

UNIVERSIDAD  
**NACIONAL**  
DE COLOMBIA

# **Caminos Coloniales: una Historia de las vías de comunicación en la región central del Nuevo Reino de Granada en el siglo XVIII**

**Fabián Andrés Lancheros Herrera**

Universidad Nacional de Colombia

Facultad de Ciencias Humanas

Departamento de Historia

Ciudad, Colombia

2017

# **Caminos Coloniales: una Historia de las vías de comunicación en la región central del Nuevo Reino de Granada en el siglo XVIII**

**Fabián Andrés Lancheros Herrera**

Trabajo de investigación presentado como requisito parcial para optar al título de:

**Magíster en Historia**

Director:

Doctor Pablo Rodríguez Jiménez.

Universidad Nacional de Colombia

Facultad de Ciencias Humanas

Departamento de Historia

Ciudad, Colombia

2017

*A Teresa Mora, Andrés Guevara e Ingrid Valbuena  
en muestra de gratitud.*

## **Agradecimientos**

Toda obra individual en ciertos sentidos es una obra colectiva, la presente investigación es un reflejo de ello. Muchas personas ayudaron a que esta tesis fuese posible, en el tiempo estipulado, además, contribuyeron con correcciones oportunas y críticas acertadas. En primer lugar, agradezco a toda mi familia por su apoyo incondicional, permitiendo que el presente trabajo se pudiera llevar a cabo, especialmente a mis padres, a mi abuela Teresa Mora, a mi tío Andrés Guevara y a mi novia por muchos años Ingrid Valbuena. Además, debo mi gratitud a mi prima, Laura Suárez por la ayuda en la tabulación de la información.

Del mismo modo, tengo una gran deuda con la Universidad Nacional de Colombia, especialmente con el departamento de Historia y con sus profesores, quienes con sus conocimientos y empatía, impulsaron esta investigación y reforzaron mi gusto por la historia. Igualmente, agradezco el apoyo de los profesores, Pablo Rodríguez y Darío Campos, el primero por la tutoría del presente trabajo, por sus consejos y correcciones; el segundo, por su ayuda incondicional. Además debo mi gratitud, al profesor y amigo Yezid Pérez, por sus enseñanzas en la transcripción de documentos que me aportaron las herramientas necesarias para la investigación de los archivos. Del mismo modo, agradezco la beca de asistente – docente, la cual, me fue otorgada por la Dirección Académica y el departamento de Historia, sin la cual, la presente tesis de Maestría no hubiese sido posible. Finalmente agradezco a los profesores Arístides Ramos y Lucía Duque por las correcciones a este trabajo que sin duda alguna ayudaron a mejorar su calidad, en cuanto a la corrección de estilo debo mi gratitud al profesor Néstor Pardo.

## **Resumen**

El presente trabajo de investigación, es una historia de las vías de comunicación en la región central del Nuevo Reino de Granada, en el siglo XVIII. En su primera parte, realiza un análisis sobre la historiografía que se ha producido sobre los caminos y vías de comunicación en Colombia. Además, examina el período histórico estudiado. En la segunda parte, se examina los cambios y continuidades de las vías de comunicación, en la villa de San Bartolomé de Honda y Santafé, en aspectos como la burocracia, la mano de obra, las herramientas, los materiales y la recaudación de recursos. Además, se estudian las políticas de la administración borbónica en la construcción y reparación de caminos y puentes.

**Palabras clave:** Caminos Reales, Vías de comunicación, Caminos coloniales, Nueva Granada, mano de obra, Virreyes, Puentes.

## **Abstract**

The present work of investigation, is a history of the ways of communication in the central region of the New Kingdom of Granada in century XVIII. In its first part, it makes an analysis on the historiography that has occurred on the roads and ways of communication in Colombia. In addition, it examines the historical period studied. The second part examines the changes and continuities of the roads in the town of San Bartolomé de Honda and Santafé in aspects such as bureaucracy, labor, tools, materials and the collection of resources. In addition, we study the policies of the Bourbon administration in the construction and repair of roads and bridges.

**Keywords:** Roads, Communication routes, Colonial roads, New Granada, labor, Virreyes, Bridges

# Tabla de Contenido

<b>Resumen .....</b>	<b>VII</b>
<b>Abstract .....</b>	<b>VIII</b>
<b>Tabla de Contenido .....</b>	<b>IX</b>
<b>Lista de Figuras .....</b>	<b>VIII</b>
<b>Lista de Tablas.....</b>	<b>IX</b>
<b>Introducción .....</b>	<b>2</b>
<b>1. DISCUSIONES Y CONTEXTOS .....</b>	<b>11</b>
1.1 Las vías de comunicación como objeto de estudio .....	12
1.2 Las vías de comunicación coloniales en la historiografía colombiana.....	27
1.3 Nomenclatura del objeto de estudio: Los caminos coloniales.....	42
1.4 El Nuevo Reino de Granada en los primeros años del Siglo XVIII.....	48
<b>2. LA VILLA DE SAN BARTOLOMÉ DE HONDA: Historia, Puentes y Caminos... 58</b>	
2.1 La Villa de San Bartolomé de Honda.....	59
2.2 Los puentes sobre el Río Gualí.....	72
2.3 El circuito comercial y los intercambios de la Villa de San Bartolomé de Honda.....	89
2.4 El camino de San Bartolomé de Honda a Santafé .....	101
<b>3. SANTAFÉ, Historia, Administración, Caminos y Calles .....</b>	<b>123</b>
3.1 La noble y muy leal Ciudad de Santafé.....	124
3.2 La administración colonial y las vías de comunicación .....	138
3.3 Caminos y calles de Santafé .....	153
<b>Conclusiones.....</b>	<b>174</b>
<b>Bibliografía.....</b>	<b>178</b>

## Lista de Figuras

Ilustración 1, Mapa de los caminos trabajados en la investigación.....	10
Ilustración 2, Mapa de Honda, siglo XVI.....	66
Ilustración 3, Mapa de Honda, Siglo XVIII. ....	69
Ilustración 4, Puente sobre el Rio Gualí, 1700.....	80
Ilustración 5, Mapa de Santafé siglo XVI .....	130
Ilustración 6, Camino de Suba, 1777.....	161
Ilustración 7, Camino de Usaquén, 1805.....	168

## Lista de Tablas.

Tabla 1, Encomenderos de Honda, siglo XVI.....	61
Tabla 2, Demografía de Honda, 1778.....	71
Tabla 3, Trabajadores del Puente del Gualí, 1762.....	86
Tabla 4. Herramientas, 1762.....	87
Tabla 5, Comerciantes y mercancías, provenientes del rio Magdalena, 1708.....	91
Tabla 6, Censo de tiendas de Honda, 1736.....	94
Tabla 7, itinerarios de Chasquis. ....	99
Tabla 8. Costo de envío de Cartas, 1750. ....	100
Tabla 9, Tramos de la vía de Honda a Santafé, 1776. ....	112
Tabla 10, Trabajadores propuestos por el Ingeniero Galluzo, 1776.....	115
Tabla 11, Costos del Proyecto de Galluzo.....	115
Tabla 12, Herramientas del proyecto de Galluzo. ....	117
Tabla 13, Tramos de Reparación, vía Honda – Santafé. ....	119
Tabla 14, Parroquias y barrios de Santafé. ....	136
Tabla 15, Hacendados y trabajadores de Tocaima, 1714. ....	155
Tabla 16, Avalúo de los puentes de Suba. ....	159
Tabla 17, Proyecto de reparación de Lorenzo Marroquín. ....	166
Tabla 18, Herramientas de Reparación de calles de Santafé.....	171

# Introducción

Los seres humanos como especie durante varios miles de años, hemos recorrido grandes distancias por distintos motivos. En un principio, en nuestra etapa como cazadores para buscar el alimento diario fue preciso seguir las huellas de grandes animales durante días o semanas, para poder cazarlos y de esta forma alimentar a la familia. Inconscientemente, los primeros cazadores volvieron año tras año, al mismo lugar, por la misma ruta creando de esta manera, muy posiblemente las primeras vías de comunicación, que no se originaron con las manos sino con los pies, impulsadas por el estómago y no por la cabeza.

Con el inicio de la agricultura, la especie humana en varios puntos geográficos comenzó a habitar un lugar de vivienda estable muy cerca de sus cultivos, lo que naturalmente produjo que los primeros agricultores caminaran de sus casas a sus labranzas, creando pequeños itinerarios diarios que se repetirían por varias generaciones. Además de los agricultores, los primeros comerciantes, debieron viajar durante semanas y meses para conseguir las materias primas necesarias para que la civilización se pudiera dar paso en su lucha con el ambiente. Con la acumulación de excedentes producidos por los primeros agricultores, comenzaron a erigirse las primeras poblaciones urbanas que absorberían todos los recursos de su entorno, para crecer y convertirse en grandes estados. En este contexto, las vías de comunicación fueron cruciales, debido a que por ellas, cientos y miles de hombres sustentarían con alimentos, metales, maderas, ideas, entre otros, a las ciudades que en contraprestación aportarían la dominación y la religión pero también la educación y el progreso.

Dicho proceso, se repetiría una y otra vez, cambiando de nombres y nombres en casi la totalidad del globo terráqueo. Sin embargo, las vías de comunicación terrestres, no serían las únicas que permitirían al ser humano expandir sus territorios y sus ambiciones, las aguas de los mares y los ríos también servirían de medio para alcanzar nuevos territorios. Uno de los muchos procesos de expansión por vías marítimas, fue la colonización de América, por parte

de los imperios europeos que debieron trazar una serie de rutas en el océano atlántico para poder llegar al Nuevo Mundo.

Sin embargo, el Nuevo Mundo no era un lugar inhóspito, en el cual, se debiera inventar la civilización de nuevo, sino por el contrario, un continente lleno de pueblos, ciudades e imperios, que durante miles de años construyeron su mundo algunos en madera y paja, y otros en cal y piedra. En este sentido, los aborígenes americanos construyeron grandes sistemas de comunicación que permitieron la construcción de templos y ciudades, también proporcionaron la alimentación a gran cantidad de población, circulando productos y artículos por largas distancias.

En este contexto, en un lugar denominado tierra firme desde una ciudad fundada en 1525 por las huestes españolas, un teniente de gobernador habría de emprender por el recién nombrado río Grande de la Magdalena en 1536, una expedición que terminaría con la fundación de una ciudad y el comienzo del establecimiento de la dominación española en la región central del actual territorio colombiano. Las autoridades españolas decidieron que el territorio otrora poblado por una serie de diversos pueblos indígenas, en adelante se llamara El Nuevo Reino de Granada. El nuevo territorio desde 1550, fue dominado por la Real Audiencia y posteriormente por la figura del virrey desde la ciudad de Santafé hasta el fin de la época colonial.

La dominación española se instauró en base a la mano de obra aborigen, pero también de sus vías de comunicación, puesto que por ellas, las huestes conquistadoras guiadas por indígenas pudieron penetrar en el territorio y conquistarlo. Después de los procesos de guerra y conquista, los europeos se dedicaron a fundar pueblos y ciudades, construir y reparar las vías de comunicación para que sirvieran a sus intereses, un ejemplo de ello, fue la fundación de San Bartolomé de Honda, en 1560, que sirvió de puerto en el río Magdalena, para gran parte de la región central de Reino. La población de Honda cumplió su misión por casi cuatro siglos, en los cuales, las mercancías europeas y caribeñas necesarias para la vida de la población del interior, llegaron y fueron distribuidas a decenas de poblaciones por caminos que surcaban las cordilleras en busca de sus destinos. En este sentido, los circuitos mercantiles del Nuevo Reino de Granada se estabilizaron por más de ciento cincuenta años,

proporcionando a los habitantes del reino, los productos y las mercancías necesarias para su vida cotidiana.

En este sentido, la presente investigación es una historia de las vías de comunicación en la región central de la Nueva Granada, en el siglo XVIII, que tiene dos propósitos fundamentalmente: en primer lugar, estudiar el proceso histórico de las vías de comunicación, es decir, analizar los cambios y permanencias asociados a los caminos, a las rutas comerciales, a los itinerarios de los viajeros, y a los procesos asociados a la construcción y reparación de vías en la región central de reino en la época de la dominación borbónica; en segundo lugar, ampliar y profundizar los temas de investigación que usualmente se han estudiado en la historiografía de los caminos en Colombia, es decir, analizar los mecanismos burocráticos utilizados para reparar las vías de comunicación, los diversos tipos de trabajadores que construyeron y reconstruyeron los caminos y los puentes, además, de las herramientas y los materiales utilizados.

La presente investigación, pretende ampliar los temas que tradicionalmente se han sean estudiado en la historiografía sobre caminos reales o empedrados, es decir, realizar aportes con análisis de casos sobre cuestiones como : los mecanismos burocráticos para la construcción y la reparación de vías; los diversos tipos de mano de obra organizadas de distintas formas; el cambio en la planeación de las reparaciones durante todo el siglo; las formas de pago y en algunos de casos la coacción que recibieron los trabajadores para emprender sus labores; los distintos tipos de materiales y las herramientas usados en los arreglos de las vías durante todo el siglo. Agrupando todo lo anterior, la presente investigación, busca estudiar los caminos, los puentes y las rutas desde una perspectiva diferente a la que tradicionalmente sea utilizado, esto es, recurrir a la categoría de “*vías de comunicación*” a cambio de categorías como la de caminos reales o empedrados.

La utilización de la categoría de “vías de comunicación”, obedeció a que dentro de la investigación, las categorías de caminos reales o empedrados, significaban una serie de restricciones, como por ejemplo no incluir los puentes que eran y son vitales en cualquier circuito mercantil o en los itinerarios de los viajeros, del mismo modo, dichas categorías se limitaban a historiar un solo tramo de las grandes redes de comunicación. Un ejemplo que

ilustra lo anterior, es el camino que conectaba la villa de Honda con la capital virreinal, que desde mi perspectiva, no era posible entender la importancia de la vía sino se tenía en cuenta el comercio e intercambios que permitía el río Magdalena, por lo cual, a mi parecer fue más provechoso realizar una historia de las vías de comunicación de la villa de San Bartolomé de Honda, en lugar de únicamente una historia del camino. De este modo, la presente tesis de Maestría pretende estudiar los fondos documentales desde la perspectiva más amplia de la figura de “*Las vías de comunicación*”, para incluir nuevos temas a la investigación de las grandes redes de comunicación en la región central del Reino de la Nueva Granada en la época colonial.

En cuanto al estudio de las vías de comunicación, en la historiografía del país se han producido una serie de obras que evidencian la preocupación por nuestro objeto de estudio, aunque las investigaciones no son muy numerosas han aportado significativamente a la comprensión de las vías de comunicación del país. En este sentido, es posible determinar dos grandes tradiciones sobre el estudio de las vías de comunicación\*: en primer lugar, los estudios enfocados<sup>1</sup> en la historia institucional, es decir, las investigaciones que se han dedicado a examinar las órdenes producidas por las autoridades coloniales, para la reconstrucción de vías. Además, en esta corriente historiográfica se privilegió la épica hispánica, es decir, la adjudicación de la construcción de las vías de comunicación a los principales actores de la dominación española como lo fueron los conquistadores y posteriormente las autoridades españolas. Dicha tradición, no se ocupó de los constructores y trabajadores que erigieron y mantuvieron los caminos por más de dos siglos. La segunda corriente, más reciente y menos numerosa<sup>2</sup>, se ha dedicado a analizar los circuitos comerciales y la mano de obra en las construcciones y reparaciones de los caminos en la

---

\* En el capítulo 1, se abordará la historiografía de las vías de comunicación de manera más profunda.

<sup>1</sup> Los trabajos reseñados son: PATIÑO, Víctor Manuel, *La Historia de la Cultura Material en la América Equinoccial, Tomo III, Vías, Transportes, comunicaciones*; VELANDIA, Roberto, “Descubrimientos y caminos de los Llanos Orientales”, Bogotá, Colcultura, 1993 ; Arciniegas, GERMAN et al, “*Caminos reales de Colombia*”, Bogotá, FEN, 1995.

<sup>2</sup> Los trabajos reseñados son: RAMOS PEÑUELA, Arístides, *Los caminos al río Magdalena, frontera del Carare y el Opón, 1760 – 1860*, Bogotá: Instituto de cultura hispánica, 1999 y BOTERO Sofía, *Caminos ásperos y frágiles para caballos*, Medellín, U. de Antioquía, 2005.

época colonial, del mismo modo, dichas obras han analizado los intereses tanto de las élites como de la población para construir, reparar o destruir una vía.

En este contexto, la presente investigación pretende aportar al debate sobre la metodología del estudio de las vías de comunicación, contribuyendo con la identificación de las formas de administración de trabajo de reparación, los distintos tipos de recolección de recursos, los análisis de los distintos tipos de intereses de las comunidades y élites políticas, además, de examinar los proyectos y la ejecución de obras sobre caminos y puentes en la región central del Reino. En síntesis, el objetivo de esta investigación es estudiar y analizar el proceso histórico de las vías de comunicación con la profundidad que permite la documentación disponible.

El marco espacial e histórico de la presente investigación, se explica en primer lugar, por la importancia de la región central de Reino de la Nueva Granada como el territorio que absorbía gran parte de los recursos, los productos y la mano de obra del reino, además de haberse convertido en el territorio que administraba la suerte de los demás habitantes de la Nueva Granada. En segundo lugar, se analizó el siglo XVIII por haber sido la centuria, en la cual, las autoridades coloniales hicieron los mayores esfuerzos por la reconstrucción y la reparación de las vías de comunicación, bajo los intereses de la casa borbónica, las élites locales y en general la población beneficiaria del buen estado de los caminos y los puentes.

La importancia de la investigación de las vías de comunicación, subyace en la reconstrucción de una historia de comerciantes, arrieros, viajeros, virreyes, oidores y alcaldes que se preocuparon por el estado de las vías de comunicación e hicieron todo lo posible para repararlas. Del mismo modo, vecinos, labradores, indígenas, esclavos e incluso presos, aportaron sus manos y sus fuerzas, ya fuera por un salario o por obligación para construir o reparar los caminos, las calles, los puentes y los camellones para beneficio de su comunidad. El estudio del pasado de los procesos de reparación de vías también dialoga con el presente, debido a que el lector encontrará familiar, los grandes pleitos, en los cuales, es evidente la corrupción y la desviación de recursos en la ejecución de los proyectos por parte de funcionarios coloniales y particulares, además, de los abusos de autoridad y la utilización de la ley para oprimir al más débil. Sin embargo, el lector también hallará que se estudia un

tiempo distinto al suyo, en el cual, la vida era más sencilla y la ciudad de Santafé no sobrepasaba los 15.000 habitantes; una época de mulas y de mensajeros a pie, en donde una comunicación tardaba días o meses en llegar a su destinatario; en fin un tiempo de labradores e indígenas, señores y esclavos, oidores y alcaldes, un siglo de caminos y puentes.

Con el objetivo de estudiar las vías de comunicación en el territorio y la época mencionada, la siguiente investigación se divide en tres capítulos. El primer capítulo, denominado “*Discusiones y contextos*”, analiza en primer lugar, cómo se han estudiado las vías de comunicación dentro de la historiografía internacional, en este sentido, es importante señalar los trabajos de Fernand Braudel, en los cuales, las vías de comunicación son un determinante dentro de los circuitos mercantiles y han suscitado desde tiempo inmemoriales una guerra entre el hombre y el espacio, en la cual, el primero ha buscado reducir el segundo, innovando y elaborando nuevas rutas o medios de transporte del mismo modo, se examinan las relaciones de las vías de comunicación con aspectos como: los circuitos comerciales, la mano de obra, los materiales, la lentitud de los transportes y la transcendencia de los rutas de comunicación a los regímenes políticos. En segundo lugar, se estudia la historiografía colombiana dedicada a los caminos en la época colonial, con el fin de establecer los parámetros y categorías que han sido utilizadas para construir y comprender el pasado de las vías de comunicación en nuestro país. En tercer lugar, se han introducido el debate no resuelto sobre la nomenclatura de los caminos coloniales, aportando nuestro punto de vista. Por último, se realiza un breve contexto histórico del siglo XVIII necesario para comprender la dinámica del tiempo estudiado.

El segundo capítulo, está dedicado a estudiar la historia de la villa de San Bartolomé de Honda y sus vías de comunicación. En este sentido, en el primer apartado, se describe la historia colonial de la villa de Honda, con el propósito de comprender su desarrollo económico y social que la llevó a convertirse en el puerto más importante en el interior del Reino de la Nueva Granada. El segundo apartado, examina las construcciones y reconstrucciones del puente del río Gualí a lo largo del siglo XVIII, analizando aspectos como: la recaudación de recursos, la mano de obra empleada y sus jornales, las herramientas y materiales utilizados, además de los cambios y continuidades en la planeación y reparación del puente. El tercer apartado, estudia el circuito comercial del puerto, determinando el

volumen y tipo de mercancías que arribaban a la villa, a través del río Magdalena, además, se pudo establecer los productos que se comerciaban en el puerto, gracias a un censo de tiendas que se realizó en 1736, lo anterior con el propósito de cuantificar las mercancías que circulaba por la población de Honda que posteriormente eran comercializadas en la capital virreinal. El último apartado, está dedicado a estudiar las distintas reparaciones llevadas a cabo en la vía que conducía de Honda a Santafé, analizando las formas de administración del trabajo, la mano de obra empleada, la recaudación de los recursos y sus dificultades, entre otros aspectos.

El último capítulo de la presente investigación, estudia la historia, la burocracia, las calles y los caminos de la capital virreinal, en este sentido, el primer apartado, examina el desarrollo histórico de la ciudad de Santafé, desde su fundación hasta las últimas décadas del siglo XVIII con el objetivo de entender su importancia como sede del poder colonial y su desarrollo urbanístico. El segundo apartado, analiza la política borbónica hacia la reparación de los caminos en la segunda mitad del siglo XVIII, del mismo modo se estudian las propuestas de los pensadores que escribieron sobre el problema que significaba tener malas vías de comunicación. Por último, se estudia los proyectos y reparaciones de varios caminos que llegaban a la capital, como lo eran el camino de Tocaima, el camino de Zipaquirá y el camino del norte, además, se analizan las instrucciones de reparación de las calles de Santafé y un pleito que enfrentó a una vecina de la parroquia de Santa Barbará con el cabildo de la ciudad.

En cuanto al estudio de las fuentes, se utilizaron dos tipos fundamentalmente: en primer lugar, se utilizó bibliografía especializada sobre las vías de comunicación, para la realización del primer capítulo; en segundo lugar, se estudiaron varios fondos documentales provenientes del Archivo General de la Nación. En este sentido, el fondo más utilizado a través de la investigación, fue el de Mejoras Materiales que recoge muchas de las obras y proyectos de infraestructura llevados a cabo en la época colonial, por lo cual, la presente investigación, supuso la clasificación, organización, transcripción e interpretación de los documentos que el lector podrá apreciar a lo largo de la obra.

Para finalizar, la presente tesis de Maestría en Historia pretende llamar la atención sobre la importancia del estudio de las vías de comunicación tanto para la reconstrucción histórica de un ámbito importante en la vida de las comunidades que habitaron la región central del Nuevo Reino de Granada; como para entender y comprender los procesos que aún nos afectan como sociedad en la actualidad.



Ilustración 1, Mapa de los caminos trabajados en la investigación.

# **1. DISCUSIONES Y CONTEXTOS**

Desde épocas inmemoriales los seres humanos han caminado por grandes territorios por diversos motivos, desde la caza de animales, los peregrinajes, los intercambios, y las comunicaciones, entre muchos otros. Como especie hemos recorrido cientos de veces los mismos caminos, pero a distintas velocidades y con diversos medios. En nuestra larga travesía, según el lugar de origen hemos sido acompañados por animales de transporte y carga, y en las últimas centurias lo hemos hecho a través de máquinas. La siguiente es una historia de las vías de comunicación de la región central de la Nueva Granada en el siglo XVIII. Con este propósito, dividiremos este capítulo en cuatro apartados: en primer lugar, se examinarán los problemas historiográficos alrededor de las vías de comunicación; en segundo término, se analizará la producción historiográfica colombiana sobre los caminos coloniales; en tercer lugar, se expondrá el debate en torno a la categoría “camino real”; y por último, nos adentraremos en la política, la economía y la sociedad de la Nueva Granada en el siglo XVIII.

## **1.1 Las vías de comunicación como objeto de estudio**

Las vías de comunicación constituyen uno de los elementos más estables en la historia de la humanidad, debido a que en innumerables ocasiones, han desaparecido pueblos, ciudades o imperios, pero sus vías de comunicación los han trascendido, cambiando tal vez de sentido pero conservado su funcionalidad. En este contexto, las vías de comunicación pueden tener una antigüedad mucho mayor a la que los pobladores contemporáneos le atribuyen, debido a que solo se tienen registros de apertura de vías en pocas ocasiones y es necesario estudiar en profundidad los documentos y el espacio para determinar una cronología precisa de las vías y los caminos.

En el terreno de la historia, el estudio de las vías de comunicación ha sido asociado a dos campos específicos: la historia de la técnica y la historia de la vida material. En el primer caso, encontramos el trabajo del etnólogo e historiador francés, André Leroi Gurham que en

su trabajo “El hombre y la materia”<sup>3</sup>, nos advierte sobre algunos aspectos de la historia de las vías de comunicación. En segundo lugar, la obra “*Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV- XVIII*”<sup>4</sup>, en la cual, el gran historiador francés, Fernand Braudel establece en un apartado, la relación entre el desarrollo del comercio, la vida social y económica, y las vías de comunicación. En este contexto, es importante señalar que estos aportes historiográficos, se realizaron pensando en la época anterior a la revolución industrial, por lo cual, no se tomará en cuenta las comunicaciones modernas.

André Leroi Gurham hablando claramente del contexto de la técnica prehistórica y antigua, caracteriza las vías de comunicación en tres aspectos: en primer lugar, en su carácter de transcendencia entre procesos históricos; en segundo término, su desaparición; y por último, el itinerario. En el primer aspecto, el etnólogo francés plantea que el trazado de las vías de comunicación se originó desde el simple caminar de las aldeas al campo, desarrollándose paulatinamente hasta convertirse en el nexo entre las grandes ciudades y las regiones e incluso trascendiéndolas en el tiempo:

“Desde el momento que son algo más que un sendero temporal que va una aldea al campo, el relieve es el elemento dominante: él traza las cimas que hay que subir, los valles que hay que bajar, las etapas, los recodos, los pasos y los vados. Las ciudades desaparecen, los pueblos se dispersan, los recién llegados construyen un pueblo de una capital desaparecida, una ciudad en un antiguo relevo de postas; pero el camino permanece como permanece también los antiguos asentamientos humanos por las mismas razones de configuración geografía”<sup>5</sup>

En este sentido, la historia de las vías de comunicación es la historia de los pueblos, las ciudades, las regiones y en general los asentamientos humanos que en muchas ocasiones se establecieron en función de la topografía, las rutas comerciales y los centros de poder que se establecieron en el pasado remoto y continúan en el tiempo. El segundo aspecto, tiene que ver con la desaparición de las vías de comunicación que en opinión de Leroi Gurham, sucede

---

<sup>3</sup> LEROI GURHAM, André, *El Hombre y la materia, (Evolución y técnica)*, Madrid, Taurus, 1988.

<sup>4</sup> BRAUDEL, Fernand, *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV- XVIII*, tomo I, Madrid, Alianza editorial, 1984.

<sup>5</sup> Leroi Gurham. Op. Cit. Pág. 142.

cuando la naturaleza las cubre con el tiempo: “Los caminos mueren solo cuando cambia el clima y, sobre todo, cuando se los tragan los bosques”. La anterior cita nos indica que la labor humana es la que en última instancia conserva y hace perdurar las vías de comunicación, sin embargo, en la dinámica de las sociedades humanas ocurren cambios que pueden dejar en desuso una vía de comunicación, por ejemplo, la recesión económica puede causar la supresión del comercio, aislando una región y consecuentemente desapareciendo una ruta comercial. Por último, el etnólogo francés llama la atención sobre el tema del itinerario, es decir, las señales o mojones ya sean naturales o de elaboración humana que permiten a los viajeros recorrer grandes distancias por los caminos más seguros y con los medios más propicios.

La perspectiva histórica de los trabajos de la civilización material de Fernand Braudel define la historia de las vías de comunicación como un proceso de transformación lenta, por lo cual, titula el capítulo dedicado a este problema como: “*La lentitud de los transportes*”, en este contexto, el gran historiador francés resalta el insignificante cambio que habían tenido las vías de comunicación desde el imperio romano hasta la época de Carlos V:

“Nada o muy poco había cambiado en este respecto desde la época de la china de los songs o del imperio romano hasta la de Richelieu o Carlos V y todo esto condiciona o entorpece los intercambios comerciales e incluso las propias relaciones humanas. La correspondencia de la época tardaba semanas o meses en llegar a sus destinatarios. No se “conseguiría la derrota del espacio”, como dice Ernst Wagemann, hasta 1857, con la instalación del primer cable marítimo intercontinental. El ferrocarril, el barco de vapor inauguraran muy tardíamente las verdaderas comunicaciones de masas a escala mundial”<sup>6</sup>

De la anterior cita se desprenden los siguientes comentarios: en primer lugar, de las vías de comunicación depende la velocidad de los intercambios económicos, sociales, culturales y políticos, lo cual implica, la construcción y reconstrucción de caminos, puentes, rutas, etc., constituye una batalla de la humanidad contra el espacio para reducir el tiempo de los desplazamientos e intercambios ; en segundo lugar, las innovaciones tecnológicas tanto en

---

<sup>6</sup> Braudel. Op. Cit. pág 361.

las técnicas, las materias primas y los medios de transporte están mediadas por las necesidades de cada una de las diferentes comunidades y sociedades humanas. Por lo cual, Braudel nos recuerda que antes del capitalismo industrial, los medios de transporte – en la gran parte de la humanidad, la tracción animal-, no habían cambiado desde la antigüedad y en consecuencia las vías de comunicación tampoco. En el caso del actual territorio colombiano y en general en la Hispanoamérica de la época colonial y bien entrada la República, el medio de comunicación esencial fue la mula y el camino empedrado en el mejor de los casos, la vía por antonomasia. En este sentido, el historiador francés llama la atención sobre la lentitud con la que se transforman tanto las vías como los medios de comunicación.

Un segundo aspecto relevante de la obra de Fernand Braudel sobre la historia de las vías de comunicación, tiene que ver con las velocidades y los transportes. En este sentido, entre más mala sea una vía menor velocidad se alcanzara en ella, sin embargo, la mayor velocidad puede ser un privilegio. En este aspecto, el historiador francés ilustra este punto, mostrando como por un determinado precio a principios del siglo XVI, se podía enviar una comunicación de Núremberg a Venecia en tan solo cuatro días<sup>7</sup>, lo que implicaba que habían una serie de medios que permitían en algunas ocasiones, reducir el tiempo de las comunicaciones con los medios de transporte con los que se contaba.

El mejoramiento de las vías de comunicación en Europa comenzó lentamente de los siglos XVI y XVII en el contexto del desarrollo de los estados absolutistas. Sin embargo, no es hasta el siglo XVIII, cuando el mejoramiento de las vías de comunicación se convierte en una de las preocupaciones principales de las monarquías europeas, ocasionando progresos tanto en el dinero destinado a ellas como en su desarrollo, empero, hay que tener en cuenta que las vías que se intervienen son solo aquellas que facilitan el gran comercio y por ende permiten una comunicación más ágil, dejando en consecuencia a las vías más pequeñas en la misma condición de los siglos anteriores:

“El progreso del siglo XVIII supone, por ejemplo, la extensión de las grandes carreteras bien acondicionadas... el presupuesto de las vías de comunicación era de 700.000 libras en el reinado de Luis XIV y de 7 millones en la víspera de la

---

<sup>7</sup> Distancia 455 km

revolución, ahora bien, este presupuesto no tiene a su cargo más que los trabajos de diseño, de creación de nuevas carreteras; la conservación de las antiguas se hace gracias a una prestación personal impuesta para los grandes caminos.”<sup>8</sup>

En el caso de la España borbónica sucedió un proceso análogo de arreglo y apertura de las vías de comunicación, debido a que para reactivar el comercio dentro de la península española era necesario realizar obras que permitieran movilizar mercancías de forma más rápida y segura:

“...ya en tiempos de Felipe V, en 1718, se dictara una larga ordenanza sobre la construcción de caminos. Este fue el comienzo de una era fecunda. El ritmo de construcciones se aceleró a partir de 1749 (Ordenanzas sobre caminos y puentes) y sobre todo desde la famosa ordenanza carolina de 1767, que prescribió el remozamiento de la red rutera de Madrid a Cataluña, Valencia, Andalucía y Galicia, y dio lugar a la aparición de los legendarios, “caminos reales”, las primeras carreteras pavimentadas desde la época de los romanos. La ordenanza en cuestión prescribía un presupuesto mensual de gastos de 250.000 reales, cantidad moderada, pero administrada sobriamente proporcionó buenos frutos.”<sup>9</sup>

En consecuencia los anteriores casos nos demuestran que en el siglo XVIII, las administraciones absolutistas invirtieron recursos y energía en su lucha contra el espacio. En el caso de la América Española, la administración colonial impulsó una serie de aperturas y reacondicionamientos de los caminos que permitieron el establecimiento de un correo más rápido y permanente. De igual forma, se armonizaron en lo posible las comunicaciones fluviales y marítimas con las terrestres:

“Aparte de las expuestas ventajas para el comercio, esta red de comunicaciones conjugada y armonizada con las marítimas, supuso un indudable avance en la

---

<sup>8</sup> Braudel. Op. Cit. 369.

<sup>9</sup> VIVES, Vicens, *Historia de España y América, social y económica*, Tomo IV, Barcelona, Vicens de Bolsillo, 1974, pág.160.

realización de servicio de correos existente en América durante el siglo XVIII, lo que representaba un importante medio de comunicación entre los hombres”<sup>10</sup>

En el caso de la Nueva Granada como se evidenciará en capítulos posteriores, el interés y persistencia en la reconstrucción y apertura de vías de comunicación fue una constante durante todo el siglo.

Un tema importante a señalar tiene que ver con los itinerarios de la misma forma que Gurham, para Braudel tiene una importancia capital. En este sentido, el itinerario tiene dos rasgos importantes en los siglos mencionados: en primer lugar, los viajeros dependen en todo momento de otras personas, ya sean transportistas profesionales o de ocasión, en cuanto al tránsito y a la alimentación; en segundo lugar, los itinerarios debían establecerse con anterioridad, debido a que era necesario calcular el clima, las travesías por parajes despoblados, la facilidad de aprovisionarse, entre otros.

Hasta este momento podemos concluir que los dos autores mencionados, han estudiado cuatro temas históricos sobre las vías de comunicación terrestres: en primer lugar, las vías de comunicación como procesos de mediana duración, es decir, trascienden épocas, por lo cual, su estudio debe centrarse tanto en las rupturas como en las continuidades en largos períodos de tiempo, teniendo en cuenta los cambios tecnológicos, las transformaciones de las rutas comerciales, el auge y caída de sistemas económicos, etc.; en segundo lugar, los transportes y su velocidad en cuanto a la era moderna, una de sus características es la lucha para reducir el espacio, por lo tanto las mejoras de las vías se traducen en precios más bajos y en comunicaciones más rápidas; en tercer término, la importancia de la apertura de las vías para la consolidación de proyectos políticos y económicos, en el caso específico de los estados absolutos y sus colonias; y por último, los itinerarios, es decir, la planificación de los viajes y todas sus particularidades. En el siguiente apartado, analizaremos la importancia de los medios de transporte.

En el caso del virreinato de la Nueva España- una de las posesiones más importantes del imperio español durante la época colonial-, mantuvo un comercio intenso tanto con la

---

<sup>10</sup> *Ibíd.* pág. 383.

metrópoli como con las demás colonias hispánicas. En este sentido, la construcción y el mantenimiento de obras viales fue uno de los asuntos más importantes para la administración virreinal. Con el objetivo de acercarnos superficialmente a los estudios sobre las vías de comunicación en el actual México<sup>11</sup>, examinaremos el libro “*Rutas de la Nueva España*”<sup>12</sup>, en el cual, se compilan ensayos sobre las principales rutas comerciales, los caminos y los puentes que posibilitaron la movilidad de viajeros, comerciantes y mercancías por el virreinato de la Nueva España.

La obra mencionada con el objetivo de analizar gran parte de la red vial de la Nueva España, se dividió en los cuatro puntos cardinales, desarrollando el proceso histórico de las vías de comunicación de cada una de las principales regiones del México actual y parte de los Estados Unidos. En este sentido, cada uno de los autores resaltó los aspectos fundamentales de la historia de la red vial colonial, incluyendo la importancia de la construcción y reparación de puentes para la circulación de personas y mercancías.

En el caso de la región central, la historiadora Guillermina del Valle analizó la relación de los caminos y el comercio en el siglo XVI, examinando el proceso histórico de la construcción y reconstrucción de vías de comunicación entre la capital virreinal y el litoral atlántico. En este contexto desde los primeros años de la conquista del territorio hasta la mitad del siglo XVI, los españoles utilizaron dos rutas principalmente: el camino del norte, llamado el de la Veracruz y el camino del sur que pasaba por un lugar llamado Orizaba. El primer camino era la ruta directa de la ciudad de México al puerto de Veracruz que concentraba el comercio con la metrópoli; el segundo, era menos directo y concentraba el comercio de la capital virreinal con las regiones del centro y sur del virreinato.

Desde los primeros años de la Colonia en la Nueva España, las autoridades españolas se preocuparon por mejorar el tránsito de la vía a Veracruz, proponiendo reparación de los trazados y el establecimiento de tiendas a lo largo de camino para el reabastecimiento de los comerciantes y viajeros. En 1525, el propio Hernán Cortés mandó establecer ventas a la vera

---

<sup>11</sup> Debido a los propósitos de la presente investigación solo se analizarán brevemente algunas regiones del actual territorio mexicano.

<sup>12</sup> CRAUMAUSSEL, Chantal, (editora), *Rutas de la Nueva España*, Michoacán, Barcelona, el Colegio de Michoacán, 2006.

del camino. Sin embargo, hasta la segunda mitad del siglo XVI las reparaciones del camino fueron modestas, puesto que sólo se ordenó a los indígenas de Tlaxcala a reparar una parte del camino. La historiadora del Valle afirma que el descubriendo de las minas de plata al norte del virreinato inauguraron una nueva época para de auge minero, lo cual, repercutió enormemente en el desarrollo de las vías de comunicación de toda la colonia Novohispana.

El descubrimiento de las minas de plata en Zacatecas supuso la construcción y adecuación de caminos carreteros desde el puerto de Veracruz, pasado por la ciudad de México para llegar a las vetas de plata en la población norteña:

“La construcción del nuevo camino, que incluía varios puentes y calzadas de piedra, hizo posible la introducción de grandes carros de ruedas metálicas de rayos que llegaban a ser jalados hasta por 16 mulas, los cuales circulaban desde la década de 1550 en la vía que enlazaba la capital novohispana con Zacatecas...En éstas se encontraban el equipo requerido en las minas, en las haciendas de beneficio y en los ingenios azucareros... Las grandes carretas continuaron circulando hasta por el camino a la Veracruz hasta las primeras décadas del siglo XVII.”<sup>13</sup>

La anterior cita, nos proporciona dos elementos de análisis: en primer lugar, evidencia como un gran auge comercial, en este caso el propiciado por las minas de plata, impulsó la construcción y adecuación de vías para el tránsito de las materias primas y los elementos necesarios para la explotación minera, transportados por carros de mulas; en segundo lugar, en contraste con la Nueva Granada, nunca existió un auge parecido, ni tampoco una red vial que permitiera el tránsito de carros de mulas, aunque se intentará en los caminos norteños de la ciudad de Santafé a finales del siglo XVIII.

El camino del sur llamado de Orizaba, permitía el comercio entre las regiones centrales y sureñas de la Nueva España, en dichos caminos se movilizaban productos como: la seda, la lana, la carne, los cueros, los textiles, los vinos y las ceras, además, se comerciaban grandes cantidades de trigo que se envían a los mercados de Cuba y las Antillas. La importancia de esta vía de comunicación, se debió en gran medida a la fundación de la ciudad de Puebla, en

---

<sup>13</sup>Ibíd. pág. 44

la cual, se originó una clase de grandes comerciales que impulsaron proyectos para la construcción de un camino apto para las carretas. Sin embargo, la construcción del camino carretero por Orizaba sufrió una serie de inconvenientes, debido a dos factores: la falta de mano de obra y los comerciantes del camino a Veracruz, quienes veían en la obra una amenaza a sus intereses. Finalmente en 1597, el camino del sur fue apto para la circulación de carretas, permitiendo que la ciudad de México contara con dos caminos carreteros hacia los puertos del atlántico a finales de siglo.

La red vial de la Nueva España no sólo estaba conectaba con los puertos del atlántico, sino también con un puerto en el pacífico, Acapulco. Del mismo modo que la plata novohispana fluía hacia los mercados europeos, seguía su travesía hasta los grandes centros comerciales de oriente. En consecuencia, la dominación europea de América introdujo al continente a la primera economía de escala planetaria. En este contexto en las últimas décadas del siglo XVI, se inauguró un comercio regular entre las Filipinas y la Nueva España. Un galeón proveniente del archipiélago asiático arribaba al puerto de Acapulco una vez al año, inaugurando una feria comercial que daba vida a la pequeña población, además, un sinnúmero de viajeros y funcionarios coloniales provenientes de Asia llegaban a Acapulco por ser la ruta obligada en su tránsito hacia España.

La vía que llevaba hacia la ciudad de México desde el puerto del pacífico se denominaba el camino de Asia, que a pesar de su importancia, como lo dice el historiador español Ramón María Sererra, era una vía de herradura en muy mal estado y aunque en varias oportunidades se realizaron proyectos para su reparación, sólo se reconstruyó a finales de la época colonial. Sin embargo, las reparaciones que se llevaron a cabo en las últimas décadas del siglo XVIII fueron iniciativa privada:

“La iniciativa partió del teniente coronel del regimiento de Asturias don Rafael Vasco, Castellano del puerto de Veracruz, que fue también quien se responsabilizó de la proyección y dirección de las obras, consistentes en franquear un paso fácil en los puntos más accidentados del camino, el cruce de los ríos Papagayo y Mezcala, así como como en afrontar una mejora general en el itinerario. El presupuesto general de la empresa de graduó en 150.000 pesos, que el responsable del proyecto comenzó a

recaudar mediante la percepción de 20 pesos de casa caja de los pueblos indígenas afectador por la mejora... el cobro de paso de un real por mula o caballo y medio real por equipaje”<sup>14</sup>

Tras años de trabajo al parecer por las descripciones dejadas por Alexander von Humboldt en 1803, algunas partes del camino fueron reparadas. Finalmente el proceso de independencia mexicano y ciertos cambios geopolíticos en Asia, destruyeron la conexión Manila- Acapulco, afectando la circulación en el camino de Asia.

Un elemento importante en la obra analizada es la inclusión de los puentes como un tema central en las investigaciones de las vías de comunicación. A diferencia de la historiografía colombiana sobre el tema, los puentes aparecen en este libro como un objeto de investigación complementario a los caminos y las rutas comerciales, situación que podrá apreciarse en los siguientes capítulos de esta investigación. En este sentido, el geógrafo José Omar Moncada estudió el desarrollo histórico de las obras del puente sobre el río Antigua en el camino de la Ciudad de México a Veracruz en el último cuarto del siglo XVIII. El primer tema analizado por nuestro autor es la participación del cuerpo de ingenieros en la planificación y en la ejecución de la obra. En cuanto al puente el geógrafo Moncada describió las dificultades del armazón de madera de la estructura que ocasionaban tragedias de cuando en cuando:

“De entre todos los puentes, sin duda uno de los más importantes ya la que se dedicó mayor atención durante la segunda mitad del siglo XVIII, fue construido sobre el río de la Antigua, cercano de la villa del mismo nombre. Durante muchos años el puente fue de madera, lo que implicó su destrucción total en varias ocasiones, con el consiguiente riesgo para la población y el daño a la economía”<sup>15</sup>

Durante casi toda la época colonial, los puentes fueron construidos en madera lo que implicaba un deterioro considerable en poco tiempo, por lo cual, debían repararse constantemente, sin embargo, con las crecidas esporádicas de los ríos, dichos puentes eran destruidos causando tragedias e interrupciones en los circuitos comerciales, en el segundo capítulo de esta investigación se analizará el puente sobre el río Gualí, que compartió

---

<sup>14</sup> *Ibíd.* pág. 222

<sup>15</sup> *Ibíd.* pág. 68

elementos similares al puente analizado por el geógrafo Moncada. Una de las soluciones planteadas por las autoridades coloniales al problema de los puentes de madera, era la construcción de sus armazones en cantería, es decir, en piedra. Para lograr este propósito en el caso del puente sobre el río Antigua, se concesionó al ingeniero Alfonso Sánchez para reconocer y planear la obra. Sin embargo, la obra sufrió mil tropiezos y solo se finalizaría más de veinte años después en 1811. En resumen, los anteriores trabajos sobre las vías de comunicación en la Nueva España, aportan luces a la presente investigación en temas como: los circuitos comerciales, la mano de obra, los materiales, entre otros. En el siguiente apartado se profundizará sobre las apuestas metodológicas del presente trabajo de investigación.

### **Las vías y los medios de transporte.**

La rapidez en el desplazamiento de un lugar a otro depende en gran medida al estado de las vías de comunicación y los medios de transporte. Antes de la era industrial en la mayor parte del planeta, los desplazamientos de las personas y de las mercancías se hacía en gran medida con tracción animal, sin excluir claro, la energía humana usada en regiones que contaban con una numerosa población o con mano de obra esclava o semiesclava<sup>16</sup>.

En el caso de la América hispánica en el período colonial en el siglo XVIII, el medio de transporte predominante fue la mula, que se convirtió en el conductor de todas las mercancías desde los metales preciosos, las maderas y los productos agrícolas, salvo la excepción de la pampa en el sur de continente, donde era común el uso de carretas de bueyes, la mula fue el medio por excelencia. En el virreinato de la Nueva España, la ciudad de México dependía exclusivamente del transporte de mercancías a lomo de mula para poder abastecerse. Del mismo modo, el virreinato del Perú, contaba con 500.000 mulas para la circulación de mercancías entre la sierra y la costa. En contraste con la metrópoli española, las colonias contaban con un número muy superior de mulas:

---

<sup>16</sup> Ver Capítulo 5, Braudel.

“... Venía a ser una mula por cada 5 a 10 habitantes, es decir, un enorme esfuerzo de “motorización”, al servicio, según los casos, de los metales preciosos, del azúcar o del maíz. No había nada comparable en el mundo, salvo Europa, ¡y quizá ni eso! La España contaba en 1797 con 10 millones de personas (casi el total de la población hispanoamericana) tan solo con 250.000 mulas”<sup>17</sup>

En este sentido, en Hispanoamérica en el siglo XVIII, por lo menos la historia de las vías de comunicación es la historia de los arrieros, los maestros de obra, los carpinteros, los trabajadores jornaleros u obligados (prisioneros), pero también de las autoridades coloniales que en la medida de sus posibilidades impulsaron las obras que eran necesarias para la reactivación del comercio, la mejora de las comunicaciones, y en general, el desarrollo de las comunidades.

### **Mano de obra y materiales**

En este apartado analizaremos dos aspectos importantes en la historia de las vías de comunicación: en primer lugar, la mano de obra, los hombres que construyeron, reconstruyeron y destruyeron las vías de comunicación, es decir, su importancia, su condición social y sus conocimientos; en segundo término, los materiales utilizados. En este sentido, nos concentraremos en el siglo XVIII, tiempo en el que se analizara nuestro objeto de estudio.

La mano de obra es esencial para entender los problemas asociados a la construcción de las vías de comunicación. En el caso de la obra de Fernand Braudel, la mano de obra es el “motor humano”, elemento fundamental en la historia de la humanidad, caracterizado por su versatilidad y ritmo de trabajo. Sin embargo, los progresos que maximizan la mano de obra dependen en gran medida del precio de esta. En los casos en que la mano de obra es muy barata o gratis, la invención tecnológica se frena debido a que no hace necesario la construcción de máquinas que abaraten los costos de producción:

---

<sup>17</sup> Braudel Op. Cit. 294.

“La condición de progreso reside, sin duda, en un equilibrio entre el trabajo omnipresente del hombre y otras fuentes energéticas de sustitución. A la larga, no es beneficioso para el hombre les haga competencia desmedida como ocurre en el mundo antiguo o en China donde en definitiva el maquinismo fue bloqueado por el trabajo a bajo precio de los hombres: esclavos de Grecia y Roma, Coolies demasiado eficaces y demasiados numerosos en China. En realidad, no hay progreso sin cierta valorización del hombre.”<sup>18</sup>

En el caso de la América hispánica desde el proceso de la Conquista, la mano de obra fue muy barata y abundante debido a que fue esclava o semiesclava. Germán Colmenares nos recuerda que la edificación de ciudades y demás “obras públicas” – institución denominada mita urbana-, se hacía en muchas ocasiones con trabajo obligado, en otras con jornales:

“En 1599 los indios de Soracá afirmaban haber edificado casi íntegramente la ciudad de Tunja sin haber recibido paga ni premio alguno. Sin embargo el alquiler se había establecido como un sistema salarial, con un administrador de indios que debía velar porque cada pueblo aportara una cuota mensual de mano de obra y pagar el mismo los salarios que devengaran los indios”<sup>19</sup>

En este contexto, y en los siglos posteriores la mano de obra usada para la construcción de los puentes y los caminos en la época colonial, - en gran medida fue gratis-, o a muy bajo costo. En los casos en que se destinaba un salario por la construcción de vías de comunicación, se hacía bajo el sistema de pago diario, el famoso jornal. Tema que se analizara en casos específico posteriormente. En este contexto, es necesario hacer una aclaración, el grueso de la mano de obra funcionaba con los sistemas descritos anteriormente, sin embargo, la mano de obra calificada, - en caso de carpinteros, herreros, maestros de obra- era pagada según sus manufacturas o con rublos aparte.

En cuanto a los materiales, en general podemos destacar tres: la piedra, la madera y el hierro. En cuanto a la primera, cabe resaltar que fue el material esencial en la construcción de

---

<sup>18</sup> *Ibíd.* pág. 290.

<sup>19</sup> COLMENARES, Germán, *Historia económica y social de Colombia I, 1537- 1719*, Cali: Universidad del Valle, 1972. pág.132.

caminos a lo largo de América desde época la prehispánica trascendiendo incluso hasta los años republicanos. La abundancia de esta materia prima en algunos territorios facilitó la apertura y el reacondicionamiento de los caminos, sin embargo, en los sitios donde escaseaba significaba un dolor de cabeza, debido a que los caminos en época de lluvias podían convertirse en completos lodazales. El segundo material fue predominante en casi todas las elaboraciones de occidente, incluso Fernand Braudel le atribuye a Europa una ventaja sobre el islam debido a su riqueza forestal. La importancia de la madera en el mundo preindustrial, subyace en su versatilidad en conclusión es un mundo de maderas:

“La madera juega un importante papel en la construcción, incluso en la que se utiliza la piedra, todo se fabrica de madera: los medios de transporte marítimo, las máquinas y las herramientas, ya que sus partes metálicas son muy ligeras; de madera son los telares y las ruecas, los lagares, y las bombas, así como la mayoría de los aperos de labranza”<sup>20</sup>

De este modo como veremos más adelante, los puentes fueron construidos con distintos tipos de maderas, lo cual implicó, el trabajo de carpinteros y peones que trabajaran dichos materiales. Por último, los herrajes sobre todo los clavos fueron fundamentales para la construcción de puentes, y en general, las herramientas necesarias para laborar sobre las vías de comunicación.

### **Los circuitos comerciales y las vías de comunicación**

La relación entre los circuitos comerciales y las vías de comunicación, es el tema más comentado y analizado entre los estudiosos de la economía y de la historia económica, cuando examinan la influencia del transporte en los circuitos comerciales. Es decir, argumentan como condición de un circuito estable de comercio, la facilidad de la movilidad de las mercancías por las vías de comunicación. Sin embargo, en este contexto es necesario aclarar qué se entiende por un circuito comercial, para lo cual, se recurrirá nuevamente a Braudel:

---

<sup>20</sup> Braudel Op. Cit. 312.

“Siendo el intercambio reciprocidad a todo trayecto de A a B corresponde a cierto retorno, tan complicado y sinuoso como se quiera de B hacia A. El intercambio se cierra, pues, sobre sí mismo. Hay un circuito. A los circuitos mercantiles les ocurre lo mismo que a los circuitos eléctricos: No funcionan más que cerrados sobre sí mismos.”<sup>21</sup>

En este sentido, el circuito comercial tiene cuatro momentos: la compra en A, la venta en B, la compra en B y la venta en A. Estos momentos son esenciales para que los circuitos comerciales sean viables. Las vías de comunicación en este contexto cumplen una función muy importante, debido a que posibilitan o imposibilitan el circuito. Sin embargo, como lo advierte Braudel no hay que darle una importancia capital al estado de las vías, puesto que es posible que el fin de una ruta comercial, se deba a la debilidad tanto en las ofertas como de las demandas, sin que el estado de las vías sean un factor determinante. Un ejemplo de lo anterior, se analizara con el fracaso de las capitulaciones de Blas de la Terga, en el cual, el camino del Carare entró en decadencia por el contrabando y no por su estado, que según la documentación era óptimo para el transporte de mercancías. En este sentido, es importante señalar que la relación entre el comercio y las vías de comunicación, ha sido el tema más abordado por los investigadores de los caminos en Colombia, por lo tanto, en el siguiente apartado, se abordaran los temas, los problemas y las formas en las cuales han sido estudiadas las vías de comunicación terrestre en la época colonial, en el actual territorio colombiano.

Para concluir esta sección es necesario delimitar los temas y los problemas que se han podido determinar como los más importantes al momento de analizar el proceso histórico de las vías de comunicación, y que serán las guías metodológicas que permitirán reconstruir la historia de los caminos y los puentes de la región central de la Nueva Granada en el siglo XVIII. Un primer tema, serán los intereses y procedimientos que hicieron posible la construcción o reconstrucción de vías de comunicación. En el contexto particular de la Colonia, se examina todo el entramado de las autoridades coloniales, las elites regionales y los pobladores que buscaban el mejoramiento o destrucción de las vías para su propio interés. Un segundo problema, tiene que ver con la mano de obra, es decir, determinar quiénes y bajo

---

<sup>21</sup> BRAUDEL, Fernand, *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV- XVIII*, tomo II, Madrid: Alianza editorial, 1984. pág. 11.

qué condiciones construyeron los puentes y caminos en la región estudiada; un tercer tema, son los materiales de construcción, lo cual, llevara a determinar qué tipos de materias primas se utilizaban y cómo se utilizaban; por último se explorará, la relación entre las vías de comunicación y los circuitos comerciales. Lo anterior, será analizado en el marco del siglo XVIII, en el puerto de Honda, el altiplano cundiboyacense y la Capital virreinal, con el objeto de determinar los cambios y permanencias en los aspectos mencionados anteriormente. Empero, es necesario conocer cómo han sido estudiadas las vías de comunicación en el periodo colonial en el actual territorio Colombiano. Tema del próximo apartado.

## **1.2 Las vías de comunicación coloniales en la historiografía colombiana**

En el siguiente apartado se analizaran los diferentes estudios que han reflexionado sobre las vías de comunicación terrestres en la Nueva Granada en la época colonial, en este sentido, es pertinente aclarar que se tomaran en cuenta, solo los trabajos dedicados exclusivamente a este objeto de estudio en la época de los estudios profesionales, es decir, no se consideraran ni las opiniones y los estudios del siglo XIX sobre la época inmediatamente anterior. Como recurso analítico se han dividido temáticamente las obras. En primer lugar, se examinaran las obras que han estudiado las vías de comunicación desde la óptica institucional, es decir, las investigaciones que se han centrado en el papel de las elites coloniales en la construcción de los caminos. En segundo término, se analizaran las obras que han privilegiado temas como: los circuitos comerciales y la mano de obra, distanciándose de la mirada tradicional sobre las vías de comunicación.

## Las vías de comunicación desde la visión institucional

“*La Historia de la Cultura Material en la América Equinoccial*”<sup>22</sup>, en su tomo III, del historiador Manuel Patiño publicada en 1991, está dedicada a estudiar las vías, los transportes y las comunicaciones de la América Equinoccial –Ecuador, Colombia y Venezuela-. En cuanto a las vías de comunicación terrestre en la época colonial, el autor las denominó: “Las rutas terrestres poshispánicas”, en su concepto dichas rutas descienden de las técnicas de las antiguas calzadas romanas que fueron construidas en el proceso de colonización romana de la península ibérica. De igual manera, el autor le atribuye una influencia árabe a las vías de comunicación por la dominación musulmana de la península. Sin embargo, Patiño advierte que las vías de comunicación en la península ibérica, fueron descuidadas después de la expulsión de los árabes y habría que esperar hasta la época borbónica para encontrar una política de apertura y mantenimiento de la red vial.

La dominación española para el historiador vallecaucano, aportó tres elementos que cambiaran la naturaleza de la red vial prehispánica: en primer lugar, los animales domésticos entre los cuales, se cuentan los animales de carga; en segundo lugar, las herramientas metálicas, entre las que se destacan las hachas, los machetes, las sierras, las cuñas de hierro, los picos, los martillos, etc.; por último, la técnica arquitectónica que permitió adecuar las vías y los puentes a las demandas colonizadoras. Sin embargo, los aborígenes fueron utilizados como cargueros:

“En efecto, durante todo el período de la ocupación española, las cargas y los pasajeros en ciertos trechos, siguieron siendo transportados a lomo de indio y aun en las regiones donde era fácil hacer buenos caminos de herradura o para carros, aquellos siempre fueron malos, y las comunicaciones lentas y precarias”<sup>23</sup>

En cuanto a la construcción de las vías de comunicación, Patiño señala que no existió una política integral en la época colonial, lo que favoreció a los intereses particulares y regionales por encima del bien común:

---

<sup>22</sup> PATIÑO, Víctor Manuel, *La Historia de la Cultura Material en la América Equinoccial, Tomo III, Vías, Transportes, comunicaciones*, Bogotá, Instituto Caro y Cuervo, 1991.

<sup>23</sup> *Ibíd.* pág. 63.

“Como los caminos no se abrían y mantenían con fondos oficiales sino con ayuda de particulares, o mediante monopolios o concesiones de explotación por cierto número de años, y esto, significaban que se oponían a cualquier solución por ventajosa que fuera para la comunidad.”<sup>24</sup>

En este sentido, la precariedad de algunas de las vías en la época colonial obedecieron al poderío de una serie de comerciantes y elites regionales que favorecieron o entorpecieron la construcción y mantenimiento de las mismas, un ejemplo de esta situación fue la competencia por el monopolio de la circulación hacia la capital virreinal que sostuvieron los beneficiarios de las vías de Honda y el Carare en la segunda mitad del siglo XVIII, caso que será analizado más adelante en la obra del historiador Arístides Ramos.

En la mayoría de ocasiones, la construcción de las vías de comunicación estuvo a cargo de los aborígenes ya fuera por contratación, servicios personales o mita de trabajo. Del mismo modo, se utilizó en zonas como el Chocó, la mano de obra esclava y en algunas ocasiones, el trabajo fue utilizado como castigo a reos y presos políticos. En síntesis, Patiño nos advierte que a nivel general, las vías de comunicación en la época colonial fueron precarias por la pobreza de los cabildos locales y los intereses mezquinos de las elites regionales.

Roberto Velandia en el año de 1993, publicó “Descubrimientos y caminos de los Llanos Orientales”<sup>25</sup>, obra que pretendía describir el proceso histórico de las vías de comunicación en la región mencionada. Para este propósito, en la parte destinada a los caminos, los dividió en dos etapas. En primer lugar, destacó a los conquistadores como los primeros en abrir las rutas desde la región central del territorio a los Llanos orientales. Posteriormente, Velandia atribuye la construcción de los caminos a las órdenes religiosas a las que la corona permitió establecer grandes haciendas durante casi la totalidad del período colonial:

“Los que abrieron los primeros caminos fueron los misioneros. Repartidos por la vastedad del llano afanosamente deambulaban en busca de indios para catequizarlos, cual era su Dorado y ciertamente la misión de su abnegado apostolado. Era tanta su pasión que en ello ponían y su obsesión catequista que se metían entre las fauces de

---

<sup>24</sup> *Ibíd.* pág. 64.

<sup>25</sup> VELANDIA, Roberto “Descubrimientos y caminos de los Llanos Orientales”, Bogotá, Colcultura, 1993.

los caníbales de indios y fieras resueltos a padecer si fuese necesario en aras de su apostolado”<sup>26</sup>

En este sentido, es claro que Velandia atribuye a los misioneros la apertura de vías, pasando por alto, los verdaderos constructores, es decir, los aborígenes, los campesinos y los peones, generando una visión de la historia de las vías de comunicación parcializada, mostrando solamente las élites políticas y culturales como las hacedoras de la historia. En la segunda mitad del siglo XVIII, siguiendo la reconstrucción histórica de Velandia con el objetivo de marcar las fronteras con la colonia portuguesa- actual Brasil-, el Virrey Solís encomendó una expedición al Coronel Eugenio Alvarado, quien después de recorrer los Llanos orientales, el 1 de julio de 1759, escribió al Virrey las siguientes líneas:

“V.E. que tengo fundamentales noticias apropiadas antes de pasar a V.E. este oficio, de haber otro camino que por olvidado es nuevo, el cual descabezando el río Negro , que es dragón del paso de Apiay, se sigue la cordillera entre oriente y mediodía y sale a un sitio llamado sabanagrande, que está entre Apiay y San Martín...imploro sus auxilios y suplicó que para llevar a efecto la aventura del camino que me propongo, que se digne V.E. conferir el título de Alcalde Pedáneo<sup>27</sup> a Josef Nieto, vecino del pueblo de Cáqueza, para que este tome el número de peones útiles, víveres y demás atavíos... de cuyos gastos se llevará cuenta formal para pagarlos con el dinero del rey que he percibido, o en derecho por los reales oficios de la Real Audiencia.”<sup>28</sup>

En respuesta a esta carta, el virrey autorizó la reparación de la vía a los Llanos de Apiay, nombrando a Josef Nieto como jefe de la obra, sin embargo, la vía no fue totalmente reconstruida hasta finales de siglo. La importancia de este camino, tenía que ver con el gran volumen de ganado bovino que se desplazaba de las grandes haciendas para abastecer los mercados de las poblaciones de los Llanos y el interior del Reino. Un ejemplo de la anterior situación, puede apreciarse en la carta que dirigió Don Gerónimo de Busto al Coronel Alvarado a propósito del transporte de cabezas de ganado:

---

<sup>26</sup> *Ibíd.* pág. 72.

<sup>27</sup> Jurisdicción menor a la municipal.

<sup>28</sup> Velandia, *Op. Cit.* 82

“El 28 de septiembre desde Morcote don Gerónimo de Busto y Santa Cruz informaba al coronel Alvarado haber dispuesto en la ciudad de San José de Pore el envío de 3.000 reses a San Martín con destino a la manutención de los pobladores de Atabapo. Que para llevar este ganado en dos partidas de 1.500 reses necesitaba para la conducción de cada una 75 peones a caballo: 65 para llevar el ganado y 10 para la conducción de la manutención, cada uno gana trece pesos todo el viaje, poniendo cada peón su caballo, más 40 bestias de carga”<sup>29</sup>

La anterior cita, muestra las grandes caravanas de hombres, caballos, bestias y ganado que transitaban los llanos orientales por las vías de comunicación, lo cual, hacía necesario el mantenimiento de los caminos para un ágil y seguro desplazamiento, desde las haciendas hasta los sitios de abastecimiento de carne. Por último, es importante señalar que el camino de Apiay no fue el único camino que llamó la atención de las autoridades coloniales, puesto que el camino de cabuya de Caqueza – actual puente Quetame- , fue objeto de interés del Virrey Flórez, quien en 1777, nombró a Bernardo de Castro y Juan Antonio Castro, para que abrieran en camino por este territorio, sin embargo, la competencia del camino de Apiay, condenó este proyecto al fracaso.

En el año de 1995, se publicó la obra de mayor alcance en términos geográficos, en el campo de las vías de comunicación en Colombia. “Caminos Reales de Colombia”<sup>30</sup>, es una colección de artículos que buscan brindar al lector un panorama general sobre los caminos de la nación en sus tres periodos históricos. En esta publicación, se pidió a una serie de especialistas su aporte para comprender el desarrollo histórico de las vías en las distintas regiones del país. La introducción, estuvo a cargo del escritor e historiador German Arciniegas, quien distinguió los caminos prehispánicos de los españoles, por sus usuarios, debido a que los segundos trajeron consigo al ganado de distintas índoles y la rueda. Además, el historiador bogotano argumentó que el plan colonizador no tuvo como corolario la creación de una red vial que unificara los virreinos, sino que por el contrario cada unidad administrativa fue la encargada de abrir y conservar sus vías. En la primera parte de la obra citada, se reconstruye una parte de la historia de los caminos prehispánicos con los datos de las investigaciones

---

<sup>29</sup> Velandia, “Op. Cit. 97

<sup>30</sup> German Arciniegas et al, “*Caminos reales de Colombia*”, Bogotá, FEN, 1995.

disponibles en el momento. La segunda parte, se centra en los caminos de las diferentes regiones en la época colonial y republicana.

El capítulo octavo, se denomina “Todos los caminos se dirigen a Santafé”, escrito por el historiador Roberto Velandia. En primer lugar, es importante señalar que Velandia atribuye la construcción de la red vial colonial, como parte de las hazañas de los conquistadores españoles: “Esas trochas fueron abiertas con los pies cansados, lacerados y sangrantes de los conquistadores y con los cascos descarnados de los caballos”<sup>31</sup>. La anterior cita, obedece a la idea de la epopeya hispanoamericana, en la cual, como se verá en el siguiente apartado, se ignoró deliberadamente el aporte aborígen en la construcción de las vías de comunicación.

En las siguientes líneas, se reseñaran los principales aportes de Roberto Velandia, en su artículo sobre las vías de comunicación en la región central del actual territorio colombiano. En los primeros años de la Colonia, la ruta por la cual ascendían los colonos españoles, era el camino del Opón que encontraba el altiplano en la población de Vélez. Con el establecimiento de la Real Audiencia de Santafé, debido a lo dificultoso que se hizo el tránsito a los españoles por este camino, y el hecho que no llegara a la capital se comenzaron a realizar esfuerzos para construir otras vías.

En 1547 con la invasión de Luis Lancharo de las tierras de Muzo, empezó a planearse la apertura de un camino desde Tunja y Vélez que se conectara con el río Magdalena:

*“que se llamó del Carare, debió empezarse en el mismo año de 48, y terminaría, a lo que colegimos, en el siguiente de 49 o por ahí cerca; bien que, al parecer, el trabajo se redujo a construir una senda sin duda superior a la del Opón, pero inadaptada para el tránsito de recuas”*.<sup>32</sup>

En este sentido al no ser útil en los primeros años para el transporte de carga en bestias, los españoles emplearon cargueros indígenas, de este modo, fue posible que llegaran al altiplano los primeros artículos europeos, por medio de un pequeño puerto en el Magdalena que se conectaba con el camino del Carare. En este contexto, la Real Audiencia de Santafé ordenó

---

<sup>32</sup>German Arciniegas et al, Op. Cit. Roberto Velandia. pág. 51.

la inspección de este camino, al comisionado Núñez, quien entre otras cosas aconsejó el cierre de camino para impedir que los indígenas fueran obligados a cargar mercancías<sup>33</sup>. En consecuencia el cabildo de Vélez en 1556, ordenó la adecuación del camino para el tránsito de bestias. El camino del Carare en adelante sería la vía de comunicación tanto de Vélez como de Tunja durante todo el período colonial y parte del republicano con el río Magdalena.

Otra de las vías de comunicación que se trató de mejorar el transporte de las personas y los bienes durante la Colonia, fue el camino del río Negro:

*“Que Don Lope de Orozco, gobernador de la Provincia de los Muzos y La Palma salió con gente de esta villa en busca de sitio para un puerto sobre el río Magdalena al cual llegasen las canoas con la ropa y de allí la llevasen a los pueblos del Reino en arrias, determinó irlo a buscar y descubrir, porque esta provincia de la villa de La Palma cae más abajo del desembarcadero del río Negro, al cual con muy gran trabajo y peligro de su salud llegan los indios canoeros a echar la ropa que desde Mompox, villa puesta en las riberas del propio río, hacia la parte de Cartagena, suben; y descubriéndose en el paraje de los términos de esta villa de La Palma puerto y desembarcadero y abriéndose camino para que las arrias pudiesen llegar a tomar la ropa, los jueces superiores mandarían que de allí no subiesen los indios de las canoas para arriba, por el refugio y bien de los indios que las bogan”.*<sup>34</sup>

La apertura del camino del río Negro, favoreció la fundación de dos poblaciones que serían vitales en la construcción y posterior mantenimiento de la vía de comunicación más importante del interior de país, que en palabras de Anthony Macfarlane convertiría a Santafé en la capital económica de la Nueva Granada, dichas poblaciones fueron Villeta y Guaduas. La apertura del camino de Honda, se dio gracias a la presión e intereses de la Real Audiencia de Santafé de conectar a la capital del Reino con el río Magdalena.

En 1555 ya existía el camino a Villeta, por lo cual, se procedió a unir San Sebastián de Mariquita - Honda-, nuevo puerto en el Magdalena con esta población. Sin embargo, se especificó que el camino debía evitar el tránsito de indios cargueros, que para eso, existían

---

<sup>33</sup> German Arciniegas et al, Op. Cit. Roberto Velandia. pág. 51.

<sup>34</sup> Arciniegas et al, Op. Cit. Roberto Velandia. Pág. 52.

las bestias. Empero, solo era apto para carretas el tramo de Facatativá a Santafé. El camino sería construido y reconstruido en el siglo Borbón, y estuvo operativo hasta 1952, cuando fue reemplazado por las actuales carreteras para automotores.

El foco primario de la colonización europea fue la región Caribe, objeto de estudio para esta obra del historiador David Peñas Galindo. La región Caribe tuvo un eje de intercambios y comercio muy intenso, debido a que era el territorio que conectaba las regiones interiores con el imperio, en este contexto, Cartagena de Indias era el puerto más importante del Reino, seguido por Santa Marta que funcionaba como puerto auxiliar. Para completar este triángulo, fue fundada en 1537, la población de Mompos que sería el nexo de estas ciudades con los territorios interiores. De este modo, las vías de comunicación de la región funcionaron alrededor de estos centros comerciales, así por ejemplo, las grandes haciendas tierra adentro abastecían de carne a los mercados de Cartagena y Santa Marta. En sentido contrario, las mercaderías extranjeras que ingresaban por los puertos – legal o ilegalmente-, eran transportadas a Mompos, donde se embarcaban y enviaban a los puertos interiores.

El historiador Guido Barona Becerra fue el encargado de analizar el proceso histórico del camino de Guanacas, vía que comunicaba la capital regional de Popayán con la población de la Plata, corredor fundamental en el comercio regional en la época colonial. Esta vía de comunicación, como argumenta el autor tuvo dos fases: la primera, fue el período de conquista, en el cual, se utilizó el camino como facilitador de la invasión de los territorios de los aborígenes Paeces y Pijaos, etapa que duró desde el contacto español hasta aproximadamente 1670, cuando la vía cambio de sentido; la segunda etapa, que permaneció hasta el fin de la Colonia, fue un período de concesiones a élites regionales que facilitaron o limitaron según el caso, el comercio interregional.

La minería y el abastecimiento de alimentos son los temas del capítulo dedicado a la región antioqueña, escrito por el historiador Luis Fernando Molina, en el cual, la arriería ocupa un sitio privilegiado. Molina resalta las vías que conectaban los centros mineros y las poblaciones que los alimentaban, contexto en el cual, los mineros eran fundamentales. El puerto de Nare era el nexo de la región antioqueña con el Caribe y demás regiones del reino. Del mismo modo, existía una ruta que comunicaba la región con el puerto de Honda que

cruzaba las montañas de Samaná. El declive de Santafé de Antioquía y el surgimiento de Medellín como centro importante, desplazaron las rutas y los intercambios a la región de Rionegro, en los últimos años de la época colonial.

Los caminos de la región oriental del actual territorio colombiano fueron estudiados en esta obra, por el académico Javier Ocampo López, quien divide los momentos históricos de las vías de comunicación en tres períodos. En primer lugar, el eje del Opón que colectaba el puerto del mismo nombre, la población de Vélez, el centro regional de Tunja y la capital del reino, que tuvo su auge en los primeros años de la Colonia, hasta que la vía de Honda adquirió más preponderancia, convirtiéndose en la vía principal de acceso al centro del reino. Un segundo momento, tiene que ver con las fundaciones de las poblaciones más importantes del actual departamento de Santander, a saber, San Gil, Bucaramanga, Cúcuta, entre otras, que junto a Tunja generaron un comercio activo, desarrollando de esta forma una red de caminos importante. Por último, nos presenta el caso de camino del Carare que pretendía ser una vía alterna a la de Honda, pero que fracasó por diversos motivos, que se verán más adelante cuando se analice la obra sobre el tema, escrita por el historiador Arístides Ramos.

La región de los Llanos orientales, como lo advierte el historiador Miguel García Bustamante fue un territorio periférico durante la época colonial. Se configuró como un centro minero en los primeros años de la colonización, para convertirse posteriormente y durante la Colonia, en un centro ganadero. En este sentido, su economía fue predominantemente de ganadería extensiva, sin embargo, la región no fue relevante económicamente hasta el siglo XVIII, cuando las misiones religiosas se hicieron cargo de grandes extensiones de tierra. La administración de las misiones religiosas favoreció la creación de posadas y hostales a la vera de los caminos. Las vías más importantes que comunicaban la región central del reino con los llanos orientales eran el camino de San Juan y San Martín, y el camino de Apiay.

### **Las vías de comunicación, el comercio y la mano de obra**

En la siguiente sección se analizarán dos obras, que han tenido como principales temas, los circuitos comerciales y la mano de obra con relación a las vías de comunicación. La primera fue publicada por el historiador Arístides Ramos Peñuela en el año de 1999, bajo el nombre

de: “Los caminos al río Magdalena, frontera del Carare y el Opón, 1760 – 1860”<sup>35</sup>, en esta obra se reconstruye el proceso de construcción y reparación de los caminos que interconectaban la región nororiental del actual territorio colombiano. El autor nos muestra el panorama de la región en la segunda mitad del siglo XVIII de la siguiente forma:

“Los núcleos urbanos cumplieron su función integradora en el ámbito social y económico, situación que se expresó en una intrincada red de caminos provinciales que comunicaban a los núcleos urbanos entre sí y a la población que habitó los campos con su respectivo centro urbano, facilitando el control religioso y civil de la población”<sup>36</sup>

En este sentido, la actividad artesanal y agrícola de la región se benefició de las vías de comunicación, lo cual, convirtió a la región en un atractivo comercial para los españoles de todas las regiones de la Nueva Granada. Además, el mencionado territorio se encontraba conectado con el río Magdalena, por una serie de caminos y puertos que permitían el transporte de personas y bienes hasta el litoral atlántico. Como lo indica el autor, hasta la *mitad* del siglo XVIII, las provincias centrales del reino proveían sus excedentes de trigo a la región Caribe con alguna regularidad. Sin embargo, el contrabando de harina de trigo inglesa y el posterior permiso real de atracar a un barco británico anual, en el puerto de Cartagena para comerciar, produjo la entrada de harina de trigo extranjera con un precio muy inferior a la harina del interior, lo que en consecuencia limitó el mercado de las provincias del reino. En este contexto, un comerciante español al ver oportunidades en el negocio del trigo del interior, solicitó en una capitulación derechos sobre el camino del Carare. Así fue, como en 1754, Blas de la Terga presentó los siguientes términos al virrey Solís: en primer lugar, pedía el monopolio tanto del camino como del puerto, es decir, cada mercadería pagaría derechos por desembarcar en el puerto y transitar el camino; en segundo lugar, solicitaba permiso para construir bodegas y alquilarlas para el almacenamiento de productos; en tercer término, requería la prohibición del comercio entre Mompos y el puerto de Honda,- solicitud que buscaba el monopolio del comercio entre el Caribe y el interior; en cuarto lugar, el permiso

---

<sup>35</sup> RAMOS PEÑUELA, Arístides, *Los caminos al río Magdalena, frontera del Carare y el Opón, 1760 – 1860*, Bogotá: Instituto de cultura hispánica, 1999.

<sup>36</sup> *Ibíd.*, pág. 45.

para cobrar anclaje de las canoas y el monopolio de las mulas; en quinto término, una gran cantidad de tierra; y por último, nombrarlo como juez del puerto del Carare. Además, Blas de la Terga proponía en contraprestación a estos derechos, reconstruir el camino del Carare para que la harina de trigo excedente del interior llegara a Cartagena, con un cobro de 14 pesos y 18 días de viaje.

El virrey Solís falló a favor de Blas de la Terga impulsado por los comerciantes de Santafé, Popayán y Quito quienes opinaban que el arreglo de la vía por Blas de la Terga era beneficioso para el comercio y el bien común. Aunque se modificaron algunas concesiones, en general se aprobó el proyecto. Sin embargo, la reconstrucción de la vía sufrió varios contratiempos, debido a que las élites regionales se opusieron al proyecto:

“Las élites regionales de la provincia de Vélez sintieron amenazados sus intereses en el Carare con la capitulación de Blas de la Terga. Para impedir el desarrollo de la empresa utilizaron diversos mecanismos. Los pleitos y los procesos de apelación fueron algunos de los procedimientos”<sup>37</sup>

Además de las elites regionales, la empresa de Blas de la Terga tuvo que sortear dificultades como la falta de mano de obra, producto de la renuencia de los labriegos para emplearse en un trabajo fuerte que los alejara de las haciendas, en las cuales, los patrones no veían con buenos ojos dicho trabajo, sumado a la escasez de animales de carga, se convirtió en un dolor de cabeza la reparación de la vía. Sin embargo, pese a las dificultades, el trabajo culminó con una inspección del virrey Solís en 1757, arrojando un costo final de 75.000 pesos.

Después de finalizada la obra, el destino del camino de Carare no fue el mejor, la empresa de Blas de la Terga se convirtió prontamente en un fracaso, no debido al mantenimiento del camino sino por las condiciones comerciales del trigo. El contrabando inglés de harina, sumado a las negativas de los comerciantes del interior de pagar el precio del transporte de sus mercancías y la falta de animales de carga, condenó a la vía a convertirse en una ruta secundaria. Pocos años después de las capitulaciones, se declaró la libertad de puertos lo que

---

<sup>37</sup> *Ibíd.* Pág.60.

volvió a poner al puerto de Honda como el principal nexo del interior con las ciudades del litoral Caribe.

El camino del Opón fue la segunda gran vía estudiada por la obra de Ramos. La región del Opón fue administrada a finales del siglo XVIII, por la compañía del mismo nombre, la cual, se encontraba liderada por el presbítero Ramón Blanco y los funcionarios coloniales: Salvador Plata, José Camacho y Jacinto Flores. Uno de los objetivos de la compañía era garantizar el abastecimiento de productos agrícolas a las poblaciones de toda la región, para lo cual, era necesario mantener en buen estado las vías de comunicación. Para lograr este objetivo, la compañía del Opón pidió a las autoridades coloniales en contraprestación, tierras para el cultivo de cacao. Además, fue necesario conjuntamente con hacendados de la región hacer entradas contra los indígenas Yariguies. Lamentablemente, debido a la falta de documentación, el historiador Ramos no pudo calcular el rendimiento y los costos del mantenimiento del camino, había que consultar hasta la época republicana para encontrar noticias de esta vía de comunicación. Claramente, el enfoque de Ramos difiere de los obras anteriores, debido a que su interés se centran en las vías de comunicación como los nexos que hicieron posible los circuitos comerciales, además, muestra el papel de las autoridades coloniales, como secundarios dándole el protagonismo a los intereses de la élites que según su conveniencia promovían o se oponían a la apertura de los caminos. En este sentido, se analizara la región antioqueña bajo la perspectiva de la arqueóloga Sofía Botero.

*Caminos ásperos y fragosos para caballos*<sup>38</sup>, es la obra más completa sobre caminos que se haya publicado en la región antioqueña, en esta investigación la arqueóloga Sofía Botero Páez explora el desarrollo histórico de los caminos que posibilitaron el comercio y la actividad minera en dicha región. Además, abre el panorama de la investigación de las vías de comunicación en varios temas como la mano de obra, la oposición a la construcción de nuevos caminos, el papel predominante de los cargueros en la región, entre otros. La narración transcurre desde los parámetros de investigación, pasado por el proceso histórico de los caminos de la región para concluir con una reflexión teórica sobre el concepto mismo de camino real.

---

<sup>38</sup> BOTERO, Sofía, *Caminos ásperos y fragosos para caballos*, Medellín, U. de Antioquía, 2005.

En cuanto a las premisas de investigación, la más importante es la que argumenta que las vías de comunicación ya existían en el momento del arribó de los europeos al territorio de la actual Colombia. En consecuencia, los estudios anteriores que han atribuido la construcción de la red vial a los españoles, se sustentan más en la épica de la Conquista e imaginarios creados por la Corona y los colonos que en los vestigios materiales y documentales:

“Es posible afirmar que las ideas sobre el origen y construcción de los caminos están sustentadas en los conceptos socialmente aceptados sobre el curso de la evolución humana de lo que se considera más desarrollado, avanzado o civilizado se derivan o están directamente relacionados, con lo que reconocemos, como nuestra propia experiencia... Los indígenas no necesitaron caminos dado su estado precario de desarrollo”<sup>39</sup>

En este sentido, la arqueóloga antioqueña insiste en que no se debe caer en la idea de que la historia americana comenzó con la llegada de los españoles, sin embargo, en el siguiente apartado, se expondrá el debate sobre la hispanidad de las vías. Los caminos de la Conquista son analizados por esta investigación, refutando la idea de Velandia, según la cual, los conquistadores fueron los primeros en abrir las vías de comunicación, en contraste, Botero afirma que la gran movilidad que tuvieron los españoles en los años de la Conquista, fueron producto de las vías construidas en el periodo prehispánico. Dicha afirmación se sustenta gracias al testimonio del conquistador Jorge Robledo, quien describe el camino del Herve, de la siguiente forma:

“Desde la provincia de Arma hasta Çenufana habrá XX leguas y desde Çenufana a Aburrá puede haber seis, en todo el camino hay grandes asientos de pueblos antiguos e muy grandes edificios de caminos hechos a mano e grandes por los sierras e medias laderas que el Cuzco no los hay mayores”<sup>40</sup>

En este contexto, los caminos eran aptos para la movilización de los europeos a pie, y solo en pequeños territorios a caballo. Los conquistadores, en especial Robledo, describieron los

---

<sup>39</sup> Ibíd. Pág.11.

<sup>40</sup> Ibíd. Pág.35.

caminos como, “tan ásperos y fragosos que de ninguna manera de podían meter caballos”<sup>41</sup>. Dentro de proceso de inserción en el territorio aborigen, los conquistadores en el occidente colombiano, en opinión de Botero no encontraron muchos obstáculos en cuanto a movilidad y buscaron sitios estratégicos para fundar poblaciones para que los caballos y las huestes no tuvieran dificultades para transportarse.

La región antioqueña desde la Colonia temprana, se convirtió en un territorio minero y agrícola, lo cual, hizo necesario la consolidación de una serie de vías para el transporte ágil y seguro a los puertos de Magdalena, para que salieran los metálicos y entraran las mercaderías de Castilla. Los tres caminos principales de la región noroccidental de reino fueron: El camino del Herve, el Camino de Nare y el camino de Palagua. Las tres vías mencionadas fueron descritas en un informe redactado en 1781, en Rionegro por Pedro Biturro. El primer camino, es descrito de la siguiente manera, a modo de pie de página del mapa de la región:

“De la ciudad de Santafé a la villa de Honda, hay 22 leguas, de la villa de Honda a Mariquita  $3\frac{1}{2}$ . De la ciudad de Mariquita a la de Arma 66, de la ciudad de Arma al valle de Rionegro 22. Suman estas leguas del camino de Herve desde la citada capital del reino hasta el valle de Rionegro ciento trece leguas”<sup>42</sup>

El camino del Nare que comunicaba la población de Rionegro con el puerto de Nare en el Magdalena, sumaba 44 leguas aproximadamente, y por el río Magdalena desde el puerto se llegaba a la villa de Honda navegando 32 leguas, para finalmente llegar a Santafé 22 leguas después. El camino de Palagua fue una derivación del camino del Nare que llegaba a Rionegro por un sitio llamado las Juntas. Todos estos caminos tenían como objetivo conectar los centros mineros y agrícolas con el Magdalena, sin embargo, no eran las únicas vías que conectaban dicha región con el litoral atlántico. La navegación por el río Atrato y el tránsito por la región del Darién, fue un dolor de cabeza para las autoridades coloniales, debido a que

---

<sup>41</sup> Ibíd. Pág.35.

<sup>42</sup>Ibíd. Pág.64.

las rutas de esta región eran menos controladas y permitían la inserción de mercancías de contrabando y la fuga de metales preciosos a mercados extranjeros.

Con la ascensión de la casa borbónica a la corona española, se trató de reorganizar las colonias. Dentro dicha reorganización se impulsó la política de construcción y reconstrucción de vías de comunicación. Lo cual, incluyó el esfuerzo de las autoridades coloniales para abrir nuevos caminos, empero, dicha voluntad no era compartida por todos los habitantes de la región. De la misma forma, como las élites regionales se opusieron a Blas de la Terga, los comerciantes del noroccidente del país se opusieron a la construcción de vías:

“A pesar del interés de las autoridades y algunos vecinos ricos e influyentes, los más enconados pleitos en contra de “nuevos” caminos fueron levantados por a quienes se consideraron lesionados por su apertura, más precisamente, los dueños de tierras o poseedores de privilegios”<sup>43</sup>

Los privilegios que indica la investigadora Botero, tenían que ver con los derechos sobre el monopolio de los cobros por el uso de los caminos y los puentes. Además, los demandantes alegaban que la construcción de los nuevos caminos, propiciarían el contrabando y harían más difícil el control del territorio, en el cual, se encontraban sus posesiones. Dicha situación, sumada a la falta de animales de carga- los cuales no eran alquilados por los hacendados-, retrasaron las obras o incluso las impidieron. Sin embargo, de la misma manera que en el caso del camino del Carare, los jornaleros y los peones se negaban a trabajar por dejar sus lugares y sus parcelas. Incluso los cabildos de algunas poblaciones se negaban a financiar las vías de comunicación alegando falta de recursos.

La oposición a la construcción de nuevas vías de comunicación, sin embargo, no impidió que las vías que se consideraban antiguas fueran objeto de reformas y reconstrucciones, por lo cual, la arqueóloga llama la atención sobre la dificultad del estado colonial y la población en general, por conservar en buen estado las vías de comunicación para el comercio, situación que no fue exclusiva de la época colonial sino que trascendió a la republicana.

---

<sup>43</sup>Ibíd. Pág.95.

Una de las tesis más sugestivas, aunque difícil de comprobar es que la mayor parte de las mercancías de la región durante la época colonial, fue transportada por cargueros, debido a que la mayoría de caminos eran tan malos que las bestias de cargas eran ineficaces para estos propósitos. En el caso de los animales de carga, Sofía Botero argumenta que fueron predominantes solamente en los circuitos locales, donde los caminos eran mejores. Por último, el libro analiza el concepto de camino real, tema trabajado en el siguiente apartado.

### **1.3 Nomenclatura del objeto de estudio: Los caminos coloniales**

La reconstrucción histórica de las vías de comunicación terrestres en la época colonial en el altiplano cundiboyacense, contiene una gran cantidad de problemas metodológicos y de fuentes, sin embargo, este trabajo tratara la cuestión de la nomenclatura. En este sentido, más allá de realizar una taxonomía historia o arqueológica, la primera parte del texto se encarga de construir una clasificación y descripción de los nombres que han sido usados para denominar, lo que genéricamente nombraremos como “caminos coloniales”. Con este objetivo la siguiente sección se dividirá en los siguientes apartados; en primer término, Caminos aborígenes en la colonia temprana; en segundo lugar, los caminos reales; en tercer lugar, los caminos empedrados; y por último los documentos propuestos para el estudio de los caminos colonia en la colonia temprana. Entender el significado de cada uno de los nombres dados a las vías de comunicación terrestres, durante el tiempo puede ayudarnos a entender los procesos de construcción, reconstrucción y destrucción de los caminos, además, puede introducirnos a las dinámicas propias de la vías y la influencia de estas en las comunidades rurales. En un segundo momento, se realizara un breve acercamiento en la construcción de caminos en la Colonia temprana, que conectaron al altiplano Cundiboyacense con el rio Magdalena y los Llanos.

## Las carreras, caminos aborígenes en la Colonia temprana

En 1563<sup>44</sup>, en el valle de Ubaque fueron enviados por la Real Audiencia de Santafé, una serie de funcionarios coloniales, con el objetivo de averiguar sobre los rumores que indicaban que se celebraba una gran ceremonia o junta de aborígenes, congregados por el cacique de Ubaque en los últimos días del año. Al llegar al valle, el licenciado Arteaga consignó sus impresiones sobre lo que denominó, las procesiones de nativos, danzando y cantando, en una gran junta liderada por un Xequé. En dicho documento se hace referencia a una carrera:

“Y delante de la puerta del cercado de dicho cacique había una carrera de anchor de diez o doce pasos y muy larga, y por la dicha carrera su merced juntamente conmigo el dicho escribano y con los testigos del suyo, vido como venían muchos indios cantando y bailando con pendones delante y vestidos de distintas formas y exmascarados y con redes en la cara y coroças, puestas en la cabeza, y tañendo flautas y caracoles y otros fotutos que llaman en su lengua, cantando cantares muy dolorosos en lengua que no se entendía, a lo que dijeron los susodichos que entendían la lengua; y en muchos cercados y bohíos que para dicho efecto el dicho cacique Ubaque había hecho, para dicho efecto estaban los estandartes de plumas.”<sup>45</sup>

En este sentido, en apariencia por lo menos, los caminos aborígenes que son descritos por los españoles, en la colonia temprana se encontraban relacionados con los cercados de los caciques, esto es, una serie de estructuras que comunicaban diferentes periferias con el centro del poder político de un cacicazgo determinado. De la misma forma que el oidor Arteaga, el cronista tardío, Lucas Fernández de Piedrahita en su *Historia General de las Conquistas de la Nueva Granada*, describe los grandes asentamientos nativos, interconectados con “carreras”:

“Divirtiolos mucho el confiderar la compaífada fabrica de los grandes cercados, que tenían los Caziques , o Gobernadores pueftos por el Zippa; pues ademas de la curiosidad con que feavian labrado, procedia de cada qual de los cercados vna carrera,

---

<sup>44</sup> CASILIMAS Clara y LONDOÑO, Eduardo, “*El proceso contra el cacique de Ubaque en 1563*” Bogotá, Boletín 49 del museo de oro, 2001

<sup>45</sup> *Ibíd.* pág. 26.

ó calle de cinco varas de ancho, y média legua mas, y menos de longitud tan nivelada, y derecha, que aunque fubidfe, o baxaífe por alguna colina, ó monte, no difcrepaba del compás de la rectitud vn folo punto; de las quales ay rastros hafta nueftros tiempos, aunque ya no las vsan.”<sup>46</sup>

Aunque, el obispo Lucas Fernández de Piedrahita es el cronista menos confiable, debido a la distancia de tiempo que lo separa de los acontecimientos de la Conquista y los albores de la Colonia, el fragmento anteriormente citado nos permite inferir los siguientes elementos: en primer lugar, la destreza con la que se había labrado los caminos aborígenes, en este sentido, si seguimos al pie de la letra el relato de Fernández de Piedrahita, podríamos inferir que los aborígenes, por lo menos en los caminos que conducían a los cercados, tenían una técnica depurada, que posiblemente se usó en los años posteriores a la invasión europea; en segundo lugar, el obispo sostiene que algunas de esas carreras sobrevivían en su tiempo - algunos años antes, de 1666, fecha de la publicación de su obra-, lo cual, podría significar que los españoles diferenciaban sus técnicas de construcción con las aborígenes, o simplemente se recordaban los sitios donde se emplazaban los cercados.

Sin embargo, al parecer los términos de “carreras” y “caminos reales”, se usaron simultáneamente, en la colonia temprana y ningún término parece determinar el origen de las vías, - prehispánicas o coloniales-, así por ejemplo en 1539 con el objetivo de otorgar un predio al fundador de la ciudad de Tunja, en las actas de cabildo de la ciudad, se mencionó un camino real que para la fecha es muy poco probable que fuera realizado por los europeos: “y atraviesa el camino real, hasta un cerro y una rinconada donde están unos ranchos de indios”<sup>47</sup>

En síntesis, en el estado actual de las investigaciones no se ha indagado que nomenclatura era usada en la Colonia para denominar distintos tipos de caminos, mucho menos que percepción tenían las comunidades o el colono corriente sobre sus vías de comunicación. En el caso de las “carreras”, en apariencia tanto las autoridades coloniales como los cronistas

---

46 FERNÁNDEZ DE PIEDRAHITA, L, (1666), *Historia general de las conquista de la Nueva Granada*, p. 138

47 H. PRADILLA, G. VILLATE & F. ORTIZ, *Actas del cabildo de Tunja en: Arqueología del cercado grande de los santuarios*. Tunja: Uptc, 2005.

parecen atribuirles a las carreras un origen prehispánico, distinto a los denominados caminos reales nomenclatura estudiada en el siguiente acápite.

### **Los caminos pedregosos llegaron con los ibéricos: Los caminos reales**

La nomenclatura más usada en distintas partes del país y específicamente para el altiplano cundiboyacense para referirse a las vías de comunicación rural es la de camino real. Dicha denominación, contiene tres aspectos fundamentales: en primer lugar, indica el presunto origen de las vías, el periodo colonial; en segundo lugar, denota su estructura, un camino pedregoso que puede tener un tamaño entre medio metro hasta ocho metros, dependiendo el espacio y la necesidad que obligó a crearlo; en tercer lugar, el término camino real puede ser usado para diferenciar una vía principal de una secundaria o terciaria.

Dentro de la historia que podemos denominar tradicional en este campo de estudio, la nomenclatura camino real es usada para denotar todos los caminos del altiplano, como producto de la invasión europea en el siglo XVI, en este sentido, en el libro Caminos Reales de Colombia<sup>48</sup>, el historiador, Roberto Velandia atribuye el inicio de las vías de comunicación terrestres al empeño de los conquistadores:

“Los primeros caminos del Cundinamarca aborígen los abrió el adelantado don Gonzalo Jiménez de Quesada, de norte al centro del país, desde el valle de la laguna de Fúquene y el pueblo chibcha de Guachetá a Lenguazaque, Suesca, Nemocón, Busongote, Chía y Funza; luego, de aquí a Hunza y Sogamoso, y de regreso a Suesca, de este pueblo a Pasca, valle de los Sutagaos y valle de Neiva; los abrió también Sebastián de Belalcázar, del suroeste al centro, de Guataquí a Tibacuy y Bosa y a la recién fundada Santafé”<sup>49</sup>

---

<sup>48</sup> German Arciniegas et al, Op. Cit. Roberto Velandia.

<sup>49</sup> German Arciniegas et al, Op. Cit. Roberto Velandia 50.

En este sentido, las vías de comunicación anteriores a la Conquista serían simples trochas prehispánicas. Incluso los caminos reales, serían uno de los elementos que iniciarían la vida en el país:

“Los caminos fueron el principio de Colombia; abriendo caminos se fue descubriendo el país, fundando ciudades y con ellas formándose la nación. Son lo primero más importante de nuestra historia después del descubrimiento de las nuevas costas. Cada camino que se abría marcaba el comienzo y fin de una jornada heroica a través de lo desconocido de una naturaleza bravía cuyo misterio solo conocían hasta entonces los aborígenes que la habitaban y hacían parte de ella y que ahora empezaba a revelarse ante ojos extraños.”<sup>50</sup>

En esta teorización sobre las vías de comunicación rurales, los caminos reales serían un elemento constitutivo del relato épico de la conquista, debido a que los españoles fueron los encargados de llevar la civilización a un territorio dominado por la naturaleza y la barbarie. De igual forma, la construcción de caminos fue una empresa que posibilitó el origen de la nación, constituyéndose como una parte de la mitología de la construcción nacional.

Desde el área de la Arqueología, también se han desarrollados aportes a la teorización de las vías de comunicación. El trabajo<sup>51</sup> de Carl Langebaek, ha sostenido de igual manera que Velandia, que los caminos empedrados tiene su origen en las técnicas europeas de construcción de vías:

“La construcción de los caminos coloniales: la teoría:

Las técnicas de construcción de calzadas que encontramos en los caminos reales construidos a lo largo de Colombia tienen un origen remoto en el imperio romano y el desarrollo medieval de caminos en España. Las vías romanas se construían abriendo una caja de seis metros de ancho por un metro de profundidad. En esta se depositaba una primera capa de afirmado de grandes piedras (statumen), después de

---

<sup>50</sup> *Ibíd.* pág. 51.

<sup>51</sup> LANGEBAEK, C. & al., E. *Por los Caminos del Piedemonte. Una historia de las comunicaciones entre los Andes Orientales y los Llanos. Siglos XVI a XIX.* Bogotá: Ediciones Uniandes, 2000.

la cual venia una gruesa capa de recebo (rudus). Finalmente, esta última era cubierta con piedras planas o cascajo y **cemento.**”<sup>52</sup>

El término camino real se ha impuesto históricamente, como la nomenclatura dominante tanto en la vida cotidiana de los campesinos y viajeros de las vías de comunicación rurales del altiplano cundiboyacense, uno de los principales propósitos de esta tesis de maestría, es indagar en documentos coloniales, la génesis y el desarrollo de algunos de esos caminos, y determinar si la nomenclatura de camino real, es adecuada para explicar el devenir histórico de nuestro objeto de estudio.

### **Los caminos empedrados, un nuevo concepto**

Un grupo de investigadores en los últimos años, han argumentado una serie de críticas, a la visión tradicional del origen de las técnicas de construcción de los caminos empedrados del país, esencialmente en la zona del valle de Aburrá. La primera objeción de este grupo de arqueólogos encabezados por Sofía Botero Páez a la historia tradicional, es los estudios de los archivos tanto coloniales como republicanos, sin ningún tipo de filtro o reserva sobre los que se consignó en dichos documentos:

“De manera inmediata, queremos discutir con quienes afirman que los caminos empedrados fueron construidos en el periodo republicano, utilizando como “prueba” irrefutable documentación referida a leyes, decreto y proyectos...; la discusión la queremos centrar en el plano metodológico en tanto consideramos que este tipo de lectura, no solo es incompleta y descontextualizada, sino increíblemente positivista e ingenua, al asumir que los contenidos de la documentación, se corresponde de manera literal y univoca con los hechos e información que se alude.”<sup>53</sup>

En cuanto a la supuesta construcción de los caminos empedrados por partes de los españoles, Sofía Botero, argumenta que la corona española no destinaba el rublo necesario para la

---

<sup>52</sup> Ibid. 72.

<sup>53</sup> Botero, O.p. Cit. 25.

elaboración de los caminos, sino que los encargados de esta tarea eran quienes se beneficiarían con dicho proyecto:

“En América la corona no “costeo” ni la construcción ni el mantenimiento de los caminos, así que es difícil sostener que por eso se llamaron “Reales”...El costo de un camino está sustancialmente determinado por la cantidad de trabajo y herramientas empleadas. Sobre la mano de obra directa la ley es clara: debían proporcionarla los beneficiarios de la obra”<sup>54</sup>

La crítica más aguda de este grupo de investigación a la historia tradicional de los caminos empedrados, tiene que ver con la omisión en sus análisis, de todo el transcurrir del periodo prehispánico desde los cazadores recolectores hasta las sociedades complejas, incurriendo en un modo particular de entender el territorio, en la cual, las comunidades nativas solo fueron el preludio de la época colonial, pues sus logros y realizaciones “no estaban” a la par de los grandes imperios aborígenes al momento del contacto con los europeos. En este sentido, la presente investigación no utilizara el concepto de “camino real”, a no ser que sea usado en los documentos históricos en cambio se utilizara el termino “camino empedrado”, camino “colonial” o vía de comunicación por considerarlos más precisos. En el siguiente apartado, se ocupara del contexto del siglo XVIII, espacio de tiempo en el que se sitúa esta investigación.

## **1.4 El Nuevo Reino de Granada en los primeros años del Siglo XVIII**

La región que geográficamente se define como altiplano cundiboyacense a finales siglo XVII, pertenecía a los dominios del imperio español, que se encontraban bajo la casa monárquica de los Habsburgo. Era una de las regiones que conformaban una entidad más grande que se denominaba Nuevo Reino de Granada. El altiplano cundiboyacense había sido conquistado

---

<sup>54</sup> BOTERO, S. *Elementos para leer un palimpsesto: indígenas, caminos, piedras, mulas y caballos en Colombia*. Boletín de arqueología de la Universidad de Antioquia, 2006. p. 274.

por las huestes europeas entre los años 1538 y 1550<sup>55</sup>, hasta la implantación de la Real Audiencia de Santafé en el corazón de la región. La segunda parte del siglo XVI se caracterizó por la repartición de las encomiendas entre los conquistadores y los nuevos colonos que fueron llegando paulatinamente al territorio. En los primeros años de la Colonia, el principal objetivo de los europeos era extraer la mayor parte de oro, plata y piedras preciosas del territorio conquistado. En el caso del altiplano cundiboyacense al no encontrar grandes minas de metales preciosos, la recaudación se basó en los primeros años de la invasión en el tributo aborigen. En los últimos treinta años del siglo XVI, al agotarse el oro proveniente de la tributación, la región comenzó a centrar su economía paulatinamente en la agricultura y la ganadería, aprovechando las tierras fértiles de la sabana de Bogotá y sus alrededores.

A finales del siglo XVI y principios del siglo XVII, el altiplano cundiboyacense aportó los productos alimenticios necesarios para el mantenimiento de las regiones mineras que se habían constituido en el Nuevo Reino de Granada: Cáceres, Santafé de Antioquía, Anserma y Cartago. Hacia 1620, el auge minero decayó en el Nuevo Reino de Granada lo que supuso una contracción económica, sumada a la época de decadencia de los Austrias en el imperio Español. El descenso en la productividad en las minas, produjo la disminución de los intercambios y el comercio en las regiones del Nuevo Reino. En consecuencia, las regiones y especialmente el altiplano cundiboyacense entraron en una economía de autosuficiencia y subsistencia a lo largo del siglo XVII.

Las últimas décadas del siglo XVII y la primera del XVIII en la metrópoli española estuvieron marcadas por la crisis económica y política, debido a que la muerte del último Habsburgo en el poder, precipitó una guerra de sucesión que terminaría con la ascensión de la casa francesa de los Borbones al trono español. En este contexto, los primeros años del siglo XVIII fueron de reestructuración en la metrópoli, las colonias experimentarían las reformas lustros después. En el caso del Nuevo Reino de Granada se cambió su estructura

---

<sup>55</sup> Ver GAMBOA Jorge, *El cacicazgo muisca en los años posteriores a la conquista: del psihiqua al cacique colonial, 1537- 1575*. Bogotá, Icanh: 2013.

política de Reino a Virreinato en 1719, trasladando de esta forma el poder político de la Real Audiencia de Santafé y Quito a la figura de un representante directo del Rey : el Virrey.

Sin embargo, ¿Cómo era la situación política y económica del Reino de la Nueva Granda, en los albores del siglo XVIII<sup>56</sup>?, en general, como se ha descrito brevemente era de pobreza y decadencia, el control del imperio español sobre esta colonia, era muy débil; la autoridad de la Real audiencia de Santafé y Quito era muy limitada; el comercio tanto interior como exterior, era escaso; y las regiones tenían una comunicación intermitente, tal como lo describe Anthony Marcfarle:

“A comienzos del siglo XVIII, el control de España sobre el gobierno y los recursos de la Nueva Granada era sumamente débil, los gobiernos provinciales operaban sin referencia a la Audiencia de Bogotá, las finanzas era un desastre, el comercio estaba principalmente en manos de extranjeros... En suma, el gobierno de la Nueva Granada estaba dividido y era inefectivo, cortado de la línea clara de mando de la España metropolitana y sin una fuente de autoridad indisputada dentro de su propio territorio.<sup>57</sup>

En cuanto a la organización administrativa y política de la Nueva Granada a principios del siglo XVIII, se pueden destacar tres grandes regiones: la zona Caribe, que estaba regida por dos grandes ciudades, Cartagena y Santa Marta; la región del interior, sede de la capital del reino, y de las populosas ciudades de Tunja y Pamplona; y el sur, dominado por la ciudad de Popayán. La región Caribe, estaba integrada por una serie de rutas de comerciales que se dirigían al centro administrativo más importante de la región: Cartagena. Dicha ciudad era el nexo directo entre la metrópoli y la colonia, además, concentraba un lucrativo mercado de esclavos. Recibía su provisión de carne de las grandes haciendas ganaderas del principal puerto del río Magdalena, Mompos. El río Magdalena se había convertido en la Colonia, en la vía más rápida para conectar el centro del Reino con el puerto más importante, situación que convirtió tanto a Mompos como a Honda – puertos extremos del Magdalena- , en sitios fundamentales en el circuito de comercio colonial. Por último, se encontraban las ciudades

---

<sup>56</sup> Ver MACFARLANE, Anthony, *Colombia antes de la Independencia, economía, sociedad y política bajo el dominio Borbón*, Bogotá, Banco de la Republica: 1997.

<sup>57</sup> *Ibíd.* 55.

de Santa Marta y Rio Hacha en la periferia de la región, la primera como distribuidora de contrabando hacia la región de Ocaña, en el interior, y la segunda como una frontera india.

La región central de la Nueva Granada era la más poblada, estaba conformada por cuatro grandes subregiones: En primer lugar, el denominado eje Santafé – Tunja que se encontraba cultivado en su mayor parte por productos como la papa, el trigo, la cebada y el maíz; en segundo lugar, las ciudades de Vélez, San Gil y el Socorro, subregión, en la cual, eran cultivados el maíz, la caña de azúcar, el tabaco, el anís y el algodón; el tercer término, se encontraba la subregión que se agrupaba alrededor de las poblaciones de Girón y Bucaramanga territorio cacaotero y azucarero que constituía un nexo entre la región interior y los andes venezolanos. Toda la región se caracterizaba por la importancia de la agricultura en su economía, además de contar con un pequeño sector artesanal localizado en Tunja y las ciudades septentrionales de la región.

En mayo de 1741, el criollo panameño Don Miguel de Santisteban llegó a Honda, en el marco de un viaje que realizó desde Lima hasta Caracas, travesía que consignó en cuatro pequeños cuadernos que fueron editados y transcritos por David Robinson en 1992<sup>58</sup>. De camino a Santafé, Santisteban y sus acompañantes, transitaron el paso de Las Cruces, lugar que causó impresión en nuestro viajero por las dificultades en algunos tramos del camino a la capital del Virreinato:

“... Llegamos al paraje nombrado Las Cruces en que hay dos o tres casas con sus familias. Caminamos poco más de cinco leguas por terreno muy desigual y callejones tan estrechos que es necesario sacar los estribos, y en algunas partes apear<sup>59</sup> de la mula para evitar el precipicio de los pasos pendientes con huecos, proporcionados al paso de la bestia que llaman almireces y no pocos barriales y pantanos.”<sup>60</sup>

---

<sup>58</sup> Ver ROBINSON, David, *Mil leguas de Viaje por América, de Lima a Caracas 1740- 1741*, Bogotá, Banco de la Republica, 1992.

<sup>59</sup> Desmontarse, bajarse.

<sup>60</sup> *Ibíd.* p. 180

A la altura de Gasca después de pasar por los pueblos de Guaduas y Villeta, y de camino a Serrezuela<sup>61</sup>, Santiesteban, volvió a describir la precariedad de la vía y la dificultad de las mulas para transitarla:

“Anduvimos poco menos de dos leguas<sup>62</sup> en más de dos horas y las cargas / 95v/ tardaron cinco porque esta corta distancia es de barriales tan gredosos que trabajan muchas las mulas en sacar las manos y hay en ellas un repecho<sup>63</sup> que llaman Guayacundo y en él un poco más de cuatro cuabras de distancia es tan pantanoso que es necesario que muchas veces llevar a hombros las cargas, lo que se hace más sensible al pasajero a vista de un tan fácil remedio como el de una calzada que pudiera hacerse con troncos de la inmensa selva que hay de uno a otro lado del camino para poner corriente este paso y todos los que hay desde Honda a Santafé, aunque impusiese una contribución...”<sup>64</sup>

El anterior testimonio, es uno de los muchos reclamos que se hicieron durante el siglo XVIII sobre el estado de algunos tramos de la vía que comunicaba a la capital con el principal puerto del Magdalena medio, como se verá en los análisis en los capítulos posteriores. En el caso particular de Santiesteban llama poderosamente la atención su propuesta para mejorar las vías de difícil circulación, debido a que los mejores caminos eran empedrados, sin embargo, es posible que en este sector, escaseara piedra y por esto, nuestro viajero propusiera una solución como la de construir caminos de madera.

Después de transitar los pueblos de Serrezuela y Facatativá, Santiesteban y sus acompañantes llegaron a Santafé el 7 de Junio de 1741, y nuestro viajero describió la capital virreinal de la siguiente forma:

“Esta ciudad, fundada a las faldas orientales de los montes, en un plano casi uniformemente inclinado, extiende su población como dos millas<sup>65</sup> de longitud y una de latitud; con calles anchas y bien niveladas, casas altas y bajas de cal y piedra tan

---

<sup>61</sup> Actual municipio de Madrid, Cundinamarca.

<sup>62</sup> Medida de longitud que equivale a 5 572 metros.

<sup>63</sup> Elevación.

<sup>64</sup> Robinson, Op cit. pág.183.

<sup>65</sup> Medida de longitud, especialmente utilizada en marina, que equivale a 1 852 m.

espaciosas y cómodas que casi todas tiene algún jardín o huerta para el recreo y regalo, las fachadas exteriores con muchas balconerías de madera, portadas de piedras, y la suntuosidad y ornato de sus pueblos la hermosean de modo que da bastante señas de la opulencia que tuvo y constituyó metrópoli de todo el Reino.<sup>66</sup>

Santiesteban estuvo en Santafé por ocho días más, para luego partir con rumbo a Pamplona en su paso hasta Caracas. En este momento, es importante señalar el por qué Santafé se convirtió en palabras de Santiesteban, “la metrópoli del Reino”. Para Anthony Macfarlane las condiciones que convirtieron a Santafé en el centro administrativo de la Nueva Granada fueron tres: la sede del gobierno y las autoridades reales, es decir, todo el sistema comandado por la Real Audiencia; su posición geográfica que le permitió abastecerse de las sabanas fértiles del altiplano cundiboyacense; y por último, su función distribuidora de las importaciones provenientes de Cartagena, vía río Magdalena.

Las vías rurales que comunicaron a Santafé con Honda tuvieron una importancia capital para el historiador inglés, la competencia entre Santafé, Tunja y Vélez, por la supremacía de la región y posteriormente del reino, se inclinó hacia la primera por el monopolio que ejerció sobre la vía a Honda, aunque Tunja y Vélez se comunicaban con el Magdalena por medio del puerto del Carare, los intercambios de bienes y personas no alcanzaron el volumen de Honda:

“Después de la Conquista, Bogotá había competido por la primacía con Tunja y con Vélez, que tenían su propia ruta al Magdalena por el puerto del Carare, pero ayudados por la Audiencia, los encomenderos y comerciantes de Bogotá, aseguraron el desarrollo del camino real desde Honda e hicieron de esta vía la ruta principal para abastecer la cordillera oriental”<sup>67</sup>

En este contexto, Santafé se convirtió desde el siglo XVI en uno de los centros receptores más importantes de las importaciones ultramarinas, pero también el centro de acuñación de oro de las minas cercanas al altiplano y de las regiones como Antioquía y el Choco, desde que en 1620 se fundó la casa de la moneda. Del mismo modo, Santafé se convirtió en el

---

<sup>66</sup>Robinson, Op cit. pág.186.

<sup>67</sup> Macfarlane, Op cit. pág. 91.

centro eclesiástico del Reino pues contaba con un obispado, ocho monasterios y más de ochocientos sacerdotes.

La gran región que agrupaba las principales zonas del suroccidente del Reino, estuvo aglomerada históricamente alrededor de Popayán. Las poblaciones destacadas al norte de capital regional eran Cali, Buga y Anserma, que se conectaban con los centros mineros del pacífico, incluyendo la futura provincia de Choco que era administrada a inicios del siglo XVIII por Popayán. Al sur de Popayán, se encontraba la región de Pasto que en esos momentos, pertenecía a la Audiencia de Quito y conservaba características similares a los territorios dominados por dicha Audiencia. El centro de la economía de la región estaba en los alrededores de Popayán y la cuenca del río Cauca desde Cali hasta Buga, debido a que allí y en la costa pacífica, se encontraba el oro que servía de dinamizador del comercio tanto interno como externo. Al sector minero se le agregaba los cultivos de azúcar y la ganadería. En general, la estructura agraria estaba dominada por grandes haciendas que databan de los finales de la Conquista, por lo cual, en esta región se conformó una sociedad de grandes terratenientes. Hasta el momento, hemos recorrido un panorama general del Nuevo Reino de Granada a principios del siglo XVIII, en el siguiente apartado examinaremos los cambios realizados por la monarquía para lograr un mayor control del territorio.

### **El Nuevo Reino de Granada bajo el régimen Borbón**

Durante la primera década del siglo XVIII, el imperio español se encontraba convulsionado por la guerra de sucesión que finalmente dejó a la casa Borbón como la regente del imperio. Los primeros años del reinado de Felipe V, primer Borbón en el poder fueron de reestructuración burocrática de la Metrópoli, por lo cual, las colonias pasaron a un segundo plano. La Nueva Granada tuvo que esperar hasta la mitad de la segunda década del siglo XVIII, para ser campo de reformas. En general, el siglo XVIII en la Nueva Granada se puede dividir en tres etapas: en primer lugar, el lapso de tiempo entre 1700 y 1738, espacio en el cual, la metrópoli trató de reformar y establecer, infructuosamente una unidad centralizada de administración que fuera más eficaz que la Real Audiencia, el virreinato; la segunda etapa, entre 1738 y 1778, lapso de consolidación del virreinato; y por último, el período entre 1778

y 1810, tiempo de convulsiones sociales, bancarrotas y finalmente el inicio del proceso independentista.

A principios del siglo XVIII, la Audiencia de Santafé respondía a los designios del virreinato del Perú, sin embargo, por la distancia y la falta de mecanismos de control, la autoridad del virreinato era solo en el papel, debido a esta circunstancia, la Real Audiencia era casi totalmente autónoma en sus decisiones, situación que se había consolidado en los doscientos años de dominio de los Austrias. Al terminar la guerra de sucesión española en 1713, la burocracia imperial comenzó paulatinamente a volcar sus ojos a las colonias americanas. Dos situaciones preocupaban a la corona especialmente, las finanzas y la autonomía de las audiencias cooptadas por las familias poderosas locales.

En 1715 ocurrió en Santafé, un hecho que alarmó a las autoridades metropolitanas. El presidente y capitán general de la Nueva Granada fue depuesto y encarcelado por tres oidores que lo acusaron de crear un estado policial. Francisco de Meneses fue enviado a Cartagena y sus bienes fueron confiscados. Detrás de la deposición y encarcelamiento de Meneses estaban los intereses de una poderosa familia Santaféña, los Flores, que lograron con su influencia fraguar la salida del poder de Meneses. Preocupados por la situación, las autoridades reales decidieron enviar al comisionado Pedrosa y Guerrero para reformar la Nueva Granada y crear las condiciones necesarias para la creación de un virreinato.

Pedrosa y Guerrero llegó a Santafé en 1717 y al revisar las arcas de la Nueva Granada las encontró vacías, debido a la cantidad de préstamos no pagados a la Audiencia, además, descubrió que los impuestos casi no eran cancelados por los habitantes. En consecuencia, Pedrosa inició una política de control fiscal, que consistía en verificar el pago de la tributación. Para 1719, Pedrosa había creado el ambiente propicio para la creación del virreinato<sup>68</sup>. En 1719, llegó a Santafé don Jorge de Villalonga, conde de la Cueva, primer virrey de la Nueva Granada. Sin embargo, el gobierno de Villalonga se caracterizó por destruir las reformas de Pedrosa e incluso se le acusó de favorecer el contrabando. En este contexto, la figura del virreinato fue suprimida en 1723. En consecuencia, se envió desde la metrópoli al mariscal de campo Don Antonio Manso como presidente de la Audiencia, hasta

---

<sup>68</sup> Ver :Macfarlane, Op cit.

1729. En España en la década del treinta, se desató una crisis interna que puso en segundo plano las colonias.

En 1739, se creó una comisión para estudiar la viabilidad de crear nuevamente un virreinato en la Nueva Granada. La comisión dio su visto bueno al consejo de indias, basado en tres presupuestos: en primer lugar, combatir el contrabando; en segundo lugar, fortificar el territorio contra los posibles ataques extranjeros – este punto hacía referencia al fortalecimiento de Cartagena-; y por último, y no menos importante, la centralización del gobierno para establecer una autoridad fuerte.

En abril de 1739, se nombró a Don Sebastián de Eslava como virrey de la Nueva Granada. Eslava inició la época de formación y consolidación de la institución virreinal. De 1739 a 1778, pasaron seis virreyes que tuvieron un promedio de duración de entre dos y doce años. En este espacio de tiempo, las finanzas del virreinato se revitalizaron y el control fiscal fue más eficiente. Sin embargo, la entrada del imperio español a la guerra de los siete años supuso la profundización de las cargas fiscales para subsidiar el proceso bélico. La mayor parte de los impuestos se destinaban a fortalecer el puerto de Cartagena, para repeler los ataques ingleses. En este contexto, el virrey Guirior que gobernó entre 1772 y 1776, impulsó el estanco para monopolizar la venta de tabaco en ciertas regiones del virreinato. En consecuencia, comenzaron levantamientos y protestas en varias regiones.

Las reformas de Carlos III de España, en la Nueva Granada iniciaron un nuevo período en el virreinato que se caracterizó por su conflictividad. El oidor Moreno y Escandón fue removido de su cargo obedeciendo a las nuevas políticas monárquicas, que buscaban disminuir la influencia criolla en las colonias. Moreno y Escandón fue enviado a Chile a un nuevo cargo burocrático lejos de su zona de influencia. Para sustituir a Moreno y Escandón, la monarquía envió un regente y visitador que generaría directamente reformas para el mayor recaudo de impuestos. Además de apartar y atacar a los criollos, Gutiérrez de Piñeres, el regente y visitador decidió fortalecer los monopolios de la venta de aguardiente y tabaco – estancos-, lo que ocasionó la famosa revuelta de los comuneros.

El arzobispo Caballero y Góngora, logró firmar las capitulaciones con los líderes comuneros en Zipaquirá lo que significó el fin del movimiento. En consecuencia, Caballero y Góngora

logró la fama suficiente y en muestra de agradecimiento se le nombró virrey. Las décadas siguientes a la revuelta comunera, fueron de crisis económica y política, para la época del Virrey Ezpelata, el virreinato se encontraba en bancarrota. Lentamente se gestaba en el virreinato el espíritu de una nueva época que tuvo su oportunidad de surgir con la invasión de Napoleón a España, produciendo una profunda crisis en el mundo Hispanoamericano. En la segunda parte de esta investigación, se reconstruirá el proceso histórico de las vías de comunicación en dos casos puntuales: la villa de San Bartolomé de Honda y la capital Virreinal.

## **2. LA VILLA DE SAN BARTOLOMÉ DE HONDA: Historia, Puentes y Caminos**

La villa de San Bartolomé de Honda durante la mayor parte de la época colonial, fue el nexo entre las mercaderías, los metales y las personas que provenían ya fuera de la metrópoli o del litoral Caribe. En este contexto, su desarrollo económico, social, político, cultural y urbanístico, dependió de la intensidad del comercio entre las ciudades caribeñas y las poblaciones del interior, de igual forma, la villa fue fundamental en el comercio de las poblaciones de la región central y occidental del Reino. El objetivo principal de este capítulo, será analizar el proceso de las vías de comunicación terrestres de la Villa de San Bartolomé de Honda que permitieron un fluido comercio en la época colonial. Para lograr este propósito el presente capítulo se dividirá en los siguientes apartados: en primer lugar, se expondrá en líneas generales, el proceso histórico del puerto de Honda en el siglo XVIII, para comprender el papel que jugaron las vías de comunicación en el proceso de consolidación de la Villa, especialmente en el siglo XVIII; en segundo apartado, estará dedicado a comprender la importancia de los puentes sobre el río Gualí, en ese sentido, se analizarán los procesos burocráticos, la mano de obra, los materiales y las herramientas; el tercer apartado, estará dedicado a examinar el circuito de intercambios de la villa de Honda; por último, se estudiarán las continuidades y rupturas en los procesos de construcción de la vía de Honda a Santafé en el siglo XVIII

## **2.1 La Villa de San Bartolomé de Honda**

En la confluencia del río Gualí con el río grande del Magdalena, en la mitad del siglo XVI existieron dos poblados aborígenes, habitados por los Ondas u Ondamas, que fueron catalogados por los españoles como un grupo perteneciente a la extensa familia Panche. El primer contacto español en la región se dio por medio de Baltazar de Maldonado en 1540, quien con una hueste de 150 hombres descendió desde Guataquí por el Magdalena, hasta la desembocadura del Gualí, sitio donde encontró a los Ondamas y prosiguió por los territorios de los Palenques o Pantagoros.

En 1544, con la llegada del Licenciado Miguel Díaz de Armendáriz como visitador y juez de residencia de las ciudades recién fundadas, se hicieron planes para la pacificación de la región Panche. Armendáriz encargó esta tarea a Francisco Núñez Pedroso, conquistador que entró

con sus huestes ese mismo año a la región. En 1550, cuando se creó la Real Audiencia de Santafé, su primer presidente el citado Díaz de Armendáriz autorizó el 15 de febrero de 1551, a Núñez Pedroso a fundar una ciudad en el territorio mencionado:

“Fray Pedro de Aguado, dice que Núñez Pedrozo en pocos días juntó sesenta hombres y fue a la conquista y después de mucho andar y combatir volvió a Santafé, donde encontró a los dichos oidores, quienes autorizaron para volver a las provincias del Gualí a fundar una ciudad, que fue San Sebastián, que por estar en tierra de los Marquetones vino a llamarse San Sebastián de Mariquita, en 1552”<sup>69</sup>

La ciudad de San Sebastián de Mariquita, en este contexto, se convirtió en la cabecera municipal de una jurisdicción que abarcaba las poblaciones de Ibagué, Tocaima, la ciudad de la Palma, parte de la provincia de los Colimas, el territorio oriental del Magdalena hasta la jurisdicción de Guaduas y limitaba por el norte con la ciudad de Remedios. Dentro de esta gran jurisdicción a solo tres leguas se encontraba los pequeños poblados de los Ondamas.

Como era natural en la época después de la fundación de una ciudad, el conquistador o gobernador de la misma procedía a repartir los territorios de los aborígenes, junto con ellos en encomiendas. En este contexto, como lo referencia la historiadora Ángela Inés Guzmán se realizó una visita, en la cual, el escribano Francisco Hernández consignó sobre el poblado indígena lo siguiente:

“... estos 10 bohíos junto al río grande de la Magdalena y el río que llaman del Gualí que viene de Mariquita están metidos en un alto de tres cuestras grandes, tierra en donde me parece no se puede labrar ni criar cosa alguna. Hay muchas piedras en ella”<sup>70</sup>

---

<sup>69</sup> VELANDIA, Roberto *La Villa de San Bartolomé de Honda*, Tomo I, Bogotá, Editorial Kelly, 1989, pág. 45.

<sup>70</sup> GUZMÁN, Ángela Inés, *la Ciudad de Rio*, Bogotá, Luis Ángel Arango, 1992 pág.13.

Dichos Bohíos eran parte de una de las cuatro encomiendas que se adjudicaron, en el territorio de la nascente población de Honda. En 1560<sup>71</sup>, las encomiendas se distribuían de la siguiente forma:

*Tabla 1, Encomenderos de Honda, siglo XVI*

<b>Encomendero</b>	<b>Indígenas</b>	<b>Distribución de la ocupación aborígen</b>
Juan López	191	Roza: 21 Minas: 20 Alzados: 150
Melchor de Sotomayor	523	Roza: 13 Minas: 10 Alzados: 500
Alonso Venero	320	Roza: 8 Minas: 12 Alzados: 300
Alonso de la Vera	323	Roza: 10 Minas: 10 Alzados: 300

Del anterior cuadro, se infiere que tal solo 107 aborígenes hacían parte de las encomiendas en la realidad, debido a que el resto de la población se encontraba en pie de guerra con los españoles. Además, muestra la poca relevancia de las encomiendas puesto que el poder de

---

<sup>71</sup> *Ibíd.* Pág. 14-15.

esta institución colonial, se basaba en el número de aborígenes encomendados. Sin embargo, dichos encomenderos comenzaron la construcción de las primeras capillas doctrineras en forma de bohíos para iniciar el proceso de evangelización. Las primeras compañías religiosas en llegar a la región fueron los franciscanos y los jesuitas.

Después de varios intentos de los españoles, por establecer puertos a lo largo del río Magdalena, el embarcadero de Mariquita- como era llamada la población de Honda, en los albores de la Colonia,- fue administrado en la década de 1560 por Hernando de Alcocer, tiempo en el cual, se consolidó como el embarcadero más importante y seguro para las mercancías y los viajeros, incluso en una ordenanza se estableció lo siguiente:

“Que todo lo que fuere para Santafé entre por la Villa de la Palma, por el puerto que descubrió Alonso de Olalla o por el que tiene Alcocer, digo Hernando Alcocer, o por el que sea de tales ciudades...que mientras se arreglan los caminos y puente y puerto de la Palma las mercancías para Santafé se descarguen en la boca del río Negro, y las que fueren para Mariquita, Tocaima e Ibagué “se descarguen en el Rio Negro, y de allí hasta Honda se suban en canoas en Honda o en recuas, como cada uno quisiere, y estas canoas allí no carguen lo que no sea para tales ciudades”<sup>72</sup>

En este sentido, tanto el puerto de Honda como el camino hacia dicha población, obtuvieron la supremacía como rutas de comunicación por encima del camino de Carare y el camino del Opón. Honda de esta manera, se convirtió paulatinamente en el centro de distribución de personas y mercancías en el interior del territorio. Su rango de acción no solo incluía la capital virreinal, sino las poblaciones de noroccidente y el suroccidente de la Nueva Granada. En este contexto, la encomienda tradicional comenzó a decaer hasta desaparecer en los primeros años del siglo XVII para ser reemplazada por la encomienda de boga.

La encomienda de boga consistió en la entrega de aborígenes a españoles pertenecientes a la alta jerarquía colonial para el trabajo de remeros de canoas, desde el puerto de Honda hasta los desembarcaderos a lo largo del río Magdalena. Dichos remeros, trabajaron transportando personas y mercancías, por la arteria fluvial, convirtiéndose en una de las fuentes de riqueza

---

<sup>72</sup> VELANDIA, *La Villa...*op.cit. pág. 66.

de la población hispánica, y en los facilitadores de comercio al interior del Nuevo Reino. El trato que recibían estos remeros, era cruel e inhumano, en muchas ocasiones la vida de estos hombres se consumían en el arduo trabajo. Inés Guzmán, nos indica la periodicidad de los viajes:

“La mayoría de los encomenderos con encomiendas de bogas, así como los demás españoles comprometidos con este tipo de transporte, realizaban de 3 a 4 viajes al año hasta Mompos, el agotamiento de la población era evidente”<sup>73</sup>

Incluso, las autoridades coloniales decidieron prohibir este tipo de trabajos a los indígenas mayores de 44 años. La dinámica del transporte era la siguiente: los aborígenes pertenecientes a las encomiendas de bogas, eran “alquilados” a los comerciantes que necesitaban transportar sus mercancías por el río Magdalena, dichos comerciantes, proporcionaban una paga en metálico y en comida, de la paga del remero un porcentaje era para el encomendero.

Durante las primeras tres décadas del siglo XVII, el puerto de Honda fue creciendo poblacionalmente, debido al aumento de los intercambios comerciales, situación que hizo necesario el empleo de una gran cantidad de mano de obra. Dicha mano de obra, se dividía entre los aborígenes encomendados y esclavos negros. En este contexto, la población empezó a crecer, propiciando la construcción de viviendas a lo largo de la vera del Magdalena, tanto para los españoles como para los indígenas y los esclavos, dicho escenario es recreado por Guzmán de la siguiente forma:

“La Zona de Honda estaba poblada en forma dispersa alrededor de estancias, de hatos, de trapiches, de la explotación minera en Purnio y de la actividad pesquera... Juan Manuel Pacheco Corrobora lo señalado por el padre mercado: “Las familias españolas residentes allí eran pocas, pues no llegaban a 20 en 1629. La mayoría de la población la formaban esclavos negros y algunos indios ocupados en la navegación del Magdalena. El número de esclavos ascendía a 700 en 1625”<sup>74</sup>

---

<sup>73</sup> GUZMÁN, Op Cit. pág. 22.

<sup>74</sup> GUZMÁN, Op Cit. pág. 26.

El crecimiento poblacional, el intenso comercio y la gran cantidad de población aborígen y negra justificaron que el 1640, se creara un grupo de milicias. El crecimiento del puerto de Honda vino acompañado de la segregación de los españoles a las demás etnias, debido a que las familias de la élite colonial se asentaron en la margen derecha del río Gualí, en casas suntuosas<sup>75</sup> de tejas de barro de dos pisos, en las cuales, en la primera planta se encontraban las tiendas, donde se comerciaban las mercancías portuarias; en contraste, en la margen izquierda, se encontraban las viviendas de los aborígenes y los esclavos mucho más modestas con su techo de paja.

Hasta el momento la población de Honda pertenecía a la jurisdicción de San Sebastián de Mariquita, puesto que se encontraba a tal solo tres leguas de camino, además, muchos de los comerciantes y dueños de solares de la población eran habitantes de la capital provincial. Sin embargo, el creciente comercio, el poder de los residentes españoles de la población y el crecimiento demográfico, impulsó a los habitantes poderosos de Honda, a pedir la emancipación de Mariquita para convertirse en una jurisdicción aparte.

Con el objetivo de separar administrativamente la población de Honda de la de Mariquita, en 1640, los hermanos Bernardo y Sebastián Pretel de Vico enviaron una solicitud a las autoridades coloniales para erigir la Villa de San Bartolomé de Honda. Dicha petición estaba acompañada de 5.000 pesos. La respuesta tardó tres años, hasta que el Rey Felipe IV en Madrid, el 4 de marzo de 1643 por medio de una real cedula autorizó la erección de la Villa:

“... por la presente eximo y saco de dicha población de dicho puerto de Honda de la jurisdicción de Mariquita, a cuya jurisdicción estaba cometida, y la hago Villa de por sí y sobre sí con jurisdicción civil y criminal alta y baja mero mixto imperio en primera instancia para que de aquí en adelante, perpetuamente para siempre jamás la dicha ciudad de Mariquita no la pueda ejercer ni ejerza en el dicho puerto de Honda...”<sup>76</sup>

La notificación de la decisión real, llegó en 1644 cuando se estableció formalmente la Villa. El establecimiento de la villa significaba la construcción de mecanismos de gobierno y

---

<sup>75</sup> GUZMÁN, Op Cit. pág. 28.

<sup>76</sup> VELANDIA, *La Villa*. Op. Cit. pág. 161.

administración propios de la población. De este modo, se creó el cabildo y la cárcel de Honda. El cabildo elegía los siguientes cargos: Alférez mayor, Alguacil mayor, provincial de la hermandad, regidor, dos alcaldes ordinarios, procurador general, un mayordomo y un padre de menores, quienes eran elegidos entre la élite social y económica de la población.

Desde este momento, la villa de San Bartolomé de Honda, -llamada de esta forma, por el patrono de la ciudad-, comenzó una etapa distinta dentro de su desarrollo histórico, debido a que una vida administrativa propia, impulsó decididamente el comercio y fue un escalón definitivo para llegar a la época de bonanza mercantil.

Al iniciar el siglo XVIII, la Villa de San Bartolomé de Honda se encontraba en un constante crecimiento comercial y administrativo, debido a que el río Magdalena se había consolidado como artería fluvial del Nuevo Reino de Granada, y en consecuencia sus dos puertos extremos,

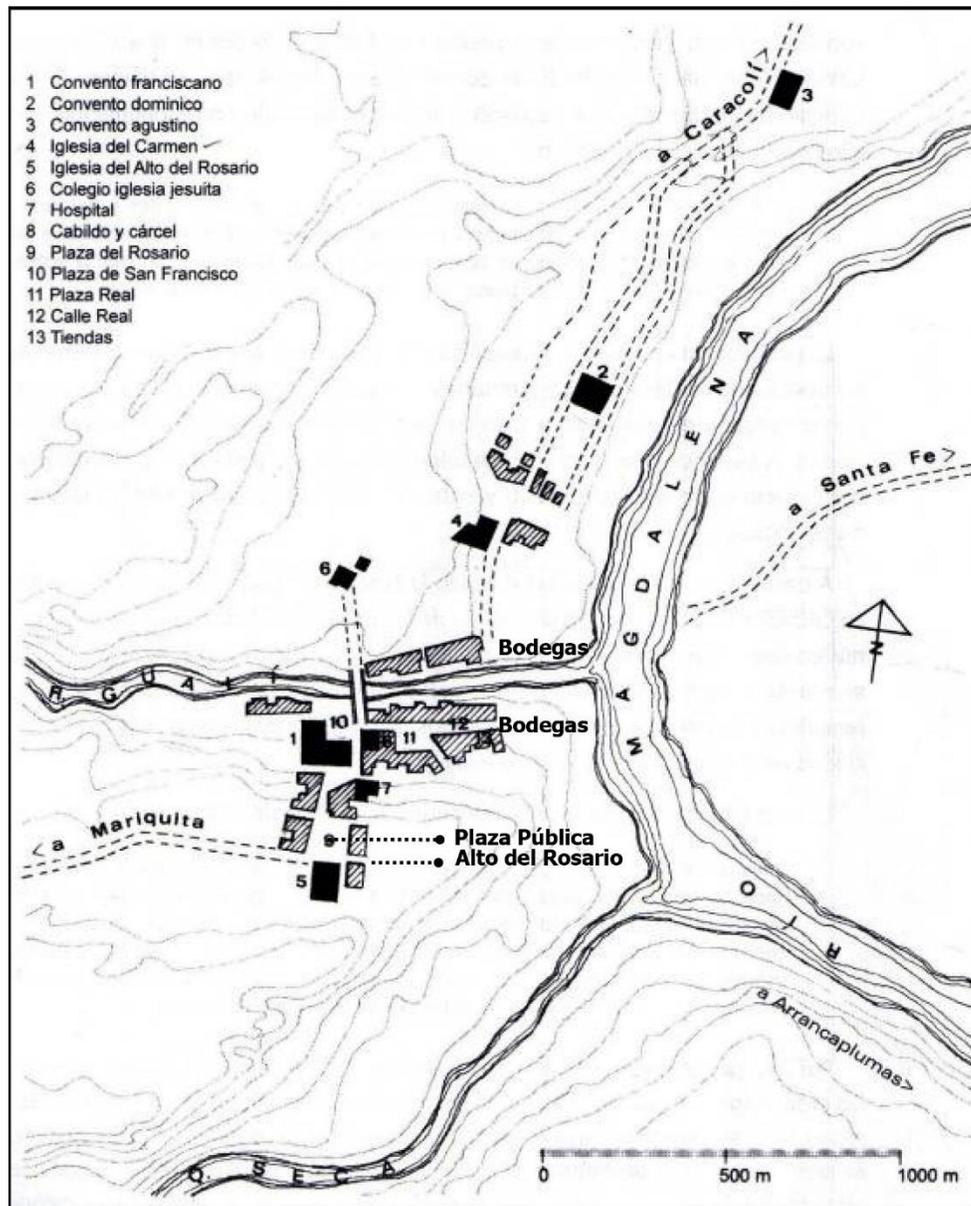


Ilustración 2, Mapa de Honda, siglo XVI.

Tomado de: Eduardo Prieto, *Centro Histórico de Honda*, Tesis de Maestría en Arquitectura, Universidad Javeriana, 2009, adaptado de Inés Guzmán.

Honda y Mompos, se convirtieron en los ejes del comercio colonial tanto legal como ilegal. Como lo indica la historiadora, Inés Guzmán la burocracia era cada vez más especializada en el puerto:

“La actividad por el río Magdalena conllevó al establecimiento de una burocracia especializada: jueces de puertos y de canoas y administradores de los impuestos de tránsito de río, por ejemplo en 1714 Don Fernando de Morales era Sargento mayor administrador de los reales derechos de los puertos del río grande de la Magdalena. De la normal actividad del transporte por el río dependía el abasto en los frutos de Castilla al Nuevo Reino, y abasto en los frutos de la tierra, de las diferentes regiones”<sup>77</sup>

El puerto de Honda se consolidó como lugar de paso para todos los viajeros y funcionarios coloniales que se internaban en el siglo XVIII al interior del Nuevo Reino. A mediados del siglo XVIII, el sacerdote Basilio Vicente de Oviedo nacido en 1699 en Socotá, actual departamento de Boyacá, visitó la Villa de Honda, consignó sus impresiones sobre la población en su obra, “Cualidades y riquezas del Nuevo Reino de Granada”<sup>78</sup>. Oviedo resaltó la intensidad del comercio de la villa, su importancia para las provincias del interior y la provincia de Quito, en cuanto a la población la describe de la siguiente manera:

“La dicha villa de Honda está muy bien poblada de buenas casas, todas de teja. Su iglesia parroquial nueva y buena y bien alhajada, con buenos ornamentos y preseas... tiene su cabildo y cría sus alcaldes y de la hermandad y algunos pedáneos, en su jurisdicción, hay un juez de puertos que tiene dos desembarques en el río y sus bodegas”<sup>79</sup>

Oviedo atribuye a la villa una población de mil vecinos, acaudalados y honrados, que viven en un clima caluroso pero tolerable, donde se dan todas las frutas de tierra caliente. El fray Juan de Santa Gertrudis visitó la villa en 1756 donde estuvo 32 días. Durante su viaje por la

---

<sup>77</sup> GUZMÁN, Op. Cit. pág.38.

<sup>78</sup> OVIEDO, Vicente de “*Cualidades y riquezas del Nuevo Reino de Granada*” Bogotá, Imprenta Nacional, 1933

<sup>79</sup> GUZMÁN, Op. Cit. pág. 31.

Nueva Granada, en su diario de viaje<sup>80</sup> escribió sus observaciones sobre la población. Uno de los aspectos que más le llamo la atención aparte del comercio fueron las mujeres:

“Las mujeres aquí visten más honesto; llevan su follera de angaripola o rayadillo de Algodón, calzan zapato sin tacón... para salir de casa usan jabón de Bretaña, todo bordado en seda carmesí o de hilo morado... el cabello prendido atrás con una cinta con una cinta de tela... usan muchas esmeraldas en zarcillos y sortijas y cadenas de oro en el cuello”<sup>81</sup>

En uso de joyas con metales y piedras preciosas, denotaba la opulencia de los españoles residentes en la villa, debido a que gracias al comercio y los puestos burocráticos, los europeos y los criollos del puerto, lograron amasar grandes fortunas que les permitieron construir un pueblo de piedra y cal, en un reino que por lo general estaba construido en madera y paja. Sin embargo, el Fray Santa Gertrudis no solo registro a los habitantes opulentos de la villa, sino también a los trabajadores y los bogas que eran esclavos y aborígenes: “Entre la gente inferior hay mucho borrachos, así hombres como mujeres, porque en las pulperías, venden ni solo vino y aguardiente de España sino también guarapo y aguardiente caña”<sup>82</sup>

Los dos cronistas relataron en sus escritos la importancia del comercio en la villa y algunas características de sus pobladores. Sin embargo, la importancia de Honda en el siglo XVIII, no solo recayó exclusivamente en el intercambio comercial, debido a que los españoles de la villa incursionaron en otras actividades económicas. El monopolio del tabaco fue una de ellas.

Para la mitad del siglo XVIII, el cultivo del tabaco estaba tomando importancia en varias regiones de la Nueva Granada. En este contexto, en la población de Ambalema se construyó un centro de recolección de tabaco, lugar donde se reunían todas las cosechas del alto Magdalena, se seleccionaban, se empacaban y se dirigían para ser embarcadas en Honda. El

---

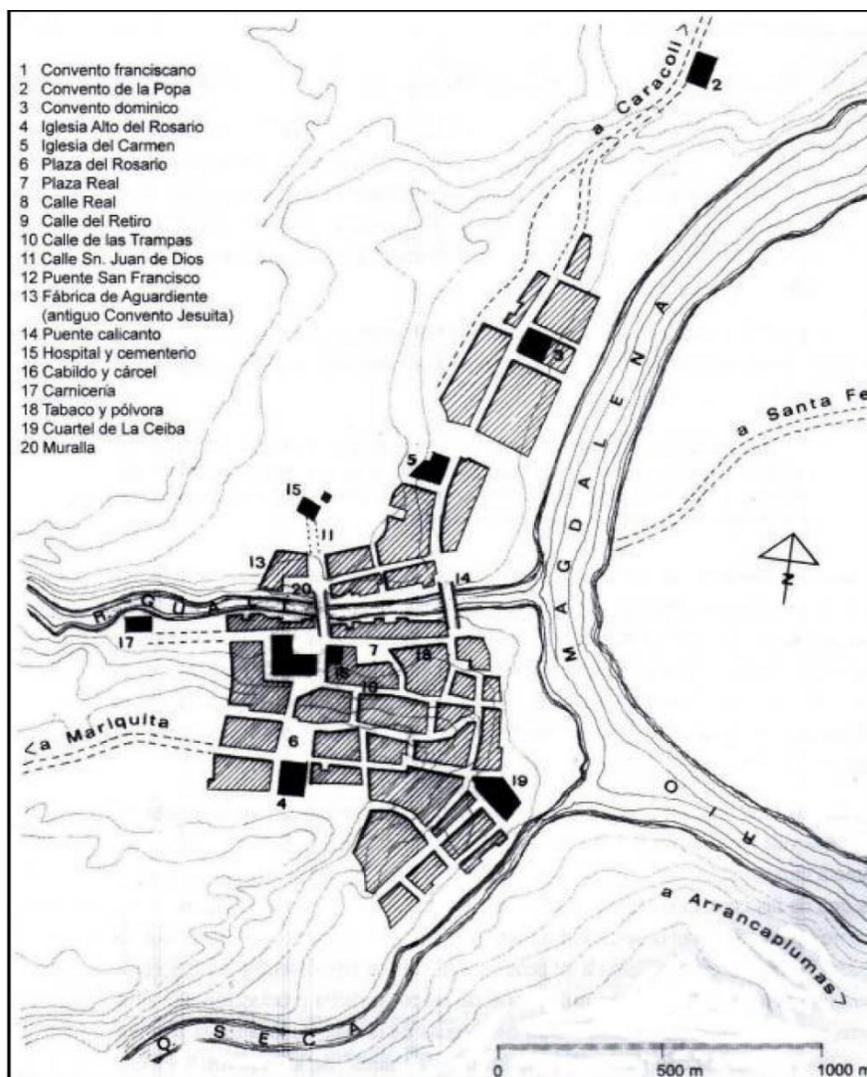
<sup>80</sup> SANTA GERTRUDIS, Fray Juan de “*Maravillas de la Naturaleza*”, Tomo I, Bogotá, Banco Popular, 1970.

<sup>81</sup> *Ibíd.* pág.335.

<sup>82</sup>*Ibíd.* pág.335.

auge económico que produjo el cultivo del tabaco, motivo a las autoridades coloniales a expedir el monopolio bajo el nombre de *estanco*.

Honda en este contexto, se convirtió en la administradora de las cosechas de tabaco de casi la mitad del Reino, dentro de su jurisdicción se contaban las poblaciones desde Neiva hasta Cartagena, incluyendo los pueblos de la riera del Magdalena y de la provincia de Antioquía. Dicha administración contaba con una pequeña guardia que merodeaba el Magdalena, con el objetivo de no permitir el contrabando de tabaco. En 1774, se creó oficialmente la administración de la Real Renta de Tabaco de Honda a cargo de José Antonio de Rancines.



Mapa tomado de:  
Eduardo Prieto,  
*Centro Histórico  
de Honda*, Tesis de  
Maestría en  
Arquitectura,  
Universidad  
Javeriana, 2009,  
adaptado de Inés  
Guzmán.

Ilustración 3, Mapa de Honda, Siglo XVIII.

Por instrucciones del virrey José Manuel Guirior la administración de tabaco de la villa de Honda, tenía las siguientes órdenes de funcionamiento: en primer lugar, se dio instrucciones de que todos los cultivos de la región del Gualí hacia arriba entraran en jurisdicción de la villa; en segundo término, se indicó que todo el tabaco fuera llevado después de su recolección a Honda; en tercer lugar, se ordenó que la arroba fuera de 80 manojos de 4 onzas cada uno; la cuarta instrucción, clasificaba la calidad del tabaco en: principal, desecho y cafuche; en quinto lugar, se ordenó pagar a la arroba de tabaco de la siguiente forma: principal 18 reales, desecho 12 reales y cafuche 6 reales, en consecuencia, la administración de tabaco vendería la arroba de principal a 52 reales, el desecho a 44 reales y el cafuche a 16 reales; por último, se dio instrucciones para combatir el contrabando, se creó la guardia para Antioquía y se reglamentó la circulación del tabaco.

La administración de tabaco de la villa de Honda, trajo consigo grandes cantidades de dinero a la población opulenta del puerto, lo cual, incremento su poder a nivel regional, concentrado no solo las mercancías traídas de Castilla y de las provincias del Reino de Nueva Granada, sino también el tabaco de buena parte del virreinato. El estanco de aguardiente fue otra de las industrias importantes a finales del siglo XVIII en el puerto. Funcionó de manera similar a la administración de tabaco, concentrado la producción de la bebida alcohólica de una gran parte del interior del Reino: “La *administración general de Honda* será una de las de esta clase, que ha de estar inmediatamente subordinadas a la Dirección General de la Renta, por consiguiente deberá gobernarse por las mismas reglas de las demás administraciones”<sup>83</sup>

En dicha instrucción, dictada por el regente Gutiérrez de Piñeres en 1780 se especificaba que bajo la jurisdicción de la villa de Honda, se contaban las siguientes administraciones particulares: Guaduas, Mariquita, Ambalema, Purificación, Chaparral, Ibagué y la región circundante a la villa. Aunque, en los últimos años de la Colonia el aguardiente no generó grandes utilidades, fue un más de los monopolios que alimentaron las arcas del virreinato al final del siglo.

---

<sup>83</sup> VELANDIA, *La Villa...* Op. Cit. pág.358.

Para 1778<sup>84</sup>, la población de Honda contaba con 3073 personas distribuidas de la siguiente forma:

*Tabla 2, Demografía de Honda, 1778.*

<b>Blancos</b>	<b>Libres</b>	<b>Indios</b>	<b>Esclavos</b>	<b>Religiosos</b>	<b>Total</b>
516	1895	82	555	25	3073

La historiadora Inés Guzmán argumenta que dicha composición social, responde en general a la sociedad mestiza que se gestó durante el siglo XVIII en gran parte de la Nueva Granada. También resaltó la gran cantidad de esclavos utilizados por el comercio para actividades de la boga y el almacenaje.

Como consecuencia del auge comercial y las administraciones de tabaco, aguardiente y correo, la villa de San Bartolomé de Honda se encontraba en su apogeo al final de la época colonial. Dicha situación motivo a sus pobladores a solicitar el cambio de capital provincial de Mariquita a Honda. En una comunicación en padre Ramón de Baeza<sup>85</sup> fechada en 1801, consignó las razones, por las cuales, la villa de Honda debería convertirse en la capital regional entre ellas las más importantes fueron las siguientes: la situación de encontrarse más cerca de Santafé que Mariquita, un clima más benigno que la capital provincial, las administraciones de correo, tabaco y aguardiente, la actividad comercial, la burocracia colonial presente en la villa e incluso los distinguidos habitantes del puerto. Debido a la decadencia del régimen colonial y los albores de la época de independencia, dicha petición no fue tramitada por las altas jerarquías coloniales.

La primera década del siglo XIX, encontró al régimen colonial en crisis, situación que disminuyó dramáticamente los intercambios comerciales en el Nuevo Reino de Granada, sumergiendo a la villa de Honda en un proceso de decadencia. En 1805, un movimiento telúrico destruiría gran parte de la Villa:

---

<sup>84</sup> GUZMÁN, Op. Cit. pág.68.

<sup>85</sup> VELANDIA, *La Villa...*Op. Cit. pág. 377.

“Habiendo un furioso terremoto destruido el 16 de junio del presente año todos los más principales edificios de esta vuestra Villa y entre ellos de vuestra Real Fábrica de Aguardientes, de cuya catástrofe se escaparon nuestras vidas milagrosamente dentro de nuestras habitaciones por haber dado la casualidad de experimentar a las tres y media de la madrugada”<sup>86</sup>

La reconstrucción de la villa de Honda tardó décadas, sin embargo la historia colonial de Honda, estaba a punto de terminar de igual forma que para el territorio americano. Empero, la importancia de la población trascendería a la época republicana. En el siguiente apartado, se analizará una de las obras más importantes de la villa desde su fundación hasta el fin de la época colonial: El Puente sobre el río Gualí.

## **2.2 Los puentes sobre el Río Gualí**

Los distintos puentes que han sido construidos y reconstruidos por los pobladores de Honda a través de los siglos, han contribuido a la integración de sus habitantes y a la circulación de las mercancías. En la época colonial, los puentes sobre el Gualí según su situación, trajeron bienestar o preocupación a la población de la villa, sus reconstrucciones fueron numerosas, así como también sus colapsos. Las siguientes líneas, relataran los esfuerzos de pobladores de Honda por asegurar el paso de las mercancías y las personas, a través de los puentes sobre el Gualí especialmente en el siglo XVIII.

Desde el establecimiento de los españoles, en la confluencia del río grande de la Magdalena y el río Gualí en la última década del siglo XVI, existió la preocupación de asegurar el paso de las mercancías por las aguas del afluente del Magdalena. Dicha situación, se debía en gran medida a la necesidad de encontrar el camino hacia la ciudad de San Sebastián de Mariquita, que se localiza en la margen sur del río Gualí. El 8 de marzo de 1585, se construyó el primer puente de la población: “se pidió relación de las sisas que se echaron para el puente, el que

---

<sup>86</sup> *Ibíd.* pág. 393.

se hará de madera, aunque convendría que fuese de piedra”.<sup>87</sup> Aunque, la documentación no especifica una fecha exacta, el primer puente fue destruido por una creciente entre finales del siglo XVI y principios de XVII.

La corriente del río Gualí durante la época colonial, fue la principal enemiga de los puentes, debido a que en más de una ocasión derribó las estructuras de madera que los soportaban, interrumpiendo el paso entre sus orillas, lo cual, obligaba a los hóndanos a pasar el río en canoas, o invertir parte del tesoro de la población, en arreglos y reconstrucciones de los puentes. En el siglo XVII, con la consolidación económica y política de la villa, se hizo necesario el mantenimiento y reconstrucción del puente. En el año de 1664, el alférez Julián Martín vecino de Honda, ofreció mil patacones ante el presidente del cabildo por la obra del puente del río Gualí:

“y no habiendo más postores fue aceptada la suya, en cuya consecuencia se remitió al cabildo de Honda para que se pregonase su construcción; que por otra parte al rematarse el Paso del Río Grande se le prefiriera para que su producido se vayan pagando los gasto que haga en la construcción del puente”<sup>88</sup>

Las formas de recolección de los recursos para la construcción y reconstrucción del puente del río Gualí fueron diversas: en algunas ocasiones, el cabildo subastaba la obra entre los comerciantes y hacendados más ricos de la región, prometiéndole a cambio de su inversión, un tiempo se usufructo de los pontazgos; en otras ocasiones, el cabildo cobraba a las personas opulentas de la villa, una contribución para el bien común; del mismo modo, parte de los recursos provinieron de los pontazgos o por el cobro del pasaje de mercancías de las bodegas del puerto a Honda o viceversa. Durante el siglo XVIII, estos mecanismos cambiaron dependiendo de los intereses de las elites regionales o de los habitantes pudientes de la Villa.

En un documento sobre la presidencia de don Diego de Villalba<sup>89</sup>, se referencia la construcción de un nuevo puente, debido a la caída del anterior:

---

<sup>87</sup> Ibid.pág.275.

<sup>88</sup> Ibid.pág.276.

<sup>89</sup> Quien presidió de 1667 a 1671.

“La obra de mayor aliento que se llevó a cabo durante esta administración fue la terminación del puente sobre el río Gualí, en Honda, necesárisimo para las comunicaciones comerciales. El puente antiguo muy malo, que hasta entonces existían, se había caído y ya desde el gobierno de Ergues de Beaumont se había contratado su construcción con el capitán Jacinto de Acevedo”<sup>90</sup>

El puente construido en la administración de Diego de Villalba, en el año de 1679 ya no existía, por una fuerte corriente que lo destruyó. En este contexto, fue necesario cruzar el río en canoas, situación que generó muertos y pérdida de mercancías. En el año de 1680, se iniciaron las obras para reemplazar el puente caído. Cuatro años después el cabildo de la villa ordenó la reparación de las averías de puente, financiada con los pontazgos y los cobros de las barquetas que pasaban las mercancías de un lugar a otro en el Magdalena. Las obras terminaron en 1687, dando un poco de estabilidad al tránsito por encima del río Gualí.

En 1710, el puente sobre el río Gualí se encontraba nuevamente en malas condiciones, Manuel Dineros Montenegro, quien en el año de 1708 era el comisario administrador del consulado de la villa, encargado de controlar todas las mercancías entrantes y salientes del puerto, fue nombrado por el presidente encargado de la Real Audiencia de Santafé, el arzobispo Francisco de Cossio y Otero como “superintendente del reparo y fábricas en el río Gualí en la villa de Honda”<sup>91</sup>. Cossio y Otero en el documento dio la potestad a Dineros de nombrar un colector y cobrador, para recolector de los recursos entre hombres más pudientes de la villa. Al colector se le daría una caja, en la cual: “...se le hará un arca [de] tres llaves que se pondrá en la cassa del Alcalde más antiguo que tendrá una llave y otra el d[i]cho superintendente y la tercera el procurador general o el escribano de d[i]cho ca[bildo]”<sup>92</sup>. Otra de las instrucciones del presidente encargado de la Real Audiencia, consistía en crear un libro de cuentas que evidenciara los gastos en la reparación del puente. En cuanto a las funciones del procurador Dineros, el Arzobispo le confirió las siguientes:

“ Y que el d[i]cho los gastados los materiales ness[esarios] para la d[i]cha puente y conduzca los operarios que le parezcan con el salario conveniente según el

---

<sup>90</sup> *Ibíd.*, pág.278.

<sup>91</sup> A.G.N., Sección Colonial, Mejoras Materiales, Tomo II, Folios 811- 912 y 1029- 1031.

<sup>92</sup> A.G.N., Sección Colonial, Mejoras Materiales, Tomo II f 816r.

memorial... se dé libramiento para gastar lo que consumiere en las d[i]chas fabricas obreros y peones y para los apremios”<sup>93</sup>

Pese a las instrucciones del arzobispo a finales del 1710 la obra no iniciaba. En una carta dirigida al prelado, el presidente del cabildo de Honda Andrés Pérez indicó que los reparos no habían podido realizarse hasta el momento, por la ausencia de los contribuyentes al momento de la recolección de los recursos. Sin embargo, lo que se escondía detrás de la carta, era un pulso por la adjudicación de la obra, debido a que el superintendente Dineros tenía otra visión del retraso de la misma. En una carta fechada el 29 de octubre de 1710, Manuel Dineros describe a don Francisco de Cossio y Otero, la situación por la cual, los reparos no habían comenzado:

“Como vezino de ella le boy ynformar a S[eñoria] ILL[ustrisi]ma, el motibo que tubo ese ILL[ustrisi]mo Gobierno para excluir que el cabildo desta Villa tuviere Ynterbención en la superintendencia y manejo de dicho puente, que fue estar informado, que ningún seguro tenía d[i]cho dinero estando a disposición de los Alcaldes y capitulares por componerse de personas falidas\* ... se han repartido entre algunos capitulares, que ellos han podido satisfazer algunas deudas y drogas, que tenían, asimismo dispares motivos”<sup>94</sup>

Sin embargo, las acusaciones de Dineros no terminaban con la apropiación de recursos por parte de los integrantes del cabildo. El superintendente del reparo de puente acusó al presidente Juan Pérez, de vivir lejos de su mujer en una vida escandalosa. Para concluir, la carta Dineros pidió al presidente de la Real Audiencia de Santafé mandar a Pérez con su mujer a Santa Marta : “ Sirba mardarle a d[i]cho Juan Perez para hacer vida con su mujer”<sup>95</sup>.

El desenlace del pleito es un misterio, debido a que la documentación no da cuenta de la suerte de Dineros, lo cierto es que el superintendente designado por el Arzobispo fue

---

<sup>93</sup> A.G.N., Sección Colonial, Mejoras Materiales, Tomo II f 816v.

\* Según un diccionario de 1617, consultado en Nuevo Tesoro Lexicográfico, Falido es una persona falta de palabra.

\*Un quintal equivalía a 100 libras castellanas, 46 kilogramos.

<sup>94</sup> A.G.N., Sección Colonial, Mejoras Materiales, Tomo II, f 840r.

<sup>95</sup> A.G.N., Sección Colonial, Mejoras Materiales, Tomo II f 840v.

derrotado por los integrantes del cabildo y fue este el que terminó ejecutando la obra. En el año siguiente, se comenzó a trabajar sobre el puente, bajo la supervisión de don Juan de Villacorta y Vibanco con dineros proveídos por el cabildo de la villa.

El libro de cuentas de la reparación del puente sobre el río Gualí, se divide en tres secciones, las cuales, registraron la mano de obra, los materiales y las herramientas que fueron necesarios para la compostura del puente. Con el objetivo de comparar estos aspectos, con las construcciones y las reconstrucciones posteriores, se analizará detenidamente estos aspectos. En cuanto, a la mano de obra es posible dividirla en dos: la mano de obra especializada, evidenciada en el trabajo de carpinteros y herreros presentes en la villa; y la mano de obra no especializada, encarnada en los peones contratados para tareas de carga y de limpieza.

Los trabajos necesarios para llevar a cabo la obra, también pueden dividirse en dos: aquellos realizados en los talleres de carpintería y herrería de la villa; y los ejecutados, in situ. Un ejemplo que ilustra los trabajos hechos en la herrería del puerto, fue el encargo de 640 clavos de Juan de Villacorta: “diez y síes patt[acones] que pague por la echura de seiscientos y quarenta clavos que salieron de dos quintales\* de fierro a veinte Reales el ciento como costa de su rezibo”<sup>96</sup>. Es importante, señalar que era necesario comprar las materias primas para que después los herreros y los carpinteros, las transformaran. En general, en trabajo in situ se realizó por un maestro de obra, dos oficiales y un peón que fueron pagados en jornales:

“diez y ocho patt[acones] y seis r[eale]s, por los jornales de seis días, a Bernardo Maesso Ma[yo]r a doze r[eale]s día, a Antonio de Amaya y Julio Talero oficiales a sinco r[eale]s a cada uno por día a Pedro de Alcantara peon a tres r[eale]s por día, como consta de su rezibo”<sup>97</sup>

El total de los días trabajados como consta en el libro de cuentas fueron 68, en los cuales, laboraron el maestro de obra, dos oficiales y un peón. A dichos trabajos habría que agregar

---

<sup>96</sup> A.G.N., Sección Colonial, Mejoras Materiales, Tomo II f 862r.

<sup>97</sup> A.G.N., Sección Colonial, Mejoras Materiales, Tomo II f 863r.

los encargados a otros peones, como la limpieza de los estribos del puente y la subida de materiales a las áreas de reparación del puente.

Como se mencionó en la primera parte de esta investigación, en la época preindustrial el material más utilizado fue la madera. En el caso estudiado se puede evidenciar esta premisa. Varios tipos de madera se utilizaron para la reparación del puente, sin embargo, solo uno se menciona con nombre propio, la madera de Guayacán. La dureza de Guayacán, es bien conocida es una de las maderas más resistentes y por lo tanto más costosas y apetecidas. En la reparación del puente se utilizó la madera de Guayacán, tanto para reforzar los estribos de la estructura como para reemplazar el tablado del puente:

“siento y sesenta y quatro patt[acones] que pague por doze trozas de a ocho cada una y quatro bigas de la misma madera a diez cada una...cuarenta y seis patt[acones] y tres r[eale]s para el acerrio de sies trozas de guayacan para tablas...”<sup>98</sup>

Además de Guayacan se utilizó guadua y maderas de la región. Del mismo modo, para la reparación del puente las cuentas reflejan la utilización de hierro y acero para la construcción de clavos y utillajes. Las herramientas usadas en la obra, que son posibles de documentar fueron aquellas que quedaron registradas en el libro de cuentas. Desconocemos, sí el maestro de obra y sus trabajadores utilizaron herramientas diferentes a las que fueron fabricadas para los trabajos en el puente. En este contexto, la contabilidad de la obra registra la hechura de sierras, martillos, limas, barrenas y escoplos. Finalmente, la obra tuvo un costo total de 838 patacones y se entregó el 1 de Julio de 1711.

En abril de 1713, la Real Audiencia de Santafé<sup>99</sup> designó al capitán y presidente del cabildo, Juan Muñoz de Oro como superintendente para los nuevos arreglos del puente sobre el río Gualí. Para llevar a cabo la obra, la Real Audiencia dictó cuatro instrucciones: la primera, ordenaba la construcción de una tienda, la cual, debían tener techo de tela; la segunda, sobre la recaudación del dinero necesario para ejecutar la obra:

---

<sup>98</sup> A.G.N., Sección Colonial, Mejoras Materiales, Tomo II f 863r.

<sup>99</sup> A.G.N., Sección Colonial, Mejoras Materiales, Tomo XVIII, folios 864-987.

“...que todos cuanto lleguen a la plaia de la Villa devan pagar el d[erech]o de d[I]cho Puente a Razón de un quartillo por cada arroba así de lo que llegase como de lo que saliese menos lo que toca al Botijambre porq[u]e este d[erech]o esta incluido en el arancel”<sup>100</sup>

El cobro de un impuesto para el arreglo del puente, a cada una de las arrobas de diversos productos que llegaban a la villa de Honda, muestra la importancia de la obra para el Reino y también la gran carga que debían pagar los comerciantes para conducir sus mercaderías por el territorio; la tercera indicación, ordenaba al juez de puertos o al administrador de bodegas a no dar guía a aquellos comerciantes que no pagaran la contribución al puente; la última instrucción, es llamativa debido a que causó problemas más adelante, se ordenaba al superintendente a no dar ningún tipo de cuentas al cabildo ni a otra entidad diferente a la Real Audiencia.

El libro de cuentas entregado por Juan Muñoz del Oro a finales de 1714, evidencia la construcción de dos tiendas en cada uno de los extremos del río. Dicha construcción requirió nuevos materiales que según la relación fueron encargados a artesanos de la villa:

“... doy cuenta y relacion jurada de lo que he gastado en la fábrica que he hecho de una tienda de Cal y canto, y bahareques embarrados, cubierta de tela con su patio y cerca de Cal y canto para aumento de d[i]cho puente, co[mo] así mismo de lo gastado en unas barandillas que se pusieron de guayacán, clavazón de tablas y demás materiales”<sup>101</sup>

La contratación del maestro de obra, fue idéntica a la de Bernardo de León el maestro de obra de los anteriores arreglos, que en esta oportunidad estuvo a cargo de Juan de Aguilar, maestro de albañilería. Es importante señalar que a la obra en cuestión, se le agregaron una serie de nuevos materiales, que muestran sin duda la gran cantidad de artículos que se podían encontrar en la villa y como la obra del puente de Gualí absorbía parte de esta producción. Para el arreglo del puente, además de los materiales usados hasta el momento (tablas, clavos, trozos de madera), se le agregó la piedra trabajada: “Más pagaron en d[i]cha obra quince

---

<sup>100</sup> A.G.N., Sección Colonial, Mejoras Materiales, Tomo XVIII f 865v.

<sup>101</sup> A.G.N., Sección Colonial, Mejoras Materiales, Tomo XVIII, folio 868r.

pat[aco]nes que se le dieron a Salvador de Castañeda maestro de cantería por la labor de las piedras que se gastaron en la obra”<sup>102</sup>. Sin embargo, en la reparación del puente también se utilizaron piedras más pequeñas sin trabajo alguno, solamente recogidas de los alrededores y llevadas a la obra: “doze pat[aco]nes se le dieron a Salvador Galeano por el acarreto y labor de quatrocientas piedras para dicha obra”<sup>103</sup>.

Además de la piedra labrada y las pequeñas piedras, Juan Muñoz del Oro ordenó a Bartolomé de Bulla la fabricación de 1500 tejas de barro para la obra. Como se evidenció en el anterior apartado, la teja de barro en los techos de las viviendas de la villa de Honda como en el resto del Reino, denotaban riqueza, por lo cual, es probable que la utilización de este material en vez de la paja fuera un indicativo de la riqueza de la villa. De igual forma, como se apreciará más adelante, el puente sobre el Gualí será un símbolo de riqueza en las épocas de auge comercial y de decadencia en los tiempos de crisis.

---

<sup>102</sup> A.G.N., Sección Colonial, Mejoras Materiales, Tomo XVIII, folio 868v.

<sup>103</sup> A.G.N., Sección Colonial, Mejoras Materiales, Tomo XVIII, folio 869r.

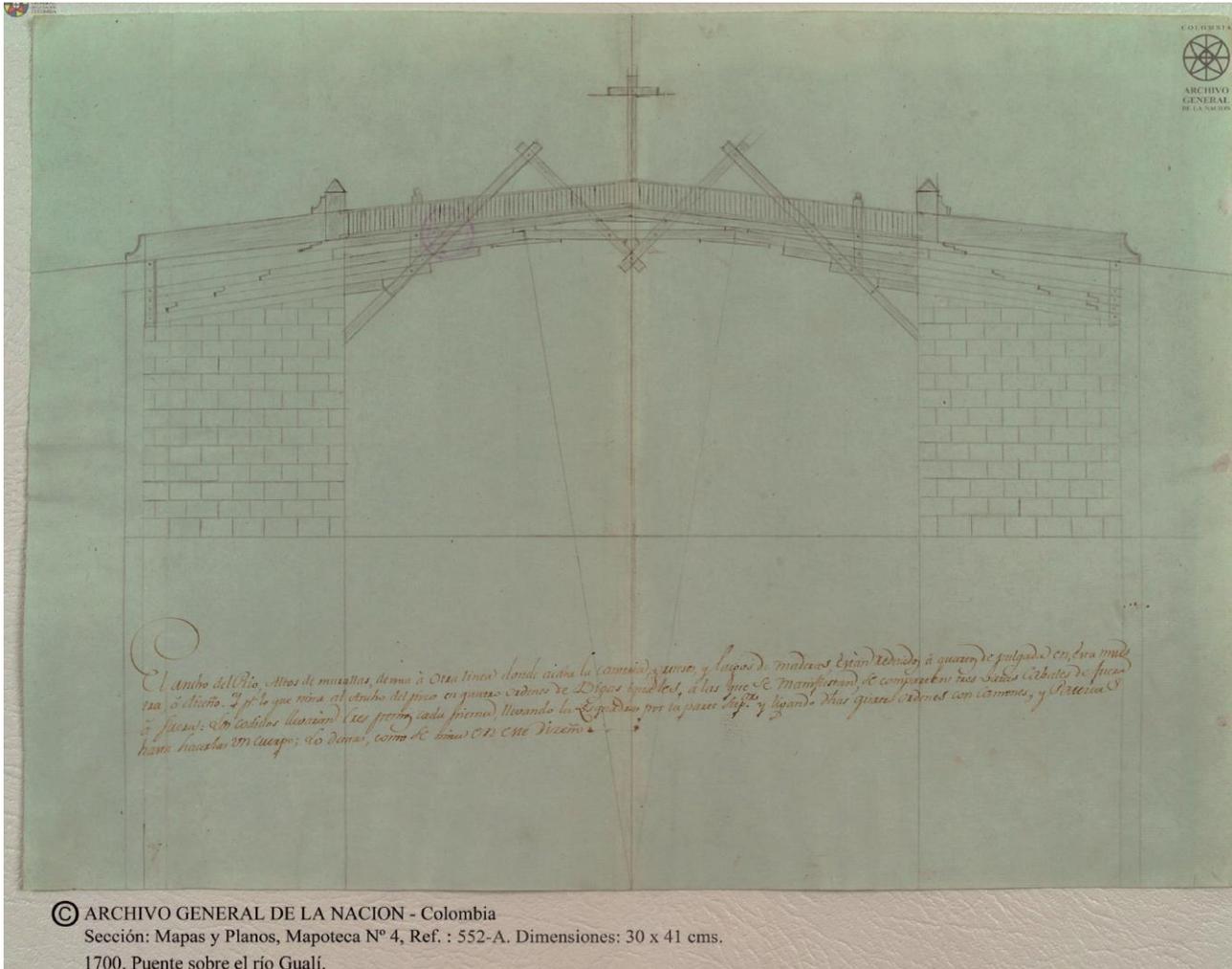


Ilustración 4, Puente sobre el Rio Gualí, 1700.

La tela y el ladrillo también fueron materiales incorporados al puente. La tela fue encargada a la Compañía de Jesús encabezada por el presbítero Rector Pedro Manuel Carbajal, a quien se le pagaron 17 patacones por doscientas telas. En cuanto a los ladrillos también fueron fabricados por la compañía de Jesús, con un costo de 17 patacones por ochocientas unidades. Finalmente, Juan Muñoz del Oro pagó 27 patacones y 4 reales por 20 fanegas de cal, incluyendo su acarreo hasta la obra. En total, la cuenta entregada a la Real Audiencia sumó 501 patacones con 6 reales (4014 Reales), fue firmada el 9 de noviembre de 1714 y aclaraba la hechura de una casa que había sido alquilada para una tienda. Sin embargo, dicha obra no duró mucho tiempo como lo evidencia la documentación.

Dos años después, el puente se encontraba en mal estado, el procurador de la villa en compañía de una serie de vecinos pudientes, - incluyendo al anterior superintendente don Juan de Villacorta y Vibanco-, y algunos carpinteros, enviaron una carta a la Real Audiencia informando el estado de puente y la urgencia de sus reparos:

“Don Francisco Sorte, Procurador General desta Villa de San Bartolomé de Honda, atendiendo al bien común y vezinos della, digo que siendo mi obligación por mi oficio çelar las obras públicas y solicitar que vayan en aumento y que si padezcan de disminución y que sean reparadas...y que por descuydo, otro accidente no vengán deterioridad yrreparable...Hallase al pressente el puente nece[sario] de reclavarse algunas tablas y maderas que con el continuo trajín y abundancia de las aguas se han desusso los clavos reparo que al presente es fácil...; consecuentemente necesita d[i]cho puente de un azeo y limpieza general y que se le arranque la muchedumbre de yerbas...que se han criado en las juntas de los tablones y las bigas”<sup>104</sup>

La comunicación enviada por el procurador a la Real Audiencia, muestra en primera instancia, el estado del puente que por ser construido de madera y encontrarse en un clima tan húmedo necesitaba una reparación constante, situación que puede evidenciarse en todo el siglo. Dicho contexto de descuido tenía que ver con la ausencia del superintendente encargado de la obra, Juan Muñoz del Oro:

---

<sup>104</sup> A.G.N., Sección Colonial, Mejoras Materiales, Tomo XVIII, folio 899r.

“Y mediante a que el presente carece d[i]cho puente de Juez superintendente respecto a no contar en lo público y estar ausente el sargento mayor Juan de Muñoz del Oro...les suplicó se sirvan mandarse de la necesaria providencia sobre el urgente de d[i]chos reparos”<sup>105</sup>

Sin embargo, una de las mayores preocupaciones de los vecinos de la Villa, era la utilización de las rentas de puente debido a que pese al mal estado de la estructura, el impuesto a los cargamentos que llegaban a la villa se seguía cobrando: “y mandaran V[uestras] M[erces]des lo más conveniente atendiendo a la utilidad de d[i]chas rentas... y de lo contrario resulta daño sensible a d[i]chas rentas, que todos es de justicia, pido Honda 1 de diciembre de 1716”<sup>106</sup>

La petición de justicia del procurador, demuestra que la administración de los reparos del puente de río Gualí a lo largo del siglo XVIII, era uno de los negocios más importantes de la villa, lo cual, lo convirtió en un botín de los hombres poderosos de la población que administraban gran cantidad de recursos que necesariamente no terminaban en el puente, dicha situación en detrimento de los comerciantes y de los habitantes de la villa. Además, la parálisis de las obras, significaba que no se encargaban materiales y productos a los herreros y carpinteros de la villa. La comunicación del procurador terminaba con una serie de testimonios de carpinteros y vecinos de Honda que ratificaban la importancia de reparar el puente lo antes posible.

La respuesta de la Real Audiencia no se hizo esperar, el 14 de diciembre de 1716, los oidores ratificaron a Juan Muñoz de Oro como superintendente de los reparos del puente<sup>107</sup>. Según, las cuentas del documento Muñoz siguió recaudando los impuestos en el año siguiente. La turbulencia política que vivía en Reino en esos momentos, afectó al superintendente del puente, debido a que el virrey Pedrosa el 25 de julio de 1718, designó a un nuevo encargado de la estructura, Juan Delgado Márquez. En este contexto, Delgado comenzó a recoger los recursos para una nueva reparación. Sin embargo, para 1720 la obra no había comenzado, situación que llevó al virrey, don Jorge de Villalonga a ordenar lo siguiente:

---

<sup>105</sup> A.G.N., Sección Colonial, Mejoras Materiales, Tomo XVIII, folio 900r.

<sup>106</sup> A.G.N., Sección Colonial, Mejoras Materiales, Tomo XVIII, folio 900v.

<sup>107</sup> A.G.N., Sección Colonial, Mejoras Materiales, Tomo XVIII, folio 907r.

“Sin dilación alguna pondrá en ejecución la reedificación de dicho puente en la conformidad que se tiene en esta consulta, y si por los achaques que representa no pudiere asistir personalmente nombrará persona que sea satisfacción del cabildo para que asista...encargo al cabildo me dé noticia breve e individual de lo que en particular se efectuare y que notifique este decreto a Juan Delgado”<sup>108</sup>

Finalmente, los arreglos del puente fueron liderados por el maestro Bernardo de León. Al parecer el puente no fue reparado nuevamente hasta 1739. En este sentido, la primera etapa de reconstrucciones en el siglo XVIII del puente de madera de río Gualí terminó. La segunda etapa de construcciones y reconstrucciones, se inició en 1750, con la edificación del puente de cal y canto. Sin embargo, existió una nueva reparación del puente de madera en 1739. La reparación de 1739, tardó dos años y estuvo a cargo de Ambrosio Rodríguez, quien dirigió las reparaciones:

“El 29 de noviembre de 1741, don Ambrosio Rodríguez presentó la “cuenta y razón de los gastos hechos en la puente después del día siete de marzo de 1739, que dí cuentas ultimas, en aserríos de trozas y reparos de dicho puente y en la costosa obra que se hizo hueco en la muralla de dicho puente”<sup>109</sup>

Dos años después de la mencionada reparación, Francisco de Zizero, en compañía de los vecinos de la villa, formuló un proyecto para la construcción de un puente de piedra, sin embargo dicha petición fue rechazada. En 1750, el cabildo de Honda junto con algunos funcionarios de la villa se presentaron al despacho del Virrey Pizarro, para presentar una propuesta de puente de cal y canto sobre el afluente del Magdalena.

El proyecto fue aprobado por la máxima autoridad virreinal, adjudicando la responsabilidad de la ejecución a tres vecinos prestantes de la villa, en calidad de diputados de la obra: Ambrosio Rodríguez, Manuel Gregorio Álvarez y Bernardo de Cícero. El cabildo y los diputados, establecieron las siguientes capitulaciones para el inicio de las obras: en primer lugar, se gastaría en la obra los recursos de los pontazgos de puente anterior y del paso del Magdalena; en segundo lugar, los diputados aportarían los dineros faltantes para terminar la

---

<sup>108</sup> VELANDIA, *La Villa...*, Op. Cit. pág. 289.

<sup>109</sup> VELANDIA, *La Villa...*, Op. Cit. pág. 289.

obra; en tercer término, cuando fuera terminada la obra, el producto del puente sería repartido en cuatro partes, tres para doña Liberata, - viuda de Cicero-, y una para el cabildo; en cuarto lugar, después del pago del punto tres, se dividirá el producto en cuatro, una parte para el cabildo y las otras tres para cada uno de los socios; por último, los reparos del puente estarían a cargo de los diputados y el superintendente. Fue nombrado como superintendente Antonio Rancines, yerno de doña Liberata. Uno de los cambios más importantes de esta época de construcción es la sofisticación administrativa y técnica del periodo del virreinato, a la luz de las reformas borbónicas que se evidencia en la petición del virrey de incluir ingenieros en la obra. En esta época, los ingenieros se encontraban en Cartagena en los trabajos asociados a las murallas. En este sentido, se le pidió un plano de la obra al ingeniero militar, Ignacio Salas. Sin embargo, Salas no recomendaba la construcción de un puente de piedra debido a que lo consideraba costoso y no apto para la villa:

“Hablando con distintos sujetos que han estado en Honda, sobre la construcción del puente de madera que tiene aquella villa, y considerando no solo el gran costo de la obra que ha de tener un puente de cantería sino también no hay artífice a quien se pueda fiar la construcción, he mandado a hacer un diseño de un puente de madera”<sup>110</sup>

Incluso, Salas recomienda el puente de madera teniendo en cuenta la calidad de las maderas de la región y las compara con los puentes de madera construidos en España:

“No se puede negar que el puente de cantería será más permanente que el de madera que yo proponía, sin embargo, que tenemos muchos puentes de madera en España, donde las maderas son menos sólidas y durables que las de América y las obras de cantería mucho menos costosas, allá que acá”<sup>111</sup>

Sin embargo, las recomendaciones de Salas no fueron tomadas en cuenta por los ingenieros de la compañía de Jesús, Lorenzo Conig, Marcos Beltzemberger y los diputados de la obra, quienes decidieron construir el puente de cal y canto. Las cuentas evidencian los trabajos realizados entre 1755 y 1757. Empero, una fuerte creciente destruyó parte de la obra en noviembre de 1757. Situación que obligó a reconstruir el puente, que ya no sería de piedra

---

<sup>110</sup> VELANDIA, *La Villa...*, Op. Cit. pág. 301

<sup>111</sup> VELANDIA, *La Villa...*, Op. Cit. pág 301

sino de madera. Unos años antes de la destrucción de esta obra, el Fray de Santa Gertrudis, registró las dimensiones del puente: “Para pasar el rio Gualí hay un bello puente que tendrá 15 varas de alto; y sin embargo, este llega a crecer hasta el puente, y tendrá de ancho otras 15 varas en poca diferencia”<sup>112</sup>. En metros 15 varas son aproximadamente 12 metros, lo que nos da las dimensiones del puente, 12 metro de alto por 12 metros de ancho.

En 1761, el puente de madera que fue terminado por los ingenieros de la compañía de Jesús, pero volvió a ser destruido por una fuerte creciente del Gualí, el 21 de octubre. Situación, que produjo un fuerte enfrentamiento jurídico, por la construcción de un nuevo puente. Por un lado, doña María Liberata viuda de Zizero, en compañía de Juan Rancines yerno suyo, y anterior superintendente del puente, pedían al virrey la concesión para construir el puente, con los dineros recaudados por los pontazgos del viejo puente de madera y el puente destruido, además de las rentas del cabildo. Por otra parte, el cabildo reclamaba como suyo el proyecto de construcción de la obra.

Después de un larguísimo pleito, que abarca cerca de 200 folios, el virrey Pedro Messia de la Cerda, adjudicó la obra al cabildo de la Villa: “Decreto: ...Visita la representación, y lo acordado, por el cabildo de Justicia y regimiento desta Villa sobre la fábrica del puente de Cal y Piedra en el Rio Gualí, en ella contenidas con las adiciones siguientes...”<sup>113</sup>. Dentro de las adiciones más importantes, se encontraba la designación del cabildo para nombrar a dos diputados para la construcción de la obra.

En 1762, como lo registran las primeras cuentas de la obra, el encargado de la construcción fue Bonifacio Rodríguez. Uno de los cambios significativos, en la labor respecto a las anteriores, es la mano de obra debido a que por primera vez, se incluyen trabajadores de varias poblaciones del virreinato, situación que evidencia el alcance de la construcción del puente. En la siguiente tabla<sup>114</sup>, se evidencia los lugares de procedencia de los trabajadores:

---

<sup>112</sup> SANTA GERTRUDIS, Op. Cit. pág. 112.

<sup>113</sup> A.G.N., Sección Colonial, Mejoras Materiales, Tomo XIX, folio 209v.

<sup>114</sup> A.G.N., Sección Colonial, Mejoras Materiales, Tomo XIX.

Tabla 3, Trabajadores del Puente del Gualí, 1762.

<b>Nombre</b>	<b>Procedencia</b>
José Mantilla	Honda
Lorenzo Ordoñez	Villeta
Bernardo Briseño	Santafé
Bruno Abreu	Honda
Pedro Días	Honda
Manuel Rodríguez	Honda
Juan Andrés Pérez	Honda
Vicente Antico	Cauca
Rafael Gómez	Neiva
Tomas Días	Grande
Manuel Zapata	Honda
Esteban Bueno	Honda
Francisco Zapata	Honda
Pedro Ramírez	Llano Grande
Felipe Ramírez	Llano Grande
Gregorio Clavijo	Llano Grande
Juan Rodríguez	Llano grande
Thomas Días	Llano Grande

José Villazón	Mompos
Agustín Gómez	Santafé
Gregorio Faxardo	La Palma
Francisco Barragán	Guaduas
Francisco Pinzón	Guayabal
Miguel Hernández	Barranquilla
Joseph Berrio	Cartagena

Todos los anteriores trabajadores laboraron por tres Reales diarios, durante el tiempo que duró la construcción. En el mismo documento, Rodríguez realizó un inventario de las herramientas utilizadas en la obra:

*Tabla 4. Herramientas, 1762.*

<b>Cantidad</b>	<b>Herramientas</b>
<b>9</b>	Varras
<b>1</b>	Pie de caba grande
<b>1</b>	Piquete
<b>1</b>	Cuya de fierro
<b>4</b>	Picos
<b>1</b>	Azadón
<b>26</b>	Turón de carga
<b>1</b>	Machete

<b>2</b>	Manos
<b>20</b>	Hachas
<b>16</b>	Zuelas
<b>?</b>	Machetes pequeños
<b>?</b>	Cuñas

El puente tuvo una duración de 26 años y consumió aproximadamente 9000 pesos, en el informe sobre los pontazgos de 1789 se recrean las vicisitudes de puente desde 1750:

“Que el Virrey José Alfonso Pizarro, (1749- 1753) mandó a Bernardo de Zizero hacer el puente de piedra en calidad de cobrar tres reales por carga, que en asoció de Gregorio del Pino y Ambrosio Rodríguez se procedió a la obra, en la que se consumieron más de 60.000 pesos, pero con tan mala suerte que poco después una creciente lo arruinó, y entonces los mismo hicieron uno de madera que costó más de 9.000 pesos y duró hasta el 10 de diciembre de 1788, en el que otra creciente se lo llevó”<sup>115</sup>

El puente había sido reparado en 1776, sin embargo, su destrucción doce años después obligó nuevamente a los hóndanos a preparar su reconstrucción. Desde 1790 hasta 1792, se llevaron a cabo las obras de reconstrucción del puente de madera, que se tornaba provisional hasta la hechura de uno nuevo de piedra. Sin embargo, el terremoto de 1805, destruyó nuevamente la obra dejando a la villa sin su puente nuevamente y habría que esperar bien entrada la nueva época para su reconstrucción.

Para finalizar, este apartado es necesario señalar los cambios que se han podido apreciar en las construcciones y reconstrucciones del puente sobre el río Gualí, en la villa de San Bartolomé de Honda: en primer lugar, las reconstrucciones que se realizaron periódicamente durante todo el siglo XVIII fueron un campo de disputa entre los vecinos puentes del puerto

---

<sup>115</sup> VELANDIA, Op. Cit. pág. p. 312

y el cabildo de Justicia y Regimiento, debido a que el cobro de pontazgos fue una de las fuentes de riqueza de la villa. De igual forma, fue un nicho de corrupción como lo denunció el primer superintendente de la obra, Manuel Dineros. Además, dicha obra suscitó grandes pleitos que tuvieron a los virreyes como árbitros. En segundo lugar, es importante señalar, que tanto el cabildo como la élite de la villa, después de la primera reparación del puente, lograron que los recursos para la obra no salieran de sus propios bolsillos, sino que las mercancías que llegaron a villa, cargaran un impuesto, lo cual, demuestra el poder que llegó a tener el puerto y su élite política y económica. En tercer término, es posible apreciar que a lo largo del siglo XVIII tanto la planeación, los materiales, la burocracia y los trabajadores, fueron refinándose conforme avanzaba el siglo, un ejemplo claro de este punto, es la inclusión de ingenieros y trabajadores de diferentes partes del Reino en la construcción de la obra. Después de la mitad del siglo, del mismo modo, se puede apreciar, los reiterados intentos de construir un puente de piedra, pero los recursos o el mismo Gualí, lo impidieron una y otra vez; otro punto a destacar, es la importancia de la obra para el Reino, en reiteradas ocasiones, se menciona su importancia para el transporte de mercancías que tenían como destino, las regiones del Cauca y de los territorios dominados por la audiencia de Quito. Por último, es importante señalar que la documentación estudiada permitió mostrar no solo las distintas reconstrucciones a través de tiempo, sino una gran cantidad de aspectos, como la mano de obra, los intereses de la élite regional, las herramientas, la burocracia, entre otras. En el siguiente apartado, se abordaran los temas que complementan las dos secciones anteriores, los intercambios y el camino de la Villa a la capital Virreinal.

### **2.3 El circuito comercial y los intercambios de la Villa de San Bartolomé de Honda**

La villa de San Bartolomé de Honda durante el siglo XVII, se convirtió en uno de los centros comerciales más importante del Reino de la Nueva Granada, como se ha apreciado en los dos últimos apartados. Sin embargo, no se ha explorado a profundidad el circuito comercial de la villa y sus intercambios, dichos temas serán trabajados en las siguientes líneas.

La gran mayoría de las mercancías que ingresaban a las provincias interiores de la Nueva Granada, lo hacía por medio de pequeñas embarcaciones que remontaban en Magdalena hasta las bodegas del puerto de Honda. En este contexto, surge la siguiente pregunta, ¿Qué tipo de mercancías llegaban a la villa?, además, en qué cantidades y en qué periodicidad. Para responder estos interrogantes, es menester, consultar los documentos de consulados y abastos del puerto en el período estudiado. En este sentido, el primer documento examinado sobre el tema, data de 1703, registra un producto necesario para la alimentación de la población, que fue requerido a la Real Audiencia por el cabildo de la villa de Honda: “ Haviendo recibido de la administración de la villa ynsignación de la falta de Arina de essa villa e acordado en Gobierno la permisión de 25 cargas y assi se ocurrirá” <sup>116</sup>.

El transporte de las mercancías como se mencionó anteriormente, se realizaba en barquetas conducidas por indígenas y esclavos, bajo la figura de la encomienda de bogas. Periódicamente los comerciantes viajaban a los mercados de Cartagena y Mompos, para comprar las mercancías demandadas en el interior del reino y posteriormente alquilaban las canoas para el regreso a la villa. Al momento de la compra de los artículos, los comerciantes debían pagar un impuesto que se denominaba guía, que debía pagarse in situ, o en los lugares de venta de las mercancías. Del mismo modo, los comerciantes debían pagar un impuesto al llegar al puerto de Honda dependiendo del volumen y el peso de las mercancías. En 1708, el Capitán Manuel Dineros Montenegro, fue encargado del consulado de comercio de la villa, su función principal era verificar que las mercancías que ingresaban al puerto contaran con sus guías respectivas o en su defecto pagaran el canon correspondiente, además de pagar el impuesto por desembarcar en la villa.

En 1708, en la contabilidad elaborada por el capitán Dineros<sup>117</sup> se registró pormenorizadamente los datos de los comerciantes, las mercancías, la fecha de embarque y el lugar de procedencia. Dicha información se encontrará discriminada en el siguiente cuadro:

---

<sup>116</sup>A.G.N. Sección Colonia, Miscelánea, 39, 130, D 49, Folio 596r.

<sup>117</sup> A.G.N. Sección Colonia, Consulados, 14, 3, D.2, Folios 0010 – 0057v.

Tabla 5, Comerciantes y mercancías, provenientes del río Magdalena, 1708.

Comerciante(s)	Mercancía	Procedencia	Fecha
Don Manuel Pontón	190 botijas* de vino	Mompos	20 de mayo
Luis Boyacá	180 cabos** de fierro	Mompos	16 de abril
Thomas de León	60 botijas de vino	Mompos	16 de abril
Francisco de Sillas	57 botijuelas de aceite	Sin especificar	Sin especificar
Antonio Mexía	230 cabos de fierro	Sin especificar	5 de junio
Blas de Godoy	230 cabos de fierro	Cartagena	19 de junio
Felipe Usuriaga	4 amalgamitas de fierro, 6 botijas de vino, media carga de mercaderías	Cartagena	9 de julio
Francisco Ochoa	60 botijas de vino, 2 cargas de herrajes, 7 fardos de fierro en 32 cabos	Sin especificar	15 de Julio
Pablo Puyol y Pedro Vicuña.	3 cargas de mercaderías, 2 de papel, y media carga de herraje	Cartagena	18 de Julio

\* Botija: La cubeta, o vaso de barro o de madera en que se llevan algunas veces los licores en los navíos. Información extraída de Nuevo Tesoro Lexicográfico en línea, de un diccionario de 1786.

\*\* Cabo: Palo, ó mango por donde se agarra, y se maneja un hacha, cuchillo, etc. Información extraída de Nuevo Tesoro Lexicográfico en línea, de un diccionario de 1786.

Thomas Cortés y Joseph Moreno	50 botijas de aceite y una carga de mercaderías	Cartagena	24 de Julio
Pedro Quintanal	36 fardos y 8 altarqueta de cera	Sin especificar	19 de septiembre
Antonio Fajardo	2 botijas de aguardiente	Cartagena	1 de octubre
Christobal Lechuga.	7 cargas de mercaderías, 1 de papel, 56 botijas de vino, 50 botijas de aceite.	Destino a Santafé.	8 de diciembre.

La anterior información es una muestra de algunas de las mercancías que arribaron al puerto de Honda en el año de 1708. En dicho año, la documentación evidencia un total de 50 embarques, en los cuales, los artículos más comerciados fueron el vino, el aceite, el hierro en cabos o fardos, el papel, y las mercaderías en general. Los productos que arribaban a la villa, era inmediatamente dirigidos a Santafé y sus alrededores o lo hacían a las provincias dominadas por Popayán y Quito, del mismo modo, las mercancías que no se dirigían a estos destinos proveían a las tiendas y almacenes de Honda.

Sin embargo, no todas las mercancías que ingresaban a la villa de San Bartolomé de Honda, lo hacían de manera legal. En el año de 1736, la Real Audiencia de Santafé encabezada por el oidor Silvestre García de Quesada ordenó una inspección pormenorizada de todos los almacenes y tiendas de Honda, sospechando el ingreso de mercancías de contrabando<sup>118</sup>. En una comunicación, la Real Audiencia muestra su preocupación por el contrabando en la villa:

<sup>118</sup> A.G.N. Sección Colonia, Visitas Tolima, 62, 4. Folios 982 – 995v.

“...que por quanto se halla con noticias y presuposiciones de haverse introducido en la villa de Honda, muchos géneros, y efectos de ilícito comercio, unos por haber comprado de fabricas extranjeras, y otros por venir sin legitimos despachos, ní aver pagado los reales d[erecho]s á su Magestad en Mompos...”<sup>119</sup>

La inspección de las tiendas del puerto, tenía el objetivo de detectar aquellas mercancías que habían sido ingresadas al Nuevo Reino de forma irregular o no habían pagado el impuesto de circulación, sin embargo, las pesquisas de la Real Audiencia buscaban una mercancía en particular:

“... se le da comis[ió]n para que reconosca las tiendas, y almacenes de mercancía aga tanteo de la cantidad de ropa que...y al mismo para que quales quiera efecto que llegaron a d[i]cha villa mediante a estar cerrados los puertos... y en caso de hallar algunos efectos de sedas y ropas de la China procediera a su aprehensión”<sup>120</sup>

La preocupación principal de las autoridades coloniales era el ingreso de ropas de elaboración extranjera que competían en calidad con la ropa fabricada en España, principalmente el vestuario de seda que seguramente estaban adquiriendo las élites de las principales ciudades del reino. En este sentido, además de la inspección de las tiendas, la Real audiencia ordenó el pesaje de todas las mercaderías y productos de la villa, sumado a la investigación de la introducción de las ropas de contrabando. El oidor Silvestre García de Quesada en calidad de Juez pesquisador en compañía del alcalde ordinario, Miguel Joseph de Fierro, procedieron el 9 de octubre de 1736 a recoger todas las llaves de los almacenes y tiendas de villa para comenzar con la inspección. Gracias a ese documento, es posible reconstruir el número de almacenes y tiendas de Honda y sus respectivas mercancías. De este modo, García de Quesada, Fierro y el escribano Camacho en compañía de algunos trabajadores procedieron a censar y pesar las mercancías de dichos establecimientos. En el siguiente cuadro, se ilustra el producto de dicha pesquisa:

---

<sup>119</sup> A.G.N. Sección Colonia, Visitas Tolima...983r.

<sup>120</sup> A.G.N. Sección Colonia, Visitas Tolima...984r.

Tabla 6, Censo de tiendas de Honda, 1736.

<b>Propietario</b>	<b>Mercancías</b>
Bartolomé Espinosa	10 arrobas de efectos de géneros de Castilla
Cristoval Lescano	15 arrobas y 8 libras de géneros de Castilla y 20 libras de cera
Sebastián de Rivas Plata	4 arrobas y 8 libras de géneros de Castilla y 13 arrobas de cera
Pedro Bravo	6 arrobas y 22 libras (?)
Bernardo de los Santos	5 arrobas de géneros de Castilla
Christobal Montero	48 arrobas y 24 libras de géneros de Castilla.
Joseph de Riveros	63 arrobas y veinte libras de mercadería de Castilla; 1/2 carga de papel.
Joseph Domínguez	20 arrobas y 10 libras de géneros de Castilla
Joseph Rodríguez	1 carga de cajones
Pedro Calvo	36 arrobas y 10 libras de mercancías de Castilla
Joseph Barcenillas	15 arrobas de géneros de Castilla
Andrés Conde	8 Arrobas de géneros de Castilla
Christobal de Villafañe	2 arrobas de géneros de Castilla
Rodrigo Alfonso Pastor	15 arrobas de ropa; 15 arrobas de mercadería
Juan Gutiérrez	1 arroba de vestidos

Domingo Morrillo	60 arrobas de géneros de Castilla
Ambrosio Rodríguez	62 arrobas y 20 libras de mercaderías
Alonso Martínez	396 arrobas: 6 arrobas de géneros de Castilla; 2/3 de mercaderías; 5 churas de canela; 30 piezas de bayeta (pañó); 27 marquetas de cera; 21 tercios de papel; 6 espejos.
Miguel del Fierro	40 arrobas de géneros de Castilla
Domingo de la Chica	63 arrobas y 10 libras de géneros de Castilla; 1 carga de papel; 2 marquetas de cera
Juan Manjarrez	10 arrobas de ropa de Castilla
Domingo Bueno	10 arrobas de ropa de Castilla
Gregorio Álvarez del Pino.	No se encontró mercancía, el dueño alegó que todo se había vendido en la ciudad de Santa fé.

Sin embargo, es necesario clarificar qué artículos se agrupaban bajo la categoría de “Géneros de Castilla”. La historiadora Natalie Moreno Rivera en su artículo, “Circulación de efectos de Castilla, en el virreinato de la Nueva Granada a finales del siglo XVIII”, agrupa las importaciones del virreinato, en cuatro grupos grandes de mercancías:

“En primer lugar, hay un grupo de herramientas y materias primas donde colocamos los objetos vinculados a la producción (como acero, alquitrán, azufre, cobre, cuchillos, hierros, plomo, tachuelas, etc.). En segundo lugar, uno de mercería y menaje que incluye los elementos vinculados con la economía familiar y la actividad intelectual (medicamentos, velas, loza, jabón, libros, papel, etc.). En un tercer

conjunto encontramos productos agrícolas y alimentos (como diferentes tipos de condimentos, licores, granos, conservas, pescados, granos, etc.). Y por último, un cuarto grupo contiene las distintas variedades de textiles (como cáñamo, gante, coleta, listón, crea, etc.).”<sup>121</sup>

En este sentido, los géneros de Castilla obedecen al tercer y cuarto de grupo de los productos mencionados por la historiadora. Además, Moreno Rivera en un cuadro estadístico agrega productos como: ajos, aceitunas, anchoas, café, canela, orégano, pimienta, jamón, entre muchos otros.

La pesquisa de García de Quesada, Fierro, el escribano Camacho y sus trabajadores, dan cuenta de los artículos que se comerciaban en la villa, al igual que el registro de puertos, amplían la visión sobre las mercancías que circulaban por Honda en el siglo XVIII. Sin embargo, en la villa también se comercializaba la mano de obra esclava. En este sentido, en Honda, se vendían esclavos, situación, que es posible apreciar en un poder que se confirió a Juan de Mora para que pudiese vender en la villa dos esclavas para la servidumbre:

“Certifico...costa y procede un poder, dado por D[on] Francisco Antonio Zizero, Alcalde ordinario y mas antiguo de la Villa en uno de julio de mil setecientos treinta y nueve a D[on] Juan de Mora, vecino desta ciudad de Garamalote que en su nombre pueda vender y venda a dos esclavas sujetas a servidumbre”<sup>122</sup>

En síntesis con los datos anteriores, es posible reconstruir una visión de la circulación de las mercancías, los esclavos y los comerciantes que impulsaban el auge comercial de la villa en el siglo XVIII. Empero, existían otros tipos de intercambios que eran vitales para el mantenimiento de la población y la circulación de la información en todo el reino. En este sentido, se abordaran dos tipos de intercambios: en primer lugar, el abastecimiento de carne; y en segundo lugar, el correo.

En marzo de 1746, la villa de San Bartolomé de Honda súbitamente las carnicerías amanecieron sin carne, situación que motivó a los intrigantes del cabildo a solicitar a la Real

---

<sup>121</sup> RIVERA, Natalie Moreno “*Circulación de efectos de Castilla en el Virreinato de la Nueva Granada, a finales del siglo XVII*”, Revista Fronteras de la Historia, vol., 18, 2013, Pág. 228.

<sup>122</sup> A.G.N. Sección Colonia, Miscelánea, 39,92, D 44, Folio 718r.

Audiencia el abasto urgente de carne para la población<sup>123</sup>. Debido posiblemente al desabastecimiento de carne en la capital virreinal, se les había obligado a los criadores de ganado de las jurisdicciones que proveían a Honda a dirigirse so pena de sanciones, con sus animales a Santafé, circunstancia que obligó al procurador del cabildo de la villa a dirigir una comunicación pidiendo apremiantemente el envío de animales para sacrificar:

“ Aviándose dado por este cavildo todas las providencias consernientes para el socorro de la calamidad que padece esta villa de preciso abasto de carne para la manutención de estos moradores y traficantes; se responda por diferentes cartas de los criadores de ganado de las jurisdicciones de Tocayma, Ibague, Chaparral y Llano Grande, de donde siempre se ha proveido por no haber en esta villa y sus contornos... y que no pueden apesarlas por averseles notificado una real provisión de V[uestra] A[lteza] en la que con grandes penas se les priva de ello; y se les manda que precisamente los hayan de llevar a esta corte”<sup>124</sup>

El cabildo de Honda sostuvo en la comunicación que los más perjudicados por esta situación, eran los religiosos, seguidos de los enfermos y los comerciantes que arribaban al puerto y necesitaban carne para que pudieran: “subir y bajar las provincias de arriba y abajo”<sup>125</sup>. En respuesta a la comunicación enviada por el cabildo de la villa, la Real Audiencia ordenó al procurador de Honda indagar sobre el número de reses que eran necesarias para el abastecimiento del puerto. Gracias a dicha pesquisa es posible determinar el número de reses que consumía la población hondana en la mitad del siglo XVIII:

“ El señor Sevastián de Miranda alcalde ordinario de esta villa,... y por ante mí el esc[ribano] le recibí su juram[en]to que hizo por Dios nuestro señor...dixó, que como criollo patrimonial que es de esta villa, sabe y les consta por aver corrido por su mano diferentes reses el peso de las carnicería de esta villa que se consuman en ella sinco a seis reses todos los días; con la advertencia que deben ser novillos grandes por el

---

<sup>123</sup> A.G.N. Sección Colonia, Abastos, 1, 13, D.6. Folios 156- 186v.

<sup>124</sup> A.G.N. Sección Colonia, Abastos...f 157.

<sup>125</sup> A.G.N. Sección Colonia, Abastos...f 161v.

mucho gentío que ay, y pasajeros que suelen concurrir unas veces por las provincias de arriba, y otras de abajo... y corresponde a cuarenta reses por semana”<sup>126</sup>

Finalmente en una comunicación fechada en septiembre de 1746, la Real Audiencia ordenó que se les permitiera a los criadores de ganado, llevar entre 40 y 42 reses por semana a la villa: “... se les libre despacho p[ara] que no se impida el abasto que [h]an tenido de carnes de d[i]chos pasages...que los criadores conduzcan sus ganados y abastezcan a aquel vecinario”<sup>127</sup>. De la anterior información documental es posible inferir dos elementos: en primer lugar, que a mediados del siglo XVIII, la población de Honda sumada a los viajeros, arrieros y comerciantes consumían entre 120 y 128 reses mensuales, la cual, es una cifra considerable; y en segundo lugar, que la villa al parecer se quedó sin carne durante más de medio año en 1746.

En 1750, las autoridades coloniales en cabeza del virrey y la Real Audiencia, dispusieron una serie de instrucciones para organizar la administración de correos<sup>128</sup>. Para lograr su objetivo, dividieron en dos grandes zonas la administración y despacho del correo<sup>129</sup>: la primera fue el eje, Cartagena-Mompos- Honda- Santa fé; y la segunda, el eje Popayán – Quito. En este sentido, para propósitos de esta investigación nos centraremos en la primera zona. Como primera disposición se crearon en las cuatro poblaciones una administración de correos que tenían que despachar los chasquis<sup>\*\*\*</sup> y seguir una serie detallada de instrucciones.

La primera orden para la organización de la red de correos, dictada por las autoridades coloniales fue fijar en carteles en cada una de las oficinas y en las plazas centrales de las poblaciones, informando a los habitantes, los días en los cuales, arribarían los chasquis y los días de su partida. En este contexto, la documentación permite reconstruir el itinerario de los viajes de los mensajeros y por ende de las cartas. Sin embargo, es importante aclarar que la red de intercambio de información se construyó en base a una red de administradores,

---

<sup>126</sup> A.G.N. Sección Colonia, Abastos...f 172v.

<sup>127</sup> A.G.N. Sección Colonia, Abastos...f 165v.

<sup>128</sup> A.G.N. Sección Colonia, Correos ( Cundinamarca), 18, 2, D.2, Folios

<sup>129</sup> Para ampliar esta información ver: “YBOT, Antonio, *La arteria histórica del Nuevo Reino de Granada*”. Bogotá, biblioteca Nacional, 1952.

<sup>\*\*\*</sup> Los chasquis eran los mensajeros del imperio Inca, en el período prehispánico. En este contexto, se utiliza la palabra como sinónimo de mensajero de correo.

cobradores y mensajeros que se repartían entre las poblaciones de Cartagena, Mompos, Honda y la capital virreinal. En el siguiente cuadro, se reconstruirá los itinerarios de los mensajeros, teniendo en cuenta un solo viaje<sup>130</sup>:

*Tabla 7, itinerarios de Chasquis.*

Mensajero	Recorrido	Descripción
Chasqui 1	Santafé - Honda	El 5 de Julio partirá de ésta capital llegara a Honda el 7 entregara los pliegos, se detendrá el 8, recogerá los que le entreguen, y partirá el 9 para estar de vuelta en dicha capital el 11.
Chasqui 2	Honda- Mompos	El 9 de Julio partirá de Honda llegara el 13 a Mompos, entregará los pliegos, se detendrá el 14, recluirá los que se entregasen, y partirá el 15 para estar de vuelta el 24.
Chasqui 3	Cartagena- Mompos	El 9 de Julio partirá, el 10 llegara a la Barranca, el 11 tomara la barqueta, el 13 llegará a Mompos, el 14 tomara los pliegos de Honda y el 15 saldrá y llegará el 18 a Cartagena.

A partir de los registros de los itinerarios del correo del año de 1750, es posible deducir el tiempo que tardaba la información en llegar de una población a otra. En este sentido, en el mejor de los escenarios posibles, una carta enviada desde la capital virreinal hasta el principal puerto del caribe, se demoraba en llegar a su destinatario 18 días, lapso de tiempo considerablemente inferior al del transporte de las mercancías y las personas. Sin embargo,

<sup>130</sup> A.G.N. Sección Colonia, Correos (Cundinamarca), 18, 2, D.2

como se mencionó en la primera parte de esta investigación, siguiendo a Braudel la derrota del espacio y la maximización en el tiempo, exigían un costo. De este modo, la segunda instrucción de las autoridades coloniales, fue el establecimiento de los portes o cobros de mensajería. En el siguiente cuadro, será posible apreciar dichos cánones:

*Tabla 8. Costo de envío de Cartas, 1750.*

<b>Descripción</b>	<b>Costo</b>
Por las cartas sencillas, que se componen de pliego y medio con la cubierta roturada a Honda, y demás lugares comarcanos a su vereda.	1 Real
Por cuales quiera roturadas a las Villas, o lugares visitados sobre el rio de la Magdalena desde Honda hasta Cartagena.	3 Reales.

Además, las instrucciones especificaban el modo como deberían ser llevadas las cartas, distribuidas en paquetes dentro de unos maletines asegurados. En cuanto a la correspondencia proveniente de la metrópoli, se dejaba claro, que el porte se debía cobrar al destinatario, según las tarifas establecidas. Los chasquis, debían ser escogidos dentro de los aborígenes, constituyendo de esta forma, la colectividad étnicamente:

“Será de su cuidado alistar un determinado numero de indios dellos que se exercitan en correr, para que cada uno a su vez, este prompto, en los días prefixados, á conducir a la villa de Honda y traer a ella, los pliegos y cartas que se le entregar en paganlode por la hida y vuelta, aperciviendoles el tiempo que devera tardar”<sup>131</sup>

A dicha orden, se especificaba que sí era necesario enviar un chasqui particular, se debía pedir permiso a la administración de correos. Del mismo modo, se prohibía a los

<sup>131</sup> A.G.N. Sección Colonia, Correos (Cundinamarca), 18, 2, D.2, Folios 133.

comerciantes y a los arrieros a llevar correspondencia. Por último, se obligaba a todas las personas sin importar su jerarquía en el orden colonial pagar los portes de la correspondencia.

Hasta el momento, se han analizado el circuito comercial y de intercambios en la región central del Nuevo Reino de Granada en el siglo XVIII, sin embargo, no se ha trabajado la principal vía de comunicación entre la villa y la capital. Tema del siguiente apartado.

## **2.4 El camino de San Bartolomé de Honda a Santafé**

El camino que comunicaba la villa de Honda con la capital del Nuevo Reino de Granada, fue el nexo más importante de la ciudad con los demás territorios del reino, la metrópoli y posteriormente con gran parte del mundo occidental por más de cuatro siglos. Desde las primeras incursiones de los conquistadores, los encomenderos y los colonos en la provincia de Mariquita en el temprano siglo XVI, el camino a Honda se convirtió en la vía obligatoria de las mercancías, los arrieros, los viajeros y los mensajeros que arribaban a la ciudad o se despedían de ella. En este sentido en el siguiente apartado, se reconstruirá la historia de esta vía durante el siglo XVIII, tomando como punto de partida la villa y concentrándose en los temas trabajados anteriormente: la mano de obra, los materiales, las herramientas y la burocracia. Del mismo modo, como el cabildo de Justicia y regimiento de la villa de Honda construyó y reconstruyó en varias ocasiones el puente sobre el río Gualí, dicha entidad fue la encargada de reparar una parte del camino durante casi todo el siglo, dicho tema será abordado en la primera parte de este apartado. En la segunda parte, se analizará el caso de los “*indios de Fontibón*”, quienes fueron encargados de reparar una parte del camino durante las primeras décadas del siglo. Por último, se reconstruirán los esfuerzos de reparación del camino en su totalidad llevados a cabo por las autoridades virreinales a finales de siglo, con el objetivo de analizar las continuidades y rupturas de dicho proceso histórico.

### **Trabajar y reparar: el cabildo de la villa de San Bartolomé de Honda**

Una de las diversas tareas del cabildo de la villa de Honda era reparar periódicamente el camino a Santafé que se encontraba dentro de su jurisdicción. Sin embargo, dentro de la documentación consultada, se aprecia que la Real Audiencia era la encargada de solicitar a

los cabildos la reparación de la vía, en los tramos de cada una de sus jurisdicciones. En un documento fechado el 1 de julio de 1714<sup>132</sup>, el gobernador, capitán general y presidente de la Real Audiencia Francisco Meneses Bravo, describe el estado del camino y ordena a las jurisdicciones de Guaduas y Honda a repararlo lo antes posible:

“ ... Señor presidente gobernador Capital General: el gobernador D[o]n Francisco Fernán de Heredia Procurador General... dijo que además de ser público y notorio me an informado personas verídicas lo intratable del camino R[eal] del puerto de Honda hasta el pueblo de Facatativa por haver en la inmediación de d[i]cho camino tres montañas como es la que se llaman el sargento la de las guaduas y al monte del aserradero y además de las montañas referidas en la medianía de ellas ay algunos pasos yntratables a donde es necesario q[ue] las cargas saquen a sus hombros los miserables [yndios] ”<sup>133</sup>

En este sentido, es importante señalar que además de los arrieros, los aborígenes eran necesarios para transportar las mercaderías en algunos puntos, donde el transito era difícil para las bestias. Del mismo modo, el documento nos refieren que en ciertos sitios agrestes, como las montañas de guanacas, los moradores del lugar, cobraban un pequeño peaje para mantener la vía en buenas condiciones. Sin embargo para la época, el camino de Facatativá a la capital se encontraba en mejores condiciones, por lo tanto, la Real Audiencia encabezaba por su presidente ordenó a las jurisdicciones de San Miguel de Guaduas y San Bartolomé de Honda, a reparar los “pasos intratables”. El encargo de las reparaciones, en el puerto de Honda, fue dado a Juan Muñoz del Oro quien era en ese momento superintendente de los arreglos del puente sobre el rio Gualí:

“El s[eño]r cap[ita]n Juan Muñoz del oro juez superintendente de la fábrica del puente de Gualí y alcalde ordinario en ella...con este despacho el señor presi[den]te Gover[nad]or y cap[ita]n desde reyno, lo obedeció con la veneración y en la forma acostumbrada que a su cumplimiento”<sup>134</sup>

---

<sup>132</sup> A.G.N. Sección Colonia, Miscelania. 39, 76, D.91, Folios: 920- 923.

<sup>133</sup> A.G.N. Sección Colonia, Miscelania...920r.

<sup>134</sup>A.G.N. Sección Colonia, Miscelania... 922r.

Debido a la brevedad del documento y la corta respuesta del cabildo de Honda, es posible que los arreglos de los malos pasos, no tomaran demasiado tiempo ni esfuerzo. Situación contraria a la que ocurrió años después. En el año de 1743, cayó un diluvio que no había sido visto por sus contemporáneos- el cual será abordado más adelante-, dicha temporada invernal destruyó gran parte de las vías de comunicación del Nuevo Reino, incluyendo el camino de Santafé a Honda. En una comunicación fechada el 30 de septiembre de 1743, el cabildo de Honda informa del arreglo del camino, luego de varios meses de arduos trabajos:

“Haviendo concluido la obra de el camino desta juridizion que ba para Santtafee, contrademora de tan dilatado t[iem]po ha causa de un zerro de piedra que ympedía el paso, cuio solo, duró mas de diez meses de trabajo, con crecido numero de peones y herrami[en]tas; taladros de piedra y maestros que los governasen... se consiguió que lo que antes hera dilattado prezipizio de piedras y lajas, haora sea, un camino llano, apacible breve, y en lo restante de el; se ha estado trabajando, en el tiempo oportuno por lo impetuoso del hi[n]bierno”<sup>135</sup>

La anterior cita, llama la atención en dos aspectos: en primer lugar, nos informa sobre la gran cantidad de trabajo que requería el arreglo de los caminos, cuando eran interrumpidos por grandes derrumbes; en segundo lugar, nombra una nueva herramienta de trabajo a las analizadas en los apartados anteriores, el taladro de piedra. Además, es posible inferir lo peligroso de dichos trabajos de reapertura de los caminos en las temporadas invernales. Desafortunadamente en el documento no se consignaron las cuentas de la reparación del camino, por lo tanto no se tienen las cifras de los costos, los trabajadores y las herramientas. Sin embargo, dentro de la comunicación se informó de la conclusión de los trabajos sobre el camino. En este sentido, con el fin de comprobar ante la Real Audiencia lo mencionado en la carta, el cabildo de Honda tomó bajo juramento una serie de testimonios de viajeros que transitaban la vía después de los arreglos. El presbítero Joseph Gregorio Días Quijano, testificó lo siguiente:

“ Certifico en la manera que devo y puedo y aya lugar en que abiendo venido de d[i]cha ciudad para esta villa por el mes próximo pasado deste presente año por el

---

<sup>135</sup> A.G.N. Sección Colonia, Mejoras materiales, tomo XVIII, folio 255.

camino que viene de su jurisdicción para ella y llaman de barandillas y Sifuentes en que se comprende todo el sargento hasta la que llega a la demarcación desta villa, lo ví, muy bien compuesto y traficable que ha quedado para todos, y muy distinto de lo que antes avía...he oído a los traficantes que las mulas no se tropiezen,... in verbo sacerdotis”<sup>136</sup>

La importancia de este testimonio tiene que ver sobre la información que aporta en torno a la reparación de los caminos. En la mayoría de la historiografía consultada sobre el tema, se recurre a los testimonios que hablan sobre el mal estado de las vías, sin embargo, en pocos casos sobre la reparación de las mismas, en este sentido, la anterior declaración nos habla sobre la buena calidad de la reparación y el alivio de los comerciantes durante sus recorridos. Del mismo modo, el comerciante Joseph Carlier testificó sobre el descanso de las mulas, en un buen camino: “que de yda y venida á pasado y visto el camino que se rrefiere y que ha quedado bien claro y capas para trafficar sinque las mulas ni las cargas que estas conducen tropiezen” <sup>137</sup>, con dicha información es posible deducir en general que en la medida de sus posibilidades el cabildo de Honda cumplía con su obligación de reparar el camino dentro de su jurisdicción. Finalmente el documento, comenta el buen estado del camino después de su reparación obedeciendo de esta forma el mandato virreinal.

Hasta el momento se han analizado los esfuerzos del cabildo de la villa de Honda en las primeras décadas del siglo XVIII en la reparación de la parte del camino dentro de su jurisdicción, sin embargo, al transcurrir el siglo se transformarían el trabajo y la planeación de la composición del camino, incluyendo a los ingenieros y a los maestros especializados en dichos trabajos, inspirados en el espíritu de modernización borbónica. Sin embargo, antes de abordar dicha época se analizarán los trabajos realizados en la parte alta del camino – específicamente la salida de Santafé hacia Facatativá-, examinando el papel que tuvieron los “Indios de Fontibón”.

---

<sup>136</sup> A.G.N. Sección Colonia, Mejoras materiales... f 258.

<sup>137</sup> A.G.N. Sección Colonia, Mejoras materiales... f 259.

## Los Indios de Fontibón reparadores de Caminos

En junio de 1741 en la región central del Nuevo Reino de Granada, comenzó un temporal de lluvias que no cesaría su intensidad hasta bien entrado el año de 1742. La gran cantidad de agua que cayó en la región, ocasionó graves estragos en las vías de comunicación, e incluso produjo una serie de derrumbes en el camino de Honda a Santafé, - como se analizó en el anterior apartado-, inundaciones en la ciudad y destrucción de puentes a lo largo de la sabana de Bogotá. En una comunicación dirigida por el cabildo de Santafé al virrey se describe la intensidad de las lluvias: “Es notorio q[ue] desde el mes de junio del año pasado hasta lo pres[en]te ni ha sezzado, ni sezzan las aguas con tal abundancia q[ue] apenas hay ser viviente q[ue] se acuerde de semejante invierno”<sup>138</sup>.

Unos meses antes en noviembre de 1740, el virrey Sebastián de Eslava ordenó al cabildo de Santafé reparar el camino a Honda. Sin embargo, el cabildo informó a Eslava que su jurisdicción solo abarcaba hasta un sitio llamado el aserradero, por lo cual, se debía ordenar a los alcaldes de las demás jurisdicciones sobre el arreglo del camino restante- situación examinada en el apartado anterior-. En este sentido, el cabildo le informó al virrey en diciembre de 1741 sobre el estado de las vías y la financiación de los reparos:

“ Haviéndose hecho postura a la obra de las alcantarillas y puente q[ue] nombran de las tablas... que al comienzo de la obra se le habían de pronttar mil p[ataco]nes p[a]ra ir poniendo materiales... consultó este cav[il]do a V[uestra] A[lteza] q[ue] hallándose como se hallan tan atenuados los efectos y ramos de propios y la cortedad de la cantt[ida]d offrezida p[or] parte de los sugetos de el comercio, se podría compeler a los de mas de el, en conformidad de la orden de nuestro virrey a la contribución, que la urgente instancia de obra tan necesaria al común”<sup>139</sup>

De la anterior comunicación es posible resaltar dos elementos: en primer lugar, la financiación de las reparaciones de las alcantarillas, los puentes y los caminos provenían del ramo de propios; en segundo lugar, en los casos en que el ramo de propios no era suficiente, se buscaba recaudar recursos de los comerciantes. En el mismo documento, se expresa la

---

<sup>138</sup> A.G.N. Sección Colonia, Mejoras materiales, Tomo XVIII, folio f 521r.

<sup>139</sup> A.G.N. Sección Colonia, Mejoras materiales, Tomo XVIII, folio f 510r.

preocupación de los comerciantes por el tránsito de las cargas de harina de trigo, que tenían como destino la ciudad de Cartagena por el mal estado de las vías.

En febrero de 1742, el camellón, las alcantarillas y los puentes aledaños a la ciudad se encontraban inundados o destruidos. El cabildo de Santafé no había podido recaudar el impuesto a los comerciantes para el arreglo de las vías, por lo cual, se les había acusado de negligencia. Lo anterior motivó a los integrantes del cabildo, el gobernador Manuel Ahumada y al alcalde ordinario más antiguo a reunirse en el ayuntamiento para discutir la situación. Acto seguido, leyeron la carta enviada por el virrey, en la cual, se les acusaba de omisión en los reparos del camino, el camellón, los puentes y las alcantarillas.

La respuesta de las autoridades locales al virrey no se hizo esperar. En una carta, los aludidos expusieron siete argumentos para no ser apercibidos pecuniariamente por la máxima autoridad colonial. Dichos argumentos presentaron los avances y dificultades que habían tenido las obras sustentado el retraso de las mismas. En primer lugar, el cabildo reiteró que las reparaciones solo se ajustaban a las vías de comunicación dentro de la jurisdicción del cabildo – desde el camellón hasta el pueblo de Facatativá-. En segundo término, se explicó que el puente de Bogotá no había sido reparado por la falta de recursos, debido a que solo se contaba con siete mil patacones. La tercera explicación fue la más polémica, debido a que solicitaba que los trabajos de las vías de comunicación, debían ser llevados a cabo por los “indios de Bogotá”, tal como se expresó a continuación:

“Lo 3: solicito este cav[il]do declaraz[i]o[n] de V[uestra] A[lteza] sobre el trabajo, que habían de tener los yndios en las expressadas obras, y aliños, según del ente[ machon] de la orden de V[uest]ro Virrey, como parece el expediente, y consta también, q[ue] no pudiendo de facilitar harbitrío p[ara] la composiz[i]o[n] del puente de Bogotá se pusó pleito, y demanda en forma por el proc[urad]or Gen[enera]l del año pasado a los indios... por el cumplim[ien]to del contrato, q[ue] celebraron con este cav[ild]o sobre el aliños perpetuo, y reparos de los puente del Bogotá, hav[id]o recibido p[ara]

ello D[o]n Luiz Rico su cazique ochocientos p[atacone]s...aún pendiente la demanda”<sup>140</sup>

Los reparos de las vías de comunicación de la capital virreinal con la villa de Honda, por parte de los indígenas de “Bogotá” que más adelante en el documento se especifican como los indios de Fontibón, tenían una tradición de más de cincuenta años, sin embargo, la demanda de dichos trabajos por parte del cabildo de la ciudad, ocasionó un gran pleito entre las autoridades coloniales que se abordará más adelante, por el momento se proseguirá con los demás argumentos del cabildo de la ciudad de Santafé. En cuarto término, los representantes del cabildo argumentaron encontrarse muy ocupados tratando de abastecer a la ciudad de carne en los primeros meses de 1742, razón por la cual, habían descuidado las obras, sin embargo, contrataron a Ignacio Zorro para la reparación de algunas vías por tres mil patacones. En quinto lugar, se describió la intensidad de las lluvias uno más de los motivos del retraso de las obras. En sexto término, se planteó la falta de recursos del ramo de propios y de las pobres contribuciones por parte de los comerciantes, situación que motivo a los firmantes a pedirle al virrey, autorización para recaudar dineros de otras entradas del fisco, como el impuesto a los molinos o las licencias a las tiendas. Por último, se informó de la recaudación de impuestos a los comerciantes que para los integrantes del cabildo era muy poca, 465 patacones con 20 reales. Finalmente después de recalcar la crudeza del invierno, la carta se firmó el 6 de marzo de 1742.

Según el cabildo de la ciudad de Santafé, encabezado por su procurador, Cristóbal Bernardino de Lechuga, los indios de Fontibón en cabeza de su cacique debían reparar periódicamente el camellón y el camino que salía de Santafé hasta la población de Facatativá, puesto que una Real cedula expedida en 1674, - la cual, el propio Lechuga mando copiar de la original en 1722 y aportó como prueba en el pleito-, ordenaba que los indígenas pertenecientes de la real corona de Fontibón repararan la vía a cambio de ser relavados de la mina de las lajas:

“... en que se comprenden los términos de d[i]cho pueblo que son de terreno, llano y anegadiso de forma que hasta cerca de d[i]cha ciudad se imposibilita en los ymbiernos que son dos al año por Abril y por Octubre, el paro de las cargas de mercaderías,

---

<sup>140</sup> A.G.N. Sección Colonia, Mejoras materiales, Tomo XVIII, folio f 520v.

cemillas, carnes, leñas, carbón, y otras...de estar anegado d[i]cho camino cuio daño serrepara lebantandolo llebando para ello tierra de otra parte Dando salida a las aguas...y por ser esta obra de mucho trabajo y costo...la Real Audiencia...con D[i]chos yndios con ynterbención de su protector que tuviesen siempre compuesto d[i]cho camino, Relevando para ello a d[i]cho pueblo de dar indios al Real de minas de las Lajas... De que se otorgo escriptura en tres de julio de mil seissientes setenta y cuatro, la qual se aprovó por cedula de catorce de maio de seissientos y seis... ”<sup>141</sup>

Como lo indica la copia del original, aportada por Lechuga los indios de Fontibón fueron relegados periódicamente de las minas de lajas, que se encontraban en la provincia de Mariquita, desde 1674, para reparar el camino dentro la figura de los servicios personales. Sin embargo, antes de abordar este tema se analizará la información aportada por el procurador. En primer lugar, nos reitera las difíciles condiciones del camino en las temporales invernales y las dificultades del transporte de las mercaderías. En segundo término, nos informa como trabajaban los aborígenes, reconstruyendo periódicamente los camellones de las vías. Por último, llama la atención el mecanismo utilizado para reparar los caminos: sacándolos de las minas para reconstruir las vías.

Los reparos del camino a Honda dentro de la jurisdicción del cabildo de Santafé, realizados por los aborígenes de Fontibón no se limitaron a los años setenta del siglo XVII, sino por el contrario, sus servicios fueron utilizados cada vez que el invierno hacia estragos. En este sentido en 1703, el procurador de la Real Audiencia Don Cristóbal de Pedrosso y Dosma pidió a dicha corporación el permiso para relevar a los “indios” de Bogotá y Serrezuela de las minas de las lajas para que pudieran reconstruir las vías después de un fuerte invierno que había causado estragos:

“Digo que demás de la notoriedad se mea a hecho diferentes representaciones que el camellón, alcantarillas y demás puentes desde el exido desta ciudad están impasables aviendo sucedido fatalidades ahogandosse, mulas y cargas, expuestas las vidas de los pobres caminantes... el cacique Luis Pisco por el bien de la causa publica, y que no passen travaxos los yndios de los demás pueblos de la sabana se allana de por sí, y

---

<sup>141</sup> A.G.N. Sección Colonia, Mejoras materiales, Tomo XVIII, folio f 526v.

los demás sugettos, y los de Serrezuela a quedara corriente y aliñado, la puente y las alcantarillas desde la puente de Bogotá en adelante...que de ello hará obligación, en forma con tal que d[i]chos dos pueblos se les exonere de la tanda actual del servicio de las minas”<sup>142</sup>

En este sentido, es claro que la estrategia de utilizar la mano de obra gratuita de los indígenas para reconstruir los caminos, no era extraordinaria, al contrario, se recurría a ella cada vez que fuese necesario. Dicha política era deseable, debido a que tanto el cabildo de Santafé como los comerciantes se ahorraban miles de patacones en una serie de obras que eran vitales para el tránsito de los viajeros y las mercancías. Como es natural en 1703, la Real Audiencia relevó a los indígenas de dichas poblaciones de la minas para arreglar las vías. Algunos años después en 1718, Don Antonio de la Pedrosa primer regente del Reino ordenó cancelar el privilegio a los indígenas de dichos pueblos devolviéndolos a las minas.

Volviendo a nuestro caso, pese a los esfuerzos del Procurador Bernardo de Lechuga en octubre de 1742, ni aborígenes ni trabajadores habían reparado las vías, razón por la cual, opto por presionar con una nueva estrategia. Al ver que los deseos del cabildo no se cumplían y la justicia tampoco resolvía el problema, Lechuga fijó sus ojos en otra persona que pudiera ordenar a los indígenas a trabajar: el corregidor Nicolás de Vargas Figueroa. En consecuencia, Lechuga envió al virrey y a los oidores de la Real Audiencia una petición para obligar al corregidor a hacer trabajar a los indígenas, so pena de una multa pecuniaria para Vargas Figueroa. En una comunicación fechada en diciembre de 1742, el corregidor emitió su respuesta en dos puntos: en primer lugar, argumentó que sí se quería poner a trabajar a los indígenas se les debía pagar de lo contrario sería imposible obligarlos; en segundo lugar, cuestionó la autoridad del cabildo sobre su cargo:

“ Y por lo que mira á lo segundo, me parece señor, q[ue] dicho cavildo, no me puede imponer pena, pecuniaria ni otras pues por el empleo q[ue] contengo como corregidor, solo, estoi, sugeto a los soberanos ordenes de V[uestra] A[lteza] y del

---

<sup>142</sup> A.G.N. Sección Colonia, Mejoras materiales, tomo XIII, folio 263r.

superior gobierno, y sobre todo V[uestra] A[lteza] me mandara, lo que, devo, executar a que estoi pronto con ciega obediencia”<sup>143</sup>

Más allá del poder real que podía tener el cabildo de Santafé sobre el Corregidor- en realidad ninguno-, llama poderosamente la atención, la razón que esgrime el corregidor para negarse a obligar a los aborígenes a reparar las vías de comunicación. La intención clara del cabildo era aprovecharse de órdenes obsoletas para su tiempo para emplear gratis la mano de obra aborígen. Sin embargo, a los esfuerzos del procurador Lechuga la inclusión de corregidor resultó contraproducente para las intenciones del cabildo. Vargas Figueroa remitió su comunicación al virrey y a la Real Audiencia para solución el problema de una vez por todas, después de casi tres años de vías inundadas y destruidas. En este contexto, aparece un funcionario en la escena, el protector de naturales, quien era la representación de los aborígenes ante las autoridades coloniales. Para el momento de nuestro caso, quien portaba esta dignidad para el Reino de la Nueva Granada a era Don Juan Benegas Ponce de León. En una comunicación al virrey y a la Real Audiencia el protector, esgrime una serie de argumentos por los cuales, es improcedente relevar a los aborígenes del trabajo de las minas:

“El Rey por quanto por parte de Don Juan de Benegas Ponze de León protector y a administrador General de los naturales del Nuevo Reino de Granada en nombre del cazique, capitanes, y de más indios de Fontibón...No a luagar re[zevar] a los de la mita de esta Ciudad, por el perjuizio de las cabalgaduras, y de que que ellos mismos tienen granjería y aprovechamineto,... los catorce yndios que daba Fontivón... sevia en los demás el número mayor en la mita de esta ciudad”<sup>144</sup>

El protector de los naturales, además de argumentar el descuido en el pasto de los caballos y los minifundios de los propios aborígenes, agregó a sus alegatos la posible falta de tributación de los indígenas en sal o en conducción de la misma, en el caso que se les obligare a reparar los caminos y los puentes. Después de algunos meses, finalmente el caso fue resuelto por el virrey y la Real Audiencia de la siguiente forma:

---

<sup>143</sup> A.G.N. Sección Colonia, Mejoras materiales, Tomo XVIII, folio f 532v.

<sup>144</sup> A.G.N. Sección Colonia, Mejoras materiales, Tomo XVIII, folio f 535v.

“ Declarase que los Yndios del pueblo de Fontibón no están obligados en el todo á la composición del camellón, y el camino hasta el puente de Aranda: y dentro del termino de diez días la Justicia y regimiento dara las cuentas de los propios de los años quarenta y dos al señor Silvestre Garcia de Quesada.

En la ciudad de Santafé 20 de mayo de 1743”<sup>145</sup>

En definitiva, por órdenes de las máximas autoridades coloniales se frustró el intento del cabildo de Santafé de utilizar gratis la mano de obra aborigen, teniendo en cuenta que los servicios personales – es decir, tributación aborigen por medio del trabajo-, habían sido abolidos en 1729. Desafortunadamente, la documentación no permite saber si en algún momento se repararon las vías. Para terminar, es importante resaltar los elementos de análisis que han aportado este caso: en primer lugar, es posible detectar la transición entre el trabajo gratuito o por servicios al asalariado, puesto que en el primero los aborígenes repararon el camino de Santafé a Honda, – dentro de su jurisdicción-, entre 1674 cuando se ordena el relevó de las minas hasta 1718, fecha en la cual, el Regidor Pedrosa ordena a los indígenas de Fontibón a regresar a las minas. El pleito representa dicho tránsito que se llevó a cabo entre 1740- 1743, que desligó definitivamente a los indígenas de la reparación de puentes y caminos, que habría la etapa del trabajo asalariado únicamente en dichos menesteres; en segundo lugar, comparando las reparaciones del cabildo de Santafé y Honda, es posible detectar la ineficiencia del primero, en contraste con la diligencia del segundo, teniendo en cuenta que los recursos de Honda no eran equiparables con los de la capital virreinal; por último, en el mencionado caso se puede apreciar el espíritu Borbón, en el sentido de la preocupación por el arreglo de las vías y la presión a la burocracia colonial, aclarando que la figura del virreinato aun se encontraba en sus primeros años. En el siguiente apartado, se analizarán los reparos del camino de Santafé a Honda, en el año de 1777 con el fin de comparar y examinar las continuidades y rupturas entre los períodos analizados.

---

<sup>145</sup> A.G.N. Sección Colonia, Mejoras materiales, Tomo XVIII, folio f 544v.

## Planear y reparar: Los arreglos de 1777

Para el año de 1776 el virreinato de la Nueva Granada como entidad política contaba con más de treinta años de existencia, en los cuales, las políticas borbónicas para las colonias se venían consolidando paulatinamente. El virrey era Don Manuel Antonio Flórez y Maldonado, un sevillano nacido en 1722, quien había sido capitán de la armada y comandante general. Una de sus principales políticas como primera autoridad colonial fue la apertura y reparación de las vías de Reino, dentro de las cuales, resaltaron las de Antioquia, las de Chocó, los Llanos y naturalmente el camino de Honda a Santafé. En este sentido, con el objeto de conocer el estado real del camino, el 22 de abril de 1776 Flórez ordenó al ingeniero Ciriaco Galluzo y Páez, realizar el reconocimiento del camino para elaborar un proyecto para su reparación. En una comunicación de Galluzo al virrey se traza el objetivo principal del proyecto:

“ En atención á la superior orden de V[uestra] A[lteza] que en f[e]cha de 22 de abril p[resente] me comunica, a fin de pasa reconocimien[to] del camino de Honda y formar plano de d[i]cho...formase de los costos q[ue] puede tener el camino proyectado en viveres, polvora, herramientas y dinero”<sup>146</sup>

Para cumplir dicho propósito, Galluzo elaboró un plano del camino\*, acompañado de una serie de descripciones del estado de cada uno de los tramos de la vía. En el siguiente cuadro, se presentan parte de dichas descripciones partiendo de la Villa de Honda<sup>147</sup>:

Tabla 9, Tramos de la vía de Honda a Santafé, 1776.

Punto en el Plano	Descripción
A-B	Villa de Honda se embarca al punto B.
B	Passo Real, camino malísimo que llaman Barandillas en piedra viva y muy pendiente.

<sup>146</sup>A.G.N. Sección Colonia, Mejoras materiales, Tomo XXI, folio 40r.

\* El mapa de A.G.N., no coincide con la descripción del plano.

<sup>147</sup> A.G.N. Sección Colonia, Mejoras materiales, Tomo XXI, folio 41r- 46r.

C	Venta del Rio Seco, es bueno a excepción de una corta distancia.
E	Estancia de las cruces, es regular camino... hay que vadear un rio, suele detener a los traficantes.
G	Alto del Monte Sargento, es un subida muy penosa, áspera, Árida y llena de peñones... Los arrieros, dicen, q[ue] en t[iem]po de lluvias se pone intransitable, por horribos barrisales.
K	Villa de Guaduas... hay que vadear el Rio Limonar en estación del Ymbierno trae fuertes sus crecientes es preciso dejarlo p[ar]a pasarlo.
L	Alto del trigo...en lo riguroso del ymbierno q[ue] por ser tierra muy Pedrosa se forman unos tembladeros tan horribles, q[ue] canzan el ganado mular.
O	Alto de Mave, es tan malo, ó peor que la subida u más espeso.
M	Venta de Cune,... hasta el remate del monte es bien malo, como a cosa de media hora de camino se halla un volador de piedra muy pendi[en]te, se pasan dos ríos: El rio Villeta, el Rio dulce y el rio Guayacundo.
P	Monte grande.

R	Venta del aserradero.
T	Venta de Botello, este monte es malísimo p[or] algún pedregal de q[ue] está lleno.
T – Santafé	Da principio el llano hasta Santafé, este llano se puede formar camino q[ue] se quera, ... no hai más embarazos naturales que los ríos.

Antes de continuar con el proyecto de Galluzo, el virrey ordenó posteriormente otro reconocimiento, en el cual, se describe más claramente el trayecto de salida de la ciudad a la villa:

“En el d[ic]ho, Salí desa capital entre onze. Doze del Día. Y bive hacer Noche en Puente Aranda, y en su distrito he notado que el Rio Fucha, y el que sale de San Francisco que se juntan en la salida del camellón en el punto de Puente... Llegue a el Puente Grande, y salí a registrar el dicho puente”<sup>148</sup>

El segundo reconocimiento de la vía fue realizado por Antonio Monzón, quien elaboró un detallado informe de los reparos que debían tener los puentes y caminos. Volviendo al proyecto de Galluzo, el ingeniero realizó una serie de cálculos, entre los cuales, se contaron: La mano de obra, las raciones necesarias para los obreros y las herramientas. En cuanto a los dos primeros, se presentó lo siguiente<sup>149</sup>:

<sup>148</sup> A.G.N. Sección Colonia, Mejoras materiales, Tomo XXI, folio 53v.

<sup>149</sup> A.G.N. Sección Colonia, Mejoras materiales, Tomo XXI, folios 49v -50r.

Tabla 10, Trabajadores propuestos por el Ingeniero Galluzo, 1776.

<b>Gente q[ue] advitrariam[en]te se Juzgan necesaria p[ar]a este trabajo</b>						
Lugar	Hombres	Mujeres	Arrobas de Carne	Platanos Razimos	Pesos	Reales
Composición de las Barandillas	50	1	60	450	88	1
Para la de B-C	100	2	240	10740	348	6
Para la de D-E	150	2	360	20580	521	2
Para la de K-X-Z-a	200	8	10920	130920	20790	-
Para la de a-R	150	3	540	30870	781	7
Desde R hasta V	150	2	360	20580	521	2
<b>Totales</b>	800	18	30480	250140	50051	2

En cuanto al salario diario o jornales de los trabajadores, el Ingeniero Galluzo proyecto lo siguiente:

Tabla 11, Costos del Proyecto de Galluzo.

<b>Costos q[ue] ha detener pag[a]do a ½ R[eales] p[o]r día cada travajador</b>		
<b>Lugar o material</b>	<b>Pesos</b>	<b>Reales</b>
Para la compocis[ion] de las Barrandillas	281	2
Para la del camino B-C	10125	-
Para la del camino D-E	10687	4

Para la del camino K-X-Z-a	90000	-
Para la del camino a-R	20531	2
Para la del camino desde R hasta V	10687	4
<b>Total</b>	160312	4
Pólvora	0625	-
<b>Total</b>	160937	4

De los anteriores cuadros es posible concluir lo siguiente: en primer lugar, el ingeniero Galluzo estimaba que la composición del camino de Honda a Santafé, requería el trabajo de ochocientos hombres dedicados a la reparación de puentes y caminos y dieciocho mujeres encargadas de la comida de los trabajadores; en segundo término, en el cálculo de las raciones de comida, el ingeniero incluyó productos como: el plátano, la cecina, la carne y el maíz. Artículos que nos indican la dieta de los reparadores de caminos; por último, llama la atención, el uso de pólvora debido a que según Galluzo, sería la primera vez que se utilizaría, y además sería necesario importarla. Además, el ingeniero incluyó en su inventario, hierro y cal, pero no las cuantificó. Después de calcular la mano de obra, la comida y algunos materiales, era menester para Galluzo, cuantificar las herramientas necesarias para los trabajos. En este sentido, expresó en su informe lo siguiente<sup>150</sup>:

---

\*Cuchara: Vasija redonda de hierro, ó cobre que por un lado tiene un pico, y por el otro la do tiene un mango largo, que sube perpendicular desde el suelo del vaso, y remata en un garabato. Sirve para sacar el agua de las tinajas. Tomado del Nuevo tesoro Lexicográfico, 1791.

Tabla 12, Herramientas del proyecto de Galluzo.

<b>Las Herramientas necesarias p[ara] la distribución de los trabajos son las siguientes</b>			
<b>Herramienta</b>	<b>N° de piezas</b>	<b>Herramienta</b>	<b>N° de piezas</b>
Zacapicos	50	Agujas ** de a 2 [octa]vas	4
Palas	50	Agujas de a ½ octa]va	4
Azadas	30	aguja de a 1 octa]va	4
Barretas	25	Cuñas	12
Barrenas de a 2 [octa]vas	12	Parejas	48
Barrenas de a ½ octa]va	6	Mandarrias ***	4
Barrenas de a 1 octa]va	6	Hachas	50
Cucharas* de a 2 [octa]vas	4	Machetes	50
Cucharas de a ½ [octa]va	4	Atacadores* de a ½ [octa]va	4
Cucharas de a 1 [octa]va	4	Atacadores de a 1 [octa]va	4
Picos de cantera	4	<b>Total</b>	379

\*\* Aguja: Llamen los albañiles á los hierros que aseguran los costales de tapial, y les dan el nombre agujas, porque tienen unos ojos por cuyo medio se afirma todo. Tomado del Nuevo tesoro Lexicográfico, 1783.

\*\*\* Mazo de Hierro.

\* Atacador: Instrumento de artillería para atacar una pieza de artillería.

La gran variedad de herramientas que presentó Galluzo, en su proyecto da una idea clara de los utensilios necesarios para la reparación de puentes y caminos, que sí se comparan con las herramientas, utilizadas en la composición del puente del río Gualí, (ver pág. 69) se advierte la sofisticación que requería la reparación de los caminos a diferencia del arreglo del puente.

En definitiva, el proyecto de Galluzo fue entregado el 13 de agosto de 1776 al virrey. Sin embargo, Flórez, no tuvo en cuenta las observaciones del ingeniero y ordenó a Antonio Monzón a realizar el reconocimiento de las vías de comunicación desde la capital virreinal, hasta la Plata – actual departamento del Huila-, pasando por la villa de San Bartolomé de Honda. Los motivos del virrey para desistir del proyecto de Galluzo e inclinarse por la prospección de Monzón, fueron expresadas en una carta de Pedro de Ugarte:

“ y Haviendo practicado varias diligencias para corregir la compostura del de Honda como aparece del plan e informe general del ingeniero D[o]n Ciriaco Galluzo q[u]e considerándolo tan difícil y costoso... se dimitió, y para ello se embio Antonio Monzón, perito inteligente en la materia, de cuyo informe resulta mayor facilidad...el presupuesto de Monzón no costará más de veinte y dos mil, novecientos cincuenta pesos”<sup>151</sup>

En este sentido es claro, porque se rechazó el proyecto de Galluzo, los costos. Mientras Mozón, presupuestaba 22.950 pesos, el ingeniero en su propuesta superaba los 150.000 pesos. Sin embargo, es necesario aclarar cómo se financiarían las obras. Nuevamente a falta de recursos en el ramo de propios, se recurrió a los comerciantes:

“ Decreto del Ex[i]mio al Virrey se impondrán...al fomento a este Reyno facilitando p[or] composición de sus caminos ha determinado berificar la del q[u]e de esta Ciudad a Honda y paso de Flandes y como a falta de caudales públicos deven sacarse los gastos q[u]e se eroguen de los comerciantes en cuio beneficio principal[en]te...”<sup>152</sup>

En la nueva recaudación de recursos de los comerciantes, se incluyó a los mercaderes de la plaza de Cartagena, argumentando que estos también se beneficiaban con las obras. Sumado

---

<sup>151</sup> A.G.N. Sección Colonia, Mejoras materiales, Tomo XXI, folios 85.

<sup>152</sup> A.G.N. Sección Colonia, Mejoras materiales, Tomo XXI, folios 91.

a las reparaciones de las vías de Honda a Santafé, se agregó la restauración del paso a Flandes. El decreto se firmó el 22 de febrero de 1777 y la recaudación incluyó a las poblaciones más importantes por las que pasaba la vía y además Cartagena y Mompos.

Meses después, posiblemente la recaudación del impuesto para componer las vías fue un fracaso debido a que el virrey Flórez optó por una vieja estrategia para cumplir con sus objetivos. En este contexto, nombró al Señor Francisco Zapata, alguacil mayor del cabildo de Santafé como el encargado de llevar al cabo las reparaciones de la siguiente forma:

“ Por quanto por orden Ex[im]io señor Virrey de este Reyno de del esta fecha se provine se den las mas promptas providencias para la composición del camino de esa capital a la villa de Honda diputamos al señor alguacil de este Yllustre Cavildo,... para que su parte proceda a su composición en cuia virtud su virtud las justicias, corregidores, alc[aldes] pedáneos, y vezinos ... satisfaciendoze los jornales de los peones que trabajen en dicha compostura de caminos con recursos propios..., con más lo que se gastaze en herra[m]ien[tas] y de mas necesario para ello”<sup>153</sup>

En consecuencia a falta de recursos propios del virreinato, por la ineficiencia en su recaudación, Flórez recurrió a la vieja disposición de ordenar a los cabildos y administraciones locales a reparar las vías que se encontraban en cada una de sus jurisdicciones<sup>154</sup>. A diferencia del proyecto de Galluzo, Zapata fue más pragmático y dividió en camino en seis jurisdicciones y en el mismo número de tramos de la siguiente manera:

*Tabla 13, Tramos de Reparación, vía Honda – Santafé.*

<b>Jurisdicción</b>	<b>Tramo</b>
Partido de Bogotá	Puente Aranda- Venta de Botello
Parroquia de San Miguel y Subachoque	Venta de Botello- Aserradero

<sup>153</sup> A.G.N. Sección Colonia, Miscelánea, 39, 13, D.17. folio 1020.

<sup>154</sup> Debido a la pobreza de dichos cabildos, es muy posible que el trabajo se hiciera gratis, so penas de cárcel o multas pecuniarias.

Facatativá	El aserradero- Alto de las Guascas
Villeta	Alto de las Guascas- Alto del trigo
Guaduas	Alto del trigo – Quebrada de los micos.
Honda	Quebrada de los Micos- Villa de San Bartolomé de Honda.

Después de tener claro los tramos a reparar, el modus operandi de Zapata fue el siguiente: en primer lugar, en el mes de junio de 1776, el alguacil mayor fue a cada una de las jurisdicciones explicando a cada una de las autoridades locales, las órdenes del virrey y la forma como debían reparar su tramo correspondiente; en segundo lugar, especificó que los trabajos debían ser pagados por los cabildos locales y las reparaciones debían realizarse en el menor tiempo posible; por último, Zapata amenazó a cada jurisdicción con castigos, sino se cumplía la voluntad de la autoridad virreinal.

El trabajo de Zapata no estuvo exento de dificultades, debido a que no todas las jurisdicciones accedieron a sus propósitos de buena gana. En el caso de Facatativá se consignó lo siguiente:

“ Prosede el alcalde partidario deste pueblo de Facatativá Hermenegildo Contreras, no obstante de haberse notificado la su[peri]or orden se su E[xcelencia]...cuya parte se ha demarcado desde el azerradero, hasta el alto de las Guascas, con que pretende volver ilusorios los mandatos superiores, que no corresponde ni disimular...con apercibimiento que de experimentar dilación, será de su cargo el costo...en d[i]cha composición y su persona se remitirá preso con grillos a la real cárcel de corte”<sup>155</sup>

<sup>155</sup> A.G.N. Sección Colonia, Miscelánea, 39, 13, D.17. folio 1025.

La mencionada amenaza de pagar el costo de las reparaciones de bolsillo propio y una estancia en la cárcel real, fue extendida al alcalde del partido de Bogotá. Sin embargo, también se coaccionó a los trabajadores que se reusaron a trabajar en la composición. Dicha situación, explica porque los trabajos no se dilataron como en otras ocasiones y como debido a falta de recursos oficiales y privados, se optó por la coerción. Del mismo modo, no es claro si la mano de obra fue gratuita o a muy bajo costo, debido a que en el documento, solo se expresa el pago de jornales a los 30 trabajadores de la parroquia de San Miguel y Subachoque, sin especificar el monto.

Francisco Zapata y el cabildo de Honda certificaron en una carta al virrey, la finalización de las obras de reparación el 3 de octubre de 1777, recomendando a las jurisdicciones y a los propietarios de ventas a lo largo del camino, arreglar las vías por lo menos dos veces al año. De esta manera, finalizaron los trabajos de reparación en 1777. Después de las reparaciones comandadas por Zapata, la vía no volvió a ser reparada durante la época colonial, aunque finalizando el siglo, los comerciantes se quejaron de su estado ante las autoridades coloniales. En 1801, Alexander Von Humboldt en su pasó por la vía, la describió de la siguiente manera:

“De Honda se sube a 1370 toesas yendo hacia Santafé de Bogotá. La ruta entre las rocas,- pequeños escalones tallados de solo de 18 a 20 pulgadas de ancho, de suerte que las mulas pasan con gran trabajo- es mala hasta lo indecible. Se sale de la garganta de la montaña (boca de monte) a 4° 35´ de latitud norte y nos encontramos inmediatamente sobre una gran meseta de más de 32 millas francesas cuadradas con cereales de Europa y llena de pueblos de indígenas”<sup>156</sup>

En conclusión en este capítulo, se ha podido analizar diferentes aspectos sobre las vías de comunicación en la región central de Reino de la Nueva Granada durante el siglo XVIII, dentro de los más importantes se encuentran los siguientes: en primer lugar, se evidenció la importancia de la Villa de Honda como centro de intercambios de los viajeros, las mercancías, los arrieros y el correos, además de relevancia como centro de acopió de los artículos necesarios para las élites de las diferentes regiones del Reino; en segundo término, se examinó las continuidades y rupturas en temas, como la burocracia, la mano de obra, las

---

<sup>156</sup> HUMBOLDT, Alejandro de Cartas Americanas, Caracas: Biblioteca Ayacucho, 1988. Pág. 73.

herramientas y los materiales en las construcciones y reconstrucciones del puente del Gualí a lo largo del siglo; en el tercer apartado, se mostró el volumen de las mercancías que llegaban a Honda por medio de pequeñas embarcaciones y como después de comercializaban en las tiendas de la villa, además, la importancia de la población como un punto de conexión del correo; por último, se analizó el proceso histórico de las reparaciones de la vía que comunicaba la villa con la capital, examinando sus cambios y continuidades, formando de esta manera una visión sobre nuestro objeto de estudio.

### **3. SANTAFÉ, Historia, Administración, Camino y Calles**

La ciudad de Santafé durante la época colonial, fue el centro administrativo, político y judicial del Nuevo Reino de Granada, debido a que las autoridades coloniales ejercieron sus funciones allí desde el establecimiento de la Real Audiencia en 1550. Del mismo modo, más de dos siglos después con la creación de la figura del virreinato, la primera autoridad colonial desde la ciudad rigió los destinos del Reino. Sin embargo, Santafé no solo fue el principal centro político del Reino, sino también una urbe, en la cual, españoles, indígenas, esclavos y mestizos, convivieron en un estricto orden jerárquico, donde los primeros mandaban y los demás trabajaban, construían y reparaban. En este contexto, las vías de comunicación conectaban tanto a la ciudad con sus dominios circundantes, como a los solares con los edificios religiosos, administrativos o simplemente con sus vecinos. El siguiente capítulo es una historia de las vías de comunicación de la ciudad de Santafé durante el siglo XVIII, en el cual se analizarán los esfuerzos de las autoridades y los pobladores por construir y reparar sus caminos, calles y puentes. Para cumplir dicho objetivo, el presente capítulo se dividirá en los siguientes apartados: en primer lugar, se analizará el proceso histórico de la ciudad de Santafé, desde el temprano siglo XVI hasta el siglo estudiado; en segundo término, se estudiará la política borbónica sobre la reparación de vías de comunicación, por último, se examinarán algunos de los caminos que comunicaban la capital con los territorios aledaños y las calles de la ciudad.

### **3.1 La noble y muy leal Ciudad de Santafé**

El 27 de abril de 1539 entre el río San Francisco y el río San Agustín, en la futura plaza mayor, los tres conquistadores, Gonzalo Jiménez de Quesada, Nicolás de Federman y Sebastián de Belalcázar, en presencia de sus huestes fundaron por segunda vez, la ciudad de Santafé. La primera fundación de la ciudad, la realizó Jiménez de Quesada, un año antes el 6 de agosto, dicho acto, no cumplió con los requerimientos formales de la corona, entre los cuales, se encontraba nombrar autoridades locales, simplemente se le ordenó a los

conquistadores construir algunas viviendas y obedecer las órdenes de Hernán Pérez de Quesada, hermano de Gonzalo<sup>157</sup>.

La segunda fundación de la ciudad, dejó claro, que algunos conquistadores pertenecientes a las tres huestes, tendrían a Santafé como su residencia permanente. Sin embargo, es necesario contextualizar el papel de la ciudad en sus primeros años como avanzada española para el control de la región. Según el historiador Rodrigo Mejía Pavony, Santafé, Tunja y Vélez debían ser enclaves hispánicos que permitieran asentar las primeras autoridades coloniales, además de convertirse en las retaguardias y puntos de apoyo para la conquista de nuevos territorios:

“...en las tres ciudades debía quedar organizado en gobierno civil, además de servir de punto de partida para seguir explorando, conquistando y rescatando, sin olvidar que los indios debían quedar repartidos de modo que se asegurase la permanencia de los españoles”<sup>158</sup>

Desde las tres nacientes ciudades - Santafé, Tunja y Vélez- , los europeos planearon y ejecutaron la conquista de las comunidades que habitaron por cientos de años la región central del actual territorio colombiano. Por un lapso de más de cuarenta años, los españoles guerrearon con los aborígenes y fueron fundando ciudades, villas y pueblos, que contribuyeron a afianzar los territorios conquistados. Después de las ocupaciones, las autoridades coloniales repartieron a los aborígenes en encomiendas a los principales soldados de las huestes conquistadoras. En este sentido, en los primeros años de su existencia, la ciudad de Santafé cumplió el papel de una población de frontera, en la cual, se podía ver a las huestes conquistadoras salir a sus expediciones en busca de botines o del afamado Dorado.

En la naciente “Ciudad de los conquistadores”, como la bautiza el historiador Germán Mejía Pavony, después de la fundación de 1539, quedaron en ella 91 soldados de los aproximadamente 400 que arribaron a órdenes de los tres conquistadores con la misión de habitar el pequeño pueblo que habían levantado, seguramente con trabajo aborígen. En Mayo

---

<sup>157</sup> Ver: MEJÍA PAVONY, Germán, *La ciudad de los conquistadores, 1536-1604*, Bogotá, Editorial Universidad Javeriana, 2012.

<sup>158</sup> Ibid.71.

de 1539, en la ciudad se eligió al primer cabildo, integrado por capitanes y soldados de las tres huestes conquistadoras. Como primer acto, el cabildo elevó al Rey 34 suplicas, en las cuales, pidió que se llamara al Reino, Nuevo Reino de Granada, confirmar a Gonzalo Jiménez de Quesada como gobernador, – suplica que no se cumplió-, el mandato para construir una iglesia y un hospital, el encargo de mandar religiosos y herramientas, entre otras muchas cosas.

La década de los años cuarenta del siglo XVI fue crucial para la consolidación de la ciudad, debido a que una serie de elementos, hicieron posible el afianzamiento del pequeño poblado español que habría de convertirse en la capital del Reino. En primer lugar, la ciudad de Santafé, se convirtió en la base desde donde los españoles resistieron las rebeliones aborígenes de la región central de Reino<sup>159</sup>. En segundo lugar, como ya se ha mencionado, Santafé fue uno de los puntos más importantes de apoyo en las campañas de conquista del territorio. Por último, los rumores que circularon tanto en las colonias o la metrópoli, sobre la gran riqueza del territorio descubierto por Quesada, suscitaron la llegada de una gran cantidad de colonos en busca de riqueza, colonizadores necesarios para la consolidación de la urbe:

“... sin duda, los cientos de personas que llegaron al Reino durante estos años con deseo de quedarse definitivamente en estas tierras. Santafé, por supuesto, fue uno de los destinos, no el mejor para aquellos que aspiraban a una encomienda, pero sí para artesanos, mujeres, indios de servicio, en fin, personas que por su condición no podían ser principales pero sí necesarios para el futuro de la urbe. En este sentido, aquellos que llegaron a Santafé, especialmente después de 1543, fueron los que construyeron la ciudad con sus manos, herramientas y saberes”<sup>160</sup>

En este sentido, los artesanos, los esclavos, los aborígenes y por supuesto las mujeres, comenzaron a cambiar la fisionomía de la ciudad que empezaba a transformarse de una avanzada militar en un pueblo con todos los elementos necesarios para convertirse en una gran ciudad. En 1546, después de una serie de confrontaciones legales, por quién debía

---

<sup>159</sup> Ver GAMBOA, Jorge *El cacicazgo muisca en los años posteriores a la conquista: del psihiqua al cacique colonial, 1537- 1575*. Bogotá, Icanh: 2013.

<sup>160</sup> Mejía. Op. Cit. pág. 139.

gobernar la región, fue nombrado como gobernador, Miguel Díaz de Armendáriz, con plenas facultades para ordenar juicios y repartir nuevamente las encomiendas, las cuales, habían sido repartidas una y otra vez a favor de los intereses de quienes detentaban el poder en los primeros años de la ciudad.

Oficialmente, el 7 de Abril de 1550 se instaló la Real Audiencia, presidida por Díaz de Armendáriz, acompañado de seis oidores, dos de ellos, habitantes de la ciudad, los cuatro restantes, por orden explícita del Rey, debían llegar de la Metrópoli a la ciudad. Dos oidores, en una comunicación al Rey, justificaron la escogencia de la ciudad, para acoger la Real Audiencia, de la siguiente forma: “es el pueblo de más buen asiento, más principal, fértil y abundante que ahí en ella, donde por ser más conveniente fue necesario de asentarse la real Audiencia”<sup>161</sup>. Debido a la precariedad de los edificios en los primeros años de la ciudad, el primer lugar donde sesionó la Real Audiencia, fue un cuarto alquilado, en la casa de Juan de Céspedes, habría que esperar hasta 1584, para que dos casas a un costado de la plaza mayor, sirvieran como lugar permanente de la Audiencia.

En cuanto a la construcción de la ciudad, siguió el patrón de todas las ciudades indianas de la América hispana, es decir, se trazó una plaza central, rodeada de manzanas cuadradas en forma de damero, que dejaban espacio para las futuras calles:

“Las evidencias del trazo inicial en damero que tuvo Santafé están a la vista...Este trazado estaba conformado por un conjunto de manzanas de lado igual, esto es, cuadrados ordenados en torno a un descampado de igual medida, la plaza Mayor, y separados entre sí por lo que se convirtió en las calles de la Ciudad”<sup>162</sup>

En este sentido, en los siguientes cuarenta años, alrededor de la Plaza Mayor,- actual plaza de Bolívar-, los habitantes de Santafé construyeron los edificios que representaban tanto el poder terrenal como el celestial. En las primeras décadas de la ciudad, los habitantes de la ciudad, vieron cómo se construían los mencionados edificios que formaron, de esta manera, la fisionomía de la Santafé colonial. En este contexto, en las últimas décadas del siglo XVI, al costado oriental de la plaza Mayor, se podía apreciar la primera iglesia de ciudad,

---

<sup>161</sup> *Ibíd.* pág. 154.

<sup>162</sup> *Ibíd.* pág. 125.

construida en madera y paja, que solo resistiría hasta 1572, cuando se ordenó la construcción de una catedral más estable, que soportaría el rigor del tiempo, hasta 1807, cuando se comenzó a construir la actual catedral primada. Al frente de la iglesia, se encontraba un pequeño cementerio y al lado de la misma, el solar de Antón de Olaya. Al costado sur, se encontraban dos casas, propiedad del Rey, en donde sesionaba la Real Audiencia y existía una pequeña cárcel. Al costado occidental, se encontraba el ayuntamiento, donde tomaban decisiones los integrantes del cabildo. No hay claridad de los edificios que se encontraban en la zona norte, sin embargo, el historiador Mejía Pavony plantea que posiblemente eran los solares y la casa de Antonio Bermúdez.

La plaza de las yerbas y la de San Victorino, complementaban a la Plaza Mayor en la constitución de la ciudad de Santafé en sus primeros años. La plaza de la yerbas, era la salida norte de la población, además, en sus costados se repartieron solares para la construcción de las viviendas de los conquistadores. En el costado occidental de dicha plaza, se construyó la capilla de la Veracruz, encargada a los Dominicos. En los primeros años de la ciudad, cuando el puerto de Honda, no se había construido, las mercancías y viajeros provenientes del litoral, llegaban por el camino del Carare o el Opón, lo que significaba pasar por Tunja y llegar a Santafé por el norte, situación que convertía a la plaza de yerbas, en el lugar tanto de descargue de las mercancías como de llegada de los viajeros. La plaza de San Victorino, aunque menos poblada, se convirtió en el límite occidental de la ciudad; este límite tomó relevancia cuando se cambiaron las rutas del Opón y el Carare por el puerto y camino de Honda.

La construcción de edificios religiosos, no solo significó el poder de la iglesia y la fe de los primeros habitantes, sino que demarcó los sectores de la ciudad y el sentido de pertenencia de los pobladores a sus parroquias. En este sentido, la ciudad se dividió en cuatro sectores o parroquias. La parroquia de Santa Bárbara, en el sector oriental de la ciudad, donde partía el camino a Ubaque; en el centro, la Plaza Mayor, donde se encontraban las autoridades coloniales y San Victorino y las Nieves, en el occidente y norte respectivamente. Además, a dichas parroquias, integradas mayoritariamente por españoles, es necesario incluir a los sectores indígenas de pueblo viejo y pueblo nuevo.

Hasta el momento se ha hablado de la génesis de la ciudad, de su importancia dentro de la región central del territorio, de su organización espacial, de sus autoridades, pero no de sus habitantes. En este sentido, desde el origen de la ciudad, la segregación entre la “República de blancos” y la “República de Indios”, se evidenció no solo en la distribución de los habitantes de Santafé, sino por la condición de sometidos de los segundos por parte de los primeros, sin olvidar claro a los esclavos africanos y aborígenes. Dicho aspecto, es ilustrado claramente por el historiador Mejía Pavony:

“En síntesis, afirmar que la ciudad era de los vecinos blancos es reconocer su primacía a partir del monopolio que mantuvieron de los privilegios y de los órganos de control municipal. Sin embargo, lo anterior no significó que en la ciudad no se diera desde su comienzo la presencia de indios, negros y mestizos, quienes contribuyeron... a que Santafé se consolidara como ciudad”<sup>163</sup>

En este contexto, la consolidación de la ciudad en aspectos políticos y económicos fue encabezada por los vecinos españoles, pero fue construida y alimentada por los aborígenes y los esclavos negros. A finales del primer siglo de colonización, la ciudad de Santafé, comenzaba a abandonar su fisonomía de “ciudad de conquistadores”, para convertirse en una ciudad llena de edificios religiosos y administrativos, propios de las ciudades hispánicas en la América colonial, parafraseando al historiador Mejía Pavony, se pasó de una ciudad indiana a una barroca.

El siglo XVII encontró a la ciudad de Santafé en plena construcción, aunque algunas de las principales iglesias de la ciudad, habían sido edificadas décadas antes, la primera mitad del siglo XVII, se caracterizó por un auge en la construcción de la ciudad. En el primer tomo de la Historia de Bogotá, el historiador Julián Vargas Lesmes, describe a Santafé en los primeros años del siglo XVII, de la siguiente forma:

“Fue la primera mitad de este siglo la época en que se registró el mayor esfuerzo en materia de construcción de toda la ciudad de Santafé. Fue ese período de la real consolidación urbana de la capital. Por esos tiempos, adquirió notorio vigor la

---

<sup>163</sup> *Ibíd.* pág. 93.

institución de la mita urbana, destinada esencialmente a dotar de mano de obra las empresas constructoras que se adelantaban en Santafé... durante esta etapa se levantaron 19 edificios religiosos y seis civiles. También se construyeron los colegios jesuíticos de San Bartolomé y San Francisco Javier y el Santo Tomás”<sup>164</sup>



Ilustración 5, Mapa de Santafé siglo XVI

Fuente: Mejía Pavony, Germán. *La ciudad de los conquistadores, 1536-1604, Bogotá, Editorial Universidad Javeriana, 2012*

Número	Lugar	Número	Lugar
1	Casa de Alonso de Olalla.	2	Casa de Juan de Céspedes/ primera casa de la audiencia hasta 1557, posterior iglesia y convento de los dominicos.
3	Iglesia de Santafé.	4	Casa de Hernán Vanegas – posterior Ayuntamiento y casa de los oidores.

<sup>164</sup> VARGAS LESMES, Julián, *Historia de Bogotá, Tomo I*, Bogotá: Villegas Editores, 2007, pág. 97.

5	Cárcel de la corte.	6	Casa.
7	Casa	8	Primera catedral 1553-1566.
9	Casa Antonio Maldonado de Mendoza.	10	Rollo/Picota publica 1539-1584.
11	Plaza de Mercado / Plaza de la Yerba.	12	Puente sobre el rio Vicachá.
13	Humilladero.	14	Casa de dominicos – 1550 convento.
15	Capilla de la Veracruz.	16	Puente sobre el rio San Francisco.
17	Iglesia y convento de los franciscanos.	18	Plaza Mayor.

La construcción de edificios civiles y religiosos, en la primera mitad del siglo XVII, fue posible gracias a dos factores: en primer lugar, la ciudad de Santafé vivió un auge en la acuñación de metales preciosos, provenientes de varias regiones del Reino, lo cual permitió a la ciudad tener los excedentes suficientes para las construcciones; en segundo lugar, la mita indígena obligó a los aborígenes a entregar su trabajo en calidad de tributo. Sin embargo, la adjudicación de indígenas para trabajos urbanos no fue un proceso fácil para la ciudad, debido a que fue necesario quitar dicho privilegio a los encomenderos. Un caso que ilustra esta situación, es analizado por Julián Vargas Lesmes<sup>165</sup>: la Real Audiencia se enfrentó con un encomendero, porque el último, se negó a “prestar” sus indios para la construcción de un puente:

“En los inicios del siglo XVIII, durante el gobierno de Francisco de Sande, ante la necesidad de construir el primer puente sobre el río San Agustín, el oidor Luis Enriquez ordenó que los pueblos de Tunjuelito, Usme, Une, Cueca, Chipaque y Ubaque trabajaran en la obra. Alonso Gutiérrez Pimentel, que había sido alférez real y Alcalde, pero ante todo encomendero de los pueblos de Une y Cueca, se negó a “prestar” a sus Indios...El oidor y la Real Audiencia le abrieron causa. El encomendero, con todos sus antecedentes y blasones, fue condenado a la horca”<sup>166</sup>

<sup>165</sup> VARGAS LESMES, Julián, *La sociedad de Santafé colonial*, Bogotá: Cinep, 1990.

<sup>166</sup> Ibid, pág. 88.

En este sentido, es claro que el proceso de disminución del poder de los encomenderos en beneficio de los vecinos de la ciudad de Santafé no fue un proceso fácil, debido a que los primeros alegaban que los aborígenes eran necesarios para los cultivos que alimentaban la ciudad, argumento que esgrimían para no “prestar” a los aborígenes para realizar tareas urbanas. Finalmente, la Real Audiencia y en general los vecinos de la ciudad se impusieron a los deseos de los encomenderos.

En este contexto, surgen las siguientes preguntas: ¿Cómo se emplearon los aborígenes en la ciudad?, ¿Cuántos?, ¿quiénes los emplearon? Afortunadamente, el historiador Vargas Lesmes respondió a estas preguntas para la primera mitad del siglo XVII. En primera instancia, Vargas cuantifica que en la primera etapa del siglo XVII, el promedio anual de indígenas empleados en la ciudad era de 1500, que representaban casi el 50 % de la mano de obra aborigen de la Sabana. En el caso particular de 1602, 551 aborígenes trabajaron en la ciudad en diferentes oficios. En la mayoría de los casos, las aborígenes fueron empleadas domésticas de las vecinas españolas, un total de 400 de los 511. Después del servicio doméstico, los indígenas fueron empleados como panaderos, fabricantes de ladrillos, plateros y orfebres, sastres, carpinteros y albañiles. En cuanto a las obras públicas, los indígenas fueron asignados a la construcción de iglesias, obras del cabildo y empedrados, además, se desempeñaron como carniceros y trasportadores de agua. En segunda instancia, los empleadores de la mano de obra indígena fueron las vecinas españolas, las órdenes religiosas, los oidores y los conventos. En este contexto, es claro que con la expoliación indígena se desarrolló la ciudad en la primera mitad del siglo XVII.

La segunda mitad de siglo XVII se caracterizó por la disminución de las labores de construcción en la ciudad, muy posiblemente por la caída del auge minero de los primeros años del siglo, acompañado del declive de la economía del Reino:

“En la segunda mitad del siglo XVII decayó la actividad constructora. Durante ese tiempo se construyeron tres conventos y noviciados, siete iglesias y una capilla, dos ermitas y un colegio, para un total de 13 edificios religiosos. En cuanto a las obras civiles, ellas solo tres: dos puentes y una carnicería. Después del gran auge de la

primera mitad del siglo XVII, esta fase inicia un ciclo negativo que tiene su punto más bajo en la primera parte del setecientos.”<sup>167</sup>

En este sentido, la construcción en la ciudad de Santafé tocó su punto más bajo en la primera parte del siglo XVIII, tiempo en el cual, se construyeron tan solo tres obras: el palacio virreinal (1719-1723), el hospital San Juan de Dios (1739) y el acueducto de Agua Vieja (1737-1739). En consecuencia, el avance tanto social como urbanístico de la ciudad en cien años fue muy poco, habría que esperar la consolidación del régimen Borbón en el Nuevo Reino de Granada, con la creación de la figura del Virreinato para que Santafé volviera a experimentar un crecimiento en sus habitantes y construcciones.

La consolidación de la figura del Virreinato, trajo consigo una serie de cambios a nivel institucional en todo el territorio de la Nueva Granada, situación que a la postre contribuiría al crecimiento de la ciudad de Santafé. Sin embargo, es necesario recordar las motivaciones de la corte española para crear el virreinato de la Nueva Granada. Después de la guerra de sucesión española, (1701- 1713), la casa dinástica francesa de los Borbones sucede a los Habsburgo en la dirección del vasto imperio español, finalizando de esta forma la época de dominación de los Austria en América, para dar paso a la casa modernizante francesa. En este contexto, en 1718, se nombra a Pedroza y Guerrero como regente del Reino para crear las condiciones propicias para la creación del virreinato. El primer Virrey nombrado fue Juan de Villalonga, sin embargo, su periodo fue corto, la figura del virreinato se suprimió en 1723 y se devolvió el poder a la Real Audiencia, en cabeza de su presidente. La figura del Virreinato, retornó en 1740 –hasta el final de los años coloniales-, en la persona de Sebastián de Eslava, quien tenía como propósitos principales: la administración del territorio, el afianzamiento del poder de la corona en el virreinato y la protección de la colonia frente a los intereses ingleses.

Volviendo a la ciudad de Santafé, las dos décadas posteriores a la segunda implantación del virreinato son oscuras para la historiografía, posiblemente por la falta de archivos o por la importancia en estos años de otras regiones como el Caribe, debido a que Cartagena fue sitiada en varias ocasiones por ingleses y franceses, motivo por el cual los virreyes ocuparon

---

<sup>167</sup> Ibid, pág. 98.

la mayoría de su tiempo en reforzar y proteger el puerto caribeño. Sin embargo, la producción historiográfica que se centra en la época posterior a 1760 es abundante en diferentes campos de la historia. En este sentido, Robert Ojeda nos muestra en su obra<sup>168</sup>, un panorama de la ciudad en la mitad del siglo XVIII:

“En cuanto sede del Virrey y de la Audiencia, Santafé era a la vez el centro administrativo del poder ejecutivo español y el núcleo de la administración judicial y fiscal; como residencia de los arzobispos y mayor centro educativo de la colonia, también albergaba el más numeroso cuerpo clerical y sus principales instituciones educativas. Ambos papeles brindaron a las familias de la élite santafereña la posibilidad de participar en los asuntos de gobierno, al aprovechar oportunidades que consideraban suyas por derecho de nacimiento”<sup>169</sup>

Durante la segunda mitad del siglo XVIII y la primera década del siglo XIX, la ciudad, bajo el mandato de los virreyes, experimentó un crecimiento en varios aspectos como el económico, el político, el cultural, el demográfico y el urbanístico, entre otros. Sin embargo, para propósito de esta investigación, se profundizará en los dos últimos.

En el último tercio del siglo XVIII, con el objetivo de cuantificar a los habitantes de la ciudad, la administración colonial ordenó realizar una serie de censos para diseñar políticas para la población. Los mencionados censos arrojaron un crecimiento demográfico de un 34 %, entre los años 1778 y 1800, la ciudad pasó de 16.002 a 21.464 habitantes. En este sentido, el historiador Vargas Lesmes diferencia el crecimiento demográfico de principios del siglo XVII del de finales del siglo XVIII, debido que el primero se debió al desplazamiento aborigen y a la mita urbana y el segundo a condiciones propias del mundo “moderno”.

“A finales del siglo XVIII, la migración hacia Santafé adquiere lo que puede llamarse un carácter urbano “moderno”. Es decir, una mayor capacidad de atracción basada en su mayor complejidad y en el potencial de oportunidades económicas. Paralelamente, la sabana pasa también por uno de sus mejores momentos”<sup>170</sup>

---

<sup>168</sup> OJEDA, Robert “*Ordenar la Ciudad: Reforma urbana en Santafé de 1774-1801*” Bogotá, A.G.N., 2007.

<sup>169</sup> *Ibíd.* pág. 24

<sup>170</sup> VARGAS LESMES, *La sociedad*, Op. Cit. pág. 15.

En este contexto, el crecimiento de la ciudad en términos políticos, económicos y sociales, atrajo a una numerosa cantidad de aparceros, indígenas y campesinos de los alrededores. Vargas Lesmes atribuye el crecimiento demográfico a tres factores: la mencionada migración hacia la ciudad, la disminución de la tasa de mortalidad y las condiciones sociodemográficas de algunos sectores sociales. En cuanto a la composición de “castas” de la ciudad, en el último tercio de siglo la disminución de la población indígena se acelera dramáticamente hasta llegar a una población de solo 10 % en 1778, para una ciudad que en casi toda la época colonial, fue predominantemente aborigen. En contraste, la población mestiza se multiplicó, llegó al 57 % en 1793. La población blanca, que era una de las mayoritarias a mitad de siglo<sup>171</sup>, comenzó su declive demográfico en el último tercio del siglo XVIII. Por último, los esclavos rondaron el 5 % a finales de siglo.

La ciudad de Santafé, de esta manera, se fue convirtiendo paulatinamente en una ciudad de mayoría mestiza a finales de siglo, como lo argumentó Jaime Jaramillo Uribe. El crecimiento demográfico impulsó una serie de cambios en la urbe que, además, administraba el virreinato desde su palacio. En este sentido, Santafé dejó de ser una aldea para convertirse en una ciudad dentro de los cánones de las ciudades hispánicas, es decir, un asentamiento con más de 15.000 habitantes. En este contexto, la ciudad necesitó una serie de cambios y reformas para ser digna de dicha categoría:

“Estos son de manera sumaria: una mayor construcción de infraestructura urbana (puentes de acceso y urbanos) y vial (empedrados y alcantarillados); presencia de nuevos servicios públicos (alumbrado público, nuevos acueductos y pila); servicio de vigilancia nocturna (rondas); recreacionales (Coliseo Ramírez); sanitarios (ampliación de hospital) y seguridad social (hospicio real).”<sup>172</sup>

Los mencionados cambios en la ciudad se llevaron a cabo a partir de la década de 1780, dicha situación, explica por qué la documentación referente a los empedrados y puentes de la ciudad es posterior a esa fecha. Sin embargo, antes de adentrarnos en este tema, es necesario profundizar sobre los cambios producidos en la ciudad durante la administración virreinal.

---

<sup>171</sup> Ver VARGAS LESMES, *La sociedad...*

<sup>172</sup> VARGAS LESMES, *La sociedad*, Op. Cit. pág. 21.

El historiador Robert Ojeda describe de manera clara cómo la administración de los virreyes transformó la ciudad de Santafé, desde dos perspectivas: la social y la física. En un primer momento, las autoridades coloniales quisieron intervenir en las costumbres cotidianas de la población, vigilando la vida en policía, entendiendo esta como:

“conjunto de actividades estatales dirigidas a asegurar unos determinados niveles de bienestar y de integración social; desde el orden público a la sabiduría e higiene de las ciudades, pasando por la beneficencia, la pobreza. La mendicidad, multitud de cuestiones que pueden ser consideradas desde el ámbito local al nacional”<sup>173</sup>

En este contexto, la administración, inspirada por las reformas borbónicas, trató de ordenar la ciudad, controlando y regularizando las costumbres de los santafereños, específicamente de las capas más bajas de la sociedad<sup>174</sup>. En cuanto al aspecto físico de la ciudad, los virreyes trataron de quitarle poder a la religión, situación que se tradujo en la construcción de menos edificios religiosos y más civiles. En este sentido, en las últimas décadas del siglo XVIII, de las 21 obras públicas que se construyeron, 16 fueron civiles. Parafraseando al historiador Vargas Lesmes, la ciudad empezó un proceso de secularización.

Las políticas borbónicas también afectaron la división administrativa de la ciudad, debido a que se sustituyeron las parroquias por los barrios, como se puede apreciar en el siguiente cuadro<sup>175</sup>:

*Tabla 14, Parroquias y barrios de Santafé.*

<b>Parroquia</b>	<b>Barrio(s)</b>
Catedral	San Jorge, El Príncipe, El Palacio y la Catedral
Las Nieves	Oriental de las Nieves, Occidental de las Nieves

<sup>173</sup> Ojeda, Op. Cit. pág. 33.

<sup>175</sup> Ojeda, Op. Cit. pág. 55.

Santa Bárbara	Santa Bárbara
San Victorino	San Victorino

Dicho cambio se dio en el mandato del Virrey Guirior en 1774, con el objetivo de establecer un nuevo ordenamiento espacial, que facilitara el control de la población que crecía año tras año. Del mismo modo, se ordenó que en cada barrio se eligiera un alcalde, que tenía las siguientes obligaciones: nombrar las calles de su barrio, vigilar las costumbres y comportamientos de los vecinos, estar alerta a la llegada de foráneos indeseados y vigilar las tiendas y chicherías. En este sentido, es claro cómo la administración colonial buscaba vigilar y controlar la vida de sus habitantes por medio de los alcaldes.

Francisco Silvestre, quien fue gobernador de Antioquia y secretario del virrey, escribió en 1789, “Descripción del Reyno de Santa fe de Bogotá”, obra en la cual, dedica un pequeño apartado a la descripción de la capital virreinal. La descripción de Silvestre, incluye aspectos políticos, demográficos, urbanos y religiosos de la ciudad. En cuanto, a los edificios de la ciudad expresó lo siguiente:

“Hay una casa de la moneda; una dirección Gral. Para las rentas estancadas, otra fábrica de tabaco en polvo...otra de salitres y polvora... hay además una aduana con sus dependientes. Un parque provisional de Artillería...una Universidad o academia con facultad de dar Grados...; otra igual havia con el nombre de San Xavier quando havia jesuitas, quedó extinguida con ellos...hay en ella cinco parroquias con la matriz de la cathedra, una castrense; siete conventos de frayles, incluso el de San Juan de Dios, que es hospital general...; y quatro de monjas”<sup>176</sup>

La descripción de Francisco Silvestre muestra el panorama de la ciudad a finales del siglo XVIII, resalta los edificios de la administración civil y religiosa. Para el año de 1791, los ocho barrios de la ciudad estaban compuestos por aproximadamente 167 manzanas, y albergaban una población aproximada de 18.000 personas. En las cifras de Vargas Lesmes y

<sup>176</sup> SILVESTRE, Francisco, *Descripción de Reino de Santafé*, Bogotá, Biblioteca Popular de la Cultura Colombiana, 1950, pág. 39-40.

Ojeda, se calcula que cada barrio estaba constituido por un promedio de 2.327 habitantes. A finales de siglo, la ciudad de Santafé había tomado la fisonomía de una capital virreinal, sin embargo, las contradicciones de las elites políticas eran evidentes, las influencias de la ilustración habían despertado a una clase social que se sentía excluida del poder, y que en cuestión de tres décadas derribarían la dominación colonial y tomarían a Santafé como capital, pero con un nuevo nombre: Bogotá.

Hasta el momento, se ha realizado un acercamiento al desarrollo de la ciudad en términos sociales y urbanos en la época colonial. Aunque el crecimiento de la ciudad no fue muy pronunciado en los dos primeros siglos de administración hispánica, el último tercio del siglo XVIII significó una renovación social, económica y física en la ciudad. En el siguiente apartado, se analizará la política borbónica sobre las vías de comunicación en el Virreinato, específicamente las acciones que tomó cada administración desde la ciudad de Santafé. Por último, en el tercer apartado, se analizarán algunos caminos y proyectos de la ciudad, además de sus calles y puentes.

## **3.2 La administración colonial y las vías de comunicación**

La administración virreinal en el Nuevo Reino de Granada supuso una serie de reformas que afectaron a la ciudad de Santafé, a las regiones y en general a todo el territorio. En este sentido, dentro de los muchos aspectos que modificó la administración colonial en la segunda mitad del siglo XVIII, el arreglo de las vías de comunicación fue un tema relevante para cada uno de los virreyes que administraron el Reino. En el siguiente apartado se analizarán los esfuerzos de la administración colonial para el arreglo de las vías de comunicación, examinando cada uno de los períodos virreinales. Además, se contrastará esta información con los estudios de los ilustrados que consideraron la importancia de la construcción y reparo de las vías de comunicación a finales del siglo XVIII.

## Virreyes y caminos

La implantación del Virreinato de la Nueva Granada, suponía para la administración colonial una nueva época de transformación en varios aspectos, sin embargo, como lo analizó el gran historiador Germán Colmenares, los cambios deseados por las autoridades coloniales y los habitantes del Nuevo Reino requerirían muchos años e incluso generaciones:

“En el último siglo de la dominación colonial, el problema de la presencia del Estado en un territorio cuya población bordeaba escasamente un millón de habitantes y cuyos obstáculos naturales significaban semanas y aun meses para alcanzar los puntos más distantes no podía ser resuelto en el curso de un gobierno y ni siquiera en el curso de varias generaciones.”<sup>177</sup>

En este sentido, es claro que la preocupación por la construcción y el mantenimiento de las vías de comunicación, no fue una preocupación de un solo gobierno sino que involucró a todas las administraciones virreinales hasta el fin de la época colonial. Sin embargo, Colmenares explica la debilidad del Estado para generar cambios rápidos y efectivos por dos factores principalmente: en primer lugar, la debilidad de las instituciones coloniales, en el sentido de su poco poder sobre gran parte de la población y, en segundo lugar, la falta de recursos para llevar a cabo sus iniciativas.

Aunque la preocupación por las vías de comunicación es una constante histórica tanto en la época colonial como republicana. “Los informes y relaciones de los gobernantes de la Nueva Granada” aportan un panorama general sobre las acciones de cada una de las administraciones virreinales sobre el tema trabajado. En este sentido, en las siguientes líneas se analizará cada uno de los testimonios sobre las vías de comunicación consignados en los informes y documentos escritos por los virreyes o sus escribanos, en una especie de “rendición de cuentas” de cada uno de sus gobiernos.

En 1740, Sebastián de Eslava se posesionó como virrey, en la segunda instauración del virreinato de la Nueva Granada. Su gobierno se caracterizó por la defensa exitosa de

---

<sup>177</sup> COLMENARES, Germán “*Relaciones e Informes de los Gobernantes de la Nueva Granada*”, Tomo I, Bogotá: Biblioteca Banco Popular, 1989, pág. 9.

Cartagena de Indias de los británicos, situación que lo obligó a permanecer en el puerto la mayoría del tiempo que presidió el Nuevo Reino. Sin embargo, a pesar de la guerra con los británicos, Eslava debió dedicarse a otros asuntos importantes para el territorio. En la defensa del gobierno de Sebastián de Eslava, escrita por el Oidor de Eslava, se presentaron los principales logros y alcances del gobierno del Virrey. Dentro de dicha defensa, el oidor incluyó un apartado que se denominó “Gobierno”<sup>178</sup>, en el cual se consignó lo siguiente:

“En cuanto a puentes y caminos, hizo S.E. componer los de esta ciudad y sus alcantarillas, los de los almacenes y barrandillas en la villa de Honda, y que en ella se fabricase un puente de sólidos materiales en lugar del que tenía de madera, enviando dibujado su plano, y en fuerza de estas líneas se ha tratado después de principiar dicha fabrica...”<sup>179</sup>

El camino que se reconstruyó durante la administración de Eslava fue el que repararon las jurisdicciones de Guaduas y Honda, analizadas en el capítulo anterior. Los puentes y caminos de la ciudad que refiere el oidor de Eslava fueron los que originaron el pleito de los “indios de Fontibón” y por último, el puente que se quería construir nuevamente, era el que sobrepasaba el río Gualí. La mención de estas obras, muestra la importancia del puerto de Honda y su camino a la capital para la administración colonial, interés que aumentará o disminuirá dependiendo de las necesidades de cada gobierno virreinal en adelante.

La administración del Virrey José Solís<sup>180</sup> duró siete años, desde 1753 hasta 1760. En el último año de su mandando, el Virrey Solís presentó su “Relación sobre el Estado del Virreinato de Santafé”, en el cual dio informe de su gestión. En cuanto a las vías de comunicación, la administración de Solís se preocupó por los caminos que llevaban a las minas, abastecían de carne a las poblaciones y daban alternativas a la vía de Honda a Santafé. En el primer asunto, el virrey expresó lo siguiente:

---

<sup>178</sup> En la mayoría de informes y relaciones, las vías de comunicación son tratadas en este apartado.

<sup>179</sup> COLMENARES, “*Relaciones*. Op. Cit. pág.65.

<sup>180</sup> Es importante señalar que no todas las administraciones virreinales escribieron relaciones sobre su mandato, por lo tanto, solo se analizarán los gobiernos que consignaron sus proyectos o realizaciones sobre las vías de comunicación del virreinato.

“El camino de Chocó, que es muy útil por sus minas, lo hacen muy tardío y molesto su aspereza, en especial por la montaña del Quindío; y habiéndose solicitado para solicitarlo postor a su apertura, han salido unos ofreciéndola con varias capitulaciones que todavía se están examinando con la lentitud con que aquí se camina en todo...El de Antioquía necesitaba de la misma providencia...”<sup>181</sup>

La administración de Solís se caracterizó por tratar de “concesionar” el reparo de las vías de comunicación, es decir, entregar la reconstrucción de las vías a un particular a cambio de tierras y el derecho de cobrar a los comerciantes un impuesto por transitar por los caminos reparados. Del mismo modo, como se pretendía en el Chocó y Antioquía, el virrey Solís dio los derechos de reparación del camino del Carare a Blas de la Terga en 1757, caso estudiado por el historiador Arístides Ramos.<sup>182</sup> En cuanto al abastecimiento de ganado de la región central de reino, se abrió un camino por Caqueza:

“Por Cáqueza se ha abierto un camino a los Llanos para conducir los ganados de que abunda; y habiéndose costado la Real Hacienda librada a la Real Expedición de Límites, se tuvo a bien, sobre el oficio del Coronel Eugenio de Alvarado, poner a beneficio de la misma hacienda y sus reparos un real por cabeza de ganado que se conduzca”<sup>183</sup>

Además de los caminos de Antioquia, Chocó y los Llanos Orientales, la administración de Solís se ocupó del camino del Opón, para que fuera una vía alternativa al camino de Honda, para conducir la producción harinera a los puertos del río Magdalena. Del mismo modo, el virrey estableció un impuesto para la reparación del camellón y construyó un puente en el camino a la población de Chía.

El virrey José Solís fue remplazado en su cargo por Fray don Pedro Messia de la Cerda, que encargó la redacción de la relación de su gobierno que duró de 1760 a 1772, a don Francisco Moreno y Escandón. En el “Estado del Virreinato de Santafé”, Moreno y Escandón, resaltó

---

<sup>181</sup> COLMENARES, Op. Cit. pág.113.

<sup>182</sup> Ver: Ramos Peñuela, Arístides, *Los caminos al río Magdalena, frontera del Carare y el Opón, 1760 – 1860*, Bogotá: Instituto de cultura hispánica, 1999.

<sup>183</sup> COLMENARES, Op. Cit. pág.113.

las obras impulsadas por Messia de la Cerda, en el camellón y en las vías de la ciudad de Santafé:

“Estimulado con el mismo celo no solo ha mejorado y facilitado V.E. los caminos públicos de esta ciudad con los puentes nombrados de Aranda y Bosa, fuera de otros menores, sino que considerando que no podrá subsistir la calzada nombrada del Camellón, fabricada por los dos señores antecesores, ha solicitado que subsista la contribución, tanto para la permanencia de dicha calzada, cuanto para construir las que se nombran alcantarillas, como paso forzoso en que se experimentan notorios peligros e incomodidades por los traficantes”<sup>184</sup>

En este sentido, es clara la preocupación de casi todas las administraciones coloniales de la segunda mitad del siglo XVIII por mantener el camellón, las calles y alcantarillas de la ciudad de Santafé en buen estado, aunque, como lo muestran los documentos, en la mayoría de los casos las vías permanecieron en mal estado. La administración de Messia de la Cerda, como lo señala Colmenares, fue el último de los gobiernos de carácter militar, es decir, virreyes encargados de asegurar la soberanía hispánica del virreinato, así, se dio paso a las administraciones de carácter ilustrado, más preocupadas por el progreso económico y social del reino que por la defensa del territorio.

Don Manuel Guirior, inició las administraciones ilustradas del Nuevo Reino de Granada impulsando una serie de políticas que buscaban mejorar la utilización de las tierras realengas y de los grandes latifundistas, aunque sus proyectos no se desarrollaron en su totalidad, debido a su promoción al virreinato del Perú. Sus políticas comenzaron una serie de rupturas con la vieja burocracia que propiciaron por un lado, el progreso del Virreinato, y por otro, el origen de enemistades entre las capas altas del Reino y la administración colonial. Al igual que las administraciones anteriores, Guirior se preocupó por las vías de comunicación que servían como nexos de las poblaciones con las minas, los centros de comercio y de abastecimiento. Sin embargo, Guirior, era consiente que las reparaciones de un solo camino o de algunos tramos no eran suficientes para superar los problemas de las vías, sino que era

---

<sup>184</sup> COLMENARES, Op. Cit. pág.164

necesario reactivar el comercio para que este subsidiara las vías, puesto que el tesoro público era insuficiente:

“Esta dificultad solo puede vencerse facilitando los caminos para que sea menos costoso el transporte y más frecuente la comunicación; pero el Erario no sería bastante para esta empresa, que a mi ver no podrá lograrse de otro modo que introduciendo y fomentando el comercio, sin el cual nada podrá conseguirse; y cualquiera otra medicina que se aplicare a esta enfermedad será bastante para mitigarla, pero de ninguna suerte para extinguirla radicalmente, por obvias reflexiones que fácilmente lo convencen y sería ocioso explicar”<sup>185</sup>

En este sentido, es claro que el virrey Guirior comprendió que el arreglo de las vías de comunicación debía ir de la mano con la ampliación del circuito comercial del virreinato. Como la mayoría de sus antecesores, Guirior trató de reparar el camellón de la ciudad de Santafé, aunque al fin de su mandato aún se encontraba en proyecto, que fue desarrollado por el siguiente virrey, asunto trabajado en el capítulo anterior. Sin embargo, la idea según la cual las vías de comunicación del Reino eran indispensables para el comercio y la prosperidad del virreinato ya se había integrado en el pensamiento de la administración colonial, por lo cual, el siguiente virrey sería el más ambicioso en este asunto.

La administración de Manuel Antonio Flórez, aunque tristemente célebre por el levantamiento de los comuneros de 1781, fue la más ambiciosa en la reparación de las vías de comunicación durante el período virreinal. Además, de las reparaciones y reaperturas del camino de Santafé a Honda y de la capital virreinal a los Llanos, en 1777, el virrey Flórez reorganizó el trabajo para la reconstrucción de las vías en todo el virreinato; creó, de esta manera, nuevas formas de trabajo que permitieron que los caminos se arreglaran más rápida y eficientemente. En este sentido, Francisco de Ugarte redactó una serie de instrucciones para la reparación de caminos que mostraban el interés virreinal por el mejoramiento de la comunicación en el Reino:

---

<sup>185</sup> COLMENARES, Op. Cit. pág. 285.

“Ex[i]m[i]o Señor la obra tan ardua y hasta á hora no bien aprehendida de la compostura de caminos a que V[uestra] E[xcelencia] con su infatigable desvelo se dedica en tan conocido u[so] universal de todo este virreinato: me parece q[ue] podrá corregirse bajo las reglas q[ue] comprenderé en los siguientes capítulos”<sup>186</sup>

En total, la administración virreinal emitió quince instrucciones para la “composición de caminos públicos y observación de instrucción”, en las cuales se buscaba reformar la reparación de caminos en tres aspectos fundamentalmente: la financiación, la organización del trabajo y el mismo trabajo sobre los caminos. En cuanto a la financiación, la primera instrucción fue continuar utilizando el fondo de propios para la reparación de las vías, en caso de no ser suficiente; la segunda instrucción, indicaba que los vecinos de los caminos, debían aportar a la reparación, debido a que se beneficiarían de ella; la tercera instrucción, muestra el mecanismo para que los vecinos aportaran a las reparaciones:

“3° que en este caso deberá hacerse el apuntamiento g[ene]ral de todos los [H]abitantes, de cada una de las suertes en que se ha de dividir el camino para que cada uno contribuia con lo que pueda y sus fuerzan alcancen ya sea con repartimiento de dinero ya sea con [H]erreamientas, con carnes , ú con otro cualquier, o ya sea con su persona asistencia, de suerte que no se verifique eximirse desta contribución ninguno por privilegiado q[ue] sea, deviendose advertir, que ella deven concurrir los doc[umen]tos y comunidades, con la porción y efectos que se juzge correspondiente”<sup>187</sup>

De la anterior instrucción es posible analizar varios elementos: en primer lugar, la administración virreinal buscó “descentralizar” la reparación de las vías de comunicación, muy seguramente para bajar los costos de las obras y emplear mano de obra “voluntaria”; en segundo lugar, con el objetivo de emplear los esfuerzos de toda la población que vivía a la vera de los caminos, la administración virreinal optó por realizar censos para el trabajo o contribuciones en las obras; en tercer término, los caminos se dividieron en tramos, para hacer más fáciles y eficaces las reparaciones de las vías. Dichos tramos, en la mayoría de

---

<sup>186</sup> A.G.N., Sección colonia, Mejoras materiales, Tomo XIX, folio 924.

<sup>187</sup> A.G.N., Sección colonia, Mejoras materiales, Tomo XIX, folio 924v- 925r.

ocasiones, coincidían con las jurisdicciones por las cuales pasaban las vías. En cuarto lugar, los aportes en herramientas y comida eliminaban las provisiones que tenía que aportar la administración central de Reino, reduciendo así los costos totales de las reparaciones. En síntesis, es posible afirmar que de lo que se trataba era de racionalizar costos, en beneficio del erario público, pero en detrimento de comunidad rural. En este sentido, durante la primera parte de la época colonial, los indígenas bajo la figura de la mita por servicios, fueron quienes repararon las vías, sin embargo, a finales de la dominación hispánica, dicha tarea sería responsabilidad de las comunidades vecinas de los caminos.

Después de hacer todo lo posible para reducir costos, la administración de Flórez, tomó medidas para reducir el tiempo de planeación y ejecución de las obras. En este sentido, para la reparación de todas las vías del Reino, en adelante se nombraría un “Director general”:

“4° Para que con facilidad pueda componerse o construirse un camino por dilatado que sea se [h]ace preciso nombrar un Director G[eneral] de toda la obra, a cuió cuidado corra la ejecución de las obras que se diere por el superior Gov[er]no y que vigile su exacto cumplimiento con maior desvelo y eficacia”<sup>188</sup>

En este orden de ideas, la figura de Director General reemplazaría al Virrey, a la Real Audiencia o a los cabildos locales como el principal responsable de la reparación de las vías. Dicha figura reduciría el tiempo que se gastaba la burocracia colonial para ejecutar las obras, debido a que el director tenía la potestad de recoger los recursos, organizar la mano de obra, la comida y las herramientas y daba cuentas únicamente al Virrey, de este modo la reparación de las vías se agilizaba. Además de elegir un director calificado, las instrucciones especificaban que la población debía dividirse en “suertes” bajo la tutela de cada una de las jurisdicciones. Dichas suertes tenían las siguientes funciones:

“ 9° De cada suerte formará un plano para el modo de componerla que contenga el ancho que deva tener el camino, por donde lo devan dirigir, sí le deben hacer en todo u en parte calzada para escusar algún pantano: donde deban poner puente, de que material sí de tabla, ó cal y canto, dándoles para ello, advirtiéndole la fortaleza, y solidez

---

<sup>188</sup> A.G.N., Sección colonia, Mejoras materiales, Tomo XIX, folio 924v.

con q[ue] deva construise; como también donde devan poner ventas, o mejores para el alojamiento de los caminantes los que han de ser capaces, y de buena fábrica, para que con comodidad y seguridad se alojen el pasajeros, y guarde el comercio”<sup>189</sup>

La creación de las suertes proporcionó no solo la organización de cuadrillas de trabajo “voluntario”, sino que también creó una entidad transitoria que podía decidir los nuevos trazados de caminos, la elaboración o reparación de puentes y la construcción de ventas y hospedajes para el descanso de viajeros, comerciantes y arrieros. En cuanto al tercer elemento, las instrucciones virreinales dieron una serie de parámetros para el trabajo de reparación, por ejemplo, se pedía que los caminos tuvieran un mínimo de cinco varas de ancho (4 metros). Además, se sugería que en los tramos que tuvieran abismos, se construyeran empalizadas que impidieran que los viajeros y las bestias cayeran a los precipicios. Del mismo modo, el director era el encargado de tareas como establecer los tiempos de reparación, imponer sanciones a quienes no colaboraran en las obras y, en el caso de necesitar ayuda de las autoridades coloniales, pedirla. Las instrucciones fueron enviadas a las principales jurisdicciones del Reino, el 31 de marzo de 1777.

Como se pudo apreciar en el capítulo anterior, la reparación del camino de Honda a Santafé siguió las instrucciones del Virrey, sin embargo, no fue el único caso. En 1778, en las poblaciones de San Gil y el Socorro, se ordenó reparar vías de comunicación siguiendo las mismas instrucciones. Sin embargo, como es sabido, no basta expedir una serie de normas para que se cumplan, en ocasiones las condiciones simplemente no permiten ejecutar las obras como se planean. En este contexto, en Santafé, el 29 de mayo de 1778, el virrey Flórez nombró a Antonio Moreno y Escandón como fiscal visitador de las vías:

“Conforme baya V[uestra] S[eñoría], transitando los caminos que en el discurso de su visita ha de pasar, procurará reconocer si están compuestos con arreglo a la instrucción de ellos, cuia ejecución en las más partes se a encargado á las justicias ordinarias, y en algunas á determinadas sujetos a quienes por más a pronto é nombrado para directores; y de notar V[uestra] S[eñoría] que no se hallan

---

<sup>189</sup> A.G.N., Sección colonia, Mejoras materiales, Tomo XIX, folio 925r.

compuestos, o están mal y superficialmente dispondrá que dichas justicias ó directores los hagan componer, y den cuenta de su progreso”<sup>190</sup>

Además de inspeccionar las obras, el virrey Flórez otorgó el poder a Moreno y Escandón para castigar morosos, auditar las cuentas de las reparaciones y dictar las providencias necesarias para la composición de los caminos. Moreno y Escandón, de esta manera, realizó la visita en compañía del escribano Joseph Camacho. En la villa de San Gil, el 17 de junio de 1778, el escribano Camacho dio su primer informe sobre el estado de las reparaciones, en el cual, el director de la obra, Pedro Antonio Nieto, expresaba los problemas que se le habían presentado. En primer lugar, Nieto expresaba que no se le había podido pagar y darles de comer a los trabajadores:

“... que estos se han aliñado pero no conformé a la instrucción, á causa de los imposibles, que se repararon, en algunas partes, y también por lo muy pobres, que son muchos de estos vecinos, pues aunque el método anterior, que se tomó por nuestros antecesores: fue nombrar cuadrillas de trabajo, para que trabajasen y concurriesen, con herramientas, y aunque así se efectuó, nunca se logró, que quedasen los caminos según la instrucción a los pobres se les obligó a trabajar, sin darles bastimentos, ni pagar su trabajo”<sup>191</sup>

En el informe de Nieto se puede apreciar claramente que la única forma de reparar los caminos, a falta de recursos, era coaccionar a la población para que trabajara, del mismo modo, como en los reparos de la vía de Santafé a Honda, se obligó a los alcaldes a hacer trabajar a los vecinos, so pena de cárcel. La falta de recursos se debió, en este caso como en otros, a la pobreza de las jurisdicciones, pero también a la deficiente recaudación de dinero entre los vecinos prestantes de las poblaciones. Una de las primeras disposiciones de Moreno y Escandón en San Gil y el Socorro fue ordenar la recaudación de recursos entre los más ricos para proveer comida a los trabajadores de los caminos. Sin embargo, en el informe de las reparaciones, realizado por el escribano Camacho, se notificaba los pocos recursos

---

<sup>190</sup> A.G.N., Sección colonia, Mejoras materiales, Tomo XIX, folio 927r.

<sup>191</sup> A.G.N., Sección colonia, Mejoras materiales, Tomo XIX, folio 930r-930v.

aportados por los clérigos del lugar, que dejó la recaudación de recursos únicamente a los seculares:

“Les respondió que en consulta de la venerable Hermandad de San Pedro havia determinado contribuir con tres pesos por la hacienda de Fecua, y que lo mismo se ejecutaría con el comisionado de Cúcuta por lo concerniente a la Hacienda de Agua sucia por el causa de haberse repartido cinco pesos entre los vecinos seculares; con lo que en vista de la cortedad que no merece ni palabras... ni correspondió a los gastos de las obras y fondos de la hermandad... ha quedado todo sin efecto sufriendo el público secular todo el gasto”<sup>192</sup>

En este sentido, la Hermandad de San Pedro, propietaria de dos haciendas, aportó a la reparación de las vías tan solo ocho pesos, dinero que alcanzaba a duras penas para algunos racimos de plátano. Este caso ilustra la dificultad de los directores de la obras para recaudar recursos de los más adinerados, razón por la cual, fueron los vecinos quienes *ad honorem* repararon las vías. Sin embargo, a pesar de la tacañería de la hermandad de San Pedro, el visitador Moreno y Escandón ordenó a la compañía a pagar 50 pesos por la reparación de las vías aledañas a sus haciendas. Finalmente, después de las acciones de Moreno y Escandón en su visita a los caminos de San Gil y el Socorro, se aprobó la reparación de las vías el 21 de junio de 1778.

Para finalizar el análisis del período del Virrey Flórez, es pertinente examinar lo que escribió Francisco Silvestre, en su *“Descripción del Nuevo Reino de Granada”*:

“Promovió y mando la general composición de caminos; con cuyo motivo se mejoraron algunos, sin faltar excesos de los comisionados. No se concluyeron algunos y quedaron mejor otros por las providencias contradictorios comunicadas aun tiempo por la vía reservada, y por la del Supremo Consejo, que las aprobaba e improbaba. Mas en el día están pero que nunca”<sup>193</sup>

---

<sup>192</sup> A.G.N., Sección colonia, Mejoras materiales, Tomo XIX, folio 930r-930v.

<sup>193</sup> SILVESTRE, Op. Cit. pág. 99.

Aunque, la administración de Flórez fue la más comprometida con la reparación de las vías, no estuvo libre de excesos hacia la población, a la que en muchos casos se le obligó a trabajar, y al parecer por los documentos y escritos de finales del siglo XVIII, los caminos no duraron mucho tiempo en buen estado. A lo largo de esta investigación se ha mostrado cómo la reparación de las vías de comunicación fue un asunto de suma importancia para las autoridades coloniales, desde el Virrey hasta los cabildos locales, además de ser una preocupación permanente de comerciantes, viajeros, arrieros, aborígenes, etc., sin embargo, a finales de siglo, una serie de personas pertenecientes a la élite cultural comenzaron a reflexionar sobre el tema y trataron de aportar soluciones al mal estado de las vías en el Nuevo Reino de Granada.

Pedro Fermín de Vargas, quien es considerado como el primer economista del país, en su obra ‘Pensamientos políticos’, dedica varias páginas a analizar el problema del mal estado de las vías de comunicación. En su diagnóstico, Fermín de Vargas presentó un panorama poco esperanzador:

“...Por una desgracia inconcebible vemos en todo el Reino abandonados los caminos, los ríos sin puentes, aunque aquellos que más lo necesitan; y subsistir los malos pasos en todas las estaciones del año, sin que se exceptúen las entradas y salidas de las misma capital...el camino que la necesidad abrió antiguamente subsiste y subsistirá por muchos siglos, sin que se haya pensado corregir sus defectos endurendole, o mandándole a una parte más cómoda”<sup>194</sup>

No obstante, Vargas valoraba el esfuerzo que habían hecho los virreyes para componer las vías de comunicación, comprendía que eran insuficientes. Además, argumentaba que era necesario comunicar la región central de Reino con el litoral caribe, para exportar la harina de trigo, producida en Villa de Leyva y poder sacar los frutos de toda la región al extranjero. Vargas, era uno de los muchos pensadores y funcionarios coloniales que abogaban por el cambio de ruta principal, desplazando el camino de Honda por el camino de Carare. Sin embargo, nuestro autor era consiente que el cambio de ruta era resistido por los comerciantes

---

<sup>194</sup> DE VARGAS, Pedro Fermín, *Pensamientos políticos*, Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1995 pág. 21.

de Santafé, debido a que perderían su lugar de privilegio en el circuito comercial, con la ciudad de Tunja que controlaba el camino del Carare.

Después de examinar los problemas que giraban en torno al mal estado de las vías, Vargas, propuso una serie de soluciones para reparar las vías. En primer lugar, planteó la creación de una compañía que tuviera a su cargo los caminos en una especie de “concesión”:

“Uno de ellos sería formar una compañía a quien se concediese por juro de heredad el derecho de ciertos peajes con que indemnizarse los crecidos avances que tendrían que hacer para la composición de los caminos del Reino. Este método sería menos costoso que reponerlo por su cuenta de la Real Hacienda”<sup>195</sup>

La propuesta de Vargas no era nueva, vale recordar que bajo la administración de José Solís, se le concedió a Blas de la Terga, la reparación del camino del Carare, con el derecho de cobrar peaje a las mercancías que transitaran por la vía. Sin embargo, su proyecto fracasó porque la harina que circulaba por el camino, era más costosa que la harina inglesa que ingresaba a Cartagena, haciendo inviable la venta de la harina del interior de Reino en los mercados de las ciudades costeras. Del mismo modo, Vargas estaba en desacuerdo con hacer trabajar gratis a las poblaciones, debido a que los labradores, debían abandonar sus cultivos para reparar los caminos, dejando de esta manera, todo el trabajo a los pobres, eximiendo de las contribuciones a los ricos-, como se puede apreciar en el caso de San Gil-. Por último, Vargas, propuso que los militares agrupados en las guarniciones urbanas, trabajaran en la reparación de los caminos, para que se justificara la manutención de los mismos.

En un tono más propósitivo que crítico, el gobernador de la provincia de Antioquia, Francisco Silvestre, señaló la importancia de mantener en buen estado de la red de comunicación para que el Reino tuviese un comercio activo:

“sí los caminos se componen, enderezan, se descubren ú abren de nuevo como conviene, y se aumentan las embarcaciones para su salida y transporte, introduciendo un comercio activo con lo anterior del Reyno por Honda, o por otra parte más

---

<sup>195</sup> DE VARGAS, Op. Cit. pág. 35.

inmediata al Rio Magdalena, podría abaratare mucho más conducida a Cartagena y Santa Martha, y se consumirá mucha mas á veneficio del fomento del Reyno”<sup>196</sup>

Como puede apreciarse la preocupación por conectar el interior del Reino con el litoral caribe, estuvo latente a finales del siglo XVIII, y se convertiría en los siglos posteriores en una de las metas de cada gobierno republicano hasta el presente. Silvestre, en su obra, realizó una serie de proposiciones para aliviar al reino de sus males políticos, una de ellas fue la siguiente:

“El hacer reparar y componer caminos, y el descubrir y abrir otros más cómodos y cercanos, de modo que puedan andarse son ruedas, desde Cartagena con tierra, hasta barranca y de Honda a Santafé, ... y facilitar la navegación de los ríos que lo permitan, valiéndose de varios árbitros, que no son difíciles de hallar, para la exportación y conducción de frutos, es uno de los principales”<sup>197</sup>

Para los dos autores analizados en las líneas anteriores, la economía del Virreinato, debía basarse en la exportación de frutos, por lo cual, era necesario contar con una red de comunicación en buen estado, para aligerar los costos de transporte y reducir el tiempo de circulación hacia la costa caribe. En este sentido, en la última década del siglo la preocupación por reparar las vías de comunicación fue preponderante, lo cual, se tradujo en una serie de obras que buscaron mejorar la circulación de personas, bienes y servicios. Las dos últimas administraciones virreinales de las que tenemos posibilidad de consultar sus relaciones, nos dan cuenta de esto.

En la corta administración Francisco Gil y Lemos, (1788-1789), aunque no se iniciaron o ejecutaron nuevas obras, en su relación se consignó los avances y mecanismos empleados para la continuación de las reparaciones de la vía de Honda a Santafé y el camellón:

“ De Honda a Santafé hay un camino que su misma vista horrorizaría a V.E., especialmente si lo ha de pasar en tiempo de aguas, a pesar de ser el único por donde transitan todos los empleados y S.S. Virreyes para el Reino... A la entrada de ya de

---

<sup>196</sup> Silvestre, Op. Cit. pág. 39.

<sup>197</sup> Silvestre, Op. Cit. pág. 134.

Santafé encontrará V.E. una calzada o camellón, hecho a esfuerzos del señor Pizarro y su sucesor, en que antiguamente se enterraban las mulas de carga, por formarse allí un con la tierra gredosa un inmenso barrizal, que interrumpía muchos meses del año la comunicación de la capital con los pueblos de aquella parte. En este calzada se impuso un corto derecho o peaje, con el destino S.M. las cantidades que suplió para su construcción.”<sup>198</sup>

En este sentido, la relación del Virrey Gil y Lemos, coincide con la imagen de la vía que consignó Pedro Fermín de Vargas en su obra, además, coincidían con la primera solución del pensador, asignar peajes para la reparación periódica de la vía. Para finalizar, el análisis de las acciones emprendidas por las administraciones virreinales, es necesario examinar las obras realizadas por el virrey José Manuel de Ezpeleta. En su gobierno se realizó el proyecto para la construcción de un camino de San Diego al puente del Común- proyecto que se analizará en el siguiente apartado-, la construcción del puente del Común en piedra, la composición del camellón y de algunos caminos de la región de Chita. En la última década del siglo XVIII, se realizaron grandes esfuerzos por reparar las vías del Reino, incluyendo caminos importantes para la capital virreinal.

En conclusión, en este apartado se evidenció los esfuerzos de las administraciones virreinales, en la reparación de las vías de comunicación de Reino, en las cuales, utilizaron diferentes mecanismos burocráticos para reconstruir los caminos que permitían la integración del virreinato. Sin embargo, en casi todos los casos las reparaciones duraban poco tiempo, y la siguiente administración debía proseguir con los esfuerzos para mantener los caminos en el mejor estado posible. En este contexto, pensadores como Pedro Fermín de Vargas y Francisco Silvestre, reflexionaron sobre las limitaciones que suponía tener una red de comunicaciones en mal estado, y propusieron según su criterio soluciones para remediar la carencia de buenas vías de comunicación. En el siguiente apartado, se examinarán las obras de reparación de algunos de los caminos que llegaban o salían de la capital virreinal, que

---

<sup>198</sup>COLMENARES, Germán “*Relaciones e Informes de los Gobernantes de la Nueva Granada*”, Tomo II, Bogotá: Biblioteca Banco Popular, 1989, pág. 452.

posibilitaron la comunicación, el comercio y el intercambio de la ciudad con el virreinato y viceversa.

### **3.3 Caminos y calles de Santafé**

Los diferentes caminos que comunicaban la ciudad capital con el resto del Nuevo Reino de Granada, fueron fundamentales para la alimentación, la comunicación y el comercio de la población santafereña durante toda la época colonial. En este contexto, las autoridades coloniales y la población en general, se preocuparon durante todo el siglo XVIII por reparar sus vías de comunicación. Del mismo modo, los caminos interiores posibilitaron o entorpecieron la vida de los habitantes de la ciudad capital. El siguiente apartado, pretende analizar los procesos de reparaciones de algunos de los caminos que llegaban a la capital y los arreglos de las calles que dieron fisionomía a la ciudad.

#### **Trapiches y frutos: el camino de Tocaima**

En la ciudad de Santafé en mayo de 1716, el receptor del tribunal de la Santa inquisición envió una carta al procurador general del cabildo de la ciudad, expresándole su preocupación por el estado del camino que conducía de la ciudad de Tocaima a la capital del reino. Don Joseph Salvador de Ricaurte en su comunicación informaba que los frutos provenientes de las haciendas de Tocaima no habían podido llegar a la ciudad por el mal estado de la vía, producto de un cruel invierno:

“Digo: que por causa de averse ymposibilitado los caminos de tierra caliente a falta de frutos, que della conducen a esta ciudad, y porque la [h]an pesado las aguas, y la falta de frutos es muy grave para el bien común se sirve a us[ted] lo suplico mandar se libre despacho...”<sup>199</sup>

Además de informar sobre el desabastecimiento de frutos y el mal estado de las vías, Don Joseph Salvador propuso al cabildo que la reparación de la vía corriera a cuenta de los

---

<sup>199</sup> A.G.N., Sección Colonial, Mejoras materiales, Tomo XXII, folios 171r.

propietarios y arrendatarios de las haciendas en la jurisdicción de Tocaima, y en el resto de las jurisdicciones los arreglos fueran emprendidos por los corregidores de la sabana:

“...se libre despacho para que los poseedores y arrendatarios de haziendas aliñen d[ic]hos caminos, que le es útil, y aunque algunos están llanos...mandase...para que los corregidores de la Sabana y Bosa agan se aliñen los pasos y caminos por [d]onde se conduzen los frutos a esta ciudad que a ello concurran los poseedores de haziendas, y los yndios de los pueblos como todos tienen obligación pues todos transitan y a todos es útil”<sup>200</sup>

La propuesta del receptor de la inquisición combinaba varios mecanismos de reparación: por un lado, solicitaba que los propietarios y arrendatarios de las grandes haciendas arreglaran algunos tramos de la vía; y por otro, pedían que los aborígenes de los pueblos de indios repararan los trechos restantes. Sin embargo, la comunicación de Ricaurte no fue la única petición hecha para arreglar el camino, los vecinos prominentes de la ciudad de Tocaima también enviaron una carta, en la cual, expresaron la urgencia de reparar la vía:

“Los vecinos de esta [C]iu[da]d q[ue] aquí firmamos padecemos ante V[uestra] A[lteza] a cuyo cargo esta el gobierno superior deste Reyno, y dezimos que nosotros: tenemos n[uestras] haziendas de trapiches en jurisdicción de la [C]iu[da]d de Tocayma, y no podemos conducir los frutos de d[i]chas haziendas a esta [C]iu[da]d a causa del continuo invierno totalmente se [h]an imposibilitado los caminos...ocurrimos a la protección de V[uestra] A[lteza] para que se sirvan mandar providencias...sobre el aliño de los caminos”<sup>201</sup>

Para arreglar los caminos, los vecinos hacendados de Tocaima pidieron a la Real Audiencia la designación de una persona encargada de las reparaciones, que tuviese diferentes funciones como: la recaudación de recursos, la organización de la mano de obra, la alimentación de los trabajadores, la provisión de herramientas y la dirección de la obra. Por último, la carta de los vecinos de Tocaima, expresaba la dificultad para enviar madera a Santafé por el mal estado de la vía: “ y lo que mas ha imposibilitado d[i]cho camino es la saca de dicha

---

<sup>200</sup> A.G.N., Sección Colonial, Mejoras materiales, Tomo XXII, folios 171r.

<sup>201</sup> A.G.N., Sección Colonial, Mejoras materiales, Tomo XXII, folio 172r.

madera”<sup>202</sup>. En este sentido, es claro que por el camino de Tocaima, la ciudad de Santafé se abastecía de frutos, azúcar, madera y ganado, situación que impulsaba las obras de reparación.

Como respuesta a las peticiones de Joseph Salvador de Ricaurte y los vecinos de Tocaima, la Real Audiencia ordenó a los corregidores de la Sabana y el pueblo de Bosa a reparar los caminos dentro de sus jurisdicciones hasta el sitio denominado, “Boca de Monte”, en el cual, iniciaba la jurisdicción de Tocaima. Además, se nombró a León Marcos Sánchez como encargado de las obras del camino dentro de la jurisdicción de Tocaima. La primera acción de Sánchez para reparar la vía, consistió en la realización de un censo a las haciendas y según su tamaño se asignó el número de peones y herramientas necesarios para las obras. En el siguiente cuadro se reproduce el censo de Sánchez<sup>203</sup>:

*Tabla 15, Hacendados y trabajadores de Tocaima, 1714.*

<b>Dueño o arrendatario</b>	<b>Numero de peones</b>	<b>Herramientas</b>
Antonio de León Castellanos	8	4 machetes; 2 hachas
Alférez,Luis Arias Maldonado	1	1 machete
Felipe Venguas	1	1 machete;1 hacha
Bernardo Ricardo, Joseph Ricardo, Andrés su hermano.	3	2 machetes ;1 hacha
Antonio Velardes	1	1 hacha
Vicente Sánchez	1	1 machete
Joseph Calderón	2	2 machetes ,2 hachas;

<sup>202</sup> A.G.N., Sección Colonial, Mejoras materiales, Tomo XXII, folió 172r.

<sup>203</sup> A.G.N., Sección Colonial, Mejoras materiales, Tomo XXII, folió 177r.

Iván Bravo	2	2 machetes 2 hachas ;
Joseph de Torres	1	1 machete
Domingo Bojacá	1	1 hacha
Antonio de Aranda	4	2 machetes; 2 hachas
Joseph Alonzo	1	1 machete ;1 hachas
Gregorio Sánchez	4	1 barra; 1 azadones
Mateo de Vargas	3	2 machetes ;1 hacha
Andrés Morales	3	3 machetes ;2 hacha
Damián Gonzales	4	1 barra; 1 almádena; Piedra.
Miguel de los Ángeles	1	1 machete
Fernando María	4	2 azadones; 1 barra ; 1 pico
Simón Padilla	1	1 hacha
Lorenzo Ballesteros	2	2 hachas ;2 machetes
Isidro de Alvarado	2	2 hachas ;2 machetes
Juan Bernal.	2	2 hachas; 2 machetes.
<b>Total</b>	52	

Para reparar el tramo que comenzaba el sitio llamado “la ciénaga” hasta Boca de Monte, León Marcos Sánchez consideró que 52 trabadores eran suficientes, además, se les pidió a los hacendados y a los arrendatarios proveer las herramientas y las raciones de comida para los peones. Es importante señalar que los más interesados en las reparaciones eran los hacendados, por lo cual, impulsaron los arreglos aportando rápidamente los trabajadores de

sus haciendas y los recursos necesarios para agilizar el tránsito de sus productos a la capital. Sin embargo, los vecinos menos prestantes fueron reticentes a colaborar con las reparaciones, situación que motivo a la Real Audiencia en noviembre a amenazar con imponer multas a los pobladores que no aportaran a la composición de la vía:

“Líbrese despacho sobre cartado cometido al d[ere]cho mas de León Marcos Sánchez para que con efecto hagan que todos los vecinos salgan a componer los caminos quien no execute pena de cien patacones y no saliendo dentro del término... se le apremien con la multa”<sup>204</sup>

Como ha podido apreciarse en varios casos, cuando las administraciones coloniales no podían costear las reparaciones de las vías por falta de recursos o deficiencia en su recaudación, recurrían a la mano de obra gratis so pena de castigos pecuniarios. Lamentablemente, el documento concluye con la amenaza de multa a los vecinos que no aportaran a las reparaciones, sin embargo, es muy posible que gracias a la presión de los hacendados se arreglara el camino rápidamente.

### **El camino del aguardiente: Suba- Zipaquirá**

En septiembre de 1776 dentro el gran plan de reparaciones de vías emprendido por el virrey Flórez, se proyectó el arreglo del camino que conducía de la salida norte de Santafé, San Diego, a la población de Zipaquirá pasando por el pueblo de Suba. Francisco de Ugarte en una comunicación al corregidor del partido de Bogotá, habló sobre la importancia de la reparación de la vía e informó su plan de introducir carretas en el camino, para reducir el tiempo de desplazamiento del aguardiente desde la población de Zipaquirá:

“Como se aya dispuesto por esta superioridad su primer entre otras la fábrica de aguardientes de Zipaquira, y que de la de esta ciudad se emita a aquella jurisdicción el licor; siendo muy oportuno verificarlo en carretas o carros; por el a[h]orro y combeniencia que se lograra con este carruaje para lo que q[ue] embaraza la falta de

---

<sup>204</sup> A.G.N., Sección Colonial, Mejoras materiales, Tomo XXII, folio 178r.

un buen camino para la montañita con el nombre de Alizar q[ue] media entre el llano de Bogotá y el pueblo de Zipaquirá”<sup>205</sup>

El incremento de la demanda de aguardiente en Santafé, puede explicarse por el acelerado crecimiento población de la ciudad en el último tercio del siglo XVIII, puesto que al ser el aguardiente uno de los monopolios de la administración colonial, al poderlo traer más rápido a la capital supondría más recursos para el tesoro público. El corregidor del partido de Bogotá Joaquín Bernal fue designado como director de las reparaciones por Ugarte, exigiéndole seguir las instrucciones para la composición de los caminos- trabajadas en el apartado anterior-, elaboradas por el virrey Flórez. En la visita del Francisco Moreno y Escandón al camino en enero de 1777, se consignaron las impresiones de los viajeros sobre la reparación vía:

“ Ex[imi]o Señor: el fiscal dice que todos los que transitan por el camino q[ue] sale de esta ciudad por S[a]n Diego; satisfacen el piso y el ramo del camellón; y la justicia clama porque reposen el beneficio aderezado se les aquella vereda q[ue] hasta a[h]ora, no se avia cuidado de componer...por lo que se considera justo que del citado ramo se facilite la cantidad necesaria p[ara] los puentecillos...”<sup>206</sup>

Después de la reparación del camino, el corregidor Bernal pidió al virrey que le destinaran recursos del peaje del camellón para la construcción de cuatro puentes. En total, el corregidor pidió cien pesos para la construcción de los cuatro puentes. En su carta al virrey, Bernal especificó que la madera de los puentes debía ser traída de la población de Facatativá, puesto que los arboles de la región no eran lo suficientemente fuertes para la construcción de las estructuras. Aunque, Francisco Ugarte consideraba como una persona inteligente e idónea al corregidor Bernal, ordenó que se hiciera un avalúo más específico a las obras para determinar el valor real de la construcción de los cuatro puentes. El mencionado avalúo permite evidenciar los materiales, el tamaño de los puentes y su ubicación, expresados en el siguiente cuadro:

---

<sup>205</sup> A.G.N., Sección Colonial, Mejoras materiales, Tomo XXI, folio 158r.

<sup>206</sup> A.G.N., Sección Colonial, Mejoras materiales, Tomo XXI, folio 158r.

Tabla 16, Avalúo de los puentes de Suba.

<b>Puente que llaman del arayan en el rio que nombran del arzobispo</b>	
<b>Materiales</b>	<b>Pesos</b>
12 Vigas gruesas de largo de diez varas (8 metros), y q[ue]su precio traído desde los montes del pueblo de Facatativá en el de doce [reales].	18
Se necesitaban diez horcones tres para cada lado y para quatro para en medio , que su precio en un ocho [reales] cada uno por necesitarle fueran gruesos , y de madera que no se pudriera ,en el agua	10
Que se necesitaban tres bigas de largo de cinco varas (4 metros) correspondiente grueso para atravezaños del puente , su precio es de quatro [reales ] cada una que son doce[reales ]	1,4
Que se necesitaban de cinco (4 metros) y veinte varas ( 16 metros) de fierro para la Barbacoa , que ha de llevar el puente encima de las vigas, para recibir el sopechon y la tierra para que no se pudran las varas su precio es el de quatro pesos.	4,6
<b><u>Total</u></b>	34,4 1/2
Rio Negro	
Que necesitaban también de doce vigas del mismo grueso de las antecedentes, y de largo ocho varas, su precio es de ocho reales.	12

Ocho horcones del mismo grueso de los antecedentes un precio también de ocho reales cada uno.	8
Tres vigas para otra del mismo largo grueso y precio de a quatro reales cada una.	1,4
Cien varas de fierro para barbacoa al mismo precio que los antecedentes.	4
Dos reales	2
Regularon los otros dos puentes inmediatos a estos q[ue]llaman de las resacas del rio arzobispo por ser del mismo tamaño , q[ue ]esta segunda tener el mismo costo por ser necesario el mismo número de maderas para la construcción de cada uno.	51,4
<b><u>Total</u></b>	111,6 ½ pesos.

Aunque, el nuevo avalúo de los puentes se cotizó en 111 pesos con 6 ½ reales, se aprobaron solamente los 100 pesos iniciales. En el siguiente mapa puede apreciarse el camino real de Suba que fue reparado corregidor Bernal. En este caso, fue posible evidenciar la importancia del camino de Zipaquirá y los esfuerzos en vano para convertir el camino en carreteable para agilizar el transporte de aguardiente. En el siguiente caso, se analizará el proyecto de camino del norte que pretendía comunicar a San Diego con el puente del Común.

Camino de Suba,

1777, A.G.N.



Ilustración 6, Camino de Suba, 1777.

## Un nuevo camino para la capital: el camino del norte

Un santafereño que dispusiera viajar a los territorios al norte de la ciudad a finales del siglo XVIII, tenía dos posibles itinerarios: en primer lugar, podía salir de San Diego, pasar por Chapinero y Usaquén hasta el puente de Chía, - posteriormente, el puente del común-, y dirigirse al norte; en segundo lugar, desde San Diego, tomaría el camino Real de Suba hasta la población de Zipaquirá. Sin embargo en la última década del siglo XVIII, ambas vías se encontraban en muy mal estado, razón por la cual, el gobierno del virrey Ezpeleta emprendió la recolección de recursos para la construcción de un nuevo camino que comunicara a San Diego con el puente de Chía. La recolección de recursos se efectuó en noviembre de 1794, entre las poblaciones norteñas vecinas de la ciudad. El primer corregidor en aportar los recursos de su población, fue Gerónimo Mendoza en nombre de la ciudad de Zipaquirá:

“Habiendo terminado mí el corregim[ien]to que por gracia de V[uestra] E[xcelencia] servia en sipaquirá hago presente a V[uestra] E[xcelencia] estar en mi poder ochocientos pesos dimanados del repartim[ien]to que por sup[er]ior despacho de V[uestra] E[xcelencia] hice en aquella jurisdicción para el establecim[ien]to del nuevo camino proyectado desde la ciudad al puente de común ya efectos que V[uestra] E[xcelencia] disponga”<sup>207</sup>

Sin embargo, la administración colonial exigía al corregidor de Zipaquirá 200 pesos más, para la apertura del nuevo camino. Además de exigirle al partido de Ubaté 250 pesos, para completar 1.250 pesos entre las dos jurisdicciones:

“El fiscal de su Majestad dice que la cantidad señalada al partido de Zipaquirá, y Ubaté para el costo a la apertura del camino proyectado desde esta capital a Chía, en la de mil doscientos cincuenta pesos. El corregi[dor] D[on] Geronimo Mendoza, recogió ochocientos pesos”<sup>208</sup>

Dicha petición de recursos adicionales, se efectuó en octubre de 1795, empero durante el período del virrey Ezpeleta no se iniciaron las obras, posiblemente por la gran cantidad de

---

<sup>207</sup> A.G.N., Sección Colonial, Mejoras materiales, Tomo XXI, folio 166r.

<sup>208</sup> A.G.N., Sección Colonial, Mejoras materiales, Tomo XXI, folio 166r.

recursos – según, el virrey más de 100.000 pesos,-, y esfuerzo que representó la construcción del puente del común. Habría que esperar casi diez años para que se reactivaran los esfuerzos por construir un nuevo camino.

En enero de 1805, en una comunicación dirigida al virrey Antonio José Amar y Borbón se informó sobre el estado del proyecto de la construcción del camino al puente de común:

“Para emprender la obra de un camino recto desde la capital al puente del común, proyectado en tiempo por uno este Reyno, el ex[imi]o Señor Don José de Ezpeleta predecesor de V[uestra] E[xcelencia], contribuyeron por las provincias de Tunja, Velez, Pamplona, Zipaquirá...una considerable cantidad de pesos que según noticias del cabildo pasa de tres mil pesos”<sup>209</sup>

A pesar de los recursos recogidos de las provincias mencionadas, las obras no habían comenzado, por lo cual, las poblaciones tributantes pidieron al gobierno superior comenzar los trabajos en el menor tiempo posible o devolver el dinero a cada jurisdicción. Además, los firmantes pedían que el nuevo camino, tuviera tiendas y sitios de alojamiento para los comerciantes y viajeros.

En una carta de Gregorio Domínguez representante del cabildo de Santafé al virrey Amar y Borbón, se expresó la necesidad de construir el nuevo camino con los recursos disponibles. En sus cuentas, Domínguez afirmó que se necesitaría tres veces la cantidad recaudada, es decir, 9.000 pesos para reparar el camino viejo de Usaquén, por lo cual, sería mejor emprender el proyecto del virrey Ezpeleta y construir uno nuevo. Sin embargo, en la comunicación de Gregorio Domínguez se describe el antiguo camino de Usaquén, es decir, el camino que estaba en uso: “El camino de Usaquén siempre será lleno de torturas, pedregoso, incomodo en capas de que por el pueda transitarse en ruedas sin conocido riesgo...Dícese que el camino de Usaquén esta poblado de ventas y casas, y se alega como una ventaja”<sup>210</sup>. Al parecer, según lo deja entrever la comunicación de Domínguez, había partidarios de reparar el camino viejo, idea que desagradaba al representante del cabildo.

---

<sup>209</sup> A.G.N., Sección Colonial, Mejoras materiales, Tomo XXI, folio 172r.

<sup>210</sup> A.G.N., Sección Colonial, Mejoras materiales, Tomo XXI, folio 176v.

Uno de los argumentos de Domínguez para construir un nuevo camino, era la posibilidad de recorrerlo en menos tiempo que el camino antiguo, según los cálculos de Don Domingo Esquiaqui:

“ No debe perderse de vista calculo el Brigadier D[on] Domingo Esquiaqui, que por el camino del proyecto, tardará una bestia tres horas, y quatro minutos, y por el camino de Usaquén, de seis a siete. Graduese el tiempo que necesita un peon a pie, y mucho menos a caballo, este beneficio se hace á todo el Reyno en general”<sup>211</sup>

Esta reducción de tiempo en el recorrido de Chía a San Diego, beneficiaría a los hacendados y comerciantes que llevarían sus productos a la capital. Finalmente, Gregorio Domínguez pidió al virrey desechar la idea de algunos, de invertir los recursos del proyecto en la reparación del viejo camino de Usaquén, y adoptar el plan de construir de un nuevo camino del norte. Sin embargo, el cabildo de Santafé pidió Lorenzo Marroquín, diputado de caminos, hacer un reconocimiento del camino de Usaquén y analizar las posibilidades de construir uno nuevo.

El informe sobre el camino de Usaquén, realizado por Lorenzo Marroquín es un documento invaluable, debido a que es el único documento elaborado en la época colonial, que describe el itinerario de la vía, acompañado de un mapa detallado. Sin embargo, la opinión calificada de Marroquín, enterró la viabilidad de la construcción de un nuevo camino, puesto que comprobó que el proyecto realizado por Domingo Esquiaqui, era impreciso en sus mediciones, y sobre todo muy costoso. Sobre el proyecto el diputado opinó lo siguiente:

“Diré, con el mayor dolor que en la serie de doce años que hace que se esta tratando de verificarlo, hasta ahora poco, ó nada se ha adelantado, porque desde el principio se trató de abrir el camino sin considerar el costo y prosedio a repartir hasta la cantidad de 6.100 pesos...en 2º Don Carlos Cabres que dice que no vajará de 29.135 [pesos], sin haber visto su extensión, profundidad, ni calidad de su fondo o terreno”<sup>212</sup>.

---

<sup>211</sup> A.G.N., Sección Colonial, Mejoras materiales, Tomo XXI, folio 177v.

<sup>212</sup> A.G.N., Sección Colonial, Mejoras materiales, Tomo XXI, folio 185r.

La anterior cita nos provee dos datos importantes: en primer lugar, en más de doce años, la administración colonial había recaudado 6.100 pesos de varios repartimientos vecinos, para emprender el proyecto, sin haber iniciado acción alguna para comenzar las obras, situación que una vez más, nos habla de la lentitud o desidia burocrática de los gobiernos locales en la Colonia; en segundo lugar, el señor Cabres había estimado la construcción en 29.135 pesos, una suma muy elevada para los recursos disponibles, empero, Marroquín establecería más adelante una cifra superior.

Siguiendo con el informe del diputado de caminos, este corrigió la medición hecha por Domingo Esquiaqui, quien había calculado la longitud de la vía en 43.030 varas (34.424 metros), y en su cálculo se cuantificó en 43.050 varas (34.440). Aunque la distancia no era considerable, en un proyecto de tal magnitud hubiese significado miles de pesos. Sin embargo, en cuanto a la medición del camino antiguo o actual, la diferencia era significativa, mientras para Esquiaqui, medía 60.083 varas (48.066 metros), para Marroquín, media 50.900 (40.720 metros). En este sentido, el diputado de caminos teniendo en cuenta la longitud del proyecto, lo avaluó en mínimo 50.000 pesos, cifra considerada por él imposible de costear para la administración colonial.

En consecuencia, el diputado de caminos era partidario de reparar el actual camino, por los costos y los beneficios que construir uno nuevo. En este sentido, describió el actual camino de la siguiente forma:

“Es el camino que más firme, q[ue] tiene todas las salidas de la capital de los caminantes q[ue] lo trafican quando los demás están cerrados por lluvia...el camino que desde la conquista, y sin haberse compuesto jamás es muy transitable,...quantos tiene salida de la ciudad por ser un terreno q[ue] solo se compone de piedra, cascajo y arena”<sup>213</sup>

Para finalizar, Marroquín manifestó en su informe que lo más viable sería reparar el camino de Usaquén, puesto que el dinero disponible alcanzaría solo para construir una legua de vía, dejando inconclusas las obras. El trabajo del diputado de caminos fue entregado el 17 de

---

<sup>213</sup> A.G.N., Sección Colonial, Mejoras materiales, Tomo XXI, folio 186r.

junio de 1805 al cabildo. Sin embargo, varios integrantes del cabildo fueron reticentes al informe de Marroquín, por lo que le pidieron un informe más detallado.

El mapa del camino de Usaquén fue el producto del segundo informe, en el cual, se enfatizaban los postulados del primero, empero, Marroquín propuso una serie de medidas para reparar el camino la vía al puente del común, en el siguiente cuadro se expresa dichas medidas:

*Tabla 17, Proyecto de reparación de Lorenzo Marroquín.*

Número	Acción
1	La composición que necesita el camino es prime[ramente] apartar las muchas piedras q[ue] se halla; se empleará la útil en los empedrados de vados y arroyos que atraviesen el camino.
2	Franquear en dirección las aguas p[ara] q[ue] no corran por el camino, por medio de las reglas de la composición.
3	Romper y arrancar las piedras, q[ue] socavos de las aguas han dejado aislados en el camino.
4	Franquear el camino arrancando arbustos y allanando mejores direcciones insinuadas.
5	Hacer algunas pequeñas puentes con piedra seca..., con particularidad entre el puente de Chia y el cerro de Tibabita. <sup>214</sup>

En la conclusión de su segundo informe, Marroquín tazó los arreglos en 6.000 pesos. Sin embargo, dicho informe causó demasiada molestia entre los integrantes del Cabildo, que supuso el despido de Marroquín como encargado del camino y más de dos años de pleitos para decidir, si se reparaba el camino o se construía uno nuevo. Finalmente, ninguna de las dos cosas se llevó a cabo. En enero de 1807, aun se discutía qué se debería hacer y quién lo

<sup>214</sup> A.G.N., Sección Colonial, Mejoras materiales, Tomo XXI, folio 186r.

debía ejecutar, pero el cambio de época llegó primero y otros procesos históricos se impondrían.

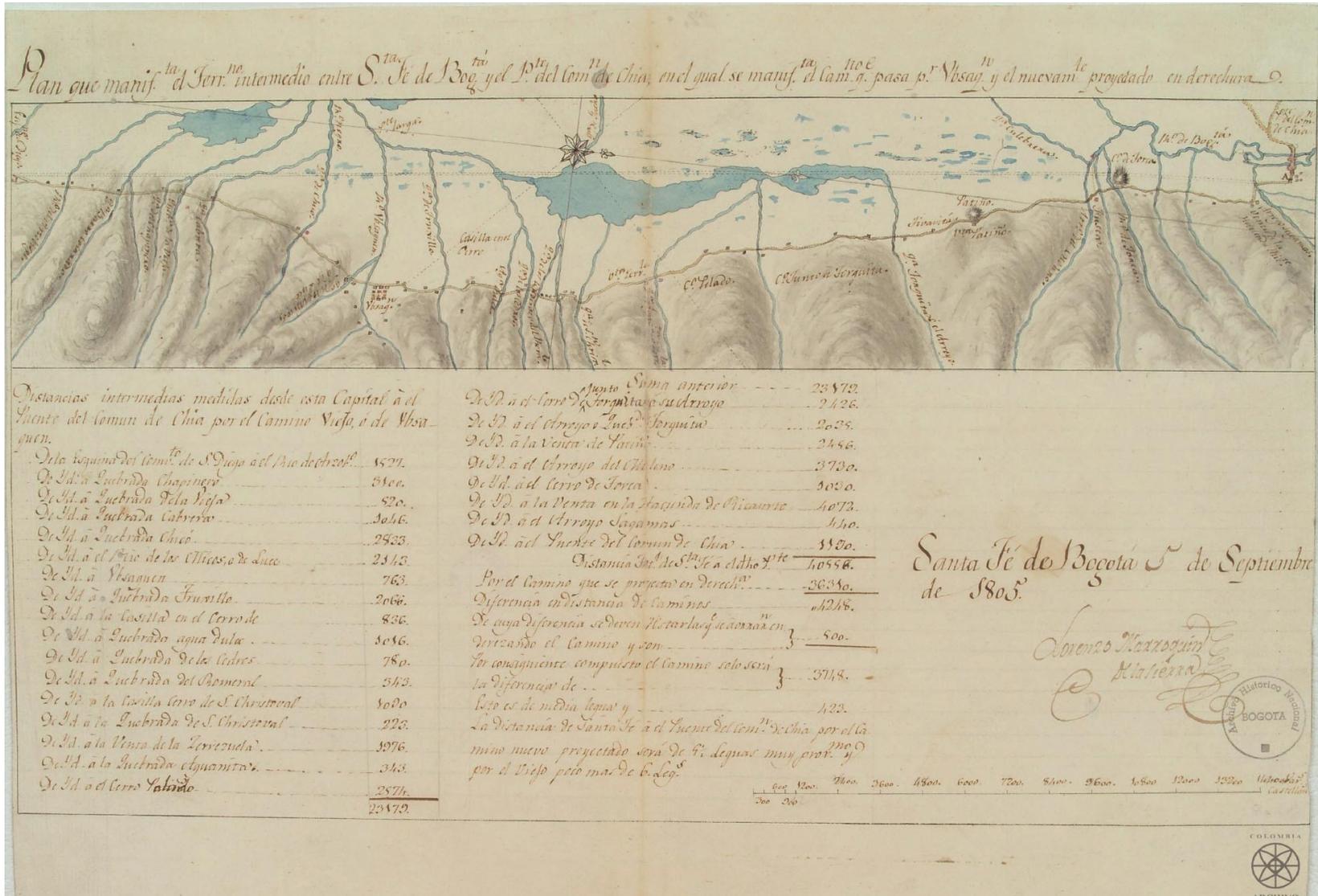


Ilustración 7, Camino de Usaquén, 1805.

## **Empedrados y calles de Santafé**

A finales del siglo XVIII, como lo estudió Robert Ojeda en su libro sobre la reforma urbana en Santafé, la ciudad se encontraba en su proceso de rápido crecimiento demográfico y urbanístico. Situación que motivó a las autoridades coloniales a elaborar una serie de reformas para ordenar y controlar a la creciente población. Una de las reformas fue la composición de las calles y la recolección de basuras. En un documento titulado, “*Expediente sobre los empedrados, limpieza y aseo de la Ciudad*”<sup>215</sup>, producido en 1788, se describe las reparaciones de los calles y el aseo de la ciudad en general.

El cabildo de Santafé había encargado al señor Manuel Díaz, la reparación de las calles y aseo de la ciudad, responsabilidad que cumplió cabalmente para los señores del ayuntamiento. En su reemplazó se nombró al señor Justo Castro, en julio de 1787. Sin embargo, en julio de 1788, las vías internas de la capital se encontraban en mal estado y llenas de basura. Razón por la cual, Castro fue llamado a la Real Audiencia para rendir un informe sobre el estado de las calles. Justo Castro argumentó la imposibilidad de reparar las calles, diciendo lo siguiente:

“Después de lo qual se: presento Don Justo Castro como fiel executor habiendo presente a los señores de las Real Audiencia en la sala de gobiervo que encontrando algunos embarazos para poner en execución lo mandado en la orden a la composición de calles, así por dudar algunos vecinos de las facultades con que proceden, como el privilegio de las comunidades, y personas eclesiásticas”<sup>216</sup>

En el primer asunto, Castro planteó que los vecinos de la ciudad no reparaban las calles contiguas a sus casas y mucho menos las aseaban, razón por la cual, pidió a la Real Audiencia expedir una obligación para que los habitantes de la ciudad cumplieran con sus obligaciones hacia los empedrados de la ciudad. En cuanto a las comunidades religiosas y sus integrantes, Castro describió el siguiente panorama:

“a dichos señores no averze privilegiado las obras de los empedrados, ni tampoco hecho nada sobre los demás puntos de policía que se avían mandado como las carretas

---

<sup>215</sup> A.G.N., Sección Colonia, Mejoras materiales, Tomo III, Folios 473 -482.

<sup>216</sup> A.G.N., Sección Colonia, Mejoras materiales, Tomo III, Folios 477v.

de cabellos, manadas de cerdos y perros que a todas horas se verán en las plazas, sobre que pueda proveerse remedio”<sup>217</sup>

Según otros testimonios de la época en la ciudad de Santafé, era normal encontrarse con cerdos, burros y caballos en las calles de la población, tal como lo describió, Don Manuel Hoyos en 1792:

“Hago presente a V.E. que las casas y calles están llenas de inmundicias, o por mejor decir, convertidas en muladares que apestan; que los cerdos y demás animales corren en manadas por las calles principales; que por las noches no se puede caminar sin tropezar a cada paso con los burros que hacen su alojamiento...los carros y maderas son arrastradas por las calles y las perjudiciales chicherías han arrancados las piedras de las calles...”<sup>218</sup>

En este sentido a la falta de recursos para empedrar y reparar las calles continuamente, la administración colonial optó por obligar a los vecinos a arreglar las calles continuas a sus casas, sin embargo, este mecanismo de trabajo “voluntario” no tuvo frutos bajo el liderazgo de Justo Castro, por lo cual, eligió otra solución para no ser despedido del cargo por la Real Audiencia.

Justo Castro al ver su fracaso en obligar a los vecinos a trabajar, optó por utilizar presos para la reparación y la limpieza de las calles. Después de conseguir la mano de obra, Castro solo necesitaba recolectar las herramientas necesarias para los trabajos. En este sentido, pidió al mayordomo del ramo de propios proveer las herramientas, además de los almuerzos de los presos. En el siguiente cuadro, se pueden apreciar las herramientas<sup>219</sup>:

---

<sup>217</sup> A.G.N., Sección Colonia, Mejoras materiales, Tomo III, Folios 478v.

<sup>218</sup> OJEDA, Op. Cit. 63

<sup>219</sup> A.G.N., Sección Colonia, Mejoras materiales, Tomo III, Folios 481v.

Tabla 18, Herramientas de Reparación de calles de Santafé.

Herramienta	Número
Azadones	3
Palas	4
Uñas para la basura	2
Parijuelas <sup>220</sup>	4
Carretillas	?

Aunque, la solución de Castro no era nueva, muestra nuevamente como la administración colonial al no contar con recursos suficientes, optaba por utilizar trabajo gratuito, ya sea obligando a los indígenas, vecinos o presos a laborar sin ninguna retribución. A diferencia de los caminos, la documentación sobre el estado de las calles en la ciudad, es muy escasa, por lo cual, no nos permite percibir cambios en la mano de obra o en las herramientas, sin embargo, es importante señalar que es la primera vez que en esta investigación se nombran las carretillas y las parijuelas. Sin embargo, la obligación de los vecinos a reparar las vías no fue el único conflicto que se generó entre las autoridades y los santafereños. En el último apartado, se analizará el caso de Doña Francisca Gutiérrez.

### **El caso de Francisca Gutiérrez**

En marzo de 1793, la señora Francisca Gutiérrez vio como una cuadrilla de trabajadores dividían en dos su solar, en el cual, tenía su casa y conseguía el sustento para ella y sus hijas. Al preguntar a los trabajadores la razón de sus labores, ellos contestaron que fueron enviados por el alcalde Josef de Ayala a abrir una calle por sus terrenos. Como respuesta, Francisca Gutiérrez envió una comunicación a la Real Audiencia expresando lo siguiente:

---

<sup>220</sup> Armazón que sirve para transportar cosas entre dos o más personas, formado por dos barras horizontales entre las que está fijada una plataforma o cajón.

“ Ex[im]io S[eñor]

Fran[cisca] Gutiérrez viuda puesta a los pies de V[uestra] E[xcelencia], digo: que extramuros de esta ciudad tengo los solares situados en la parroquial de Santa Bárbara, en los cuales tengo mi habitación, y me sirve justa[ment]e para sacar de ellos mi sustento, y el de mis tres hijas recojidas en los monasterios, por los cuales solares se están abriendo ahora calles de que me resulta un grande menoscabo en ellos; y habiéndome informado de los trabajadores, supe era por orden de S[eño]r Alc[alde] Josef de Ayala.”<sup>221</sup>

Además de fragmentar su solar, Francisca Gutiérrez argumentaba que tendría que cercar ahora en vez de uno, tres solares. Por último, la viuda alegaba que sus predios habían sido entregados bajo la figura de mercedes hacía muchos años. La respuesta lo se hizo esperar, Josef de Ayala, alcalde del cabildo contestó la demanda basado en varios argumentos. El primero de ellos fue el siguiente:

“Los solares destinados para la población de esta ciudad q[ue] sin todos los q[ue] se hallan a su alrededor fueron desde un principio demarcados por mansanas con determinada medida y sus correspondientes medidas de las calles. De esta forma se ha ido entendiendo la población, pero los solares q[ue] han quedado sin poblar, y son en número más considerables, están ocupados o particulares q[ue] al adquirirlos por compra o merced, los tienen dedicados a sementeras salvo algunos pocos cuya propiedad pertenece a los propios”<sup>222</sup>

En este sentido, el primer argumento muestra como la ciudad crecía rápidamente, situación que motivó a la administración de la ciudad a demarcar nuevos solares en el sur, para que se construyeran casas y calles para los nuevos habitantes de Santafé. El segundo argumento de Ayala, era que algunos vecinos sabiendo en trazado de las calles, habían decidido apropiárselas, aumentando el tamaño de sus solares e impidiendo la circulación de los habitantes por sus predios. Por último, Ayala se refirió en los siguientes términos en el caso de Francisca Gutiérrez:

---

<sup>221</sup> A.G.N., Sección Colonia, Mejoras materiales, Tomo IX, Folios 843v.

<sup>222</sup> A.G.N., Sección Colonia, Mejoras materiales, Tomo IX, Folios 844r.

“Francisca Gutiérrez, q[ue] ocupa en el barrio de Santa Bárbara tres solares contiguos, q[ue] haviendose están divididos por mansanas con sus correspondientes calles, ella arbitró de hacer tres uno solo, serreando las boca calles...el cabildo q[ue] había notado el desorden acordó se pasare el correspondiente remedio”<sup>223</sup>

Para finalizar su respuesta, el alcalde pidió que en vez de concederle derechos a la señora se debía castigar por adueñarse de las calles. Aunque, Francisca Gutiérrez trató de apelar nuevamente la disposición de separar su solar, el cabildo suplicó a la Real Audiencia mantener la construcción de vías de la ciudad. Finalmente, el 11 de abril de 1793, la Real Audiencia resolvió el caso de la siguiente manera: “Vistos: no ha lugar a la solicitud de Francisca Gutiérrez, y el Yllustre cab[ildo] de esta capital cuidará que todas las calles de la ciudad estén corrientes y practicables abiertas las entradas y salidas, haciendo puentes, donde sea necesarios”<sup>224</sup>.

En conclusión, es importante señalar los siguientes elementos: en primer lugar, aunque la mayoría de la historiografía sobre las vías de comunicación en Colombia han resaltado el mal estado de los caminos en la época colonial, en esta investigación se ha evidenciado como desde los virreyes, pasado por la Real Audiencia y los cabildos, hasta los hacendados y los aborígenes aportaron sus esfuerzos y recursos para mantener las vías en el mejor estado posible; en segundo lugar, se ha podido evidenciar cada uno de los mecanismos de trabajo utilizados para arreglar los caminos, dependiendo de las necesidades y alcances de las comunidades y sus administraciones locales; en tercer lugar, es claro como la ciudad de Santafé desde su seno trató de aportar soluciones o entorpeció con su burocracia cortesana, los procesos de reparación de las vías del Reino y de sus propias vías; por último, se pudo apreciar los cambios y continuidades de los procesos asociados a los arreglos de los caminos, los cuales se han trabajado a lo largo de esta investigación: la burocracia, la mano de obra, los materiales y las herramientas.

---

<sup>223</sup> A.G.N., Sección Colonia, Mejoras materiales, Tomo IX, Folios 844r.

<sup>224</sup> A.G.N., Sección Colonia, Mejoras materiales, Tomo IX, Folios 847v..

## Conclusiones

Como se ha podido evidenciar a lo largo de la presente investigación, las vías de comunicación en la región central del Nuevo Reino de Granada, experimentaron varios cambios durante el siglo XVIII. En este sentido, los más significativos se pueden agrupar en la siguiente tipología: la entidad o autoridad responsable de las reparaciones, la forma de la recolección de los recursos, la mano de obra, las herramientas y los materiales, la “profesionalización” de las obras y la circulación de los comerciantes, los arrieros, los mensajeros y los viajeros. En primer lugar, durante todo el siglo XVIII en los casos estudiados se ha podido apreciar que distintas autoridades coloniales, se hicieron cargo de las construcciones y las reconstrucciones de los puentes y los caminos, específicamente tres entidades: la Real Audiencia o posteriormente el virrey, los cabildos de las ciudades o las villas, y a finales del siglo XVIII un director o diputado de caminos en las primeras décadas del siglo XIX. Es claro que la mayoría de reparaciones estuvieron a cargo de la Real Audiencia que a su vez delegaba los trabajos a los cabildos y a las distintas jurisdicciones. Posteriormente, con la creación de la figura del virreinato, la preocupación por mantener en buen estado de las vías, paso a ser una de las preocupaciones del despacho virreinal, como se pudo apreciar en los informes y relaciones del gobierno de los virreyes y los documentos consultados. En el caso de los cabildos, es claro, que en la mayoría de las ocasiones esta entidad era la que ejecutaba las obras, recolectando recursos y contratando trabajadores, sin embargo, dos cargos fueron los encargados en la mayoría de los casos de ejecutar las obras: el procurador y el alcalde más antiguo. En el último tercio del siglo XVIII, desde la administración del virrey Flórez, se creó el cargo de director de las reparaciones de un camino específico, dignidad que tenía la potestad de ejecutar los trabajos de forma directa, sin tener

la interpelación de la Real Audiencia a los cabildos. A principios del siglo XIX, se cambió la denominación a diputado de caminos como pudo apreciarse en el caso del camino del norte.

La recaudación de recursos para los arreglos de las vías de comunicación también presentó diversas variedades a través del período estudiado. En primer lugar, como estaba dispuesto por las autoridades coloniales, existía un ramo denominado propios destinado a la reparación de las vías, sin embargo, en casi la totalidad de casos se expresó que los recursos de dicho fondo eran insuficientes para los trabajos, por lo cual, era necesario financiarlos con otros caudales. En segundo lugar, el mecanismo más efectivo para reparar algunas vías fue cobrando un impuesto de circulación o peaje. En el caso de los puentes, fue el famoso pontazgo, como se pudo evidenciar en las reconstrucciones de los puentes sobre el río Gualí, en la villa de San Bartolomé de Honda. Del mismo modo, para la reparación del camellón se creó una especie de peaje para reparar periódicamente la vía. En tercer lugar, en algunos casos, se cobró un impuesto a los hacendados o personas prestantes de las distintas poblaciones para la reparación de las vías, sin embargo, como se pudo apreciar, dichas recaudaciones estuvieron rodeadas de corrupción y evasión. Por último, si fallaban las anteriores formas de recaudación, se recurría a la coacción, es decir, obligar a los vecinos o a los indígenas a trabajar so pena de cárcel o multas pecuniarias.

La mano de obra, también varió a lo largo del siglo, dependiendo de los intereses y condiciones de los trabajadores y las autoridades coloniales. Hasta 1730, los indígenas del pueblo de Fontibón fueron los encargados de la reparación del camellón y parte de la vía a Honda en la calidad de tributación de servicios, dicha reparaciones, se hacían relevando a los aborígenes de las minas de Mariquita por un lapso de tiempo, como contraprestación al trabajo en los caminos. Del mismo modo, en algunas ocasiones, los vecinos y los labradores que habitaban a la vera de los caminos eran coaccionados para reparar “voluntariamente”, las vías de comunicación so pena de multas o cárcel. Del mismo modo, en ocasiones, los peones de las haciendas eran relevados de sus actividades agrícolas para arreglar los caminos. En algunos casos, sobretodo en la construcción y reparación de puentes se necesitaron trabajadores especializados, por lo cual, se hizo necesario contratar herreros y carpinteros. Por último, en pocos casos se utilizaron presos, aunque en muchas ocasiones se mencionaron como mano de obra gratuita y disponible.

Los materiales utilizados en la construcción de los puentes fueron en su mayoría maderas provenientes de las poblaciones de climas cálidos, en el caso de Honda la predominante fue el guayacán, famoso por su durabilidad y fortaleza. En los puentes que se proyectaron para los ríos que surcaban la población de Suba, el director de la obra, solicitó madera de la población de Facatativá debido a que en la sabana no se encontraban maderas de buena calidad. En cuanto al hierro, necesario para herramientas y clavos se traían del litoral caribe en canoas por el río Magdalena hasta la villa de Honda. Las herramientas utilizadas para las reparaciones, casi en su totalidad eran las mismas que utilizaban los labradores para realizar sus labores agrícolas como: el machete, las hachas, los azadones, los picos, entre otros. Sin embargo, en algunos casos fueron necesarias herramientas de precisión como los escoplos y las barrenas.

En las primeras décadas del siglo XVIII, los encargados de la planeación de las obras, eran generalmente los cabildantes con experiencia en las reparaciones o maestros de obras, que tenían conocimientos en carpintería y herrería. Sin embargo, en la segunda mitad del siglo, la administración colonial decidió emplear ingenieros para que planearan y ejecutaran las obras, un ejemplo de ello, fue el ingeniero Galluzo a quien se le confió el proyecto de reparación de la vía de Santafé a Honda, aunque su propuesta no fue aprobada su trabajo fue valioso para la presente investigación. Del mismo modo, a finales del siglo se pudo evidenciar el trabajo de profesionales en su campo como Domingo Esquiaqui y Lorenzo Marroquín.

En cuanto a la circulación de productos, es claro que el estado de las vías aceleraba o dificultaba su transporte hacia los centros urbanos, por lo cual, la reparación de los caminos y los puentes era vital para el abastecimiento de las poblaciones. En este sentido, la preocupación por reparar una vía era el interés por mejorar el abastecimiento de uno o varios productos, que debían ser transportados a lomo de mula y en algunas ocasiones en las espaldas de cargueros aborígenes. Un caso ilustre, es la vía de Honda a Santafé, en la cual, circulaban los productos necesarios para la vida de los españoles en la capital. Del mismo modo, por el camino de Tocaima circulaba el ganado proveniente de la región aledaña a Neiva, las frutas, el azúcar y la madera de su jurisdicción para la capital virreinal. El camino

de Zipaquirá no era solo el camino de la sal sino también del aguardiente, en fin la historia de las vías también es la historia de los intercambios y el comercio.

Para finalizar, es importante señalar dos aspectos: en primer lugar, la investigación procuró reflexionar y analizar, cómo se habían estudiado las vías de comunicación en el país con el objetivo de construir una historia de los caminos y los puentes que aportará a la reconstrucción de una parte de la vida de las comunidades y las autoridades coloniales en la región central del Reino de la Nueva Granada; en segundo lugar, se pretendió aportar nuevos temas de investigación al estudio del pasado de las vías de comunicación, analizando los cambios y continuidades a lo largo del siglo XVIII. Por último, la presente investigación aspira a ser una invitación para futuros estudios sobre el pasado de las vías de comunicación, para que se amplíen las perspectivas metodológicas y se analicen otros periodos históricos, para que de esta manera podamos reflexionar como sociedad y comunidad académica sobre la vida de los hombres y mujeres del pasado.

7/03/2018.

## Bibliografía

### Archivo General de la Nación

Sección Colonia. Fondos: Consulados, Correos, Mejoras Materiales, Miscelánea, Visitas Tolima,

### Obras citadas

ARCINIEGAS et al, "*Caminos reales de Colombia*", Bogotá: FEN, (1995)

BOTERO, S. *Caminos ásperos y frágiles para los caballos, apuntes para la historia de los caminos en Antioquia*. Medellín: Universidad de Antioquia, (1994).

\_\_\_\_\_. *Elementos para leer un palimpsesto: indígenas, caminos, piedras, mulas y caballos en Colombia*. Boletín de arqueología de la Universidad de Antioquia, (2006).

BRAUDEL, Fernand, *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV- XVIII*, tomo I, Madrid: Alianza editorial, (1984)

\_\_\_\_\_, *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV- XVIII*, tomo II, Madrid: Alianza editorial, (1984)

CASILIMAS, Clara y LONDOÑO, Eduardo, "*El proceso contra el cacique de Ubaque en 1563*", Bogotá: Boletín 49 del museo de oro, (2001)

CRAUMAUSSEL, Chantal, (editora), *Rutas de la Nueva España, Michoacán*, Barcelona: el Colegio de Michoacán, (2006)

COLMENARES, Germán, *Historia económica y social de Colombia I, 1537- 1719*, Cali: Universidad del Valle, (1972)

\_\_\_\_\_, "*Relaciones e Informes de los Gobernantes de la Nueva Granada*", Tomo I, ( Bogotá: Biblioteca Banco Popular, (1989)

\_\_\_\_\_, "*Relaciones e Informes de los Gobernantes de la Nueva Granada*", Tomo II, ( Bogotá: Biblioteca Banco Popular, (1989)

GAMBOA, Jorge Augusto, *El cacicazgo muisca en los años posteriores a la conquista: del psihipqua al cacique colonial, 1537- 1575*. Bogotá, Icanh: (2013)

GUZMÁN, Ángela Inés, *la Ciudad de Rio*, Bogotá: Luis Ángel Arango, (1992)

HUMBOLDT, Alejandro de, *Cartas Americanas*, (Caracas: Biblioteca Ayacucho, 1988)

LANGEBAEK, C. & al. “*Por los Caminos del Piedemonte. Una historia de las comunicaciones entre los Andes Orientales y los Llanos*”. Siglos XVI a XIX. Bogotá: Ediciones Uniandes, (2000).

LEROI GURHAM, André, *El Hombre y la materia, (Evolución y técnica)*, Madrid: Taurus, (1988)

MACFARLANE, Anthony, *Colombia antes de la Independencia, economía, sociedad y política bajo el dominio Borbón*, Bogotá: Banco de la Republica: (1997)

MEJÍA PAVONY, Germán, *La ciudad de los conquistadores, 1536-1604*, Bogotá, Editorial Universidad Javeriana (2012)

MORENO, Rivera Natalie, “Circulación de efectos de Castilla en el Virreinato de la Nueva Granada, a finales del siglo XVII”, *Revista Fronteras de la Historia* (2013)

OVIEDO, Vicente de, “*Cualidades y riquezas del Nuevo Reino de Granada*” Bogotá: Imprenta Nacional, (1933)

PATIÑO, Víctor Manuel, “*La Historia de la Cultura Material en la América Equinoccial, Tomo III, Vías, Transportes, comunicaciones*. Bogotá: Instituto Caro y Cuervo, (1991).

OJEDA, Robert, *Ordenar la Ciudad: Reforma urbana en Santafé de 1774-1801* , Bogotá: A.G.N., (2007)

RAMOS PEÑUELA, Arístides, *Los caminos al rio Magdalena, frontera del Carare y el Opón, 1760 – 1860*, Bogotá: Instituto de cultura hispánica, (1999)

SANTA GERTRUDIS, Fray Juan de, “*Maravillas de la Naturaleza*”, Tomo I, Bogotá: Banco Popular, (1970)

SILVESTRE, Francisco, *Descripción de Reino de Santafé*, Bogotá: Biblioteca popular de la Cultura Colombiana, (1950)

ROBINSON, David, *Mil leguas de Viaje por América, de Lima a Caracas 1740- 1741*, Bogotá,

Banco de la Republica, (1992)

VARGAS, Pedro Fermín de, *Pensamientos políticos*, Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, (1995)

VARGAS LESMES, Julián, *Historia de Bogotá, Tomo I*, Bogotá: Villegas Editores, (2007)

\_\_\_\_\_, *La sociedad de Santafé colonial*, Bogotá: Cinep, (1990)

VIVES, Vicens, *Historia de España y América, social y económica*, Tomo IV, Barcelona: Vicens de Bolsillo, (1974)

VELANDIA, Roberto, *La Villa de San Bartolomé de Honda*, Tomo I, Bogotá: Editorial Kelly, (1989).

VELANDIA, Roberto, “*Descubrimientos y caminos de los Llanos Orientales*”, Bogotá: Colcultura, (1993)