa de Guaduas”.²⁹

Del Alto Sargento a la autopista hay un recorrido de 4.2 kilómetros, allí se encuentra un caserío y una escuela de nombre Camino Nacional, luego sobre la misma vía se caminan 2 kilómetros para llegar a la Plaza Mayor de Guaduas. La mayoría de viajeros del

siglo XIX mencionan el Alto del Sargento como un paso difícil, debido a la pendiente tan fuerte entre Honda y este paso, antes de bajar al valle de Guaduas.³⁰

3.2 San Miguel de las Guaduas en el Valle de las Guaduas

“Llamada así porque en sus contornos hay grandes selvas de las cañas de guadua³¹, útiles para muchos fines por su grosor, textura y longitud, y porque un canuto que es la parte que media entre nudo y nudo sirve de cubo para cuatro azumbres (medida de capacidad, 2,016 litros) de agua.³² La presencia de esta gramínea indica la humedad del valle, por lo que allí “se contaba con agua suficiente para la consolidación del poblamiento y además, con fácil conducción por las condiciones topográficas, garantía para la ampliación demográfica y para los servicios a los viajeros y comerciantes”.³³

Con una altura sobre el nivel del mar de 990 metros, su fundación se atribuye a los conquistadores Alonso de Olalla y Hernando de Alcocer en 1551; luego se convirtió en un valle poblado con un buen nivel de comercio, servicios de alojamiento y alimentación, ganadería extensiva y haciendas (mangas) para el pastoreo de animales de carga.

De manera que la fundación y el proceso de urbanización de Guaduas

están asociados con la existencia del camino y sus viajeros e igualmente como garantía del normal funcionamiento del camino y su seguridad. Igual papel cumplió San Miguel de Villeta en relación con el funcionamiento del camino, esencial tanto para el comercio con Europa como para la defensa de Santafé de Bogotá.

Cuando Fray Tomás De Morales³⁴ reconocido como cofundador de la población de Guaduas en 1610 llegó al valle de Guaduas “se bajó de su caballo y se arrodilló para dar gracias a Dios por haberle permitido conocer el Edén”.³⁵

Referencias de Hincapié³⁶ hablan que tiempo después de la consolidación del camino, llegaron a Guaduas procedentes de las Antillas muchas frutas que encontraron allí el clima y los suelos ideales para su propagación, por lo que en las celebraciones del Corpus Christi, del área rural llegaban las gentes al centro de la población con naranjas, piñas, plátanos, guanábanas, papayas, mangos, zapotes, mameyes, nísperos, madroños, granadillas, guamas y granadas, todas estas frutas producidas en las zonas aledañas a Guaduas.

Siguiendo con las referencias de Hincapié, en Guaduas se producía miel destilada por trapiches impulsados por mulas, pero igualmente la existencia de bosques garantizaban la cacería como alternativa alimenticia;

también se contaba con la fabricación de pan sin levadura, pescado asado, uvas, miel silvestre debido a la existencia de flores en la región. También se encuentra en la población pan con levadura llamado “pan de categoría de color blanco”.

En Guaduas igualmente encontramos referencias citadas por Hincapié³⁷ en torno a la composición de una recua de mulas cuando por el camino se acercaba un personaje. Esta se componía de mulas de carga para equipajes, espoliques³⁸, baquianos³⁹, arrieros y los postas⁴⁰ o propios⁴¹ y la consiguiente dotación de aperos.

De manera que las mulas, machos, yeguas y caballos, así como las cabañerías del equipaje una vez llegados a su destino tenían que entrar en pesebrera con el fin de evitar que sucumbieran por cansancio y agotamiento.⁴² Pero igualmente dice Hincapié, la comisión requería encauchados, encerados, hules, ruanas, sombreros, sombrillas y paraguas, así como el guando⁴³ en caso de contingencia.

Se ofrecían a viajeros y comerciantes a su llegada a Guaduas distintas viandas como sorbete batido, sopa, arroz preparado, carnes, gallina o pavo, ensalada, legumbres y postres.⁴⁴

Un servicio de alojamiento se ofrecía con tendidos, sillas, mesa, vaso de

noche, jarra, platón, jabonera y botellón. El agua se colocaba en el botellón previamente filtrada y llevada desde las quebradas de oriente.

En cuanto al comercio el servicio de las tiendas adquirió mucha importancia bajo la influencia de la cantidad de viajeros, pues en estas tiendas se conseguía toda clase de bienes distinguidos entre la mercancía europea que se le llamaba “de Castilla” aunque los dulces y perfumes procedieran de la Casa Morton de Londres o de la Casa Guerlain de París; mientras que a la mercancía local se le llamaba “de la tierra” entre las que se destacó el “jabón de la tierra”.⁴⁵

De otro lado, el camino como medio permitió el reordenamiento territorial de Guaduas; facilitando desplazamientos demográficos y además atracción de población por el movimiento comercial, generando pequeñas unidades productivas al servicio de los caminantes, jinetes y arrieros. La valorización de la tierra fue otra característica importante ya que Don Juan Esteban hijo de Don Benito Sánchez cofundador del convento luego de una larga discusión con los vecinos sobre el precio de una estancia vecina al convento, finalmente acordó la suma de 600 pesos⁴⁶ por su venta.

En Guaduas fue importante el cultivo de la caña para panela y azúcar, que permitió abastecer las fábricas de aguardiente de Honda y de Santafé de Bogotá.⁴⁷

De manera que investigar sobre el desarrollo social y económico a partir de la influencia del camino implica observar el crecimiento urbano de Guaduas asociado a la finalidad de abastecer a los viajeros y en esa medida estabilizar el reordenamiento de la villa en su relación con el camino.⁴⁸

A fines del siglo XVIII se destaca la importancia del camino para Guaduas, cuando Don Joseph Acosta dice: “pues ocupando la jurisdicción la mayor parte del terreno que hay entre Honda y la capital del reino, siendo el primero el puerto donde viene a pasar el principal comercio; y el segundo donde se hacen los consumos; siendo todo el espacio que media, uno de los caminos más transitados que hay en el reino, y el que más se necesita para transitar...”⁴⁹, lo que demuestra que la actividad económica está determinada por el tránsito a través del camino.

3.2.1 SALIDA DE GUADUAS

“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 al Alto del Trigo antes de llegar a Villeta, pasando por la quebrada de Cune, allí hay forraje para las cabalgaduras..., luego de otro descenso llegamos a Villeta, el único pueblo que hay entre Guaduas y la Sabana de Bogotá”.⁵⁰

Iniciamos el recorrido en la Plaza Mayor de Guaduas, por la calle 4 o calle de Garnica, el camino está perfectamente empedrado y con escalones, cinco minutos después de la salida encontramos el monumento a José Antonio Galán construido en 1955; la autopista atraviesa tres veces el camino empedrado, en cuyo último cruce se encuentra Puente Español, luego se continúa el ascenso al Alto de Raizal, el cual se halla a 4 kilómetros de Guaduas; desde donde empieza un descenso a la autopista y luego al río San Francisco, punto desde el cual comienza el ascenso al Alto del Trigo a 3.2 kilómetros del Raizal, a partir del cual empieza un descenso muy fuerte con presencia del empedrado hasta Quebrada Honda, desde la cual aparece una vía sin pavimentar. En el descenso se llega a la pequeña población de Cune antes de la cual aparece nuevamente el empedrado del camino. Este descenso es de 6.4 kilómetros. En Cune se encuentra una escuela y varias tiendas. Desde allí se pasa el río Cune tres veces por puentes de losas de hormigón para llegar al paso de la autopista en los Totumos. Siguiendo en forma perpendicular a la autopista, el camino comienza empedrado hasta la hacienda El Diamante; a partir de la cual se vuelve una vía sin pavimentar. Por la vía se avanza por una calle con varias casas que constituyen un barrio de Villeta. Desde Cune a Villeta caminamos 4.8 kilómetros.

Desde este barrio se encuentra la vía que continúa en el sentido del camino hacia el puente sobre el río Dulce, desde el cual empieza el ascenso permanente a la Venta del Aserradero, pasando antes por la Venta de Mave y Alto de las Gascas.

Veamos qué dice Santisteban sobre el mismo trayecto: “Salimos de Guaduas por un terreno desigual que todo es subidas y bajadas por cuestras 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”.⁵¹

3.3. San Miguel Arcángel de Villeta en el Valle de Villeta⁵²

Para Holton, “Villeta está situada a orillas del río Negro que llega al Magdalena, la producción de miel y azúcar es mayor que en Guaduas, pero el azúcar es de una clase barata llamada panela, que luego la funden en forma de ladrillos. El aspecto de Villeta es igual al de Guaduas, pero es más pobre; me llamó la atención que al solicitar almuerzo, éste se demoró el tiempo necesario para matar un novillo, cocinarlo y comerlo; pero la razón de la demora es que deseaban que

pasáramos la noche allí; pero no fue posible porque habíamos enviado el equipaje adelante”⁵³ y esto era frecuente porque la mayoría de viajeros que procedían de Guaduas pasaban sin entrar a Villeta tratando de llegar lo más cerca de los riscos de la sabana de Bogotá, con el fin de llegar a Facatativá y Santafé al día siguiente.

La villa de San Miguel se justificaba inicialmente por ser paso obligado en el camino de Rio Negro a Santafé, pero una vez descubierto y consolidado el camino desde Honda, esta población protagonizó un éxodo hacia la población de Guaduas, debido a que “el lugar que llaman de Villeta se aparta dos cuadras del camino a Santafé, y en lo espiritual está al cuidado de los Padres de San Francisco.”⁵⁴ De manera que se le describe en los siglos XVII y XVIII como un modesto emplazamiento que por no alcanzar el nivel de una villa,⁵⁵ se le conoció como pequeña villa o Villeta.

Su altura es de 800 metros sobre el nivel del mar, su condición desde los días de la Conquista fue la de hospedaje y sitio de descanso de los viajeros, lo anterior originó que buena parte de la historia del camino nacional de Honda cuente con el poblado desde entonces. En cuanto a su fundación se afirma que es una de las primeras del Nuevo Reino de Granada con el nombre de San Miguel Arcángel, bajo la orientación de las autoridades

virreinales.⁵⁶ En Villeta se organizó la Tienda Grande que sirvió de hospedaje a muchos personajes durante la Colonia.

Es igualmente un valle propicio para los sembrados de café, caña de azúcar, maíz, plátano y frutas, lo que permitió instalar el primer trapiche de hierro para el beneficio de la caña, su territorio es mucho más montañoso que Guaduas, lo que determina la confluencia de varios ríos como el Dulce, Namay, Tobía y Villeta.

3.3.1 SALIDA DE VILLETA

Salimos caminando desde Villeta con destino a la población de Albán o El Aserradero por una vía sin pavimentar que ha destruido el empedrado. Luego pasamos por el puente sobre el río Villeta para luego iniciar un ascenso permanente que nos llevó a las casas de Mave, algunas de ellas muy antiguas y con presencia esporádica del empedrado sobre el camino. Desde aquí el ascenso continúa hasta el Alto de Gascas antes del cual existe una subida muy fuerte con terreno bastante resbaladizo, debido al material arcilloso. La piedra ha sido retirada, haciendo casi imposible el paso en época de lluvias. Desde Villeta al Alto de Gascas se caminan 10 kilómetros.

Santisteban que descansó en Villeta dice: “salimos de Villeta y llegamos a

la Venta de Mabe, el camino es todo de subidas y no pantanoso, luego llegamos al Alto de las Gascas, pero antes de esta venta las cargas tardaron cinco horas porque esta corta distancia es de barriales tan gredosos que trabajan mucho las mulas en sacar las manos y hay en ella un repecho (cuesta empinada pero corta) que llaman Guayacundo y en él un paso de poco más de cuatro cuerdas de distancia, es tan pantanoso que es necesario llevar a hombros las cargas, lo que hace más sensible al pasajero. Nos detuvimos para que descansaran las mulas y como haya en este sitio de las Gascas una venta proveída de lo necesario y en sus contornos bastante vecindad, lo pasamos muy bien”.⁵⁷

Luego continúa Santisteban: “partimos del Alto de las Gascas y llegamos a la Venta del Aserradero, anduvimos tres leguas cortas de un terreno desigual, pantanoso, de no pocas angosturas y alguna piedra, encontramos todo lo necesario porque en sus contornos hay bastantes casas”.⁵⁸

Desde el Alto de Gascas iniciamos un descenso muy corto al poblado de origen indígena del Cacique Chimbe, desde el cual reiniciamos el ascenso a El Aserradero hoy llamado municipio de Albán. El cual está a 17 kilómetros de Villeta, por un camino que en su mayor parte conserva el empedrado.

3.3.2 VENTA DEL ASERRADERO O AGUALARGA, MUNICIPIO DE ALBAN⁵⁹

En la venta del Aserradero se encuentra todo lo necesario porque en sus contornos hay bastantes casas,⁶⁰ que facilitan la alimentación para los jinetes y arrieros, así como el descanso, luego de un recorrido desde Guaduas sin descansar en Villeta.

“Luego de desayunar adelante de Chimbe con carne de res frita, huevos fritos y plátano frito, llegamos a Aserradero, había una casa rodeada de pastos con cercas y muchas flores, ya se veían los cerros que bordean la Sabana de Bogotá, el camino avanza dando vueltas todo el tiempo y tan empinado como una escalera, finalmente el ascenso se hizo menos duro y en el Roble terminó la subida y por fin la inmensa llanura se abrió ante nuestros ojos”.⁶¹

Dice Santisteban: “Salimos del Aserradero y subimos hasta la ceja de la montaña por un camino desigual y pantanoso, por acá se entra al amenísimo llano de Bogotá y se llega a la Venta de Botella, bastante acomodada y abastecida de todo lo necesario para la provisión de los pasajeros. Había muchos arrieros que iban a la villa de Honda cargados de harinas para la guarnición de la tropa de Cartagena; según los arrieros en sus distintos viajes por el camino de Honda y por los malos pasos del camino

experimentaron algunos pérdida de todas las mulas con que bajaron, otros la mitad y algunos pocas menos”.⁶²

Desde luego, la salida de Guaduas implica acercarse ese mismo día a Facatativá con el fin de llegar a Santafé en el tercer día de recorrido desde Honda. De manera que la Venta del Aserradero es el lugar ideal para descansar antes de acometer la parte más alta de la Sabana de Bogotá en el lado occidental, desde donde se llega inmediatamente a la población de Facatativá.

3.4 Facatativá

Luego del paso de la ceja de la montaña o la parte más alta antes de llegar a la Sabana de Bogotá, se encuentra la Venta de la Botella muy cerca de Facatativá⁶³, dice Santisteban luego de pasar por la Venta de Botella: “Continuamos por este espacioso y agradable llano, atravesamos el pequeño pueblo de Facatativá y llegamos a la Serrazuela, un pueblo dividido por un río con un puente de un arco de cal y ladrillo por donde va el camino”.⁶⁴

Dice Holton, quien pasó por Facatativa a principios de la década de 1850 que: “Facatativa es grande pero mal construida y la población es casi toda de sangre indígena. Los habitantes probablemente viven del pastoreo y quizá como intermediarios de la venta de miel y de otros artículos que traen a lomo de mula de tierra caliente y que

desde allí llevan en carreta hasta Santa fe”, sigue diciendo: “Vi casi un centenar de mulas cargadas con odres de miel y ese día era mercado en Facatativá”.⁶⁵

La población es de origen antiguo anterior a la llegada de los conquistadores, sin embargo, se reconoce que los fundadores fueron Alonso de Olalla y Hernando de Alcocer en los años 1561 y 1564. En las afueras de la ciudad se encuentra el Cercado de los Zipas, formado por enormes piedras con inscripciones precolombinas.⁶⁶

3.4.1 SALIDA DE FACATATIVA

Desde Facatativá a Santafé de Bogotá hay una distancia de 40 kilómetros que se recorren en carretas por la facilidad de las condiciones topográficas dentro de esta sabana a 2.600 metros de altura sobre el nivel del mar.

Dice Holton: “La carretera a Santafé de Bogotá es muy buena, hay coches para llevar o traer viajeros, la carretera está bordeada por zanjas, en otra parte está bordeada por tapias gruesas y altas de tierra apisonada hechas de ladrillo sin cocer; también vi centenares de reses y vaqueros enlazándolas, mucho trigo el cual se trilla con el pisoteo de las bestias, se afirma que la Sabana es el granero de la Nueva Granada. Luego pasamos por Serrezuela y Cuatro Esquinas en donde se une el camino nacional con el que viene de La Mesa; en la Sabana

ambos caminos están construidos en macadán”.⁶⁷

Santisteban señala que al salir de la Serrazuela “se llega luego a Santafé a 6 leguas de distancia, pasamos por el río Bogotá por un puente de siete arcos de cal y piedra que da paso suficiente a un coche; luego proseguimos por este verde, amenísimo llano, a la ciudad de Santafé, fundada a las faldas orientales de los montes, en un plano uniformemente inclinado, extiende su población como dos millas de longitud y una de latitud; con calles anchas y bien niveladas, casas altas y bajas de cal y piedra tan espaciosas y acomodadas que casi todas tienen algún jardín o huerta para el recreo y regalo, las fachadas exteriores con muchas balconerías de madera, portadas de piedra y la suntuosidad y ornato de sus templos la hermosean de modo que da bastantes señas de la opulencia que tuvo y constituyó metrópoli de todo el reino”.⁶⁸

3.5 Santafé de Bogotá

Sigue afirmando Holton: “En cercanías de Santafé descubrí una mancha blanca en la parte alta de una de las montañas, era la iglesia de Monserrate, sobresale de la ciudad el color amarillo opaco de la catedral, cuyas amplias proporciones dominan la Sabana. La carretera avanza en línea recta hasta llegar a la parte más baja de la Sabana, son los pantanos por donde transcurre el río Bogotá hacia

su salida al sur; pasamos Puente Grande sobre el mismo río”.⁶⁹

La entrada a la ciudad de Santafé de Bogotá conserva algunos rasgos como el puente sobre un brazo del río Bogotá anteriormente referenciado y la llegada por la calle 13 o antigua Avenida Jiménez de Quesada. Este fin del camino en San Victorino permitió el desarrollo de un centro de comercio y servicios alrededor del cual se ubicaron los servicios bancarios y la estación central del ferrocarril, así como los servicios de hospedaje y de intercambio; en el siglo XX se ubicaron allí las empresas de transporte terrestre y el Hospital San José en la Plaza España.

Conclusiones

El recorrido del Camino Nacional de Honda con sus diferentes ramales permite la acumulación de un conocimiento que sirve para clasificar los distintos caminos según utilización económica así: Camino principal; con un ancho de calzada en piedra entre 1.50 y 2.50 metros, obras de arte para desagües; tres líneas en piedra, dos en los bordes del camino y una en el centro; cercas en piedra o tapia pisada colindantes; puentes en piedra en calicanto. La forma de ubicación de la piedra en la base del camino. El desgaste en la piedra por el excesivo tráfico de caballos y mulas de carga lo hacen ver como una calzada para carretas. También se destacan por el

tipo de poblaciones que comunicaban y los servicios que prestaban asociados a la producción e intercambio. Camino secundario; con un ancho de la calzada en piedra menor de 1.50 metros, sin obras de arte y piedra desordenadamente ubicada en la base del camino. Su inicio se da en el camino principal o nacional y termina en una población mucho más pequeña que las que se encuentran en el camino principal. Camino terciario; muy angosto con menos de 1.20 metros y con muy bajo tráfico de animales de carga, su mayor uso fue por parte de viajeros a pie y su recorrido atraviesa grandes alturas de la cordillera, en general. Llegan a los caminos secundarios antes de llegar al Camino Nacional.

Se comprueba que físicamente se conserva el trazado del Camino Nacional en su totalidad hasta llegar a la parte alta de entrada a la Sabana de Bogotá. (Entre Rioseco y el Aseradero). Algunas partes conservan el empedrado sobretodo en los ascensos y descensos fuertes, como Alto del Sargento, Alto de Raizal, algunos tramos entre Mave y Alto de Gascas y entre Chimbe y Albán.

Desde el puerto de Honda hasta Bogotá, se hacía en las siguientes jornadas dependiendo del objetivo del transporte. Primera jornada cruzando el Alto del Sargento, hasta la población de Guaduas, en donde tanto los jinetes como los caballos

encontraban el lugar apropiado para el descanso y la alimentación. La segunda jornada obviamente determinada por la distancia apropiada para el desempeño de un caballo se hacía entre Guaduas pasando por el Alto del Trigo y Villeta. La tercera jornada se realizaba entre Villeta y la sabana de Bogotá, arribando a la población de Facatativá, en donde por estar sobre la sabana a 2.600 metros de altura sobre el nivel del mar y a 40 kilómetros de Bogotá, los viajeros se consideraban ya en la capital, utilizando la carreta.

El Camino Nacional de Honda, permite evidenciar que su trazado implica el conocimiento de la geografía y además mantiene una línea de nivel, impidiendo adentrarse en zonas de altas pendientes que dificultaran el paso del caballo y por tanto aumento de costos y además, se evitaron las zonas bajas desde las cuales se pudiera perder la visión general del camino.

La distancia entre Honda y Guaduas es de 25.9 kilómetros aproximadamente, de los cuales 7.5 están reconstruidos como autopista. En total

se recorrieron a pie 18.4 kilómetros durante 8 horas aproximadamente.

La distancia entre Guaduas y Villeta es de 18.4 kilómetros aproximadamente, recorridos a pie en 7 horas.

La distancia entre Villeta y la Ceja de la montaña o entrada a la Sabana de Bogotá, también llamada La Tribuna es de 23 kilómetros aproximadamente, recorridos en 10 horas. El total del recorrido desde Honda a Santafé es de 113.3 kilómetros y entre Honda y la Tribuna es de 67.3 kilómetros.

Los caminos construidos y utilizados antes del Camino de Honda generaban mayores costos en el traslado de mercancías al centro de consumo en Santafé.

La llegada del camino a Santafé consolidó un centro de recepción y comercio de mercancías que paulatinamente fue extendiéndose territorialmente con la prestación de servicios financieros al oriente, servicios de salud al sur y de alojamiento al norte, conocido como San Victorino.

Notas

- ¹ Delgado Gómez, Carlos. Et. Al. (1996) Rutas Camineras de Cundinamarca. CNT; Bogotá.
- ² Elías, Norbert. (1982) La Sociedad Cortesana. FCE, México. p. 24.
- ³ Elías, Norbert. Ibid. p. 23.
- ⁴ Bairoch, Paúl. (1990) De Jericó a México. Historia de la Urbanización. Editorial Trillas, México. p. 25.
- ⁵ Bairoch, Paul. Ibid. p. 26.
- ⁶ L'Alimentation Tationelle du Betail, por Crevat. Resume el esfuerzo ordinario de un caballo según su empleo. Volumen 14, p. 196.
- ⁷ Velandia, Roberto "Todos los caminos conducen a Santafé". p. 120.
- ⁸ Colmenares, Germán. (1978) Historia Económica y Social de Colombia 1537-1719. La Carreta, Bogotá. p. 357.
- ⁹ Ibid. Colmenares, p. 360.
- ¹⁰ Ibid. Colmenares. p. 362.
- ¹¹ Ibid. Colmenares. p. 362.
- ¹² Ibid. Colmenares. p. 366.
- ¹³ Ibid. Colmenares. p. 372.
- ¹⁴ Colmenares. Ibid. p. 387.
- ¹⁵ Colmenares. Ibid. p. 387.
- ¹⁶ Archivo Nacional de Colombia, Colonia. Mejoras Materiales, T11, Folios. 574-611.
- ¹⁷ Ibid. Archivo Nacional de Colombia. 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 inicio el 10 de octubre de 1582, así como de las distintas reparaciones y composiciones del trayecto Honda a San Miguel de Villeta.
- ¹⁸ Colmenares. Ibid. p. 362.
- ¹⁹ Velandia, Roberto. Ibid. p. 367. "Este mapa señala los siguientes puntos del recorrido total: Honda-Venta del Río Seco-Tucuy-Alto de Sargento-Guaduas-Alto del Trigo-Venta de Cune-Río Dulce-Venta de Colombia. Mejoras Materiales. Tomo XXI, Folios. 40-44.
- ²⁰ Velandia, Roberto. (1989) La Villa de San Bartolomé de Honda. Editorial Kelly, Bogotá. p. 8.
- ²¹ Velandia. Ibid. p. 9.
- ²² Velandia. Ibid. p. 185.
- ²³ Velandia. Ibid. p. 16.
- ²⁴ Holton, Isaac. (1857) La Nueva Granada: Veinte Meses en los Andes. Archivo de la Economía Nacional, Bogotá. p. 102-105.
- ²⁵ Holton. Ibid. p. 108.
- ²⁶ Holton. Ibid. p. 109.
- ²⁷ Lobisón, David. (1992) Mil Leguas por América. De Lima a Caracas 1740-1741. Diario de Don Miguel de Santiesteban. Banco de la República, Bogotá. p. 180.
- ²⁸ Holton. Ibid. p. 109.
- ²⁹ Robinsón. Ibid. p. 181.
- ³⁰ Delgado Gómez, Carlos. (1996) Rutas Camineras de Cundinamarca. CNT, Bogotá.
- ³¹ Un bambú gigantesco o planta gramínea.
- ³² Robinsón, David, J. (1992) Mil Leguas por América. Banco de la República, Bogotá. p. 181.

- ³³ Meléndez Sánchez, Jorge. (1995) Salida al Río. Historia Colonial de la Villa de Guaduas. Fondo Editorial Tropykos, Bogotá.
- ³⁴ Inicia la construcción del Real Convento Recoleta de Nuestra señora de los Ángeles de las Guaduas con permiso según escritura de 23 de octubre de 1600. Tomó posesión en diciembre de 1610. Fecha estimada como primera fundación de la ciudad de Guaduas. En Velandia Ibid. p. 256.
- ³⁵ Citado por Alberto Hincapié en "Crónicas Municipales". p 14.
- ³⁶ Ibid. p. 18-21.
- ³⁷ Ibid. p. 29-30.
- ³⁸ Mozo que camina junto a la caballería o peones de estribo.
- ³⁹ Guía para el camino, también guía para caminar por el campo.
- ⁴⁰ Conjunto de caballos apostados en el camino a cierta distancia unos de otros para facilitar los viajes de las personas.
- ⁴¹ Hombre que se manda de un punto a otro con un mensaje. (mensajero).
- ⁴² Ibid. p. 30.
- ⁴³ Camilla o mueble para transportar entre dos personas.
- ⁴⁴ Ibid. p. 32.
- ⁴⁵ Ibid. p. 34-36.
- ⁴⁶ Meléndez Sánchez, Jorge. (1995) Salida al Río. Historia Colonial de la Villa de Guaduas. Tropykos, Bogotá, p. 34.
- ⁴⁷ Ibid. Meléndez. p. 21.
- ⁴⁸ Ibid. p. 22.
- ⁴⁹ Citado por Meléndez. p. 51, del Archivo General de la Nación Fondo de Empleados de Cundinamarca. Tomo 14, Folio 15.
- ⁵⁰ Holton. Ibid. p. 122-126.
- ⁵¹ Robinsón. Ibid. p. 182.
- ⁵² Dice el Historiador Enrique Otero D'Acosta: "La Villeta de San Miguel no se llamaba Villeta, sino San Miguel. El nombre de Villeta se le dio porque no era villa perfecta, puesto que su cabildo no tenía los funcionarios que las Leyes de indias fijan para la fundación de una Villa". Citado por Velandia. p. 191.
- ⁵³ Holton. Ibid. p. 127-128.
- ⁵⁴ Ibid. p. 182.
- ⁵⁵ Guaduas hizo intentos de convertirse en Villa pero no lo logró.
- ⁵⁶ Municipios Colombianos (1989) Senado de la República de Colombia. Bogotá. p. 206-207.
- ⁵⁷ Robinsón. Ibid. p.183.
- ⁵⁸ Robinsón. Ibid. p.184.
- ⁵⁹ "Un primer acto de poblamiento de este municipio fue la Capellania de El Aserradero. En 1903 el caserío ya tenía el nombre de Agua Larga debido a los torrentes de aguas lluvias que rodaban por sus inclinadas calles. Al convertirse en municipio, se le dio el nombre de Albán, en homenaje a su benefactor General Carlos Albán". Velandia. Ibid. p. 136-147.
- ⁶⁰ Robinsón, David. (1992) Mil leguas por América. Banco de la República, Bogotá.
- ⁶¹ Holton. Ibid. p. 130-132.
- ⁶² Robinsón. Ibid. p. 184.
- ⁶³ Facatativá significa "cercado fuente de la llanura", y su gráfica indígena se representa con los vocablos Faca-ta-thiva, Tocatativa, Faca-higatativa, que por deformación eufónica se simplificaron en Facatativá. Velandia. Ibid. p. 212.
- ⁶⁴ Robinsón. Ibid. p. 184.
- ⁶⁵ Holton. Ibid. p. 183.
- ⁶⁶ Ibid. (1989), p. 183.
- ⁶⁷ Pavimento de piedra machacada aglomerada por un rodillo compresor.
- ⁶⁸ Robinsón. Ibid. p. 185-186.
- ⁶⁹ Holton. Ibid. p. 135-142.

Bibliografía

- Archivo Nacional de Colombia. Colonia, (1796-1797) Mejoras Materiales, T. 23, Folios 551-580. Camino de Honda a Santafé de Bogotá, Arreglo Camino.
- Archivo Nacional de Colombia. Colonia. (1809) Mejoras Materiales, T. 18, Folios 1-11. Camino de Honda a Santafé. Arreglo Caminos Jurisdicción de Guaduas.
- Archivo Nacional de Colombia. Archivo Anexo, (1816) Caminos, Tomo Único, Folio 332. Arreglo del Camino Entre Villeta y Facatativá.
- Archivo Nacional de Colombia. Colonia, (1798) Mejoras Materiales, T. 19, Folios 808-832. Camino de Honda al Valle de Guaduas. Apertura Camino.
- Archivo Nacional de Colombia. Miscelánea. (1777) T. 13, Folios 1020-1053. Camino de Santafé a Honda. Arreglo Camino.
- Archivo Nacional de Colombia. Colonia. (1582-1583) Mejoras Materiales, T. 11, Folios 574-611. Villeta. Arreglo Camino.
- Archivo Nacional de Colombia. Colonia. (1743) Mejoras Materiales, T. 10, Folios 255-266. Camino de Varandilla. Mejoramiento Vías.
- Aguilar, Federico C. (1884) Colombia. En presencia de las repúblicas Hispano-americanas. Imprenta de Ignacio Borda, Bogotá.
- Ancízar, Manuel. (1984) Peregrinación de Alpha. Biblioteca Banco Popular, Bogotá. Tomos I y II.
- Baraya, José María. (1861) Recuerdos de un Viaje. Campaña de Santa Marta. Bogotá.
- Caminos Reales de Colombia. (1990). Fuentes Documentales. Fondo FEN Colombia, Bogotá.
- Cochrane, Charles Stuart. (1994) Viajes por Colombia 1823 y 1824. Banco de la República, Biblioteca Quinto Centenario Colcultura, Bogotá.
- Colmenares, Germán. (1978) Historia Económica y Social de Colombia 1537 – 1719. Editorial La Carreta, Bogotá.
- Elías, Norbert. (1982) La Sociedad Cortesana. FCE, México.
- Elías, Norbert. (1990) Mi Trayectoria Intelectual. Ediciones Península, Barcelona.
- Elías, Norbert. () El Proceso de la Civilización. FCE, México.
- García Márquez, Gabriel. (1989) El General en su Laberinto. Editorial Oveja Negra, Bogotá.
- Gosselman, Carl August. (1981) Viaje por Colombia 1825 y 1826. Banco de la República. Bogotá.

- Herrera, Leonor. Et. Al. (2000) Caminos Precolombinos, los Ingenieros y los Viajeros. Instituto Colombiano de Antropología, Bogotá.
- Hincapié Espinosa, Alberto. (1990) Crónicas Municipales. Tomo I, Editorial ABC Bogotá.
- Hincapié Espinosa, Alberto. (S.f.) La Villa de Guaduas. Banco de la República, Bogotá.
- Holton, Isaac F. (1857-1981). La Nueva Granada: Veinte meses en los Andes. Banco de la República, Archivo de la Economía Nacional. Bogotá.
- Meléndez Sánchez, Jorge. (1995). Salida al Río. Historia Colonial de la villa de Guaduas. Fondo Editorial Tropykos, Bogotá.
- Ocampo López, Javier. (S.f.) A Venezuela. El Camino Real de Centro Oriente Colombiano. Fondo FEN Colombia, Bogotá.
- Otero D'Costa, Enrique. Sobre la Fundación de la Ciudad de Guaduas. En: Boletín de Historia y Antigüedades. Vol. 34. pp. 624 y otras.
- Parsons, James. (1950) La Colonización Antioqueña en el Occidente de Colombia. Imprenta Departamental de Antioquia, Medellín.
- Pereira Gamba, F. (1905). Viaje de Tierra entre Honda y Cali. Anales de Ingeniería. Volumen 13, No. 153, Bogotá.
- Robinson, David, J. (1992) Mil Leguas por América. De Lima a Caracas 1740 – 1741. Diario de Don Miguel de Santisteban. Colección Bibliográfica, Banco de la República, Bogotá.
- Velandia, Roberto. (S.f.) Descubrimientos y Caminos de los Llanos Orientales. Colcultura, Bogotá.
- Velandia, Roberto. (1971) Historia Geopolítica de Cundinamarca. Gobernación de Cundinamarca, Bogotá.
- Velandia, Roberto. (1979) Enciclopedia Histórica de Cundinamarca. Biblioteca de Autores Cundinamarqueses. Tomo I, Bogotá.
- Velandia, Roberto. (1989). La Villa de San Bartolomé de Honda. Tomo I, Ediciones Kelly, Bogotá.
- Vitry, Christian. (2000) Aportes para el estudio de caminos incaicos. Universidad Nacional de Salta, Argentina.
- Von Hagen, Víctor W. (1979) El Imperio de los Incas. Editorial Diana, México.