

**LINEA DE INVESTIGACION:
LOS CAMINOS EN LOS SIGLOS XVII, XVIII
Y XIX Y LA ECONOMIA EN EL ALTIPLANO
CUNDIBOYACENSE
PROYECTO: CAMINO NACIONAL HONDA -
SANTAFE DE BOGOTA**

**AUTOR: CARLOS A. DELGADO GOMEZ
PROFESOR ECONOMIA UPTC**

Resumen:

Recopilando y comparando descripciones del Camino de Santafé de Bogotá a Honda de los siglos 17, 18 y 19 por parte de viajeros extranjeros y elaborando un estudio topográfico, el autor demuestra que esta ruta era la más “moderna” en su momento y de menor coste entre todas las existentes para comunicar el altiplano cundiboyacense con el río Magdalena. Durante el proceso de consolidación política y económica de la nueva República se demuestra que la producción de harinas del altiplano presentó rendimientos crecientes con la liberación de los controles sobre el transporte, permitiendo paulatinamente la acumulación de capital en Santafé de Bogotá en detrimento de la producción de harinas y el tamaño de la población en Tunja y sus alrededores.

Palabras clave: Colonia, República, Rutas de menor coste, Caminos, Costes de Transporte, Rendimientos Crecientes, Demanda, Harina de trigo.

INTRODUCCION

Este avance hace parte del proyecto “Los caminos en el siglo XVII, XVIII Y XIX y la economía del Altiplano Cundiboyacense”, entre los que se destaca como la ruta más “moderna” el Camino Santafé de Bogotá - Facatativá – Guaduas - Honda.

Para el estudio de las condiciones del terreno, la infraestructura del camino y la toponimia se confirmaron las evidencias con los datos aportados por los distintos textos de viajeros de los siglos 17, 18 y 19 que utilizaron esta ruta en su desplazamiento de Honda a Santafé de Bogotá, así como los diferentes mapas existentes en el Instituto Geográfico de Colombia.

1. ENFOQUE TEORICO

Marc Bloch¹ afirma que J. Soyer, antiguo archivero del Loiret estudió “Les voies antiques de L’orléanais” cuyo texto publicó en Mémoires de la société archeologique et historique de L’orléanais, XXXVII, 1936, y allí expresa un método basado en:

- La interpretación de los hallazgos arqueológicos
- La interpretación de los textos
- La investigación toponímica
- El conocimiento directo de las condiciones del terreno.

Con base en este método concluye que a lo largo de las vías antiguas de L'orléanais se establecieron colonias agrícolas y militares bárbaras al servicio de Roma; se localizaron centros en los que se acuñó moneda bajo los merovingios y se percibe una relación estrecha entre el taller monetario y el mercado. En la época merovingia las antiguas calzadas conservaban, pues, su importancia, pero luego muchas fueron abandonadas.

Para Paul Bairoch² la distancia reduce el valor económico de los bienes. La tiranía de la distancia o los efectos de los costes de transporte, puede ilustrarse con el caso límite de una sociedad que utiliza el transporte a espaldas del hombre. Este fue el caso de la sabana cundiboyacense, región con un entorno de riqueza como los recursos naturales basados en el suelo, pero con un medio de transporte basado en el carguero humano, en donde no se podía conseguir nada, sin un coste mayor, en términos de uso de la energía humana para el transporte.

En el entorno material del altiplano cundiboyacense no hay más que reorganización; en el proceso económico hay selección o una actividad seleccionadora, que podría ser más eficiente; en donde el proceso económico anterior a la conquista representa un flujo de placer de vivir, que significa

el valor económico como el valor que la vida tiene para cada cual.³

Para Georgescu-roegen sin conceptos de actividad intencional y placer de vivir no podemos estar en el mundo económico,⁴ en consecuencia, el mínimo consumo de energía es una condición necesaria para que una cosa tenga valor, pero no es una condición suficiente.

En el altiplano de Cundinamarca y Boyacá la relación entre valor económico y mínimo consumo de energía es del mismo tipo que la relación que existe entre precio y valor económico. Nada podría tener precio sin tener valor económico,⁵ por lo que el valor económico y el mínimo de energía para el transporte de bienes fundamentó la ubicación de los distintos poblados del altiplano y sus vertientes según un patrón de distancia que no disminuye ese valor económico para un carguero humano. Ese patrón de distancia entre la totalidad de poblaciones del altiplano está entre 7 y 15 kilómetros que es la distancia necesaria para transportar bienes a la espalda del carguero humano entre un poblado y otro y regresar el mismo día al pueblo de origen.

Por lo que la esencia básica del proceso económico es el bajo consumo de energía en el transporte y esta situación rige el proceso y su evolución hasta la

introducción de una nueva fuente de energía como el caballo y las mulas.

De manera que los precios de los bienes según la definición de Jevons como tasa de satisfacciones o de Ricardo como tasa de trabajos no representan más que los diferentes coeficientes de conversión de la energía biológica,⁶ que al transportarlos de un poblado a otro, tiene en cuenta la distancia que puede hacer disminuir el valor económico si la tasa de trabajos (carguero humano con aproximadamente 30 kilogramos a la espalda) es mayor que la tasa de satisfacciones; de manera que la red de poblados para el intercambio tiene que garantizar con su distancia recíproca el valor económico. La evidencia de esta tesis la expresa la cantidad de poblados pequeños en el altiplano a una distancia específica apropiada para este fin.

De manera que la agricultura en el altiplano cundiboyacense se desarrolló por sí misma hasta el nivel en que podía alimentar tanto a los que labraban el suelo como a los dedicados a otras actividades como los tejidos, los molinos de trigo, la extracción de sal y el intercambio.

Por tanto, el flujo de bienes agrícolas no se podía aumentar por la vía de un trabajo más intensivo o unos servicios del trabajo más prolongados simplemente porque cada poblado producía el

consumo e intercambiaba los excedentes con otro poblado que estaba a la distancia apropiada para el tipo de transporte.

Bajo esta óptica no existían problemas de producción de alimentos, porque la población no aumentaba a tasas altas en el altiplano, (Kalmanovitz; 2008) por lo que se creía que “poca gente es pobreza real”.

Al ser el trabajo un factor negativo en el placer de vivir, explica por qué el hombre domestica y utiliza animales de tiro si son abundantes en su entorno. Si no lo son, el gasto de energía humana requiere distancias cortas.

Para Marc Bloch⁷ “sólo los trabajos que, prudentemente, se limitan a un marco topográfico restringido pueden dar a las soluciones definitivas los necesarios datos de hecho. Pero éstos difícilmente pueden plantear los grandes problemas. Porque el principal inconveniente es minimizar los factores geográficos, pues las condiciones impuestas a la actividad humana por la naturaleza física, si bien difícilmente parece que puedan explicar los rasgos fundamentales de nuestra historia económica, vuelven a tomar toda su importancia cuando se trata de dar cuenta de las diferencias entre las regiones⁸ en términos de su producción, consumo y tamaño de la población.

Para Bloch, junto a los documentos, y casi tan necesarios como éstos, están los mapas y el catastro, que ponen ante nuestros ojos la anatomía de las tierras de cultivo y las minas.⁹ Igualmente los límites que impone la distancia al tipo de transporte en una economía del tráfico.

También está la preocupación de unir el análisis de los factores geográficos, que es con seguridad indispensable, con el vivificador estudio de las reacciones humanas, que son infinitamente diversas y presentan discordancias respecto al medio natural, y a menudo más ricas de enseñanzas.¹⁰

De otro lado, plantear problemas es para Bloch¹¹ la base de toda investigación histórica, pues la historia, bien entendida, no es más que una sucesión de problemas, Y quién dice problemas dice, por lo mismo, elección entre los datos que proponen lo real.

De manera que la historia económica confirma la opinión de que una ampliación del comercio de bienes no es un requisito ético del desarrollo económico, sino una condición orgánica de éste.¹²

Por lo que las restricciones al comercio se fortalecieron en la etapa colonial con la implementación de un solo camino “moderno” y de

menor costo para el acceso al altiplano cundiboyacense, impidiendo el desarrollo de una infraestructura de caminos de “bajo coste” por la región del Opón para sacar los excedentes de la producción de harinas de los distintos molinos de trigo de la región de Tunja, Duitama y Sogamoso.

Este análisis sobre la localización de la producción de harinas en el altiplano cundiboyacense es una concepción de la geografía económica, (Krugman; 1992) por lo que la producción se puede ver limitada por la imposibilidad de aumentar el comercio. Esta restricción es debida a la ausencia de rutas de bajo coste y la presencia única de un camino de alto coste para los productores de Tunja, pero estratégico para los productores de Santafé y el control del comercio.

Se demostrará que los rendimientos crecientes de la producción de harinas en el altiplano se vieron afectados por los costes de transporte.

En esta medida, la interacción entre la demanda, los rendimientos crecientes y los costes de transporte son la fuerza motriz de un proceso acumulativo. (Krugman; 1992, 17)

La pregunta a la Krugman la enfocamos de esta manera ¿Por qué deberían ser los costes de transporte menores en Tunja que en Santafé? La respuesta es que existen economías de escala en el

mismo proceso de transporte y una ruta o infraestructura adecuada de caminos representa inversiones indivisibles y la frecuencia del tráfico depende del volumen de la demanda. (Krugman; 1992; 29-30).

Por lo que la demanda de bienes importados en Santafé es mayor que la demanda en Cartagena de bienes-harinas del altiplano.

De acuerdo con Krugman,¹³ supongamos que la producción de harinas en el altiplano y, por tanto, la demanda estén concentradas en Tunja y Cartagena, entonces el volumen transportado será mayor entre estas dos localidades, lo que significa la existencia de unos costes de transporte menores, lo que a su vez, reforzará la ventaja de Tunja como emplazamiento para las actividades productivas;¹⁴ pero si el acceso no era el de menor coste, entonces el comercio y la producción no aumentarían y otra región con esa infraestructura reemplazaría a la producción de la región aledaña a Tunja en el altiplano, por lo que se abortaría la acumulación y el aumento de la población.

Entonces en la presente investigación pretendemos ver resuelto el enigma del transporte de bienes antes y después de 1492, durante la colonia y la república entre los centros de producción y de consumo a través de las alianzas entre historia, toponimia,

geografía, economía, tecnología, sociología y psicología colectiva.¹⁵

Sin trazado de la evolución, se hace imposible una verdadera explicación sobre la eficiencia del tipo de transporte, del reparto de la propiedad en las estaciones-población, de los problemas del paisaje, de la actividad económica y comercial, de las determinaciones de cobro de impuestos, etc. La vida económica y rural no puede dejar en la sombra la evolución de la estructura social, tan estrechamente ligada a la evolución agraria o minera sin desdeñar los grupos sociales o las vicisitudes del grupo familiar.¹⁶

En este orden de ideas la cronología es necesaria, hay que fechar las referencias, para destacar el espíritu mismo de una ciencia de evolución.¹⁷

Para la historia económica de una región, un excelente estudio geográfico, cuyo horizonte, naturalmente, se limite al presente o a un pasado muy próximo, será el mejor de los puntos de partida.¹⁸

Los hechos en el camino Honda a Santafé existen únicamente por sus relaciones con el substrato social, con la economía del tráfico, personajes del transporte de mercancías a quienes afecta la

distancia y la carga impositiva, y que son los verdaderos clientes de la historia.¹⁹

Sólo así es posible construir una historia capaz de hacer suyo al ser humano, con las cosas que ha creado y que le dominan; una historia que, esté sometida a todas las pruebas de lo concreto,²⁰ la topografía, el agua, los bosques, las casas y las sólidas iglesias, el tipo de mercancías transportadas, los métodos de transporte, el mantenimiento de los caminos, etc.

Los paisajes a su manera, son documentos, ya que la actividad humana es uno de los atractivos de nuestros paisajes, los pueblos como Honda, Guaduas, Facatativá y Santafé de Bogotá ofrecen muchos temas de estudio porque implica saber leerlos como documentos del pasado a la vez que se mira el vivir en el presente.²¹

Para Marc Bloch cada historia de pueblo implica croquis topográficos: localización, emplazamiento del pueblo y de sus lugares, límites de la tierra cultivada, mercados, centros eclesiásticos, plano de aglomeraciones, divisiones de la tierra cultivada, distribución de los cultivos, los pastos y los bosques, tierras comunales, mapa de los suelos y algunos ejemplos de la morfología de las explotaciones; estas características intentan hacer revivir un grupo social urbano y rural.²² La economía local se considera

con mucho más detenimiento al destacar las características mencionadas.

Al presentarse el tributo como una obligación, se hace un gran servicio a los historiadores económicos ya que se presentan los desacuerdos y cuando los hombres no están de acuerdo la historia se hace más clara.²³

En consecuencia la investigación implica la reconstrucción de las relaciones sociales y económicas durante los siglos 17, 18 y 19 como procesos de largo plazo con base en el coste de transporte, los rendimientos crecientes, la demanda, la distancia entre poblados, asociados con el período de funcionamiento y utilidad de la ruta de Santafé a Honda.

Para Norbert Elías²⁴ una teoría de la civilización y de la formación del Estado, en un sentido más amplio, es una teoría del proceso y la figuración, en donde este último 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”.

Este argumento permite interpretar que el pensamiento en figuraciones construidas por los seres humanos en cooperación expresan procesos sociales dentro de los cuales sobresalen los

económicos empíricamente demostrables en el Camino Honda a Santafé, 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.

La prueba empírica permanece en el territorio y lo que nos queda es reconstruir esas figuraciones destacando los procesos sociales con sus relaciones económicas.

Situación que se corrobora con la importancia que adquiere la ruta de Santafé a Honda en comparación con la ruta de Tunja al río Magdalena por el Opón y el relativo poder de los productores de harinas en el altiplano cercano a Tunja.

Esta situación se manifiesta en el número de viajes y el tipo de bienes transportados y la dirección de su destino, según si el poder se manifiesta con la Real Audiencia, el Virreinato o el Gobierno de la República.

De manera que si la monopolización de los medios de transporte en la relación entre “arrieros” o trabajadores y empresarios constituye una fuente de poder para los últimos; en el caso de la conquista y luego la colonia, el monopolio del conocimiento

sobre los medios de transporte constituía una fuente de poder en la economía del tráfico y el control de territorios de economía natural.

Lo que se pretende construir es una teoría explícita y más global del poder²⁵ en el sentido que el control sobre las rutas y los medios de transporte no es en absoluto suficiente para suprimir la desigualdad jerárquica de la estructura de una sociedad, ni siquiera para reducirla a una escasa proporción.²⁶

De manera que si se eliminó la propiedad monopólica europea sobre los medios de transporte, la organización estatal no mostró la menor tendencia a desaparecer, es decir, durante la República el ámbito de función del Estado y, por tanto, el poder de los gobernantes sobre las rutas de comercio y el medio de transporte se mantuvo.

Con el monopolio del nuevo gobierno de la República sobre los medios de coacción física 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 control de las rutas y de los medios de desplazamiento y/o de producción²⁷ que garantizan

rentabilidad y control de territorios mediante la movilización de bienes y el cobro de tributos.

Por otro lado, la jerarquización de las posiciones sociales se mantuvo, lo que se expresa en las zonas y poblados aledaños como Honda, Guaduas y Facatativá. En lugar de los controladores europeos surgen controladores nativos, así como cobradores de tributos dependientes del Estado,²⁸ 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 el tipo de transporte continúa su discurrir histórico.

Un nuevo gobierno se manifiesta en el control del camino con el traslado de las recuas de mulas de Guaduas a Agualarga (Hoy Albán) para el transporte de harinas desde el altiplano a los regimientos ubicados en el río Magdalena y la costa del Caribe.

I.- LA RELACION JINETES, ARRIEROS Y CABALLOS, MULAS.

CARGUEROS HUMANOS

En el altiplano de Cundinamarca y Boyacá la evidencia geográfica, los accidentes topográficos y la ubicación de los distintos poblados entre sí en cuanto a su distancia recíproca permiten deducir que el transporte de bienes agrícolas se hacía a la espalda humana.

Que al ser los bienes agrícolas de bajo valor agregado, cualquier traslado de un lugar a otro significaba altos costes de transporte, por lo que la distancia a recorrer es menor en comparación con otro medio como el caballo o la mula.

De manera que el traslado de un lugar a otro no puede disminuir el valor económico de los bienes, ante lo cual la tiranía de la distancia tenía que ser minimizada por la cercanía entre centros de producción y consumo o intercambio de excedentes.

Ante esta perspectiva encontramos que todas las poblaciones del altiplano anteriores en existencia al proceso de conquista se encuentran a una distancia determinada entre sí, permitiendo encontrar un patrón; la distancia apropiada para evitar la disminución de valor económico de los bienes agrícolas y manufacturados (mantas) cargados por el hombre.

(Anexo: Mapa de poblados del altiplano y distancias)

CABALLOS Y MULAS

Para el estudio de esta relación tendremos en cuenta que “el hecho de que el trabajo es un factor negativo en el placer de vivir explica por qué hace miles de años el hombre intentó domesticar y utilizar animales de tiro en la agricultura y en el transporte. La fórmula de sustitución funcionó espléndidamente mientras hubo mucha tierra para alimentar tanto a la gente como a los animales sin gran agotamiento de la energía del suelo. A medida que aumenta la población y empieza a hacerse sentir la escasez de tierra, la rotación de cosechas y el estercolado alivian la presión de los alimentos. En última instancia, la necesidad alcanzó el punto en el que el hombre cayó en la cuenta de que “los caballos comen gente”. De manera que el granjero tuvo una carga insoportable: En una porción de tierra tuvo que cultivar alimentos para sí, algunos para la ciudad (a través de impuestos) y también suficiente cantidad de forrajes para sus animales. La eliminación de los animales de tiro como fuente de potencia de tiro y de estiércol implica mecanización de la agricultura”²⁹.

Pero en la Nueva Granada no había presión por alimentos para los grupos humanos porque la escasa población no ejercía mayor presión sobre los recursos de la tierra. Las formas de relación y las interdependencias las vamos a delimitar por ahora a las relaciones entre grupos sociales y los caballos y

mulas en torno al desempeño de la economía del tráfico y los costes de transporte comparativos de acuerdo con centros de producción del altiplano y rutas de acceso corto; relación que está mediada por la acumulación de un conocimiento que posee la sociedad sobre la raza equina; y que determina la estructura de los caminos adecuada con esa relación y que pueden repetirse sin ningún cambio, ininterrumpidamente en todos los caminos de la Nueva Granada y la República, entre los que se destaca el camino más moderno entre todos el de Honda a Santafé.

Esto nos permite elegir un tipo de problemas en torno al desarrollo social y económico a nivel regional que implica el estudio del uso del tipo de transporte utilizado para garantizar el valor económico de los bienes y las rutas comerciales más eficientes.

La relación jinetes, arrieros y caballos, mulas, es mediada por el conocimiento de la constitución de los medios de transporte y ella misma en su interdependencia determina el tipo de camino, la organización de poblados, el coste de transporte, el desarrollo social y las relaciones de oferta y demanda que se pueden referenciar históricamente.

Pero comparativamente las configuraciones humanas lo están en grado mínimo ya que su

modificación depende según Norbert Elías³⁰ 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 en el manejo de caballos y recuas de mulas para el transporte de carga se transmitió de generación en generación permitiendo consolidar un tipo de grupo social especializado y una economía del tráfico cada vez más eficiente.

Pero sigue afirmando Elías que “esta continua acumulación social del saber contribuye a los cambios de la convivencia humana, a la transformación de las configuraciones formadas por hombres, de manera que durante tres siglos el transporte por los caminos implicó cambios en el desarrollo social y político, en el sentido de cambios en la convivencia humana y mejoramientos continuos de la experticia por vía de la acumulación de conocimiento en el manejo del tipo de transporte y que expresa colateralmente la representación de un tipo de poder basado en ese conocimiento.

De manera que una élite poseía un conocimiento para el manejo del caballo y con base en este promovió la explotación comercial de las rutas de transporte terrestre. Una formación elitista basada en el conocimiento del caballo, que no poseía el nativo americano.

Al llegar el caballo a América, llega con él el experto jinete y se conforma un grupo social y empresarial como el del comerciante Hernando de Alcocer y el capitán Alonso de Olalla Herrera en torno a las empresas de transporte fluvial y terrestre, apoyados por la Corona entre 1564 y 1575.

Esta formación empresarial estuvo basada en el monopolio sobre el conocimiento de los medios de transporte, que requería rutas muy cortas entre Cartagena y el interior del virreinato.

De manera que el desarrollo de una sociedad agraria y rural basada en el transporte por medio de hombres cargueros a una sociedad agraria, rural y urbana basada en el transporte con recuas de mulas y caballos, es la expresión de un desarrollo con ahorro social y en consecuencia económico por la vía de ganancias en eficiencia.

Se destacan las relaciones comerciales, el desarrollo social y regional asociado con las poblaciones, las relaciones entre la Casa de Moneda en Santafé y el mercado así como el ejercicio del poder por parte de la Corona a través de la infraestructura de caminos y la promoción de su mantenimiento y poblamiento para el control territorial y de la economía.

COSTES DE TRANSPORTE

Diversas estimaciones han arrojado “que un hombre transporta por día de 35 a 40 kilogramos a lo largo de 30 a 35 kilómetros. Para su alimentación tiene que consumir un kilogramo de la carga por día, es decir, tomando en cuenta el regreso, un kilogramo cada 17 kilómetros³¹, lo que implica (simplificando lo máximo) que a partir de 300 kilómetros la mitad de la carga es absorbida por los gastos de transporte; y que desde los 600 kilómetros, lo que se consume equivale a la totalidad de la carga”,³² por tanto, podemos estimar un elevado coste de transporte en comparación con la capacidad de carga de caballos y mulas.

En cambio “un caballo puede cargar de 90 a 150 kilogramos y recorrer 20 a 40 kilómetros por día³³, según topografía y condiciones atmosféricas.³⁴ Una mula tanto por el Camino de Honda a Santafé como por el camino de Sogamoso a los llanos de Pore y la población de Moreno cargaba un poco más de 100 kilogramos para la misma distancia por día.

Para Clark y Haswell (1970)³⁵ el precio medio de la tonelada por kilómetro (expresado en granos) es de 8.8 kilogramos cuando el que carga es un hombre; lo que indica que debe recorrer una menor distancia; 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 tanto un caballo como una mula 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.³⁶

En cuanto al esfuerzo de un caballo hay que tener en cuenta el paso, el trote y el galope.³⁷

Marcha/ Esfuer.enkg./ Vel.seg/mtrs/ Durac/ Dist.

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

Si el caballo implica menores costes de transporte comparado con el hombre carguero, entonces el ahorro social y la posibilidad de desplazamiento aumenta. De manera que el desarrollo regional evidencia un intercambio mayor en la medida en que se obtengan caballos y mulas y se domine un saber, un conocimiento que en el momento de la conquista sólo lo poseían los europeos sobre caballos y mulas y por tanto les permitía desplazamientos mayores y eficientes.

Ese conocimiento determina el tipo de ruta más apropiado y corto para el transporte. Si la mayor distancia reduce el valor económico de los bienes, entonces a mayor distancia, menor valor económico; en consecuencia se requiere una ruta con la menor distancia entre dos puntos y por tanto menores costes de transporte. Es ahí en donde el conocimiento sobre los medios de transporte determina el tipo de ruta terrestre, así como la oferta de servicios según la demanda de jinetes, arrieros, recuas de mulas y caballos.

Estas relaciones permiten caracterizar el poblamiento urbano como medio de control y el fortalecimiento de grupos sociales como los comerciantes y oferentes de servicios en su interdependencia con los propietarios de los medios de transporte. Esta situación implica un tipo de ordenamiento territorial para la explotación de recursos y la generación de servicios asociados a la demanda, es decir, profundización del intercambio en las zonas aledañas a las rutas terrestres en el tránsito entre zonas de producción y de consumo.

**II.- UN MODELO DE CONCENTRACION GEOGRAFICA DE LA PRODUCCION DE HARINAS EN EL ALTIPLANO CUNDIBOYACENSE (TUNJA Y SANTAFE)
(KRUGMAN, 1992; 20-30)**

La concentración geográfica nace básicamente de la interacción de los rendimientos crecientes, los costes de transporte y la demanda³⁸.

Si las economías de escala son suficientemente grandes, cada región molinera prefiere abastecer el mercado nacional desde una única región.

Para minimizar los costes de transporte, elige una ubicación que permita contar con una demanda local grande.

Pero la demanda local será grande precisamente allí donde la mayoría de los molineros elijan ubicarse. De este modo existe un argumento circular que tiende a mantener la existencia de la concentración molinera, una vez ésta ha sido creada³⁹.

Siguiendo el modelo de Krugman podemos Imaginar un país en el que la producción de harinas sólo se pueda ubicar en dos lugares, Tunja y Santafé; los bienes son, asimismo, de dos tipos. Los bienes agrícolas (trigo) son producidos haciendo uso de un factor específico del lugar (tierra), y, a resultas de esto, la población agrícola queda dividida exógenamente entre los dos lugares⁴⁰.

Supongamos por el momento que la división de la población se hace por mitad.

La harina se puede producir en cualquiera de los dos lugares. Si una carga de harina dada es producida sólo en Tunja, se debe correr con los costes de transporte para abastecer al otro mercado en Santafé.

Por otra parte, si la carga de harina es producida en ambas localidades, se incurre en un coste fijo adicional (molinos).

Los trabajadores molineros de cada lugar son proporcionales a la producción molinera de ese lugar.

Por último, el modelo de Krugman permite suponer que la demanda de cada carga de harina es estrictamente proporcional a la población del lugar donde es producida.

Con estos postulados, la idea básica se puede ilustrar con un simple modelo numérico⁴¹.

Supongamos que el 60% de la fuerza de trabajo está dividida por igual entre Tunja y Santafé.

Supongamos también que la demanda total de una carga de harina de trigo representativa es 10 cargas. En estas condiciones, si toda la industria molinera se concentra en Tunja, entonces se demandarán 7 cargas (3 demandadas por los agricultores y 4 por trabajadores molineros) mientras que Santafé sólo demandará 3 cargas; si la industria molinera se divide entre las dos ciudades Tunja y Santafé, cada una ofrecerá una demanda local de 5.

Para entender lo que sucede, es preciso establecer a cuánto ascienden los costes fijos y los costes de transporte⁴².

Krugman sugiere que se suponga que el coste fijo en que se incurre al instalar un molino es: 4; y que el coste de transporte unitario es: 1.

La situación en este caso está resumida en el cuadro siguiente:

		SANTAFE		AMBOS
TUNJA				
SOLO STAFE	FIJOS	4	8	4
	TRNSP	3	0	7
	TOTAL	7	8	11
POR MITAD	FIJOS	4	8	4
	TRNSP	5	0	5
	TOTAL	9	8	9
SOLO TUNJA	FIJOS	4	8	4
	TRNSP	7	0	3
	TOTAL	11	8	7

FUENTE: Paul Krugman (1992) Geografía y comercio. P.22.

Este cuadro permite mostrar la estructura de costes de un molino representativo en las tres alternativas locacionales para cada una de las estrategias espaciales de los otros molinos.

Al Suponer que los molinos se concentran en Tunja, en este caso, los molinos allí tendrán una demanda local de 7 cargas en Tunja y 3 cargas en Santafé.

Si se sirve al mercado nacional y/o las zonas mineras desde los molinos de Tunja se incurrirá en un coste

fijo de 4 y un coste de transporte de 7. Este coste es claramente mayor que el que se incurre al servir el mercado nacional y/o las zonas mineras desde los molinos situados en Santafé, que supondría el mismo coste fijo y un coste de transporte de 3 unidades; sería también más económico que construir un molino para abastecer a cada mercado local, lo que ahorra el coste de transporte pero exige un coste fijo doble: 8 unidades. En este caso, el molino en Santafé representativo elegirá producir para abastecer el mercado nacional por el camino de Santafé a Honda.

Si cada molino concentra su producción en Santafé, no obstante, la producción de harinas como un todo se concentrará en ese mismo lugar –que es lo que se había supuesto. En consecuencia, la concentración de la producción en Santafé es un equilibrio.

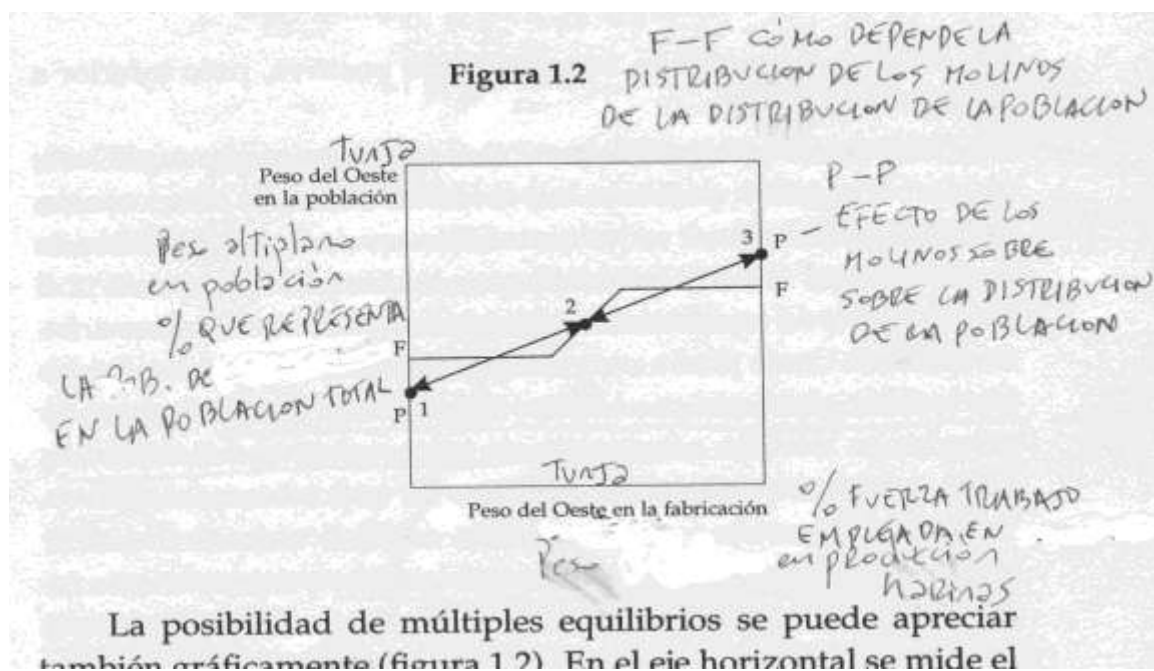
Pero este no es el único equilibrio. Como se puede observar, en el resto del cuadro, si los molinos se concentran en Tunja cada molino también deseará concentrar su producción en Tunja.

Finalmente, si la producción se divide por mitad entre Santafé y Tunja cada localidad molinera deseará dividir su producción de la misma forma.

Es por esto que, de hecho, existen en este ejemplo tres distribuciones de la producción –concentración

en Santafé, concentración en Tunja, y división por mitad- que constituyen un equilibrio⁴³. Este análisis se soporta empíricamente debido a que los costes de transporte desde Santafé al río Magdalena son menores comparados con los costes de transporte desde Tunja al río Magdalena por Vélez y el río Opón o el río Carare en condiciones ineficientes de infraestructura y longitud un poco mayor que la ruta de Honda.

FIGURA 1



Fuente: Paul Krugman. (1992) Geografía y comercio. P.23

La posibilidad de múltiples equilibrios se puede apreciar gráficamente. En el eje horizontal se mide el porcentaje de la fuerza empleada en Tunja y en el eje vertical, el porcentaje que representa la población de Tunja con respecto a la población total. La línea FF refleja cómo depende la distribución de los molinos de la distribución de la población; la línea PP, de forma inversa, refleja el efecto de los molinos sobre la distribución de la población.

Empecemos por PP. Esta línea representa la relación que existe entre el empleo en los molinos y la población total.

Sea PI: Porcentaje de la población total ocupada en los molinos,

Sea SM: Porcentaje de fuerza de trabajo molinera empleada en Tunja,

Sea SN: Porcentaje de la población de Tunja sobre la población total.

En Tunja y sus alrededores vive la mitad de la población agraria, por ello, como mínimo tiene un porcentaje de población de $(1 - PI)/2$.

Cuanta más industria molinera posea, mayor será este porcentaje, de la siguiente forma:

$$SN = (1 - PI)/2 + PI SM$$

Se trata de una línea con pendiente positiva, pero inferior a la de la línea de 45° .

Ahora concentrémonos en FF. Supongamos que en Tunja vive una pequeña parte de la población total. En este caso no valdrá la pena incurrir en costes fijos asociados con la instalación de un nuevo molino en este lugar; es más económico servir el mercado desde un molino ubicado en Santafé.

De forma inversa, si Tunja posee un gran porcentaje de la población, no es rentable producir harina en Santafé.

Si los costes fijos no son muy grandes en relación con los costes de transporte, una distribución de la población entre ambos lugares lo suficientemente pareja tendrá como resultado la instalación de molinos para abastecer localmente ambos mercados.

Si consideramos conjuntamente todos estos modelos, la forma de la línea FF resulta ser la que aparecía en el cuadro anterior: Cuando la población de Tunja es reducida no hay producción en Tunja, para un nivel de la producción intermedio, la producción es proporcional a la población y, por último, cuando la población de Tunja es lo suficientemente grande no hay producción en Santafé.

Esta interpretación se demuestra empíricamente con las comparaciones en cuanto al tamaño de la población durante el siglo XVIII, la cual era mayor

en Tunja que en Santafé y luego se consolida el poblamiento de Santafé comparado con Tunja.

Sea X : Las ventas de una empresa molinera representativa,

Sea F : El coste fijo de abrir un nuevo molino,

Sea T : El coste de transportar una unidad de carga de Santafé a Tunja o viceversa.

En estas condiciones, es más económico abastecer a Tunja desde una serie de molinos ubicados en sus alrededores cercanos que abrir molinos en Santafé si se cumple que $SNXT$ es menor que F ; es más económico servir a Santafé desde Tunja si $(1 - SN)XT$ es menor que F ; y es más económico tener molinos en cada localidad si ninguna de las condiciones anteriores son satisfechas.

Siempre que los costes fijos no sean demasiado elevados en relación con los costes de transporte,⁴⁴ se deberá cumplir:

$SM = 0$ si SN es menor que F/TX

$= SN$ si F/TX es menor que SN es menor que $1 - (F/TX)$

$= 1$ si $1 - (F/TX)$ es menor que SN .

Supongamos que la producción molinera se ajusta gradualmente hasta alcanzar su nivel de equilibrio. En este caso, la dinámica del sistema queda ilustrada por las flechas de la figura 1.2.

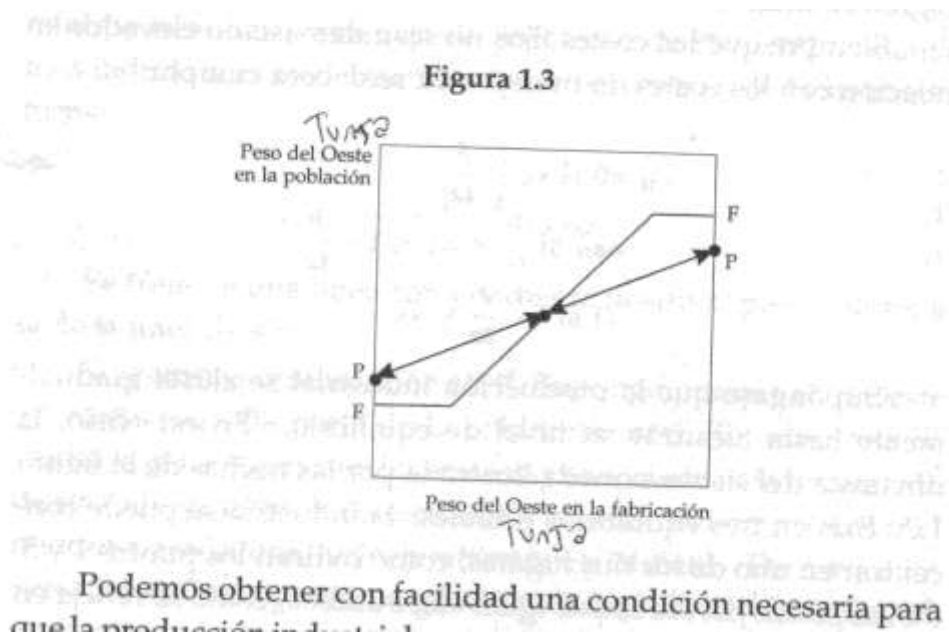
Existen tres equilibrios estables: Los molinos se pueden concentrar en uno de los dos lugares, como indican los puntos 1 y 3, o bien puede dividirse por igual entre ambos, como se refleja en el punto 2. El equilibrio concreto que se alcance dependerá del punto inicial: La historia realmente importa.

La concentración de la producción de harinas, si es que efectivamente se produce, depende de los efectos externos de la demanda.

Los empresarios quieren situar sus molinos allí donde exista el mercado más grande; el mercado será mayor en el lugar en que se hayan situado los molinos. Esta circularidad, no obstante, no tiene por qué ser siempre lo suficientemente fuerte como para prevalecer sobre el estímulo desconcentrador que imprime la dispersión del sector de producción de trigo o agrícola.

La situación pudiera ser muy bien como la que se observa en la figura 1.3: un equilibrio único y estable en el que la fuerza de trabajo molinera está dividida a partes iguales entre ambas localidades.

FIGURA 2



Fuente: Paul Krugman. (1992) Geografía y comercio. P. 26.

Podemos obtener una condición necesaria para que la producción de harinas se concentre en uno de los dos lugares.

Si toda la industria molinera está situada en Santafé; Tunja posee un porcentaje de la población total igual a $(1 - PI)/2$.

El coste de transporte de servir este mercado desde Santafé para una empresa molinera representativa será por tanto, $TX (1 - PI)/2$.

El coste de instalar una planta de molinos en Tunja es F . En consecuencia, la concentración de la

producción en Santafé, una vez creada, persistirá mientras se cumpla que:

F es mayor que $(1 - \text{PI})/2$ (TX)

Si no se verifica esta condición, la historia económica no importa: La distribución geográfica de la industria molinera será un reflejo de la que se dé en la agricultura del trigo.

Podemos apreciar de forma inmediata que hay tres parámetros que tienen una importancia crucial: Un F grande indicativo, por ejemplo, de economías de escala suficientemente grandes; un T pequeño, es decir, costes de transporte suficientemente bajos; y un PI grande debido, por ejemplo, a que una parte importante de la producción molinera no está condicionada a la existencia de determinados recursos naturales.

Ahora estamos en condiciones de explicar a grandes rasgos la emergencia de Santafé basados en el carácter endógeno de la reducción de los costes de transporte.

REDES DE TRANSPORTE Y DIVERGENCIA REGIONAL (Krugman, 1992; 28,29,30)

Es obvio que en el altiplano cundiboyacense, parte de la ventaja de Santafé sobre Tunja residió en la densidad de la red de caminos “modernos o de bajo

coste” entre los que se destaca la ruta Santafé – Facatativá – Guaduas – Honda, que conectaba con Cartagena y con las subregiones mineras de Antioquia y Chocó, una ruta como resultado del dominio político e institucional asentado en la ciudad de Santafé. El efecto sobre Tunja y Santafé de la existencia de esta ruta merece un poco más de atención.

Imaginemos según la propuesta de Krugman, un país que cuente únicamente con dos posibles localizaciones productivas de harinas de trigo – Santafé y Tunja- y en el que los costes de transporte sean idénticos entre las dos subregiones. En este caso, ¿Dónde se ubicará una empresa molinera? Por analogía con el planteamiento anterior, si uno de estos lugares ofrece un mercado local más grande que el otro, y si los costes fijos son lo suficientemente grandes en relación a los costes de transporte, la producción de harinas se concentrará en la zona más poblada.

Imaginemos ahora un país con tres localidades Santafé, Tunja y Cartagena. Pero suponemos que los costes de transporte entre Santafé y Cartagena son mucho menores que los que existen entre Tunja y Cartagena por la ruta del Opón para salir al río Magdalena. En este caso, en términos económicos Santafé y Cartagena forman un único emplazamiento. La región de Santafé – Cartagena

será un lugar más atractivo para instalar los molinos que en Tunja. Incluso si el mercado individual de Santafé y Cartagena es menor que el mercado de Tunja, dado que las relaciones entre las dos zonas tendrán un acceso mejor al mercado conjunto.

Surge la pregunta ¿Por qué deberían ser los costes de transporte menores en una zona que en la otra? La respuesta más natural es que existen economías de escala en el mismo proceso de transporte. Una ruta como Santafé – Honda o un ferrocarril representan inversiones indivisibles⁴⁵, mientras que la frecuencia de tráfico de mulas y caballos garantiza más eficiencia dependiendo del volumen de la demanda.

Supongamos que la producción harinera, y, por lo tanto, la demanda y la oferta estén concentradas en Cartagena y Tunja. Entonces el volumen transportado será mayor entre estas dos localidades que en las otras rutas. Esto significará la existencia de costes de transporte menores, lo que, a su vez, reforzará la ventaja de Tunja y Cartagena como centros de intercambio. Es posible demostrar empíricamente que la ruta de Tunja a Cartagena de menor coste de transporte no contaba con la infraestructura adecuada para el incremento de dicho intercambio.

De acuerdo con Krugman⁴⁶ es posible demostrar que este efecto de la red de transportes sea una fuente

independiente de concentración geográfica de la producción molinera —es decir, se podría construir un modelo en el que el efecto del mercado local, que es la fuerza motriz de nuestro modelo básico, esté ausente. En la práctica, la fuerza motriz del mercado local y la red de transporte de bajo coste se refuerzan mutuamente.

En nuestra explicación del aumento de la población en Santafé comparativamente con Tunja, no solamente destacamos esa densidad poblacional, sino también la existencia de una red de transporte mejor que la existente en Tunja o en cualquier otra parte del país. En palabras de la presente investigación y siguiendo a Krugman⁴⁷ lo que permitía a los productores de harinas de Santafé un acceso de menor coste a los mercados.

III.- CONDICIONES DEL TERRENO RUTA HONDA - SANTAFE DE BOGOTA.

Presentación

El Camino Santafé - Honda, se recorría en tres jornadas desde Honda a Guaduas, la segunda desde Guaduas a la Venta del Aserradero (Albán), en donde se utilizaban coches o carretas hasta Santafé de Bogotá.⁴⁸

Constituyéndose esta ruta en el trayecto de menor coste de transporte comparativamente con rutas de otro tipo para acceder al altiplano cundiboyacense.

Esas otras rutas fueron:

Santafé de Bogotá – Fusagasugá – Melgar – Neiva – La Plata - Popayán.

Santafé de Bogotá – Guasca - Gachalá – Medina.

Santafé de Bogotá – Fontibón – Serrezuela – La Mesa de Juan Díaz - Tocaima.

Santafé de Bogotá – Cáqueza – Chirajara – Llanos de San Martín.

Santafé de Bogotá – Facatativá – Ambalema.

Santafé de Bogotá – Citará – Nóvita (Chocó)

Santafé de Bogotá – Tunja – Chitagá - Pamplona – Maracaibo.

Santafé de Bogotá – Puente del Común – Zipaquirá - Chiquinquirá – Oiba - El Socorro – San Gil.

Santafé de Bogotá – Puente del Común – Zipaquirá - Chiquinquirá – Vélez – Opón o Carare.

Se presentan en consecuencia los perfiles altimétricos y las distancias de los recorridos de las anteriores rutas hasta el Río Magdalena, el Río Meta y el Lago de Maracaibo.

En el caso de la ruta a Honda, se presenta la altimetría de los tramos entre Honda y Guaduas; Guaduas y Villeta; Villeta y Facatativa e igualmente mapas del recorrido.

Esta información nos permite demostrar que la ruta era la más importante por los bajos niveles de costes de transporte sin excepción entre el altiplano cundiboyacense y el río Magdalena.

Se destaca en el estudio de las condiciones del terreno y la infraestructura el proceso de adaptación para el transporte de caballería. Al ser el único medio de transporte de bajo coste utilizado para el recorrido entre Cartagena por el río Magdalena y Santafé de Bogotá; las distintas estaciones o poblados coincidían con los recorridos máximos para que jinetes y caballos encontraran la oferta de servicios requerida.

Esta situación determinó el desarrollo regional del área de influencia de las actividades en el camino, que se demuestra con los distintos mandatos reales de mejoramiento de los caminos en los alrededores de Guaduas, el centro empresarial de propietarios de recuas de mulas y de prestadores de servicios de alojamiento y alimentación.

En consecuencia en Guaduas 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 y trillas, sino también para la arriería.

En consecuencia Guaduas es la población en donde se consolida el empresariado del transporte debido a las condiciones de menor coste, pues su ubicación estratégica les permitía salir a Honda a recoger la carga y regresar a Guaduas, descansar en esta población, transportar hasta cerca de Albán y regresar al siguiente día a Guaduas. Es el procedimiento de menor coste de transporte y por tanto, la determinación de las condiciones de infraestructura del camino.

En el caso de Villeta su importancia disminuye en la medida en que las necesidades de eficiencia o de ahorro social hace costosa la entrada a Villeta y en consecuencia es mucho más viable el trayecto directo hacia la Venta del Aserradero o Albán.

En cuanto a la segunda parte la investigación consiste en la interpretación de las fuentes primarias relacionadas con la producción de harinas en el altiplano Cundiboyacense y la administración y uso del camino como ruta de menor coste.

Se utilizan las fuentes ubicadas en el Archivo Nacional de Colombia, Archivo Regional de Boyacá, Biblioteca Nacional y Biblioteca Luis Angel Arango. Entre las que se destacan las fuentes documentales o documentos reseñados que abarcan un lapso de tiempo comprendido entre 1575 y 1818.⁴⁹

En esta fase de interpretación de los textos, el estudio de los costes de transporte, la producción y transporte de harinas y las limitaciones de crecimiento y desarrollo se acompañan con fuentes teóricas como la metodología de ahorro social, la geografía económica⁵⁰ y las restricciones de rutas y transporte.

El segundo subperíodo coincide con los intentos de ejercer el poder regional ante el virrey para mejorar la ruta de menor coste entre la zona de producción de harinas en los alrededores de Tunja y el río Magdalena por la región del Opón, la revolución de los Comuneros y la batalla de independencia en Boyacá.

El subperíodo final expone las relaciones comerciales y el uso del transporte para el comercio de las harinas durante la República.

a. Investigación Toponímica⁵¹

El Barón de Humboldt definía el camino en una carta a su hermano en septiembre de 1801: “De Honda se sube a 1370 toesas hacia Santafé de Bogotá. El camino es entre rocas con pequeñas escalas talladas de sólo 18 a 20 pulgadas de ancho, de suerte que las mulas pasan con gran dificultad; es

peor de lo que podría pintarlo cualquier descripción”.⁵²

Bajo estas condiciones impuestas por el tipo de transporte, el empedrado aún existente en varias parte del recorrido como entre El Tocuy cerca de Honda y Alto del Sargento; entre el Alto de 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 testimonio de procesos asociados al ejercicio del poder o monopolio de los medios de transporte y su resultado la economía del tráfico que sustenta la economía comercial.

En consecuencia, la evidencia demuestra la necesidad histórica 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 equívocas o no económicas, una de ellas afirma que⁵³: “en persecución del Zipa Tisquesusa que se hallaba en las piedras de Facatativa, Quesada tomó camino hacia el occidente de Bacatá en 1537. Esta incursión orientó el camino de Santafé a Facatativa, que luego sería el principal sector del camino real a Honda”.

**Descubrimiento de caminos anteriores a Honda:
El Opón.**

Sin embargo, se destaca 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 costes de transporte.

El primer camino del que se tiene conocimiento en el ascenso a la sabana de Bogotá es el camino del Opón a la región de Vélez cuya municipalidad fue fundada el 3 de junio de 1539 en el sitio de Ubasá y luego trasladada a la localidad que ahora ocupa y el valle de Moniquirá. Este camino presentó muchas dificultades logísticas y altos costos de transporte debido a la prolongación de la ruta terrestre y el abandono anticipado del curso del río Magdalena.⁵⁴

El Carare.

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, necesitándose 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 menor capacidad de carga y más costoso. Esta situación generaba relaciones de dependencia de Santafé de Bogotá con respecto a Tunja y Vélez. Luego de la fundación de Vélez dos meses después se fundó el 6 de agosto de 1539 a Tunja.

El desembarcadero de Mariquita y la zona del Rio Negro.

Hacia 1555 se inicia la búsqueda de un camino mas apropiado; ese camino se conoció como el “desembarcadero de Mariquita”o como Puerto de Montaña o Puerto Viejo de Vitoria,⁵⁵ que luego desde el río Magdalena asciende a Santafé de Bogotá por la región de Rionegro; zona muy inestable geológicamente que rápidamente destruyó el camino con una serie de derrumbes que forzaron a utilizar nuevamente el camino del Carare y que en consecuencia requirió en el trayecto de Rionegro a Villeta de sucesivas reparaciones y composiciones en los años 1561, 1567 y 1568. Esta tarea incumbía a los propietarios de recuas de mulas de Villeta.⁵⁶

Honda

Los problemas con el camino de Rionegro intensificaron la búsqueda de un camino más seguro

y apropiado para el transporte a Santafé de Bogotá; 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 Fontibón⁵⁷ y sobre la ruta de Santafé a Honda; esta es una construcción que indica la importancia de una vía hacia el río Magdalena por el puerto de Honda mucho más corta y menos costosa que las rutas del Opón, Carare o Rionegro y con una infraestructura adecuada para los viajeros y servicios de transporte.

Honda inaugurada en 1560, reemplaza como puerto a los embarcaderos de Mariquita, Angostura, San Bartolomé y el Carare, sirviendo el camino a las regiones de Santafé y de Mariquita,⁵⁸ fundada en 1549, hasta el punto que en 1584 se construyen depósitos de almacenamiento en Honda para atender las necesidades de los 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 16.

Siendo el camino Honda–Santafé de tránsito forzoso y frecuente, implicaba la consolidación de servicios de transporte tanto de personas como de mercancías por lo que en sus puntos intermedios como Guaduas

y San Miguel de Villeta se desarrolló inicialmente la prestación del servicio para lo cual se mantuvieron recuas de mulas que fletaban a los comerciantes⁵⁹ 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,⁶⁰ ya que la Casa de Moneda en Santafé había sido establecida desde 1620.⁶¹

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,⁶² el cual recibió el impulso definitivo en 1587.⁶³

Colmenares relata adicionalmente que entre 1558 y 1562 los caminos de Honda y de Rionegro

permitieron la intensificación del tráfico del Nuevo Reino.⁶⁴

“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”⁶⁵

b.- La Topografía

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 herradura⁶⁶ 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 Vélez⁶⁷; 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 de Cartagena a Honda.⁶⁸

De manera que 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.⁶⁹

De Honda a Guaduas

Augusto Le Moyne afirma que: “el camino real de Honda a Guaduas es de 6 horas y cuarto”.⁷⁰

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”⁷¹

Empieza en Honda el desplazamiento en vehículo, debido a que en este recorrido de 5.5 kilómetros el camino ha sido transformado en una autopista; luego se pasa por abismos al fondo de los cuales se observa el río Magdalena. Holton sobre el mismo recorrido en el primer semestre 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...”⁷²

Luego de los 5.5 kilómetros se abandona la carretera 800 metros adelante del puente sobre el río Seco y por una vía sin pavimentar que recorre la margen izquierda del mismo río. Luego de 3 kilómetros se llega a la Hacienda La Esperanza. Luego se arriba al caserío de Tocuy a 1.8 kilómetros en donde termina la parte plana, que es una vía sin pavimentar e inicia 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 empezamos a ascender mas rápidamente al Alto del Sargento.”⁷³

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”.⁷⁴

El Alto del Sargento está a 5.2 kilómetros del Alto de las Cruces; el camino se encuentra empedrado y es el punto mas 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.⁷⁵ 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 aparece la vereda de Sargento, terreno plano con varias casas, desde el cual se inicia el ascenso al Alto de 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 suroriente. 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.”⁷⁶

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 camina 2 kilómetros para llegar a la

Plaza Mayor de Guaduas. La mayoría de viajeros del siglo 19 mencionan el Alto de Sargento como un paso difícil, debido a la pendiente tan fuerte entre Honda y este paso, antes de bajar al valle de Guaduas⁷⁷

San Miguel de las Guaduas en el valle de las Guaduas

“Llamada así porque en sus contornos hay grandes selvas de las cañas de guadua⁷⁸, 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.⁷⁹ 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”.⁸⁰

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 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 Morales⁸¹ 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”.⁸²

Referencias de Hincapié⁸³ 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 garantizaba 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 se encuentran referencias citadas por Hincapié⁸⁴ 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, espoliques⁸⁵, vaquianos⁸⁶, arrieros y los postas⁸⁷ o propios⁸⁸ y la consiguiente dotación de aperos.⁸⁹

De manera que las mulas, machos, yeguas y caballos,⁹⁰ así como las caballerías del equipaje una vez llegados a su destino tenían que entrar en pesebrera con el fin de evitar que sucumbieran por cansancio y agotamiento.⁹¹ Pero igualmente dice Hincapié, la comisión requería encauchados, encerados, hules, ruanas, sombreros, sombrillas y paraguas, así como el guando⁹² en caso de contingencia.

En cuanto al tipo de carga “había mercancías heterogéneas, se destacaban los pianos alemanes que escalaban la montaña desde el siglo 18, como el

conocido piano de la marquesa de San Jorge, el primero que se conoció en Santafé.⁹³

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.⁹⁴

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 la mercancía local se le llamaba “de la tierra” entre las que se destacó el “jabón de la tierra”.⁹⁵

De otro lado, el camino promovió el reordenamiento territorial de Guaduas; facilitando desplazamientos demográficos y además atracción de población por el movimiento comercial,⁹⁶ generando pequeñas unidades productivas al servicio de los viajeros,

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, recibió 600 pesos⁹⁷ 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 Bogotá⁹⁸

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.⁹⁹

A finales del siglo 18 se destaca la importancia del camino para Guaduas, cuando Don Joseph de 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 mas transitados que hay en el reino, y el que mas se necesita para transitar...”¹⁰⁰, lo que demuestra que la actividad económica está determinada por el tránsito del camino, ya que había recuas y majadas de 50, de

100 y más animales que literalmente no cabían en las calles de Guaduas.¹⁰¹

También afirma Don Joseph de Acosta, Alférez Real en Guaduas: “Por el año 1793 se contaron en la comarca 2148 mulas, de las variedades galopera, de trote o trocheras y de paso, cada variedad tenía su propia tarifa; las de paso eran las mas solicitadas, al igual que las romas, enanas o paturras para el transporte de pianos y otras cargas delicadas”.¹⁰²

De Guaduas a Villeta

Holton saliendo de Guaduas afirma: “Salimos de Guaduas con 11 bestias y 2 peones, subiendo en zigzag por un camino empedrado y al rato empezamos un descenso enorme, luego de pasar por el Alto del Raizal y finalmente al Alto del Trigo¹⁰³ 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”.¹⁰⁴

Inicia el recorrido en la Plaza Mayor de Guaduas, por la calle 4 o calle de Garnica, el camino esta 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 encuentra 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 que 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 cuabras. Viven allí algunas familias pobres y hay techo espacioso y acomodado para los viajeros, también hay aves, huevos, pan de maíz y plátanos”¹⁰⁵.

San Miguel Arcangel de Villeta en el Valle de Villeta¹⁰⁶

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 mas 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”¹⁰⁷ 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 Facatativa y Santafé al día siguiente.

La villa de San Miguel se justificaba inicialmente por ser paso obligado en el camino de Rionegro 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 cuabras del camino a Santafé, y en lo espiritual está al cuidado de los Padres de San Francisco.”¹⁰⁸ De manera que se le describe en el siglo 17 y 18 como un modesto emplazamiento que por no alcanzar el nivel de una villa,¹⁰⁹ 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.¹¹⁰ 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 mas montañoso que Guaduas, lo que determina la confluencia de varios ríos como el Dulce, Namay, Tobía y Villeta.

De Villeta a El Aserradero

Se sale desde Villeta con destino a la población de Alban o El Aserradero por una vía sin pavimentar que ha destruido el empedrado. Luego se pasa por el puente sobre el río Villeta para luego iniciar un ascenso permanente 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 camina durante 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 mas de cuatro

cuadras de distancia, es tan pantanoso que es necesario llevar a hombros las cargas, lo que hace mas sensible al pasajero. Nos detuvimos para que descansen 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.”¹¹¹

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”.¹¹²

Desde el Alto de Gascas empieza el descenso muy corto al poblado de origen indígena Chimbe, desde el cual se reinicia 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.

Venta del Aserradero o Agualarga, Municipio de Alban¹¹³

En la venta del Aserradero se encuentra todo lo necesario porque en sus contornos hay bastantes casas,¹¹⁴ que facilitan la alimentación para los jinetes y arrieros y el descanso, porque allí comienza el camino de carro.¹¹⁵ Pero antes de adecuar el camino

para la carreta el viaje en dirección a Santafé de Bogotá se hacía en coche desde Los Manzanos.¹¹⁶

“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”¹¹⁷.

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. Habían 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”.¹¹⁸

Desde luego, la salida de Guaduas implica acercarse ese mismo día a Facatativa 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 mas alta de la Sabana de Bogotá en el lado occidental, desde donde se llega inmediatamente a la población de Facatativa.

Facatativá

Luego del paso de la ceja de la montaña o la parte mas alta antes de llegar a la Sabana de Bogotá, se encuentra la Venta de la Botella muy cerca de Facatativa¹¹⁹, dice Santisteban luego de pasar por la Venta de Botella: “Continuamos por este espacioso y agradable llano, atravesamos el pequeño pueblo de Facatativa 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”¹²⁰

Dice Holton, quién 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 Santafé, sigue diciendo “vi casi un centenar de mulas cargadas con odres de miel y ese día era mercado en Facatativá”.¹²¹

Población de origen antiguo anterior a la llegada de los Conquistadores, sin embargo, se reconoce que los fundadores fueron Alfonso 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.¹²²

De Facatativá a Santafé de Bogotá

Desde Facatativa 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 contruidos en macadán”.¹²³

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”¹²⁴.

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 mas 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”.¹²⁵

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 20 se ubicaron allí las empresas de transporte terrestre, los servicios de salud con el Hospital San José en la Plaza España, los servicios financieros con el Banco de la Casa López y los servicios de alojamiento.

Alfred Hettner afirmaba en 1886: “De Honda a Bogotá un kilogramo de carga vale entre 20 y 30 centavos alemanes. El transporte de carga que por su tamaño y estado delicado tiene que hacerse por hombres incrementa el precio: El transporte de un piano común vale 550 marcos, de un piano de cola 1300 marcos”.¹²⁶

Tomás Rueda Vargas en “Los Coches de Bogotá” afirma: “El envío a Honda de 80 indios para que suban a hombro hasta Bogotá, el carruaje ...; 80 indios en 15 días, 120 jornales de indio; los jornales

a 0.20 centavos por día”.¹²⁷ Si multiplicamos 0.20 centavos por 15 días por 80 indios nos da un valor de 240 pesos. Pero Rueda Vargas habla de un total de 120 jornales de indio a 0.20 el jornal lo que daría un precio de 24 pesos por el transporte del carruaje desde Honda. Este sería un precio mas aproximado según otros datos de costos de transporte por el camino.

Una precisión final sobre tiempos y recorrido por el camino lo constituyen los datos de salida desde Honda del Virrey Juan de Torrezal Pimienta quién “el 1 de junio de 1782 llega a Guaduas, el 4 de junio fueron a comer a Cune y a dormir en Mave. El 5 de junio almorzaron en el Aserradero, el virrey llega a Santafé el 5 de junio y muere 6 días después de su llegada, es decir, el 11 de junio”.¹²⁸

La ciudad en 1801 sólo tenía 32 manzanas, en su mayoría de casuchas apachurradas,¹²⁹ pero en cuanto a San Victorino que es el centro de llegada del camino desde Honda refiere José María Caballero que el día 4 de agosto de 1781 “llegó el regimiento fijo de Cartagena al llano de San Victorino, e hicieron allí el campamento...” y hasta fines del siglo 18 el barrio careció del servicio de agua, fuera de unos pocos aljibes, aunque hay documentos que demuestran que desde 1680 los vecinos clamaban por la urgencia de un acueducto”¹³⁰

Según el cronista Caballero “el 22 de agosto de 1803 echaron el agua al pilón de San Victorino y desde entonces de ella se aprovisionaban los vecinos en múcuras de barro cocido tapadas con tusas y trapos.”¹³¹

En 1800 había en el costado sur de la plazuela una herrería¹³² y 41 años después se montó una fábrica de vidrio.¹³³

La Alameda Nueva de la que se desprendía la calzada que iba hacia Puente Aranda, Fontibón y Honda, se llamó después Paseo del Prado, luego Camellón de San Victorino y por último Avenida Colón.¹³⁴

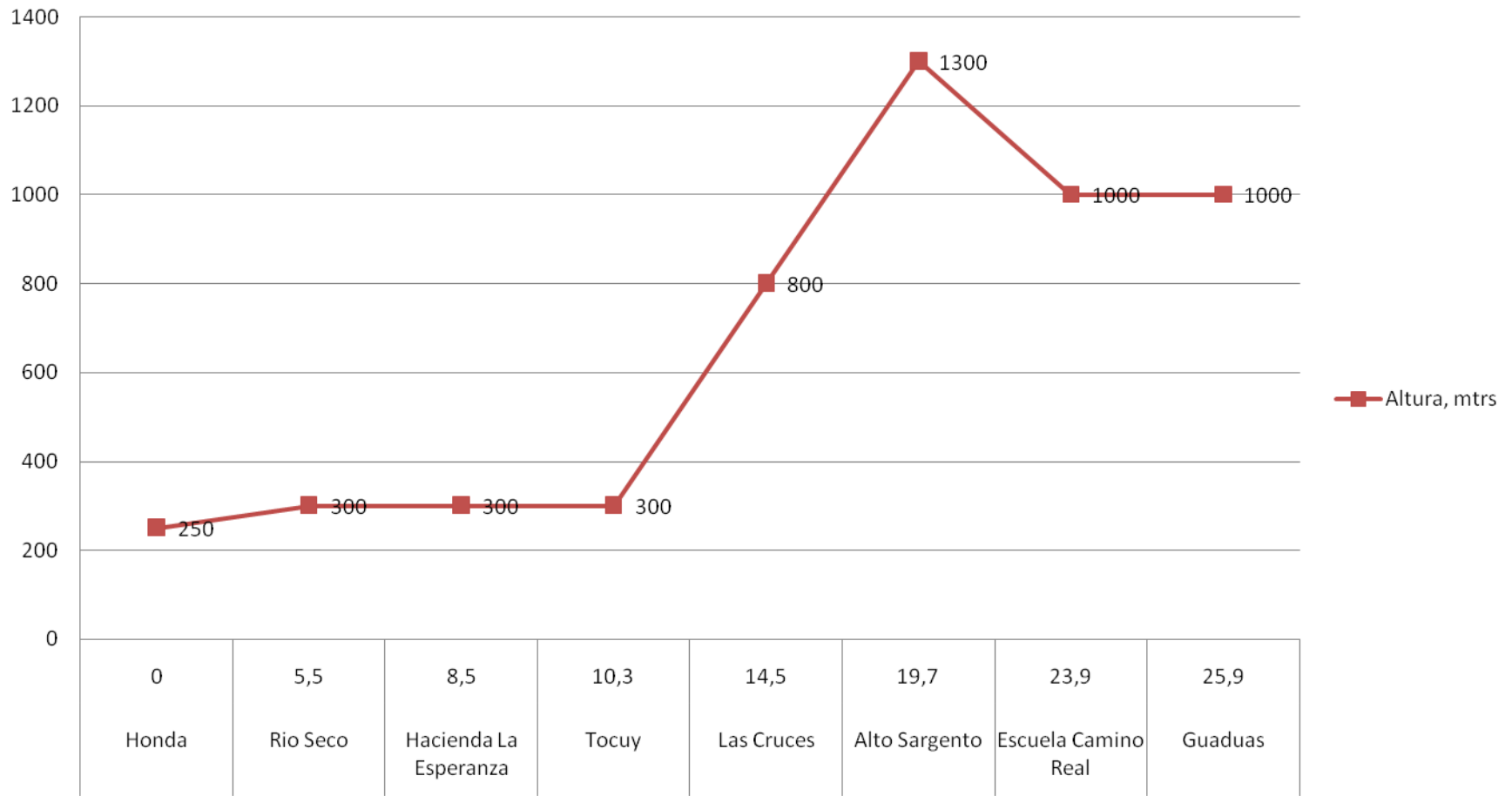
El nombre Puente de Aranda proviene de un puente de madera fabricado en calicanto que se construyó sobre el río Funza y se le llamó de Aranda cuya orden fue del virrey Messía de la Cerda en 1768.¹³⁵

En cuanto a los límites de San Victorino una instrucción del virrey Guirior en 1774 los determina así: “por el norte, desde el occidente de la Alameda continuando por la calle que baja del Arco de la Tercera hasta la calle del colegio y de ésta siguiendo por la calle que baja del puente de San Francisco arrimada al convento de San Francisco, hasta el mencionado puente. Por el oriente: Desde este puente río abajo hasta la calle que dividía la parroquia del feligresado de la catedral, continuando

por la misma hacia el sur hasta encontrar la parroquia de Santa Bárbara. Por el sur: Por el río San Agustín hacia el poniente hasta el campo y por el occidente con los últimos predios de la ciudad hasta el primer punto de partida”¹³⁶

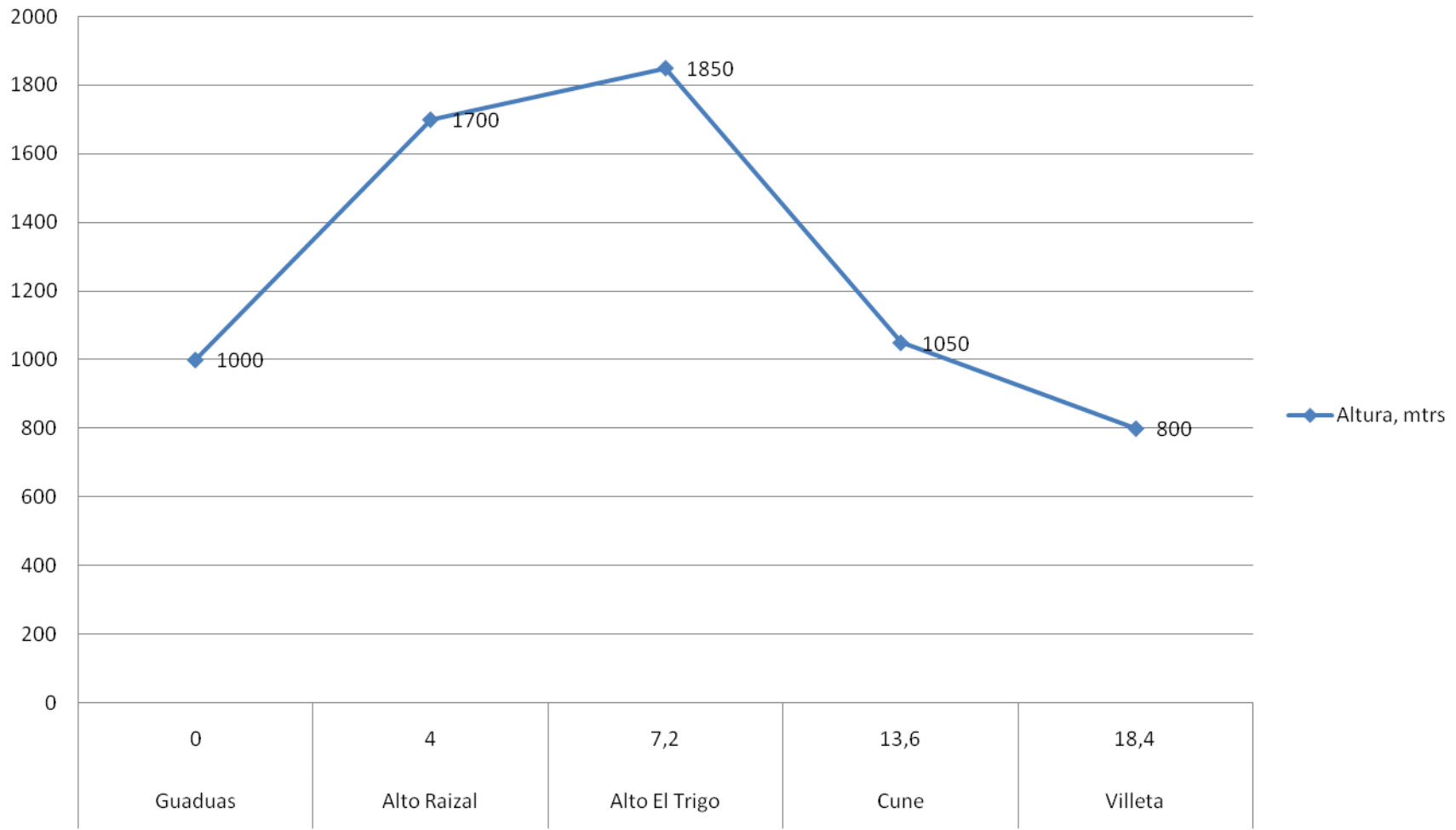
San Victorino es entonces el gran centro de intercambio y relaciones comerciales que se va estructurando de acuerdo con el transporte de bienes por el Camino de Honda.

CAMINO HONDA - GUADUAS kms.

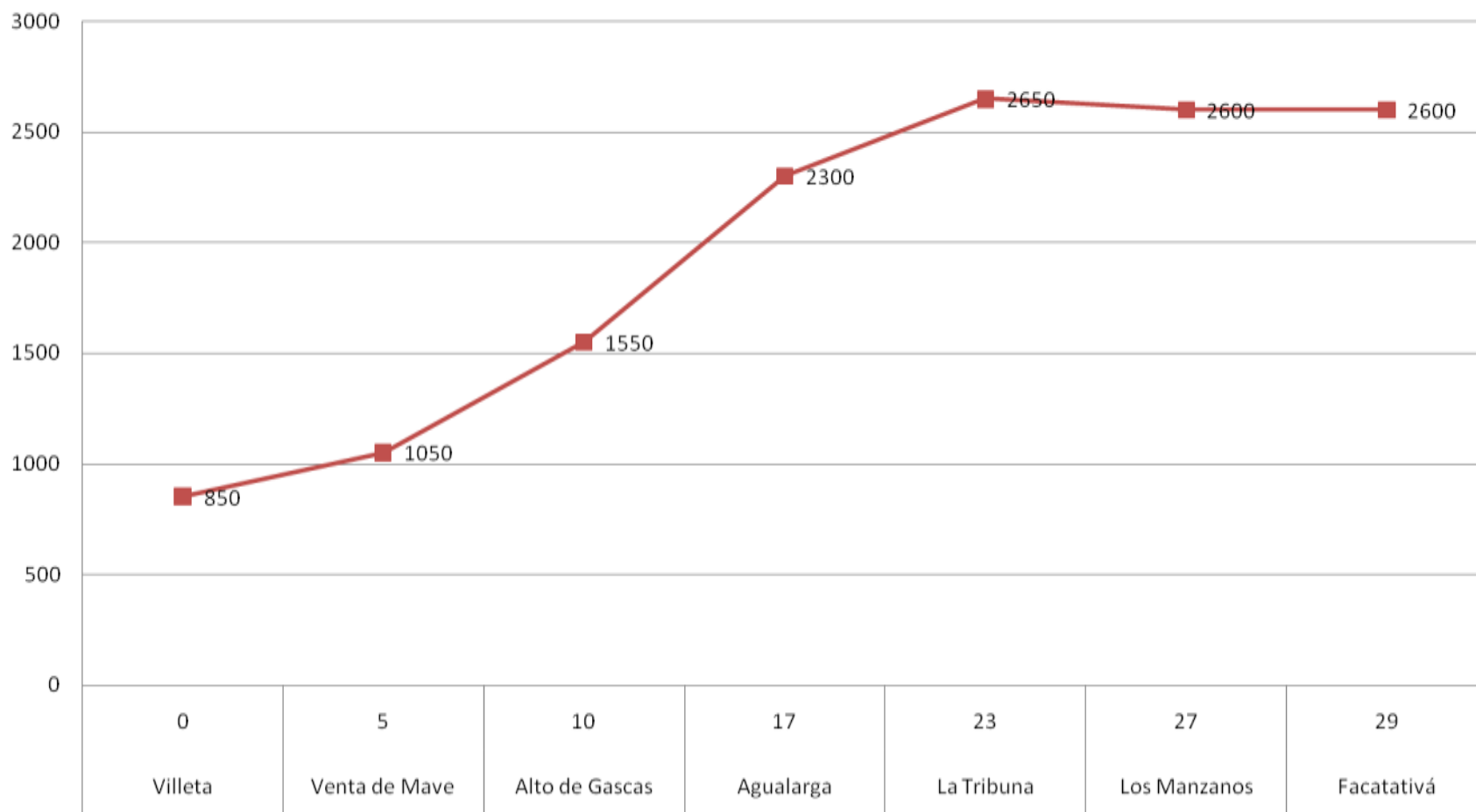


CAMINO GUADUAS - VILLETA

kms.



CAMINO VILLETA - FACATATIVÁ kms.



IV.- INTERPRETACION PERIODOS

a.- Subperíodo transporte humano previo a la conquista.

Una mirada muy general a los poblados de origen indígena y la distancia entre cada uno de ellos.

Anexo: Mapas de ubicación de poblados de origen indígena.

b.- Subperiodo inauguración del camino a Honda y batallas de independencia 1575-1819.

Anexo: Mapas de ubicación del desarrollo, fortalecimiento y creación de nuevos caminos y rutas.

1550-1810 época colonial.

La primera ruta de contacto de la región de Santafé con España se hacía por el camino de Vélez al río Magdalena. Las dificultades de esta ruta motivaron la búsqueda de otras alternativas hasta que en 1560 se fundó Honda, villa que rápidamente se convirtió en el eje de intercambios entre las diversas regiones del interior y entre estas y España.

1564-1575:

Normas sobre explotación de minas de esmeraldas en Muzo y de plata en Mariquita. Apoyo al capitán Alonso de Olaya Herrera y al comerciante Hernando

de Alcócer para establecer un camino de Santafé a Honda y construcción en Honda de bodegas de almacenamiento y estímulo al desarrollo de la navegación en champanes por el Magdalena.

El desarrollo de la minería se acompañó de la amonedación, lo que indica el surgimiento de un tipo de mercado que se generó seguramente alrededor del establecimiento de los Reales de Minas y la organización del fisco.

El aspecto fiscal es la columna de la construcción de un imperio, de modo que la organización del fisco y un efectivo control sobre los contribuyentes son muestra del control sobre la población de las colonias. Se establece el tributo “media anata”.

1575-1578:

Construcción camellón desde Santafé a Fontibón.

1590-1597:

Se establece impuesto de la alcabala, la orden de tributación es de 1592.

1550-1620: Ciclo de producción minera

El primer ciclo de producción minera se ubica entre 1550 y 1620, este período de producción coincide con

el incremento de las rentas oficiales del nuevo reino lo que dio origen a la creación del Tribunal de Cuentas en marzo de 1606 y la aparición del contador como autoridad colonial, encargado del buen uso del gasto público y de llevar las cuentas oficiales del reino. Los primeros contadores fueron Miguel de Corcuera, Baltazar Pérez Bernal y Pedro Guiral.

1605-1628:

El tribunal de cuentas es un avance de la política centralista de la Corona como medio de control de las colonias.

Durante el primer ciclo de producción minera habían varias zonas de explotación como:

Cauca: Minas de palo adentro y Almaguer.

Chocó: Nóvita a orillas del río Timaná.

Barbacoas en el sur.

Antioquia: Buriticá, Santafé, Cáceres, Zaragoza.

Valle sobre el río Magdalena: Mariquita, Remedios,

Bajo Magdalena: Simití, Alto Magdalena.

Cordillera oriental: Río de Oro, Pamplona, Suratá, Las Vetas, la Montuosa.

1630-1637:

Durante la presidencia de la Real Audiencia de la Nueva Granada de Sancho Girón se fortalece una campaña de conquista y pacificación contra los Carare

del Magdalena usando el método de “tala”, ya que ofrecía peligros constantes para los viajeros del río y para el transporte de mercancías. También hubo la pacificación de los Yariguíes.

“Tala”: quema sistemática de sementeras y caseríos de indios, para sitiarlos por física hambre.

1637:

Crisis y desaparición de la producción minera, paralelamente la Corona presiona para obtener beneficios fiscales aumentando los caudales de las Arcas Reales. Reemplazo de fuentes de tributos ante crisis de minería.

Una mayor presión sobre el tributo de la población aborígen.

Crisis de la minería y crisis demográfica indígena. Los ganaderos de la región de Neiva hicieron huelga por los precios tan elevados de la alcabala y la sisa, la Corona buscaba aumentar sus ingresos y rebajaron el 50% en el cobro de impuestos.

1645-1652: (Juan Fernández de Córdoba):

Obras de apoyo a la navegación por el Magdalena.

1654-1660:

Ataque de piratas a las costas del Caribe, ataque a Santa Marta por el pirata Guillermo Dawson.

1650-1700:

Segunda mitad del siglo 17 auge del contrabando propiciado por potencias rivales de España a través del corso y la piratería. (piratas Morgan, Duncan, Coz).

1662-1664:

Apertura en Santafé de una carnicería pública y los puestos de San Francisco, San Victorino y San Agustín.

1667-1671:

Terminación del puente sobre el río Bogotá por valor de treinta mil pesos, con gran cantidad de mano de obra y trabajos de construcción del puente sobre el río Gualí en Honda,

1671-1674:

Reducción y pacificación de los indios yariguíes. Visita de piratas extranjeros (Morgan).

1686-1703:

Ataque de piratas Juan Bautista Ducasse en 1695 y Juan Fernando Desjeans barón de Pointis en 1697. Sacó 10 millones de pesos.

1717-1724:

Termina Real Audiencia, empieza el virreinato 1719. Reformas borbónicas. En el siglo 18 auge del

capitalismo, desarrollo de la minería y crecimiento de la población. Se busca impulsar el comercio de colonias y península, mecanismos de diversificación de la producción, intensificación de la industria minera, vuelco a la organización de la hacienda pública para aumentar ingresos fiscales.

1778:

Reglamento de la Corona sobre libre comercio entre las colonias y colonias-España. Creación de las Compañías Comerciales antes de 1778 y antes de la liberación del comercio:

Compañía Guipuzcoana de Caracas: Controla comercio de cueros, tabaco y otros.

Compañía de la Habana: Controla azúcar y tabaco cubanos.

Compañía de Honduras: Controla comercio de maderas con Centroamérica.

Compañía de Cumaná: Controla comercio de algodón.

1714: Secretaría del despacho de marina e indias.

1719-1724:

Se ordena impedir el desarrollo de industrias vinícolas y textiles porque hacen competencia a las de España, proteccionismo para industrias de España.

1739:

Guerra de los 9 años con Inglaterra (inglés Vernon) hasta 1749.

1740:

La Corona crea la Real Compañía de comercio de la Habana para dar un paso adelante ante presiones externas para abrir sus mercados monopólicos.

1741:

Primera edición del Orinoco ilustrado del padre José Gumilla.

1739-1749:

Medidas encaminadas a controlar el pago de impuestos, como los de transporte, comercio y circulación de metales.

1749-1753:

Impuesto al aguardiente.

1753-1761:

Fundación de la Aduana de Guayaquil para controlar fraudes a los Reales Derechos. Fundación de Cajas con sus oficiales reales en Ocaña, Cartago, Barbacoas y Medellín.

Casos de fraude al fisco y dificultades para que provincias envíen dineros a Santafé.

Apertura de caminos en Chocó para apoyar la minería y el camino de Antioquia.

Apertura de obras del camino de los llanos y del Opón a través de capitulación con particulares.

Prohibición a comerciantes de Quito de introducir ropas del Perú. (proteccionismo).

1761-1773:

Ingresos tributarios más altos por aguardiente.

Creación estanco del tabaco.

Rentas de quintos de oro.

Minería del oro es la columna de la economía.

Hay crisis de producción minera de Mariquita y Pamplona y auge en Chocó y Antioquia.

Comercio de harinas con ingleses, era más costoso llevarlo desde el interior y llegaba en mal estado a Cartagena.

Construcción de una fábrica de salitre en Tunja.

Construcción de una fábrica de pólvora en Santafé.

Construcción de una fábrica de loza para el transporte de pólvora.

1773-1776:

Primer censo 806.641 habitantes en el virreinato y 20.000 habitantes en Bogotá.

Cierre del comercio de harinas con extranjeros.

Liberación de impuestos para productos que se comercializan en el interior del virreinato.

Poco progreso de la minería por escaso desarrollo de las vías de comunicación.

Producción de madera, cebo, mulas, algodón, palotinte para intercambio por bienes de contrabando porque a España sólo le interesa oro y plata.

1776-1782:

Llega imprenta a Santafé de Bogotá.

Creación del impuesto de la Armada de Barlovento.

Creación de impuesto de Alcabala extendido a otros productos.

Elevados los precios de los estancos.

Existían impuestos de Anata, Media Anata y Almojarifazgo.

Apertura camino entre Chocó y Antioquia: Zonas mineras más importantes del siglo 18, para hacer más rápido el transporte de metales hacia los puertos de embarque.

Revolución de los Comuneros.

1778-1796:

Reformas borbónicas y reforma económica.

Política neomercantilista se decreta “libre comercio” con otros puertos de España y entre las colonias y se ajustaron los impuestos y los estancos.

1797-1782:

A partir de 1797 y hasta 1802 se permitió el comercio con neutrales, pero se derogó con la paz de Amiens.

El decreto de libre comercio no aumentó las exportaciones, pero produjo una diversificación de los bienes enviados a Europa. (alcabala: impuesto a las ventas a las mantas de algodón).

1789:

Prohibición de introducción de harinas extranjeras.

Apoyo al comercio de vinos con España con importaciones.

1750-1800: Segunda mitad del siglo 18:

Estancamiento de salarios en el campo.

Altos precios de bienes de subsistencia.

Crecimiento población libre y presencia de vagabundos.

Expansión de frontera agrícola en las provincias de Cartagena, Santa Marta, Antioquia, Popayán y Santander hacia occidente.

En “Café, caminos de herradura y el poblamiento de Caldas”, TM editores, 2001, de Hoyos Korbel. (Hoyos Korbel habla del libro de contabilidad del camino de Manizales-Mariquita) “la importancia, como indicadores que tienen los caminos, para rehacer un cuadro económico de tiempos históricos, lo demuestra el historiador Guido Barona en su obra: “La maldición

de Midas en una región del mundo colonial. Popayán, 1730-1830” de la editorial facultad de humanidades, U. del Valle, Cali, 1995.

“Guido Barona deduce de los libros de portanazgos del camino de Guanacas que unía a Popayán con Santafé de Bogotá y del camino del Quindío que fungía como alternativa al de Guanacas, el flujo y tipo de mercancías que estas provincias intercambiaban y sobre los cuales se establecía su rústica economía.”

V.- Subperíodo de la República, siglos XIX y XX.

El Decreto del 15 de junio de 1842 del General Alcántara Herrán condensa la filosofía jurídica de los caminos.

Relato de viaje de Clara Villegas de Bogotá a Manizales en la década de 1930 citada por Hoyos Korbel... “fue en mulas por donde entró la civilización al pueblo colombiano; llegaban en barco desde Europa, descargaban en Puerto Colombia en el Caribe, subían por el río Magdalena, navegable en tiempo de invierno; en verano bajaban las aguas de tal manera que los barcos quedaban en seco, con enormes cargamentos de mercancías y maquinarias todas necesarias en el comercio y en el desarrollo industrial apenas naciente. Había que esperar y esperar. Los periódicos comentaban el caso o la emergencia, como

noticia de la mayor importancia, La lentitud de la vida era alarmante: una carta demoraba alrededor de 30 días de Europa a Colombia”.

VI.- CONCLUSIONES DE LA PRIMERA PARTE CONDICIONES DEL TERRENO

- El “moderno” Camino Nacional de Honda con sus diferentes características permite la comparación con otros caminos que sirve para clasificarlos 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 y 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.
- Camino secundario; con un ancho de la calzada en piedra menor de 1.50 metros, sin obras de arte y piedra desordenada 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 cargueros

humanos y su recorrido atraviesa grandes alturas de la cordillera, en general. Llegan a los caminos secundarios antes de llegar al Camino Nacional.

- Existen rasgos de infraestructura que conservan el trazado del Camino Nacional en su totalidad hasta llegar a la parte alta de entrada al altiplano cerca de Facatativá. (Entre Rioseco y el Aserradero o Albán) Algunas partes conservan el empedrado sobretodo en los ascensos y descensos fuertes, como Alto el Sargento, Alto de Raizal, algunos tramos entre Mave y Alto de Gascas y entre Chimbe y Albán.
- Es el camino más moderno comparativamente, por su infraestructura y menores costes de transporte entre el altiplano y el río Magdalena.
- El recorrido del Camino Santafé - 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 dificultan el paso del caballo o de la carreta o aumentan los costes de transporte y además, se evitaron las zonas bajas desde las cuales se pudiera perder la visión general del camino.

- 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 Plaza de San Victorino.
- Esta zona de llegada y salida al camino determina un sistema de urbanización de la ciudad de Santafé desde un centro nodal que es San Victorino.

ANEXOS

1.- FUENTES DOCUMENTALES

A.N.C., SECCION COLONIA. FONDO: MEJORAS MATERIALES. TOMO 10, FOLIOS: 255-266.

“1743, Honda: “El cabildo sobre mejoramiento de la vía con Santafé, llamada camino de barandillos”.

TOMO 11, FOLIOS: 574-614.

“1583, Villeta: Cuentas presentadas por Pedro del Pozo de lo gastado en la composición del camino a Honda.”

TOMO 13, FOLIOS: 263-266.

“1703, Santafé: Representación que hacen los comerciantes sobre la composición de la vía de comunicación a Honda”.

TOMO 17. FOLIOS: 500-544.

“1741-1744, Honda: Autos sobre mejoramiento de la vía a Santafé.”

TOMO 18, FOLIOS: 1-11.

“1809, Guaduas: El Corregidor pide declaratoria sobre que el Alcalde Pelayo Mateos se denegara a la composición de caminos de poblaciones de su jurisdicción: Chaguaní, Rioseco y otros.”

TOMO 19, FOLIOS: 808-832.

“1798-1800, Guaduas y Honda: Variante de la intervía de las mencionadas poblaciones, para evitar los peligros de los Almireces, vados de Rioseco y cuesta del Sargento; trazándola por el Alto de Ovejera, sitio de la raíz y Llano de los Micos a dar a Guaduas.”

TOMO 21, FOLIOS: 39 a 114.

“1776-1777, Santafé: Proyectos para la construcción de una mejor vía de comunicación con Honda y de algunos puentes; contribución solicitada a los comerciantes.”

TOMO 21, FOLIOS: 370-380.

“1759, Honda: Su Cabildo solicita la composición de sus vías de comunicación con el Peñón, Guarinó, Barandillas y otros sitios y poblaciones.”

TOMO 21, FOLIOS: 463-493.

“1607-1610, Santafé: Reales Cédulas ordenando la construcción de la vía de comunicación de Honda y de otros caminos en general.”

TOMO 22. FOLIOS: 171-179.

“1716, Santafé: Su síndico-procurador, José Salvador de Ricaurte, propende por la composición de los

caminos de la Sabana y la comunicación de la capital con las tierras cálidas.”

TOMO 22, FOLIOS: 756-757.

“1750, Santa Fé: Documentos referentes a la construcción de sus vías occidentales.”

TOMO 22, FOLIOS: 916-924 y 968-982.

“1802, Guaduas: Su alcalde Ildefonso Cavaleda propicia la construcción del puente sobre el río Guadual, en la vía hacia Honda y competencia de jurisdicción entre las autoridades de una y otra población, por la realización de dicha obra.”

TOMO 23, FOLIOS: 551-580.

“1796-1797, Santa Fé: Sus diputados de comercio, representan sobre el mal estado de la vía a Honda y piden su composición.”

SECCION: COLONIA. FONDO: CACIQUES E INDIOS. TOMO 63, FOLIOS: 977-985.

“1598, Villeta y Mariquita: Indios de Bituima, encomienda de Don Diego de Fuenmayor, vecino de Tocaima, su solicitud sobre no ser obligados a trabajar en los caminos de Villeta y Mariquita.”

SECCION: COLONIA, FONDO: MISCELANEA CAMINOS. TOMO 13. FOLIOS: 1020-1053.

“1777, Honda – Bogotá: Diligencias practicadas por D. Francisco Zapata, alguacil mayor del cabildo de Santa Fé para la composición del camino que conduce de la capital a la Villa de Honda, en virtud de comisión del Virrey D. Manuel Antonio Florez.”

TOMO 75. FOLIOS 186-187.

“S.F. Santa Fé – Honda: Circular dirigida a los corregidores y alcaldes de las villas y partidos que hay entre Santa Fé y Honda para que obliguen a los vecinos y naturales a arreglar y cuidar los caminos reales.”

TOMO 76. FOLIOS 920-922.

“1714, Honda – Facatativá: Auto del Gobernador de Santa Fé D. Francisco Jiménez Bravo, para que las justicias de Honda procedan a hacer arreglar el camino que conduce de esta villa a la de Facatativá.”

SECCION: COLONIA. FONDO: CORREOS – CUNDINAMARCA. TOMO 2. FOLIOS: 131 – 167.

“1750 – 1751, Introducción y órdenes sobre conducción e itinerarios de los correos de Quito, Popayán, Cartagena, Mompos y Honda.”

SECCION: COLONIA. FONDO: CORREOS – ECUADOR. TOMO UNICO. FOLIOS: 310 – 318.

“1759, Notas relacionadas con el establecimiento de correos entre Guayaquil, Quito, Ciudad de Antioquia, Villa de Medellín y Puerto de San Bartolomé de Honda.”

SECCION: COLONIA. FONDO: CONTRABANDO.
TOMO 1. FOLIOS: 1 – 12.

“1619. Juan de Aguilar . Causa que se le siguió por comercio de contrabando de harina entre Facatativá y Honda.”

TOMO 19.FOLIOS: 994 – 1010.

“1620, Juan Rodríguez. Juez de puertos y Alonso Carrión, juicio que se les siguió por comercio ilícito de harinas entre Honda y Mompós.”

SECCION: ARCHIVO ANEXO. FONDO:
CAMINOS. TOMO 14.

“1790, noviembre 16. Camino de Guaduas. Providencias para la composición del camino de Guaduas para la venida del Sr. Arzobispo.”

“1816, agosto 16. Carta de Pio Dominguez a Antonio María Casano, sobre el camino de Guaduas.”

“1816, noviembre 24. Camino de Honda a Santa Fé. Decreto de Don Juan Sámano para que de los fondos de secuestros se pasen dos mil pesos a la persona de

más confianza para componer el camino de Honda a Santa Fé.”

“1817, julio 8. Camino de Guaduas al Peñón. Don José Pio Dominguez acompaña un plano del nuevo camino desde Guaduas al Peñón, pidiendo orden para que se le auxilie o licencie para retirarse.”

“1818, marzo 31. El corregidor de Guaduas hace presente que el camino de Guarumo se ha suspendido ha ya más de seis meses.”

SECCION: ARCHIVO ANEXO. FONDO:
CORREOS. TOMO 1.

“1722, octubre 14. Contrato para conducir el correo de Bogotá a Popayán.”

“1750, julio 8. Conducción de cartas a Honda, Mompox y Cartagena.”

ARCHIVO NACIONAL DE COLOMBIA
MAPOTECA

Mapoteca 4. Bogotá. Mapa de la zona comprendida entre los pueblos de Bogotá y la Serrezuela. 1771. Colonia, “Civiles de Cundinamarca”, Tomo 16, Folio 534. (Ref. 34 A).

Mapoteca 4. Chinga. Mapa de las tierras del pueblo de Chinga, situadas entre el río Negro y el camino real de Santa Fé a Páime. 1791. Colonia, “Tierras de Cundinamarca”, Tomo 9, Folio 665. (Ref. 120 A).

Mapoteca 4. Honda. Plano de acceso a la Villa de Honda, con el puente caído sobre el Guali y el utilizable entre San Francisco y la fábrica de aguardientes. 1776. Colonia, “Mejoras materiales”, Tomo 21, Folio 66. (Ref. 201 A).

Mapoteca 4. Honda. Mapa del curso del río Magdalena con el Puerto de Nare y el Río Nus, así como las poblaciones vecinas. 1737. Colonia, “Impuestos varios”, cartas, Tomo 21, Folio 537. (Ref. 203 A).

Mapoteca 4. Correos. Plano del tránsito que debe seguir el nuevo curso de los correos desde Santa Fé a Popayán. Se destaca “la mayor brevedad del camino de Quindío y en su mayor población, como la grandísima vuelta que dan las correspondencias desde Cartago a Popayán, de Popayán a Santa Fé, de Santa Fé a Honda. 1774. Colonia, “Correos del Cauca”, Tomo 2, Folio 711. (Ref. 539 A).

Mapoteca 4. Honda. Plano de un puente sobre el río Gualí. 17... Colonia, "Mejoras materiales", Tomo 20, Folio 501. (Ref. 552 A).

Mapoteca 6. Bogotá. Croquis de Bogotá y sus alrededores en el año de 1797. Levantado por Francisco Cabrera. Plano de la ciudad y sus alrededores, a la acuarela, mostrando las vías de acceso a ella y lugares más importantes. 1797. (Ref. 142).

**2.- MAPAS HONDA-GUADUAS
ESCALA 1:25.000**

**3.- MAPAS GUADUAS-VILLETA
ESCALA 1:25.000**

**4.- MAPAS VILLETA-FACATATIVA
MAPA ESCALA 1:25.000**

**5.- MAPAS REGION DEL OPON, CARARE Y
RIONEGRO**

**6.- MAPAS CATASTRALES ALTIPLANO
CUNDIBOYACENSE**

**7.- PERFILES ALTIMETRICOS DE LAS RUTAS
DE SANTAFÉ AL RIO MAGDALENA, AL RIO
META Y AL LAGO DE MARACAIBO.**

BIBLIOGRAFIA

- Archivo Regional de Boyacá.
- 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 Unico, Folio 332. Arreglo del Camino Entre Villeta y Facatativa.
- 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.
- Archivo Nacional de Colombia. Mapoteca. SMP.6, referencia 146. Bogotá y alrededores. SMP.4. referencia 34 A zona entre Bogotá y Serrezuela. SMP.4. referencia 438 A distrito de Sasaima. SMP.1. referencia 102. Guaduas.
- Archivo Nacional de Colombia. Colonia. 1816, noviembre 24. Decreto de Don Juan Sámano para que de los fondos de secuestros se pasen \$2.000 a las personas de más confianza para componer el camino de Honda a Santafé.
- 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.
- Bairoch, Paul. (1990) De Jericó a México. Historia de la Urbanización. Editorial Trillas, México.
- Baraya, Jose 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.
- Colmenares, Germán. (1989) Relaciones de mando de los gobernantes de la Nueva Granada. Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 3 Tomos. Talleres Gráficos del Banco Popular.
- Colombia. (1922) Relación geográfica, topográfica, agrícola y política de este país. Londres, Walter y Creig.

- Cuervo, Antonio B. Colección de documentos inéditos sobre la geografía y la historia de Colombia. Tomos I, II, III, IV. Editorial J.J. Pérez e imprenta de vapor de Zalamea Hermanos, 1891 – 1894.
- Elías, Norbert. () El proceso de la civilización. FCE., México.
- Elías, Norbert. (1982) La Sociedad Cortesana. FCE, México.
- Fondo FEN. (1990) Caminos Reales de Colombia. Fuentes Documentales. Informe de Trabajo elaborado por Marta Lucia de la Cruz. Bogotá, policopiado.
- Forero Durán, L., S.J. (1952) Itinerario claverino. Odisea de Cartagena a Santa Fé, al comenzar del siglo 17 (Tiempos de San Pedro Claver). Revista Javeriana, tomo XXXVII, pp. 103-112, Bogotá.
- García Márquez, Gabriel. (1989) El General en su Laberinto. Editorial Oveja Negra, Bogotá.
- Georgescu-Roegen, Nicholas. (1996) La ley de la entropía y el proceso económico. Fundación Argentaria, Madrid.
- Giraldo Jaramillo, Gabriel. (1957) Bibliografía colombiana de viajes. Biblioteca de bibliografía colombiana. Editorial A.B.C., Bogotá.
- Gosselman, Carl August. (1981) Viaje por Colombia 1825 y 1826. Banco de la República. Bogotá.
- Gutierrez, Rufino. Monografías. Bogotá, Imprenta Nacional, 1920-1921, 2 Volúmenes. LXXVIII-434 VII-372. Biblioteca de Historia Nacional, volúmenes XXVIII y XXX.
- Herrera, Leonor. Et. Al. (2000) Caminos Precolombinos, los Ingenieros y los Viajeros. Instituto Colombiano de Antropología, Bogotá.
- Hernandez De Alba, Guillermo. Diario de Observaciones de José Celestino Mutis.
- 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.
- Leblond, Jean Baptiste. (1892) Bogotá en 1786. Revista Literaria, Tomo III, pp. 74-81, Bogotá.
- Meléndez Sánchez, Jorge. (1995) Salida al Río. Historia Colonial de la villa de Guaduas. Fondo Editorial Tropykos, Bogotá.
- Mutis y Bosio, J. Celestino. (1911) Relación diaria del viaje de Mutis desde Madrid a Santa Fé de Bogotá. (1760-1761). En Biografía de J. Celestino Mutis de A. Federico Gredilla, pp.401-483. Madrid, Establecimiento Tipográfico de Fortanet.
- Mutis y Bosio, J. Celestino. (1957) Viaje de Santa Fé de Bogotá a Cartagena de Indias. En Diario de observaciones de José Celestino Mutis, Tomo I, pp. 147-176. Bogotá, Editorial Minerva.
- Ocampo López, Javier. (s.f.) A Venezuela. El Camino Real de Centro Oriente Colombiano. Fondo FEN Colombia, Bogotá.
- Ortega Ricaurte, Daniel. (1990) Cosas de Santafé de Bogotá. Academia de Historia de Bogotá, TM editores, 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.
- Pereira Gamba, F. (1905) Viaje de Tierra entre Honda y Cali. Anales de Ingeniería. Volumen 13, No. 153, Bogotá.
- Reclus, Eliseo. (1965) Colombia. Bogotá, Biblioteca Schering Corporativa U.S.A. de Cultura Colombiana. Internacional de Publicaciones S.A., 153 páginas.
- 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.
- Rueda Vargas, Tomás. (1946) La sabana de Bogotá. Biblioteca Popular de Cultura Colombiana. Ensayos Vol. XII. Editorial ABC, Bogotá.
- Servicio Histórico Militar, T.V. Madrid, 1980. P.166. Plano del camino de Santafé a Honda, cartografía y relaciones históricas de ultramar.
- Shunk, William F. (1896) Intercontinental Railway Commission. Report of surveys and explorations made by Corps No. 2 in Costa Rica, Colombia and Ecuador, 1891-1893, Washington, 326 páginas, ilustraciones y mapas.
- 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.
- Vergara y Velasco, Francisco Javier. Atlas completo de geografía de Colombia (material cartográfico). Cuarta entrega, Bogotá, Imprenta Eléctrica, 1906, p.37. Quinta entrega, 1908.
- Vergara y Velasco, Francisco Javier. Capítulos de una historia civil de Colombia. 918.6 R32c Tunja.
- Vitry, Christian. (2000) Aportes para el estudio de caminos incaicos. Universidad Nacional de Salta, Argentina.
- Von Hagen, Victor W. (1979) El Imperio de los Incas. Editorial Diana, México.

¹ Bloch, Marc, (1978) La historia rural francesa: caracteres originales. Ed. Critica, Barcelona. Pp.115-116.

² Bairoch, Paul. (1990) De Jericó a México. Editorial Trillas, México. P.

³ Georgescu-Roegen, Nicholas. La ley de la entropía y el proceso económico. Argenteria, Madrid. 1996. P.351.

⁴ Ibid. P.353.

⁵ Ibid. P.354.

⁶ Ibid. P.355.

⁷ Bloch, Marc. (1978) La historia rural francesa. Editorial Crítica, Barcelona. P.28.

⁸ Bloch, Marc. Ibid. P.30.

⁹ Bloch, Marc. Ibid. P.31.

¹⁰ Bloch, Marc. Ibid. P.36.

¹¹ Bloch, Marc. Ibid. P.37.

¹² Georgescu-roegen. Ibid. p.389.

¹³ Krugman. Paul. Geografía y comercio. (1992) Antoni Bosch editor. P.30.

-
- ¹⁴ Krugman, Paul. Ibid. p.30.
- ¹⁵ Bloch, Marc. Ibid. P.38.
- ¹⁶ Bloch, Marc, Ibid. P.39.
- ¹⁷ Bloch, Marc. Ibid. P.39.
- ¹⁸ Bloch, Marc. Ibid. P.45.
- ¹⁹ Bloch, Marc. Ibid. P.45.
- ²⁰ Bloch, Marc. Ibid. P.46.
- ²¹ Bloch, Marc. Ibid. P.46.
- ²² Bloch, Marc. Ibid. P.50.
- ²³ Bloch, Marc. Ibid. P.53.
- ²⁴ Elías, Norbert. Mi Trayectoria Intelectual. P. 164.
- ²⁵ Elías, Norbert. Ibid. 1995, p.175.
- ²⁶ Elías, Norbert. Ibid. 1995, p.175.
- ²⁷ Elías, Norbert. Ibid. 1995, p.177.
- ²⁸ Elías, Norbert. Ibid. 1995, p.178.
- ²⁹ Georgescu-Roegen, Nicholas. (1996) La ley de la entropía y el proceso económico. Fundación Argentaria, Madrid, 1996. P.376.
- ³⁰ La Sociedad Cortesana. (1982) FCE, México. P.24.
- ³¹ Es la distancia promedio de ida y regreso entre las poblaciones de Chía y Cota o Cajicá y Zipaquirá o Tunja y Soracá o Tuta y Cómbita o Sasaima y Guayabal de Síquima, etc., etc.
- ³² Bairoch, Paul. (1990) De Jericó a México. Editorial Trillas, México. P.25.
- ³³ La distancia entre poblados cuando el medio de transporte es el caballo aumenta a 40 o 50 kilómetros con una diferencia, y es que se requieren servicios de alojamiento y alimentación para jinetes, arrieros y animales de carga. Estas distancias indican poblados más alejados entre sí.
- ³⁴ Ibid. P. 26.
- ³⁵ Citado por Bairoch en “De Jericó a México. Historia de la urbanización. P.26.
- ³⁶ En el lenguaje rural de Boyacá, cuando el caballo se inutiliza se dice que “está asolado”, que según el diccionario Espasa significa: “Arruinado, destruido”.
- ³⁷ L'Alimentation Rationnelle de Betail. Crevat. Resume el esfuerzo ordinario de un caballo según su empleo. Volumen 14, p.196. Enciclopedia Universal.
- ³⁸ Este es sólo una aproximación al modelo. Es obvio que se omiten preguntas como: ¿Cuál es la estructura de mercado del sector? ¿Qué sucede con los beneficios, si es que éstos existen? ¿Qué recursos son utilizados en los costes fijos y en los costes de transporte? Es posible obtener resultados similares en un modelo de equilibrio general con competencia monopolística. En este modelo se adopta una aproximación para facilitar la exposición del tema.
- ³⁹ Ibid. P. 20. En el pie de página Krugman afirma: “En este modelo se refuerza la importancia de la demanda en la determinación del lugar en que se sitúa la producción de harinas que son comerciadas entre las diferentes regiones. **Un enfoque alternativo reforzaría la importancia de los rendimientos crecientes en la producción de harinas que no pueden ser comerciadas. La elección entre los dos enfoques deberá ser, finalmente, una cuestión empírica; pero, de momento, se trata tan sólo de una cuestión de gustos.** (Faini, R. (1984) “Increasing returns, nontraded inputs, and regional development”. *Economic Journal* **94: 308-323.**)
- ⁴⁰ Ibid. P. 21.
- ⁴¹ Ibid. P.21.
- ⁴² Ibid. P.22.
- ⁴³ Ibid. P.23.
- ⁴⁴ Si F es mayor que TX/2, siempre es más económico abastecer ambos mercados desde una única factoría, incluso si la población está dividida en dos partes iguales. En este caso, FF es simplemente una recta horizontal y la posibilidad de un equilibrio en el que la fuerza de trabajo molinera quede dividida en dos partes iguales desaparece.
- ⁴⁵ Krugman, Paul. Ibid. P.28-29.
- ⁴⁶ Ibid. P.30.
- ⁴⁷ Ibid. P.30.

-
- ⁴⁸ Las características de infraestructura del camino, básicamente el ancho de la calzada o empedrado permite deducir que la carreta o coche llegaba hasta la venta del Aserradero.
- ⁴⁹ Fondo FEN. (1990) Caminos reales de Colombia. Fuentes documentales. Policopiado.
- ⁵⁰ La interpretación y el modelo de Krugman en: "Geografía y comercio". 1992, Antoni Bosch.
- ⁵¹ Caballero y Góngora en su relación de mando de 1789 afirma: "De Honda a Santafé hay un camino que su misma vista horrorizará a Vuestra Excelencia, especialmente si lo ha de pasar en tiempo de aguas". Citado por Hincapié. Crónicas Municipales. P.95.
- ⁵² Hincapié. Ibid. P. 95.
- ⁵³ Velandia, Roberto. "Todos los caminos conducen a Santafé. Pp.120.
- ⁵⁴ Colmenares, Germán. (1978) Historia Económica y Social de Colombia 1537-1719. La Carreta, Bogotá. P. 357.
- ⁵⁵ Ibid. Colmenares, p.360.
- ⁵⁶ Ibid. Colmenares. P.362.
- ⁵⁷ Ibid. Colmenares. P. 362.
- ⁵⁸ Ibid. Colmenares. P.366.
- ⁵⁹ Ibid. Colmenares. P.372.
- ⁶⁰ Colmenares. Ibid. P.387.
- ⁶¹ Colmenares. Ibid. P.378.
- ⁶² Archivo Nacional de Colombia, Colonia. Mejoras Materiales, T.11, Folios. 574-611
- ⁶³ 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 hasta el 5 de mayo de 1583, así como de las distintas reparaciones y composiciones del trayecto Honda a San Miguel de Villeta.
- ⁶⁴ Colmenares. Ibid. P.362.
- ⁶⁵ Velandia, Roberto. Ibid. Pp.367. "Ese mapa señala los siguientes puntos del recorrido total: Honda-Venta de Rioseco-Tucuy-Alto de Sargento-Guaduas-Alto del Trigo-Venta de Cune-Río Dulce-Venta de Mave-Alto de las Gascas-Venta del Aserradero-Venta de Botello-Santafé". En: Archivo Nacional de Colombia. Mejoras Materiales. Tomo XXI, Fols. 40/44.
- ⁶⁶ Velandia, Roberto. (1989) La Villa de San Bartolomé de Honda. Editorial Kelly, Bogotá. Pp. 8.
- ⁶⁷ Velandia. Ibid. Pp. 9.
- ⁶⁸ Velandia. Ibid. Pp.185.
- ⁶⁹ Velandia. Ibid. Pp.16.
- ⁷⁰ Citado por Hincapié. Ibid. P.77.
- ⁷¹ Holton, Isaac. (1857) La Nueva Granada: Veinte Meses en los Andes. Archivo de la Economía Nacional, Bogotá. Pp. 102-105.
- ⁷² Holton. Ibid. Pp.108.
- ⁷³ Holton. Ibid. Pp.109.
- ⁷⁴ Robinson, David. (1992) Mil Leguas por América. De Lima a Caracas 1740-1741. Diario de Don Miguel de Santisteban. Banco de la República, Bogotá. Pp. 180.
- ⁷⁵ Holton. Ibid. Pp.109.
- ⁷⁶ Robinson. Ibid. Pp.181.
- ⁷⁷ Delgado Gómez, Carlos. (1996) Rutas Camineras de Cundinamarca. CNT, Bogotá.
- ⁷⁸ Un bambú gigantesco o planta gramínea.
- ⁷⁹ Robinson, David, J. (1992) Mil Leguas por América. Banco de la República, Bogotá. P. 181.
- ⁸⁰ Meléndez Sánchez, Jorge. (1995) Salida al Río. Historia Colonial de la Villa de Guaduas. Fondo Editorial Tropykos, Bogotá.
- ⁸¹ Inicia la construcción del Real Convento Recoleta de Nuestra Señora de los Angeles 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. Pp.256.
- ⁸² Citado por Alberto Hincapié en "Crónicas Municipales". Pp. 14.
- ⁸³ Ibid. pp. 18-21.
- ⁸⁴ Ibid. pp. 29-30.
- ⁸⁵ Mozo que camina junto a la caballería o peones de estribo.
- ⁸⁶ Guía para el camino, también guía para caminar por el campo.

-
- ⁸⁷ Conjunto de caballos apostados en el camino a cierta distancia unos de otros para facilitar los viajes de las personas
- ⁸⁸ Hombre que se manda de un punto a otro con un mensaje. (mensajero)
- ⁸⁹ En la búsqueda de la eficiencia y el descanso durante el recorrido, los arrieros y espoliques portaban en su hombro o sobre la carga de la mula una lora, que ayudaba a arrear las recuas y las bestias de silla con exclamaciones de grueso calibre. Hincapié, *Ibid.* P. 56.
- ⁹⁰ Elemento complementario de toda recua en buen funcionamiento eran “las mangas” espacios a descampado en los que, las mulas pasaban la noche en los poblados o en cercanías de las posadas camineras. En pesebrera se dejaban las cabalgaduras que pudieran necesitarse en cualquier momento, con las canoas repletas de caña de azúcar picada y manojos de fino pasto fresco. Las posadas del camino tenían varias mangas empradizadas, con abundante agua, lo mismo que la del pueblo y con mayor razón las de los hoteles de categoría”. Hincapié, p. 257.
- ⁹¹ *Ibid.* Pp.30.
- ⁹² Camilla o mueble para transportar entre dos personas.
- ⁹³ Hincapié. *Ibid.* P.92, 3. “Pero los pianos, armonios y clavicordios llamaron mucho la atención de la población de Guaduas en su tránsito por la localidad, porque en primer lugar las mulas o los bueyes de la parihuela daban sus zancadas a punto de sucumbir; les administraban panela, ajo, ají, azufre y pólvora molida para que cumplieran otra jornada, al final de la cual serían relevados en Villeta. En segundo lugar porque los pianos, aunque vinieran bien enaguacalados trepidaban al unísono con las mulas y bueyes. En tercer lugar subían sonando solos a causa de los altibajos de los repechos, los andurriales y barrizales, que determinaban otros tantos trapiés de los cuadrúpedos cargadores, y en fin, de los totazos que recibían y que ponían en movimiento el teclado...”
- ⁹⁴ *Ibid.* Pp. 32.
- ⁹⁵ *Ibid.* pp.34-36.
- ⁹⁶ Hincapié, *Ibid.* P.259. “En el camino se conformó una línea humana de postas, chasquis o propios, es decir, el servicio que prestaba un gremio de mocetones de largas piernas, devoradores de distancias. Se comprobó que un propio podía gastar de Honda a Santafé, madrugando y sin parar 15 horas. Hacían por contrato sus recorridos, llevando y trayendo recados o el correo”.
- ⁹⁷ Melendez Sanchez, Jorge. (1995) Salida al Río. Historia Colonial de la Villa de Guaduas. Tropykos, Bogotá. Pp. 34.
- ⁹⁸ *Ibid.* Melendez. Pp.21.
- ⁹⁹ *Ibid.* pp. 22.
- ¹⁰⁰ Citado por Melendez. Pp.51, del Archivo General de la Nación. Fondo de Empleados de Cundinamarca. Tomo 14, Folio 15.
- ¹⁰¹ Hincapié, Alberto. Crónicas municipales. Tomo I. p.92.
- ¹⁰² Hincapié. *Ibid.* P.256.
- ¹⁰³ Según Augusto Le Moyne el cerro del Trigo “lleva ese nombre porque está a una altitud en la que se empieza a cultivar este cereal”. En: Historia y geografía de Villeta. 1937, P.69.
- ¹⁰⁴ Holton. *Ibid.* Pp.122-126.
- ¹⁰⁵ Richardson. *Ibid.* Pp.182.
- ¹⁰⁶ 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. Pp.491.
- ¹⁰⁷ Holton. *Ibid.* Pp.127-128.
- ¹⁰⁸ *Ibid.* P.182.
- ¹⁰⁹ Guaduas hizo intentos de convertirse en Villa pero no lo logró.
- ¹¹⁰ Municipios Colombianos (1989) Senado de la República de Colombia. Bogotá. Pp.206-207.
- ¹¹¹ Richardson. *Ibid.* Pp.183.
- ¹¹² Richardson. *Ibid.* Pp.184.
- ¹¹³ “Un primer acto de poblamiento de este municipio fue la Capellanía de El Aserradero. En 1903 el caserío ya tenía el nombre de Agualarga debido a los torrentes de aguas lluvias que rodaban por sus inclinadas calles. Al convertirse en municipio, se le dio el nombre de Alban, en homenaje a su benefactor General Carlos Albán”. Velandia. *Ibid.* Pp.136-137.
- ¹¹⁴ Robinson, David. (1992) Mil Leguas por América. Banco de la República, Bogotá.

-
- ¹¹⁵ Le Moyne, Augusto. “Viajes y estancias por la América del Sur”. Pp.81-82. Agrega al respecto: “En Agualarga principia el camino de carro hoy Albán, por el repecho del Aserradero a La Tribuna y facatativa, hasta la Plaza Mayor de Bogotá, llamada de Bolívar desde 1846”. Citado por Hincapié Espinosa, Alberto. En: La Villa de Guaduas (s.f.)
- ¹¹⁶ Hincapié Espinosa, Alberto. (s.f.) La Villa de Guaduas. P.67.
- ¹¹⁷ Holton. Ibid. pp.130-132.
- ¹¹⁸ Richardson. Ibid. Pp.184.
- ¹¹⁹ Facatativa significa “cercado fuerte al fin de la llanura”, y su grafía indígena se representa con los vocablos Faca-ta-thiva, Tocatativa, Faca-higatativa, que por deformación eufónica se simplificaron en Facatativa. Velandia. Ibid. Pp.212.
- ¹²⁰ Richardson. Ibid. Pp. 184.
- ¹²¹ Holton. Ibid. pp. 134-135.
- ¹²² Ibid. (1989) pp.183.
- ¹²³ Pavimento de piedra machacada aglomerada por un rodillo compresor.
- ¹²⁴ Richardson. Ibid. Pp.185-186.
- ¹²⁵ Holton. Ibid. Pp.135-142.
- ¹²⁶ Citado por Hincapié. Ibid. P. 82.
- ¹²⁷ Citado por Hincapié. Ibid. P.82
- ¹²⁸ Citado por Hincapié. Ibid. P.55.
- ¹²⁹ Ortega Ricaurte, Daniel. (1990) Cosas de Santafé de Bogotá. Academia de Historia de Bogotá, TM editores, 1990. P.306.
- ¹³⁰ Ortega Ricaurte. Ibid. P.314.
- ¹³¹ Ortega Ricaurte. Ibid. P.316.
- ¹³² Ortega Ricaurte. Ibid. P.317.
- ¹³³ Ortega Ricaurte. Ibid. P.336.
- ¹³⁴ Ortega Ricaurte. Ibid. P.336.
- ¹³⁵ Ortega Ricaurte. Ibid. P. 339.
- ¹³⁶ Ortega Ricaurte. Ibid. P.306.