



QUIRÓN

Revista de estudiantes
de Historia

Vol. 8, N° 17
Julio-diciembre 2022
E-ISSN: 2422-0795

Dossier

Historia urbana y ambiental

Transitar y civilizar. El camino de Honda y su importancia en el crecimiento y evolución de Santafé de Bogotá, 1580-1630

Pablo Andrés Montoya Soto
Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín

Grattacielo (Bogotá, s.f.)

Luca Bullaro (Arquitecto y docente de la
Universidad Nacional de Colombia sede Medellín)

Correo: lbullaro@unal.edu.co

La copresencia de arquitectura antigua y
contemporánea en el centro de Bogotá.

Recibido: 30/01/2022

Aprobado: 07/03/2022

Modificado: 07/08/2022

Transitar y civilizar. El camino de Honda y su importancia en el crecimiento y evolución de Santafé de Bogotá, 1580-1630

Pablo Andrés Montoya Soto*

Resumen

Este trabajo pretende realizar una lectura histórica de la evolución del conocido camino de Honda, el cual fue una ruta importante en el desarrollo de la urbe santafereña desde su fundación hasta varios siglos posteriores. Los extremos de este camino conectaban directamente a la ciudad con el puerto de la villa de Honda, ubicado en el último tramo navegable del río Grande de la Magdalena, siendo esta una ruta de abastecimiento y mercancía bilateral entre España y el Nuevo Reino de Granada. La acentuación de este camino ejerce como factor de tránsito y desarrollo acrecentado para el siglo XVII, especialmente para su primera mitad, pues la estructuración como centro de poder de la ciudad de Santafé, se vio potenciada para la fecha gracias a esta ruta que le daría dinamismo y accesibilidad privilegiada en el territorio.

Palabras clave: Construcción, Santafé, Honda, camino, mercancía, tránsito.

Travel and Civilize: The Way of Honda and its importance in the growth and evolution of Santafé de Bogotá, 1580-1630

Abstract

This work aims to make a historical reading of the evolution of the well-known Camino de Honda, which was an important route in the development of the city of Santafé from its foundation until several later centuries. The ends of this road connected directly to the city with the port of the town of Honda, located in the last navigable section of the river Grande de la Magdalena, this being a bilateral supply and merchandise route between Spain and the Nuevo Reino de Granada. The accentuation of this road acts as a factor of traffic and increased development for the seventeenth century, especially for its first half, since the structuring as a center of power of the city of Santafé, was enhanced for the date thanks to this route that would give it dynamism and privileged accessibility in the territory.

Keywords: Construction, Santafé, Honda, Road, Merchandise, Transit.

* Estudiante de Historia, Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín. Correo: pamontoya@unal.edu.co

Introducción

El camino colonial de Honda a Santafé de Bogotá fue una ruta de suma importancia en ámbitos de desarrollo para la región concerniente al Nuevo Reino de Granada, ya que por este se tenía un acceso raudo en sentido económico y humano, al menos sin ser el más asequible y sencillo; representaba una ruta estratégica para la comunicación interandina con la morfología de asentamiento colonial entorno al río Magdalena y aún más con las costas, puertos y mar abierto, alcanzando un contacto transcontinental de América y Europa. Figuraba como conector entre el centro de poder que caracterizaba a la ciudad andina, el área de influencia y puerto fluvial de la villa de Honda, donde se llegaba al último tramo navegable del río Grande de la Magdalena.

El camino de Honda reemplazó antiguas rutas de comercio y tránsito social, aquellas vías antiguas entre los embarcaderos de Mariquita, Angostura, San Bartolomé y el Carare, para convertirse en unidad de acceso desde la banda derecha del río Magdalena con Santafé y opuestamente con Mariquita¹. La ubicación estratégica de este camino propició en términos de manifestación social, igualmente creciente y conveniente que el comercio para el ámbito del desarrollo, una mejoría notable en las condiciones de vida y el crecimiento de la urbe, pudiéndose disponer de alimentos y mercancías de corta conservación, a diferencia de las rutas que requerían mayores tiempos para alcanzar la ciudad. Asimismo, una mayor recurrencia de cargas entrantes cotidianamente.

Este camino de Honda a Santafé puede ser también llamado “camino de Fontibón”, “Camino de Honda” o bien, “Camino de Occidente”; “Camino Real de Occidente”, según Andrés Felipe Bautista, Blanca Ofelia Cuña y Katherinne Mora. En el periodo colonial, se le concebía como “El camino de los virreyes” o la “Avenida de la encomienda”².

Este camino, se recorría en tres jornadas partiendo desde Honda hasta la actual Facatativá, a las puertas de la ciudad. Se comienza con un tramo que va desde Honda hasta el río Seco, llegando allí a las estancias características de esta ruta que traen la tradición desde la consolidación del camino de Honda como acceso principal en la segunda mitad del siglo XVI³. Seguidamente, se transita el Tocuy y se asciende al Alto de las Cruces, punto más alto entre Honda y Guaduas. Se pasa por las actuales veredas de El Sargento y San Jerónimo para terminar en Guaduas tras recorrer 25.9 kilómetros aproximadamente. “De Guaduas al Alto del Raizal, se pasa el río San Francisco y luego al Alto del Trigo, se baja a la quebrada Honda. Luego quebrada del Cune y llegada a Villeta”⁴, transcurridos 18.4 km de Guaduas a Villeta. La siguiente jornada transcurre hasta la Venta del Aserradero, que se ubica a la altura de la actual población de Albán, se cruza por el río Dulce, Venta de Mave y Alto de las Gascas,

1. Carlos Delgado Gómez, “Camino nacional de Honda-Santafé de Bogotá. Transporte, economía y desarrollo”, *Apuntes del Cenes* 24, n.º 38 (2004): 10, <https://www.researchgate.net/publication/241754417>.
2. Andrés Felipe Bautista Vargas, Blanca Ofelia Acuña Rodríguez, Katherinne Mora Pacheco *Los Caminos Antiguos del Altiplano Cundiboyacense* (Tunja: Universidad Tecnológica y Pedagógica de Colombia, 2011), 125.
3. Delgado Gómez, “Camino nacional de Honda”, 12.
4. Delgado Gómez, “Camino nacional de Honda”, 210.

terminando este tramo con 17 kilómetros recorridos. Finalmente, se alcanza Facatativá⁵. La distancia entre Villeta y la ceja de la montaña o entrada a la sabana de Bogotá, es de 23 kilómetros aproximadamente: el total del recorrido desde Honda a Santafé es de 113.3 kilómetros.

1. Reparos, aderezos y acondicionamientos

El robustecimiento de la ciudad de Santafé de Bogotá durante el siglo XVI es consecuencia, en gran medida, de la apertura y predominio de estas rutas de acceso, especialmente del camino de Honda, debido a que su existencia se remonta a este mismo siglo. En este sentido, es notable que la dinámica entre desarrollo y camino trace una relación de doble enlace⁶, entendiéndose que el crecimiento urbano aparece con la apertura de una amplia ruta a través de Guaduas y Villeta, entre un sitio fluvial y uno de estancia, y la sofisticación de este camino sucede gracias al crecimiento que sufría la ciudad y su posicionamiento como uno de los grandes centros tanto de la gobernación como entre las gobernaciones cercanas de Popayán y Santa Marta. La idea de *camellón*, como se entendía esta ruta, se trata de: “un camino semejando un lomo amplio, por el que pueden cruzar una o dos carrozas en sentido contrario y cuya infraestructura debería desafiar las zonas de pantano o humedal que lo rodea; el camellón solía estar por encima del nivel del terreno y estar surcado por zanjas que servían de desagüe”⁷. En consideración, el camino de Honda denota un formato relevante y concordante con el de una vía principal.

El acondicionamiento de este camino debía mantenerse, dada su circulación, con una frecuencia reiterada representada en *aderezamientos*⁸, construcciones de puentes, etc. Aunque las primeras intervenciones y composiciones del camino de Honda aparecieron en la segunda mitad del siglo XVI, especialmente en el trayecto del río Negro a Villeta en los años 1561, 1567 y 1568, realizadas por los propietarios de recuas de mulas de Villeta⁹, no fue hasta el siglo XVII que, por su importancia, se recurrió a realizar las reparaciones pertinentes por parte de la mita indígena, en la búsqueda de acrecentar el número de trabajadores.

En los años de 1581 y 1585, “a Santafé habían llegado dos cédulas reales en las que se compelia a las autoridades para que se emplearan 600 pesos, por seis años consecutivos, en el mantenimiento del camino y del embarcadero del río que llevaba al Magdalena”¹⁰. Parece que estos

5. Delgado Gómez, “Camino nacional de Honda”, 202.

6. Enrique Guerra Mazo, “La sociología del conocimiento de Norbert Elías”, *Sociológica* 27, n.º 77 (2012): 49, <http://www.sociologiamexico.azc.uam.mx/index.php/Sociologica/issue/view/13>.

7. Bautista, Acuña, Mora, *Los Caminos Antiguos*, 126.

8. Este término hace referencia al acto de hacerle mejoras, ampliaciones, renovaciones, etc., resumidas en componer ya sea una infraestructura u otro objeto físico. Real Academia Española, (1726-1739), Aderezo. En el *Diccionario histórico de la lengua española* (DHLE), s.f., definición 1: “La acción y trabajo de componer, o poner de mejor uso alguna cosa: y muchas veces se toma por el gasto o precio del trabajo del aderezo”.

9. Delgado Gómez, “Camino nacional de Honda”, 211.

10. Bautista, Acuña, Mora, *Los Caminos Antiguos*, 132.

dineros se sacaron de los derechos de los puertos del río Grande de la Magdalena¹¹. Los dineros fueron destinados entre los arrieros para los aderezos, especialmente entre 1583 y 1590, como se indica a continuación: “[...] su mag[esta]d le hizo m[er]ced de seisçientos p[eso]s por seis a[ño]s y por no lo cumpli[miento]s los of[icia]les reales se repartio çierta qu[antida]d para adereços del d[ic]ho camino entre las harrias¹² q[ue] le andan y sus dueños”¹³. Algunos ejemplos de la cantidad de dinero repartido en los aderezos son:

7 de julio de 1583 se libraron y pagaron en virtud de un mandamiento de los señores presidentes órdenes de esta rr[ea]l au[dienci]a a Rrodrigo del Rio ciento y setenta y siete pesos en 9 granos de buen oro de 22 k[i]l[ate]s en abrir los caminos desde esta ciudad al puerto de Honda.¹⁴

En diez de sep[tiembr]e de del dicho año [1590] se livraron y pagaron al d[ic]ho Rrodrigo del Rio ciento y onçe pesos y siete granos del d[ic]ho buen oro de veinte y dos quilates y por el trabajo que tuvo de abrir el d[ic]ho camino del puerto de Onda a esta ciudad de Santa fee.¹⁵

Para el 17 de marzo de 1608 se obtuvieron unas cédulas reales las cuales obligaban al cumplimiento de los aderezos al camino de Honda, estas cédulas para 1610 debían ser efectuadas y notificadas a su majestad sobre el estado de las mismas¹⁶:

[...] para que las dichas diligencias se hagan puntual[men]te conforme a la d[ic]ha r[ea]l çedula y su mag[esta]d sea informado como por ella se m[an]da mandara y mando se notifique al consejo jus[tici]a y regimiento de esta dicha ciudad que dentro de tercero día parezca ante su m[er]ced o la per[son]a que para ello nombrasen a dar quenta de toda la canti[da]d de pesos de oro que para el aderezo de los d[ic]hos caminos an recibido y en cuyo poder an entrado y por cuyas manos se an gastado y en que y como para que de todo conste [...].¹⁷

En cumplimiento de las cédulas reales, don Antonio Villareal y Leiva tenía por obligación la contratación de mitayos para las obras, sabiendo que los aderezos necesarios eran mayores con el acrecentamiento del tránsito. Por esto, designó a Benito Figueroa administrador de los mitayos en esta empresa y a Francisco de Estrada, alguacil mayor de la ciudad de Santafé para que acudiera a velar por el cumplimiento de la cuenta entregada a Benito: “[...] hasta oy que convenga y no salga de [e]sta çiudad sin darla so pena que a su costa y ansi lo m[an]do”¹⁸.

11. Bautista, Acuña, Mora, *Los Caminos Antiguos*, 132.

12. Se entiende por “harrias”, en sinónimo a la recua, como el conjunto de animales de carga utilizados para trajar o llevar mercancías. Real Academia Española, (1726-1739), Harria. En DHLE, s.f., definición 1.

13. “Sobre cumplimiento de la Real cédula sobre caminos” (Santafé, 1608), en Archivo General de la Nación (AGN), Colonia, Mejoras-Materiales:SC.36, vol. 21, doc.18, f. 484r.

14. “Sobre cumplimiento de la Real cédula sobre caminos” (Santafé, 1608), f. 480v.

15. “Sobre cumplimiento de la Real cédula sobre caminos” (Santafé, 1608), f. 481r.

16. “Sobre cumplimiento de la Real cédula sobre caminos” (Santafé, 1608), f. 465v.

17. “Sobre cumplimiento de la Real cédula sobre caminos” (Santafé, 1608), f. 466r.

18. “Sobre cumplimiento de la Real cédula sobre caminos” (Santafé, 1608), f. 476r.

De igual forma que se le designaron dichas responsabilidades a Benito Figueroa, aparecieron otras composiciones para ser designadas o pactadas con algún encomendero quien pudiera tener indios de buen número para los trabajos. En 1598 un vecino de la ciudad de Santafé llamado Hernando del Hierro adquirió un mandamiento de aderezamiento del camino de Honda, como resultado, hizo la petición de los indios de la mita de la ciudad de Tocaima a cargo de los capitanes Andrés Chaves y Gonzalo Mata Camí de la encomienda de don Diego de Fuenmayor de esa ciudad, para que hicieran las respectivas reparaciones

[...] Hernando del Hierro vezino de esta z[iu]dad tiene arrendado el adereço del camino que va desde [e]sta corte a Mariquita porque se le paga y da mucha cantidad de pe[so]s de oro para el d[ic]ho efeto y debiendo buscar por la paga que a de hazer yndios y otros peones que sean comarcanos al d[ic]ho camino el suso d[ic]ho por dar gusto a los de su encomienda que esta en la misma comarca del d[ic]ho camino y rrelevarlos y a otros sus amigos que tambien lo estan nos quiere sacar a nosotros que estamos mas de diez leguas del camino que se a de adereçar para lo q[ua]l sigueremos de ir tan largo camino y en la tierra caliente como en todo lo sera neçes[esari]o [...].¹⁹

Estos capitanes respondieron que los indios tenían diferencias y eran enemigos de aquellos otros que pertenecían a la jurisdicción entorno al camino de Honda y que al mismo tiempo sus números eran tan pequeños que no tenían la capacidad para hacer aquel viaje de los aderezos sabiendo que era imposible realizarlo por la lejanía y porque de emprenderlo tendrían que cargar la comida, situación difícil y engorrosa. Igualmente, acudieron a exponer las quejas de que presentaban los caminos de la ciudad de Tocaima con similar necesidad por ser de tránsito para las personas de la gobernación de Popayán:

[...] como por diferencias q[ue] tenemos sobre yndios de quien recibieramos grandes agravios y por estar n[uest]ro pueblo el mas apartado del dicho camino de todas esta provinçia y ser tan pocos q[ue] aun no podemos acudir a los caminos q[ue] la çibdad de Tocayma tiene obligaçon como el camino real que de la çibdad de Santa ffe va a la de Tocayma por donde pasa la jente de la governaçon de Popayan y otro camino q[ue] de [e]sta provinçia [...].²⁰

Con las obras de aderezos y la facilidad que estas mismas dieron al camino, gestando a la vez una concurrencia en aumento, a principios del siglo XVII el cabildo de justicia y regimiento de la ciudad de Santafé decidió que se realizara una petición a la Real Hacienda de una desmesurada cuantía para mantenimiento del camino de un millón para cada año. La diferencia con las últimas décadas del siglo pasado era abismal, pero su argumento se mantenía en la constante utilización de este paso:

19. "Indios de Bituima, encomienda de Don Diego de Fuenmayor, vecino de Tocaima: su solicitud sobre no ser obligados a trabajar en los caminos de Villeta y Mariquita" (1598) en AGN, Colonia, Caciques e Indios, 63, documento 26, f. 983r.

20. "Indios de Bituima, encomienda de Don Diego de Fuenmayor" (1598), ff. 978r-978v.

la real audiencia de [e]ste reino çerca de lo q[ue] sera neçessario para el adereço del camino q[ue] va de esta d[ic]ha çudad al puerto de Onda y de donde se podra pagar: dize que el d[ic]ho camino es el mas importante y nesse[sari]o que esta çudad tiene por que por el entran y salen todas las mercaderias q[ue] vienen de España y del Reyno se llevan a la costa que pagan a su mag[esta]d demas de almoxarifazgos y otros de que resulta acrecenta[mient]o a la real hazienda en mas que m[e]r[ce]d de cinco mill[one]s cada año.²¹

Estas peticiones sucedían en consecuencia de las condiciones geográficas que presentaba el camino de Honda, el cual tenía “tramos muy pendientes y en época de lluvias el camino se tornaba “fragoso”, que fue la palabra más utilizada por los viajeros en sus descripciones de los ‘caminos del Nuevo Reino’”²². Especialmente, en la sabana cercana a la ciudad de Santafé, el camino requirió muchas reparaciones debido a lo anegadizo de los terrenos:

el qual camino es fragoso de malos passos pedregoso y de pantanos con mucha aspereça y montaña y si no estubiesen bien reparado las mercaderias y pasajeros reçivirian muchos daños daños y perdidas [...] por esto conviene que el d[ic]ho camino este siempre bien reparado y adereçado y que en esto ande ocupado una p[er]sona de cuydado y dilig[enci]a todo el año con barras açadones picos y otras herramientas y peones.²³

Volviendo a la ejemplificación del concepto de doble enlace existente entre el crecimiento de la ciudad de Santafé con la consolidación del camino de Honda como ruta principal y sofisticada, la petición de los dineros necesarios para las buenas reparaciones se vio imposibilitada debido a las asistencias de la caja real en otras necesidades. Un ejemplo de esto es la construcción de edificios civiles y religiosos en la primera mitad del siglo XVII dentro de la ciudad, lo cual agotaba los recursos concentrándolos en una infraestructura progresista y ampliada. La ciudad se fortaleció urbanísticamente con apoyo del auge en la acuñación de metales preciosos provenientes de varias regiones del Reino, y sumado a esto, la obligación de la mita indígena para hacer que los naturales entregaran su trabajo en calidad de tributo²⁴. Al no poder hacer cumplimiento de los requerimientos se recurrió a la petición de unas cantidades menores que, no obstante, debían estar presentes:

[...] no se pudo cobrar con que esta averiguado se le abituo no sera seguro ni permanente ni podrian los harrieros ni dueños de jamas acudir a esta neçesidad la qual es tan preçisa como el t[iem]po y las neçessi[dade]s lo dizen por lo qual todo y su notoriedad la real aud[ienci]a de este Reynno reside en esta çudad ha de ser servido de informar a su mag[esta]d y a su real cons[e]jo de las yndias haga m[e]r[ce]d a esta republica de con d[ic]hos un mill p[eso]s de buen oro de 22 q[ui]late[s] ½ cada un año y que estos se situen en la renta los del d[ic]ho rio gr[an]de de la magd[ale]na como cosas inçidente del d[ic]ho camino y cosa tan neçessaria y util con lo qual estava de orden[amient]o adereçado y hechas las puentes neçess[esari]as para que se

21. “Sobre cumplimiento de la Real cédula sobre caminos” (Santafé, 1608), f. 484r.

22. Bautista, Acuña, Mora, *Los Caminos Antiguos*, 132.

23. “Sobre cumplimiento de la Real cédula sobre caminos” (Santafé, 1608), f. 484r.

24. Fabián Andrés Lancheros Herrera, “Caminos Coloniales: una Historia de las vías de comunicación en la región central del Nuevo Reino de Granada en el siglo XVIII” (tesis de maestría en Historia, Universidad Nacional de Colombia, 2017), 139-132.

pueda traxinar añadiendo a esto las razones y causas que mas paresçiere convenir y assi lo supp[lica] pide y responde Santa Fee doze dias de mayo de mill y seiçientos y diez a[ño]s.²⁵

La importancia de los caminos en la época colonial recayó sobre su carácter de conectividad que permitió el desarrollo social en todo el territorio. Adentrarse en un espacio desconocido y peligroso, lleno de animales y naturales en enemistad, hacía de la labor de transcurrir y habitar, a la vez que de delimitar y fortalecer, como sucede con los caminos que se acentúan en las nuevas morfologías nacientes, el de un aspecto indispensable para el mantenimiento y crecimiento de las poblaciones. En circunstancia especial, la existencia del camino de Honda permitió una construcción de identidad en sentido comercial demostrado en el intercambio a la vez que tomó una preponderancia singular, ya que esta ruta era poco compleja al compararse con otros casos: se tenía una navegación entrando por mar abierto a través del río Grande de la Magdalena hasta Honda, desde allí solo tres días de camino para alcanzar la urbe.

2. Abastecer, intercambiar y caminar

Para el año de 1583, el camino de Honda a Santafé tenía una frecuencia de tránsito cercana a las 14.5 cargas por día²⁶, imagen que denota su gran importancia; añadiendo que cada carga podía ser dividida o representada en una cantidad de bultos, esto de acuerdo con la capacidad de los equinos. En el caso de la conquista y luego del camino, el monopolio del conocimiento sobre los medios de transporte constituía una fuente de poder económico, lo que determinaba un tipo de desplazamiento delimitado por las condiciones biológicas de caballos y mulas²⁷.

Entre el 10 de octubre de 1582 y el 5 de mayo de 1583, en la composición del camino de Villeta se registraron por Pedro del Posso las cuentas de los derechos de cobro de las cargas de Honda para el reparo del camino de la Villeta²⁸, de las cuales quedaron expuestos los asuntos relacionados con las cantidades de cargas y las cantidades cobradas por las mismas. Es así que se obtuvo un total de 898 cargas transportadas entre el 10 de octubre de 1582 y el 31 de diciembre del mismo año²⁹, y para el año siguiente, un total de 2,113 contando desde el día primero de enero hasta el 5 de mayo³⁰. En suma, se tuvo un total de 3,011 cargas en esos seis meses y 23 días, o más específicamente, para los 207 días transcurridos entre 1582 y 1583. De estas 3,011 cargas se recogerían 386 pesos de oro para el reparo del camino³¹.

25. "Sobre cumplimiento de la Real cédula sobre caminos" (Santafé, 1608), ff. 484r-484v.

26. "Composición del Camino de Villeta" (Santafé, 1583), en AGN, Colonia, Mejoras-Materiales 36, vol. 11, documento 14, ff. 578r-585r.

27. Delgado Gómez, "Camino nacional de Honda", 205.

28. "Composición del Camino de Villeta" (Santafé, 1583), f. 576r.

29. "Composición del Camino de Villeta" (Santafé, 1583), ff. 578r-580v.

30. "Composición del Camino de Villeta" (Santafé, 1583), ff. 580v-584r.

31. "Composición del Camino de Villeta" (Santafé, 1583), ff. 580v-584v.

Al relacionar los datos se presenta una media de 14.5 cargas diarias por los 207 días. Un caballo puede cargar de 90 a 150 kilogramos y recorrer de 20 a 40 kilómetros al día, según la topografía y las condiciones atmosféricas. Es decir, de tres a cinco kilogramos por kilómetro al día. Y una mula tanto por el camino de Honda como por el de Sogamoso cargaba 100 kilogramos para la misma distancia por día³². Ahora bien, siendo una carga equivalente a un caballo³³, habría diariamente por este camino, en las últimas décadas del siglo XVI cerca de 15 caballos o mulas cargando entre 100 y 120 kilogramos de provisiones. Esto se define en un total de 1,650 kg o una tonelada y media de abastos. Los datos develan un eminente poderío del camino como ruta fundamental. Un ejemplo del intercambio comercial se tiene en las exportaciones de harinas provenientes del Nuevo Reino de Granada hacia fuera del territorio, circulantes por esta ruta:

[...] otro camino q[ue] de [e]sta provinçia va a el Río Grande de la Madalena por el qual se llevan las harinas q[ue] en esta tierra se asen para Cartajena y Mariq[ui]ta el qual camino se adereça muchas veçes así por esto como porq[ue] la jente de Santa Fee esta va a la çibdad de Santa Fee por el y alguna de Mariq[ui]ta.³⁴

La geografía que presentaba el camino de Honda hacía necesarias intervenciones de infraestructura considerables, pues mantener el camino transitable era muy vital, por lo cual a través de la ruta se construyeron varios puentes para los ríos por los cuales pasaba. Las primeras intervenciones sucedieron hacia la segunda mitad del siglo XVI bajo las órdenes del cabildo de Santafé de la construcción de un puente sobre el río Bogotá en la sabana cerca de la población de Fontibón, en dirección de los dos epicentros, Honda y Santafé. Tal construcción constituiría una ruta mucho más corta que las rutas del Opón, Carare o río Negro hacia el río Grande de la Magdalena. Las obras de piedra levantadas sobre estos caminos sustituyeron las cabuyas y los puentes de bejucos³⁵ y colgantes que marcaron el paso y la circulación de productos por parte de la población indígena. Los puentes de piedra también reemplazaron los puentes de madera, posicionándose con un diseño comúnmente remitido a la arquitectura de la dovela romana, la cual se solía utilizar en la construcción de puentes españoles³⁶. En 1624 se hizo una denuncia sobre el engaño de la construcción de este puente de Bogotá y Fontibón que estaba a cargo de unos carpinteros por contrato de Francisco Velásquez: “[...] la obra no ba conforme su oblig[aci]on en la falsa y asi conveniente

32. Delgado Gómez, “Camino nacional de Honda”, 209.

33. Real Academia Española. (1726-1739). Carga. En el DHLE. s.f., definición 1: “El peso que lleva, o puede llevar sobre sí el hombre o la béstia, transportándole de una parte a otra, como tambien el carro o la nave”.

34. “Indios de Bituima, encomienda de Don Diego de Fuenmayor”, (1598), ff. 978r-978v.

35. Delgado Gómez, “Camino nacional de Honda”, 211; este tipo de puentes se constituye en los materiales mencionados los cuales se utilizan a manera de cuerdas que se atan haciendo un tejido por el cual caminar no obstante careciendo de rigidez.

36. El diseño de dovela, atribuido a los romanos, hace referencia a una manera de construcción de edificaciones tipo puentes la cual toma una forma de arco repartido en la conjunción de varios bloques de piedras unidos; Bautista, Acuña, Mora, *Los Caminos Antiguos*, 122-123.

alli en publico de esta ciu[da]d”³⁷. El puente debía ser construido con 1,400 pesos de plata que tenía a disposición Francisco Velásquez, sin embargo, su realización costaba más de 3,000 pesos de plata³⁸. La infraestructura que superaría las anteriores aparece con una amplitud de diez pies infiriéndose su uso para cargas y anchuras mayores a las del paso del ser humano; el puente de Fontibón tendría ocho pies. Esta construcción constaba de columnas de 25 a 30 pesos y unas soleras de 30 a 50 pies, con un costo cercano a los diez pesos y dieciocho pesos; 140 tablones a cinco tomines cada tablón y veinte bigas de palo amarillo³⁹. La queja apareció como una urgencia, pues se consideraba el remate de realización inmediata:

[...] la d[ic]ha puente que se le remato por no ynpedir el comercio de los pasajeros que son continuos pasen por ser la entrada principal de todo el Reyno no [a]bia desvaratado ansi [doble] haze la puente de su cargo mas arriba con mayor costa que se la hiziera en donde esta la puente besu[doble] porque a de ser forçoso hazer camellon con que a de tener mayor costo en lo qual el vien comun a reçevido y recibe gran beneficio.⁴⁰

Finalmente, se consiguió la construcción del puente de Fontibón en 1628, asignando de igual manera a Francisco Velásquez en lo que sería llamado El Camellón de Fontibón. La construcción contó con una base de ladrillo, piedra y cal, sin embargo, los malos cimientos y la poca y pequeña piedra utilizada, como hizo saber el cabildo en esta situación, puso en un estado de decadencia prematura a la obra; el puente comenzó a caerse. Tal acontecer obligó la visita de los oficiales reales en lo que se decidió nuevamente la realización de la obra o sus reparaciones a costa del contratista⁴¹. Juan Ocampo y Bartolomé de la Cruz, albañiles de la ciudad le hicieron cala y cata al puente, no hallaron daños en los cimientos sino en el movimiento del arco por no haberlo levantado en el tiempo justo de la construcción, y por no haberle quitado la cimbra antes de haber fraguado la cal y echándose el agua⁴². Por lo tanto, se sugirió quitar la rosca del arco y volverla a hacer, con un costo estimado de 100 pesos de plata corriente. De nuevo aparecieron las peticiones para hacer dicho reparo velozmente: “por ser tan neçesaria al comerçio y trato de esta ciudad importa el breve remedio de [e]lla [...]”⁴³. La causa principal de los males en la construcción se remonta a las crecientes que solía tener el río y que de esta manera impidió el secado esperado por lo que era improcedente separar la cimbra, en lo que se evidenciaba una constante problemática en este tipo de obras a lo largo del camino:

37. “Francisco Velásquez con el cabildo de Santafé por el engaño del puente de Bogotá” (Santafé, 1624), en AGN, Colonia, Mejoras-Materiales., 36, vol. 11, doc. 15.

38. “Francisco Velásquez con el cabildo de Santafé” (Santafé, 1624), f. 628v.

39. “Francisco Velásquez con el cabildo de Santafé” (Santafé, 1624), f. 628r.

40. “Francisco Velásquez con el cabildo de Santafé” (Santafé, 1624), f. 628v.

41. “Sobre la construcción del puente de Fontibón” (Santafé, 1628), en AGN, Colonia, Mejoras-Materiales. 36, vol. 21. doc. 8, f. 220r.

42. “Sobre la construcción del puente de Fontibón” (Santafé, 1628), f. 222r.

43. “Sobre la construcción del puente de Fontibón” (Santafé, 1628), f. 223r.

dixo el d[ic]ho [Cristo]val Serrano que no le quitase porque las aguas eran muchas las creçientes muy grandes y tales que de mas de cinq[uen]ta y aun en sesenta años asta presente no las abia zido tan grandes y la d[ic]ha puente y obra reçiviria muy gran daño si se le quitava la d[ic]ha cimbra por estar acaudalade haçer y no aver fraguado la cal y demas materiales de la d[ic]ha obra no estar en juntos ni aber fraguado unos con otros⁴⁴.

Más adelante, mediante una cédula real de 1641 se le confió la reedificación del llamado Puente Grande sobre el río Bogotá a los religiosos de la Compañía de Jesús; “Juan Bautista Coluccini fue requerido por el presidente de la Real Audiencia, Martín Saavedra y Guzmán, para la elaboración de los planos de un puente de piedra”⁴⁵, con lo cual se hace notable la ineficacia que sometió más de una vez y por varios años a las infraestructuras que constituían este paso.

Las pruebas que remontan estos casos a un acontecer en común son dos células de suma influencia: la corrupción en la contratación de las construcciones y la falta de disposición administrativa para la intervención del camino con obras eficientes. Es así como ante la designación de los aderezos y edificaciones se evidencia una tardanza desmesurada y una problemática evidente en los valores requeridos. El caso de Francisco Velásquez al igual que el de los propietarios de recuas de mulas que conformaron el habitual mejoramiento del camino durante las primeras décadas del siglo XVII comprende un panorama de insuficiencia. Por otro lado, el desinterés de la financiación administrativa en la reducción de las estimaciones en los gastos de las reparaciones representa el otro eje. Si bien puede suponerse esto último bajo la premisa de un desinterés o desconocimiento de la importancia de la ruta, no puede dejarse a un lado una posible falta de confianza en los sujetos encargados de las obras, donde el monto requerido no fuera más que un enriquecimiento vago, no obstante, queda como punto de análisis.

44. “Sobre la construcción del puente de Fontibón” (Santafé, 1628), f. 232r.

45. Bautista, Acuña, Mora, *Los Caminos Antiguos*, 133.

Figura 1. Mapa del Río Grande de la Magdalena, 1601.



Fuente: “Mapa del Río Grande de la Magdalena, desde su desembocadura hasta más arriba de la Ciudad de Mariquita, con expresión de gran número de poblaciones y de ríos que en él desembocan”, (Santafé, 1601), Archivo General de Indias (AGI), colección: Mapas, planos, documentos iconográficos y documentos especiales, serie: Panamá, Santa Fe y Quito, (MP-PANAMA,24), detalle 2.

Hacia la margen derecha de este mapa, cerca de la gran arteria fluvial del río Magdalena dibujado transversalmente, puede apreciarse la villa de Honda. Frente a la urbe se encuentra el puerto de Honda, hacia el extremo superior del mapa, por el cual se extiende un trazo colorado serpenteante que pasa por los también retratados pueblos de Guaduas y Villeta, terminando en la ilustración de Santafé en la esquina superior derecha del mapa. Esta representación del camino de Honda cruza ríos y montañas, siendo una buena exposición de su recorrido.

Los brazos fluviales que alimentan el río Magdalena aparecen en conjunción con los caminos trazados entre villas, pueblos y ciudades. En este caso, el camino de Honda atraviesa zonas de aguas como zonas montañosas en lo que se nota la utilización de los puentes y va remontándose desde el puerto de Honda hasta la ciudad de Santafé de Bogotá. Por otro lado, la morfología que entremezcla la humedad y la tierra seca hace evidente lo anegadizo del terreno y por lo tanto la necesidad de los reparos.

3. Estancias y consolidación de la vida alrededor del camino

El viaje hacia la ciudad de Santafé o hacia el puerto de Honda, transcurrido a lo largo de tres días, tarde o temprano vería su necesidad de cimentar casas de estancias donde los arrieros y demás transeúntes pudieran descansar. Sumado a esto, la continua necesidad de aderezos hacía del camino de

Honda un lugar propicio de espacios destinados al acogimiento de todos estos pasajeros. Por ejemplo, para 1776, el ingeniero Galluzo realizó un estimado de 800 hombres requeridos en la reparación del camino, como 18 mujeres requeridas en la alimentación de los trabajadores⁴⁶. Estas estancias aparecen fragmentariamente desde 1584, cuando se construyen depósitos de almacenamiento en Honda buscando atender las necesidades de viajeros y comerciantes: “fue tan importante este camino de Honda a Santafé que inclusive desde allí se transportaron mercancías a la provincia de Popayán que igualmente buscaba afanosamente una salida al océano Pacífico, durante el siglo XVI”⁴⁷. En 1632, los comerciantes y arrieros que transitaban este camino acentuaban la importancia de dichos centros:

Los vecinos y mercaderes de esta ciudad tratantes y harrieros que aquí firmamos [...] la venta del pantanillo que está en el camino r[ea]l que va de esta ciudad a Onda es un sitio y pasaje donde conviene mucho que aya buen avio y recaudo para todos los pasajeros y personas que trajinan por ser sitio donde de ordinario se descansa y así se gastan muchos bastimentos [...].⁴⁸

Francisca Maldonado y su esposo Diego Trujillo en 1632 tenían arriendo de una venta llamada la venta del Pantanillo de la cual se les hizo el reclamo por la deuda de 400 pesos de a ocho reales. La arrendataria ante este reclamo dijo ser mujer casada, pero con un esposo tullido, lo que le impedía acudir ante el reclamo no más que a ella misma; que no era justo que le quitasen la venta que tenía arrendada contra su voluntad. Francisca argumentaba la necesidad de tener aún la venta: “es muy gran daño y perjuicio mio porque se me pudren las harinas y lo demás que he comprado para la provi[si]on de la d[ic]ha v[en]ta”, especialmente durante el tiempo acontecido en que solía haber un constante tránsito de mercaderes y personas en busca de trabajo en la ciudad. Por todo esto, se negaba a desprenderse⁴⁹. Finalmente, se le concedió un mes más de arriendo a Francisca Maldonado no sin antes mencionar por parte del juicio que en su casa en Guaduas podía seguir cobrando los dineros que le debían para pagar y prestar servicios de las estancias en este lugar tal como se hacía en la venta del Pantanillo.

La configuración en torno al camino se formuló a través del tiempo dándole estancias de las tierras vacías en petición a los vecinos de los entornos inmediatos. Un ejemplo de esto sucedió con Juan Esteban Vasco, vecino de la Palma, quien el 20 de julio 1621 hizo una petición de dos estancias en tierras de la Villeta, dijo que su padre con su mismo nombre había sido de los primeros pobladores y conquistadores de esas tierras y sustentaba que tenía necesidad de las dos estancias de pan y ganado en términos de la ciudad⁵⁰. Por la reiterada actividad de estos centros se hacían indispensables campos de producción cerca del camino, en general para la alimentación equina, ubicados principalmente en Guaduas y Villeta⁵¹:

46. Lancheros, “Caminos Coloniales”, 116.

47. Delgado Gómez, “Camino nacional de Honda”, 211.

48. “Venta del Pantanillo” (Santafé, 1632), en AGN, Colonia, Mejoras-Materiales. 36, vol. 11, doc. 4, f. 218r.

49. “Venta del Pantanillo” (Santafé, 1632), f. 221v.

50. “Solicitud merced de tierras en Villeta” (1621) en AGN, Colonia, Miscelánea. 39, 88, doc. 25. f. 312r.

51. Delgado Gómez, “Camino nacional de Honda”, 202.

en sobras de otras dos estancias proveydas al padre Juan de rivas en los dichos terminos frontero del hato de Francisco Ortiz vezino de esta dicha çiudad de la Palma de esta vanda del rio de Pacho corriendo hazia lo alto y en otro sitio junto a tierras que avia sido de Joanes Navarro y al presente son de toma [doble: parece decir Tomas] de Maecha vezino de esta dicha çiudad de la Palma corriendo por el camino que va de los algodones de los indios moscas del pueblo de Pacho hazia el hato que solia ser del padre Belasco midiendo las dichas dos estancias que pido con los linderos de suso rreferido en la parte y lugar que estuviere vaco y sin q[ue] fueze de indios ni de otro terzero: a v[uestra] s[antidad] pido y supp[li]co sea servido de hazerme merced de proveherme las dichas dos estancias en la parte y lugar que las pido en sobras de las que rrefero y se me despache mandamiento y diligencias sometido al corregidor del partido del dicho pueblo de Pacho y pido justizia y para ello d[ic]ho Juan Estevan Vasco.⁵²

El caso se resolvió con la manifestación de Tomas Maecha, quien ante el juez cedió a darle a Juan Esteban Vasco las tierras mencionando que eran “muy dobladas ynfrutuosas y de poco balor”⁵³. De esta manera, la consolidación del camino de Honda apareció paulatinamente a través del tiempo buscando reafirmarse como eje clave para el funcionamiento y configuración del territorio que cubría. Las dinámicas presentes en torno al camino se condensaron en el protagonismo que dicha ruta representaría para la construcción y la solidificación del asentamiento de la ciudad de Santafé de Bogotá. Seguramente, y en el mismo sentido, las estancias del camino darían fuerza y actividad al crecimiento urbano y demográfico de los pueblos que acogieron la ruta en todo su recorrido.

Conclusiones

La consolidación del camino de Honda sin duda alguna jugó un papel fundamental como puerta directa de la capital santafereña para con el resto del continente y de Europa, al mismo tiempo su infraestructura se vio progresivamente en aumento por la relevancia y conveniencia que era para Santafé mantener dicha ruta en constante tránsito y funcionamiento. El aumento en el uso del camino en el siglo XVII es de forma considerablemente notoria la razón por la cual se potenció el crecimiento de la ciudad, no tratándose esta como causa social o cultural, lo cual le debe pertenecer a otras circunstancias, sino principalmente en materia económica y de abastecimiento.

El siglo XVII encontró a la ciudad de Santafé en plena construcción, como dice Fabián Lancheros, 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: “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 Tomas”⁵⁴. El camino de Honda permite vislumbrar una característica interesante de la morfología de su recorrido, en el cual se conecta dos epicentros importantes de la colonia de manera directa. Esta característica podría ser compartida con otros espacios geográficos,

52. “Solicitud merced de tierras en Villeta” (1621), f. 312r.

53. “Solicitud merced de tierras en Villeta” (1621), f. 313v.

54. Lancheros, “Caminos Coloniales”, 129-130.

tanto el peso progresista de la ciudad como el de un puerto principal que lo conectara, por lo tanto, se dificulta la tarea de hacer de esta circunstancia la base a partir de la cual este territorio pudo tomar su preponderancia sobre los demás. Lo que se puede dejar saber con certeza a partir del anterior trabajo es que esta ruta marcó un hito significativo tanto en el tránsito comercial como en el acceso humano hacia la ciudad y hacia el río Magdalena, y que su administración aconteció al menos durante todo el siglo.

Este trabajo deja dilucidar la sinuosidad en el movimiento del traer y llevar, de exportar e importar y de conectar sagazmente los mencionados lugares. A partir de aquí es relevante seguir indagando por la transformación que esta ruta mercantil y civilizatoria tomaría para los años y siglos posteriores desde la primera mitad del siglo XVII, especialmente terminando de ahondar en el siglo XVIII y esperando de esta manera conocer y comprender cabalmente sus dinámicas y trascendencia para el territorio.

Referencias

Fuentes primarias

Archivo General de la Nación (AGN), Bogotá-Colombia. Sección: Colonia, Fondos: Caciques-indios; Mejoras materiales; Miscelánea.

Archivo General de Indias (AGI), Sevilla-España. Colección: Mapas, planos iconográficos y documentos especiales, Sección: Panamá, Santafé y Quito.

Fuentes secundarias

Bautista Vargas, Andrés Felipe, Blanca Ofelia Acuña Rodríguez, Katherine Mora Pacheco. *Los Caminos Antiguos del Altiplano Cundiboyacense*. Tunja: Universidad Tecnológica y Pedagógica de Colombia, 2011.

Delgado, Carlos. "Camino nacional de Honda-Santafé de Bogotá. Transporte, economía y desarrollo". *Apuntes del Cenés* 24, n.º 38 (2004): 199-227, <https://www.researchgate.net/publication/241754417>.

Guerra Manzo, Enrique. "La sociología del conocimiento de Norbert Elías". *Sociológica* 27, n.º 77, (2012): 35-70, <http://www.sociologicamexico.azc.uam.mx/index.php/Sociologica/issue/view/13>

Lancheros Herrera, Fabián Andrés. "Caminos Coloniales: una Historia de las vías de comunicación en la región central del Nuevo Reino de Granada en el siglo XVIII". Tesis de Maestría en Historia, Universidad Nacional de Colombia, 2017.

Real Academia Española *Diccionario histórico de la lengua española* (DHLE), 1726-1739, <https://apps2.rae.es/DA.html>