

# LOS CAMINOS HISTÓRICOS DE LA REAL EXPEDICIÓN BOTÁNICA

## THE HISTORIC ROADS OF THE ROYAL BOTANIC EXPEDITION

### Resumen

A partir de la noción del camino como unidad con valores patrimoniales materiales, naturales e inmateriales, en este artículo se muestra el proceso metodológico para un diagnóstico integral hecho en algunos caminos y vías históricas relacionadas con la Real Expedición Botánica. Se busca identificar los valores de las rutas en torno a su ambiente, conservación, arquitectura y condiciones de vida de sus habitantes.

### Palabras Clave

Camino, Colombia, Expedición Botánica, José Celestino Mutis, Patrimonio.

### Miguel Darío Cárdenas Angarita

Arquitecto de la Escuela de Arquitectura, Facultad de Artes, de la Universidad Nacional de Colombia en Bogotá. Maestría en Conservación del Patrimonio de la Universidad Nacional.

### Santiago Rincón Leuro

Psicólogo vinculado al Departamento de Psicología, Facultad de Ciencias Humanas, de la Universidad Nacional de Colombia en Bogotá. Estudiante de Guianza Turística, SENA, Bogotá. Estudiante del Posgrado Internacional en Turismo Sostenible y Patrimonio de la Universidad 3 de Febrero de Buenos Aires.

ISSN 2254-7037

Fecha de recepción: 20/03/2013  
Fecha de revisión: 02/04/2013  
Fecha de aceptación: 06/05/2013  
Fecha de publicación: 30/06/2013

### Abstract

From the notion of the road as a unit with material, natural and intangible heritage values, this article shows the methodological process for a comprehensive diagnosis made in some roads and historical ways related to the Royal Botanical Expedition. It seeks to identify the path values around their environment, conservation, architecture and living conditions of its inhabitants.

### Key words

Botanical Expedition, Colombia, Heritage, Mutis, Road.

## LOS CAMINOS HISTÓRICOS DE LA REAL EXPEDICIÓN BOTÁNICA

### 1. INTRODUCCIÓN

**C**aminar o desplazarse de un punto a otro a través de una ruta al aire libre, es una de las formas de reconocer las relaciones que se establecen entre regiones diferentes en el marco de un contexto geográfico que condiciona tales interacciones<sup>1</sup>. La creación de caminos es por excelencia una de las actividades que la mayoría de especies animales tiene en común. Justamente porque desplazarse, moverse, es una de las acciones que debe realizar una especie para sobrevivir: bien sea para ponerse a salvo del asedio de sus predadores, o para conseguir el sustento que asegure su supervivencia. Muchas especies trazan sus caminos para reproducirse, para escapar, para atacar, moverse en épocas de escasez, y muchas tienen inscrita en su memoria la necesidad de recorrer reiterativamente ciertos caminos.

El ser humano ha sobrevivido y se ha impuesto sobre otras especies a fuerza de divagar por el planeta en un trasegar de varios milenios, llegando a los lugares más inhóspitos posibles, adaptándose a las condiciones del entorno, y

poblando espacios impensables como las estepas siberianas, los polos y las calurosas junglas tropicales. De esa forma y siguiendo su instinto, el ser humano trazó caminos a lo largo de los continentes, atravesando cordilleras, desiertos y océanos. Los caminos (entendidos estos como una ruta, más que como una obra de infraestructura), son uno de los elementos que más trascendencia histórica han tenido en el desarrollo de las civilizaciones. Muchas se han expandido trazando nuevas rutas de comunicación y utilizando rutas trazadas previamente por otros grupos; y en este afán de expandir sus dominios, imperios tan diferentes como el Romano o el Inca, apostaron a la mejora de la infraestructura de caminos, para garantizar un tránsito más efectivo a través de amplias distancias.

En Colombia, si bien no se llegó al grado de complejidad de la red de caminos Incas, las diferentes culturas prehispánicas que habitaron el territorio establecieron una red de caminos basada principalmente en el comercio y el intercambio de productos, más que en una intención expansionista. Las culturas de la costa Caribe aprovecharon el intrincado sistema fluvial de

ríos como el Magdalena y Sinú, para moverse por las regiones sabaneras; los Tayronas construyeron senderos que posibilitaran el tránsito entre las zonas altas del macizo de Chundua<sup>2</sup> y el mar Caribe; las culturas del altiplano cundiboyacense delinearon caminos para acceder a sus templos y espacios sagrados<sup>3</sup>, y para intercambiar sal con productos naturales de las tierras de los Panches y los Pijaos, como el algodón o el oro.

Los ríos en una primera instancia, fueron aprovechados por los españoles en su reconocimiento del actual territorio colombiano. El Magdalena (o Yuma para los Pijaos), fue la espina dorsal de la conquista del altiplano cundiboyacense,

aún cuando esta se dio casi por una condición fortuita; tras encontrarse con indígenas que portaban panes de sal, valioso elemento que sólo se produce en lugares puntuales del territorio, la expedición comandada por Gonzalo Jiménez de Quesada, abandonó la ruta del río y emprendió una sufrida travesía por las selvas del Carare, hasta llegar a las tierras altas. Esta tortuosa ruta, no tardó en ser reemplazada por otras vías, como un incipiente camino que desde la desembocadura del Río Negro, remontaba su cuenca hasta Villeta y se conectaba con un camino de origen prehispánico hasta la sabana.

Para los españoles, la agreste geografía del nuevo territorio fue difícil de remontar a través



*Fig.1. Camino Nacional de Honda en cercanías a Guaduas. Autor: Santiago Rincón Leuro. Abril 2011.*

de los caminos prehispánicos; y fue también difícil de establecer por las adversas condiciones del terreno para la construcción de las vías, pues construir un camino implicaba enfrentarse a un riguroso clima tropical, a mosquitos e insectos de toda clase, o incluso a la ferocidad de tribus como los Panches y los Pijaos. La construcción de los caminos fue una labor de constante tiempo, pues a menudo el invierno los destruía y era necesario reponerlos de nuevo para el tránsito de los animales de carga que llevaban mercancías y viajeros a lo largo de los Andes colombianos. Quienes los recorrían los definían como “duros, peligrosos e infernales”<sup>4</sup>, o incluso sobre la ruta Honda-Bogotá dijo Augusto Le Moyne que

*“aunque había recorrido en invierno a pie y a caballo los Alpes y los Pirineos y que ya sabía por experiencia lo que son los caminos malos y peligrosos,*



*Fig.2. Camino Nacional de Honda en cercanías a Albán. Autor: Santiago Rincón Leuro. Noviembre 2010.*

*sin embargo nunca en mi vida había visto otros tan espantosos como estos, antes de penetrar como lo hacía por primera vez en la cordillera”<sup>5</sup>.*

El Camino Nacional de Honda, que además de reutilizar el trazado del camino indígena, dispuso de una nueva ruta directa entre el puerto y el pueblo de Guaduas, se convertiría en uno de los más importantes caminos reales del territorio, pues se convirtió en la ruta más rápida para llegar a la capital del Virreinato<sup>6</sup>. Los caminos reales pueden clasificarse según su morfología y tipología: El carretero era un camino empedrado continuo y uniforme, de entre 3 y 5 metros de ancho, donde podían circular carros y carretas. El camino de herradura se adaptaba a terrenos tortuosos y pendientes, estaba pensado principalmente para el tránsito de animales de carga, medía entre 2 y 4 metros, o 1 y 2 según su importancia, y comunicaba las áreas agrícolas, con los centros poblados. Y finalmente el sendero, que no estaba empedrado, se mantenía poco a poco por la compactación del suelo, tenía un ancho irregular y por lo general comunicaba veredas no muy lejanas<sup>7</sup>.

En razón de la fuerte pendiente de cerca de 1400 metros, que supera el Camino Nacional, se reconocen en él, tramos de las tres categorías. Desde amplias calzadas propias de las zonas planas o con poca pendiente, hasta intrincados túneles angostos, de piedra suelta, o sin piedra en medio de la espesa vegetación del bosque andino. Aunque el Camino Nacional construido a partir de 1558, fue el eje de comunicación entre Europa y la ciudad de Santa Fe, en el valle del Magdalena, y en los costados de las cordilleras, se tendió también una red compuesta por caminos de todo tipo: prehispánicos, construidos por españoles por nuevas rutas o por rutas ya existentes, caminos de herradura (los más frecuentes), senderos y carreteros empedrados en zonas contiguas a los cascos urbanos. Tal variedad de caminos hoy se confunde al haber sido muchos ampliados como carreteras,

aunque ocasionalmente conserven el trazado original del camino. En la misma medida, tenían un propósito particular. Bien podía ser comercial, de tránsito de recursos como oro y plata, o utilizado por viajeros y caminantes de todo tipo, a manera de autopistas de antaño.

En 1761 llegó al Nuevo Reino de Granada, el médico gaditano José Celestino Mutis, como médico personal del Virrey Messía de la Zerda. Mutis tenía conocimientos sobre biología, geografía, astronomía, matemáticas y otras disciplinas. En el virreinato se dedicó a la docencia en el Colegio Mayor del Rosario, alternada con periodos dedicado a actividades de minería o explotación y comercialización de quina; así pasó una buena temporada en la provincia de Mariquita. En 1763 y 1764 pidió autorización para desarrollar una expedición de reconocimiento de la flora de la región, y documentar sus características. En espera del permiso, que se demoró 21 años en darse, se ordenó como sacerdote secular en el año de 1772. Estando en Valle de San Juan, en el Real de Minas del Sapo, en 1783 recibió la noticia de la autorización, pero en tanto ya había hecho pequeñas investigaciones sobre insectos y flora del lugar.

La Expedición Botánica se concentró en la región del valle del río Magdalena entre Cundinamarca y Tolima, con sede principal inicial en La Mesa, y definitiva en Mariquita. Acogió un grupo conformado por matemáticos, biólogos, astrónomos y dibujantes como Eloy Valenzuela, Francisco Javier Matiz<sup>8</sup>, natural de Guaduas, Pablo Caballero y Pablo Antonio García. Dentro de los colaboradores de la Expedición, se encontraban Jorge Tadeo Lozano, Francisco José de Caldas, Sinforoso Mutis, partícipes activos del movimiento independentista del 20 de julio de 1810. Algunos de ellos, influidos por el pensamiento ilustrado, promulgaron una postura crítica respecto a los acontecimientos políticos y la exclusión de los neogranadinos en una junta de gobierno, y así participaron en una etapa

inicial del movimiento independentista, razón por la cual Caldas y Tadeo Lozano, entre otros, fueron ejecutados tras la reconquista de Pablo Morillo.

El principal producto tangible de la Expedición Botánica fue la clasificación de cerca de 20 mil especies vegetales; pero más allá de su resultado en números, la labor dio como fruto una colección de más de 6000 dibujos y 3000 láminas a color, donde se muestra cada especie en diferentes estadios de su desarrollo. La Expedición divulgó una nueva visión del mundo y los fenómenos de la naturaleza, una nueva perspectiva de la ciencia y el arte, independiente del plano religioso cristiano. Además del Camino Nacional de Honda, el grupo de botánicos recorrió diferentes sectores del valle del Magdalena, haciendo uso de los caminos ya establecidos y recopilando su material botánico en diversas áreas contiguas y bosques nativos, muchos de los cuales han sido reemplazados por zonas para la ganadería y la agricultura.

La Ruta Mutis, iniciativa del Ministerio de Cultura en el marco de la conmemoración de los 200 años del fallecimiento del sabio gaditano en el año 2008, buscó identificar los recursos históricos, naturales y de identidad, en torno a la obra de Mutis y su presencia por tales municipios. Es así como se buscó visibilizar el patrimonio asociado a los caminos y vías históricas, como una unidad constructiva enmarcada en un entorno natural, y mediado por una orden de relaciones sociales, económicas y territoriales. Para tal efecto la Fundación Senderos y Memoria desarrolló para el Ministerio de Cultura de Colombia, un trabajo dirigido al reconocimiento y diagnóstico integral de los caminos históricos que tuvieron relevancia en el curso de la Real Expedición Botánica, en los municipios de Guaduas y la Mesa en el departamento de Cundinamarca; Honda, Mariquita, Falan, Ambalema y Valle de San Juan, en el departamento del Tolima<sup>9</sup>.

## 2. OBJETIVOS

### 2.1 Objetivo general

Evaluar las condiciones de conservación constructiva, ambiental y de uso de nueve caminos de la región donde se desarrolló la actividad comercial y científica de José Celestino Mutis, y la Expedición Botánica.

### 2.2. Objetivos específicos

- Identificar los elementos constructivos que prevalecen en el camino, así como las construcciones de valor.
- Identificar especies clasificadas por Mutis en el camino, junto a una descripción histórica y gráfica de cada una, reseñada por el equipo de la Expedición.
- Identificar los recursos y atractivos patrimoniales de la región en función de posibles alternativas de turismo regional.

## 3. METODOLOGÍA

### 3.1. Etapa preliminar

El ejercicio de diagnóstico hizo necesaria una fase inicial de documentación, previa a una fase de reconocimiento. La documentación se basó en la revisión de mapas históricos, crónicas de viajeros, notas de bitácora de Mutis, y fuentes primarias y secundarias que dieran un panorama sobre las principales vías de comunicación de la región y la trascendencia que tuvieron en la obra de Mutis.

Una etapa posterior de reconocimiento, basada en la información obtenida tras la revisión documental y bibliográfica, y en el conocimiento popular de los habitantes de los municipios, permitió establecer las rutas sobre las cuales se centraría el diagnóstico. Tras una gestión previa con las autoridades locales (alcaldías, secretarías de cultura y turismo, gestores locales), se

definieron las vías concretas y las condiciones para la recolección de la información in situ.

El reconocimiento fue también la base para la planificación de las jornadas del trabajo de campo, pues hizo posible establecer las condiciones logísticas para un efectivo desarrollo de la investigación, como las opciones de desplazamiento en los caminos, la duración de las jornadas y la contextualización previa para el abordaje de los caminos en las diferentes dimensiones propuestas.

La elección de las rutas se basó en las siguientes condiciones:

- Mención en documentos y mapas.
- Representatividad como eje comercial o de transporte en la región.
- Ubicación estratégica de enlace entre poblados, veredas y municipios.
- Referencia por parte de pobladores de la región.

Los caminos seleccionados fueron los siguientes:

- Camino Nacional de Honda
- Camino Mariquita – Falan
- Camino Falan – San Felipe
- Camino Chorrillos – Ambalema
- Camino Valle de San Juan – Real de Minas del Sapo
- Camino La Mesa – San Javier

### 3.2. Diagnóstico y trabajo de campo

El diagnóstico se fundamentó en las diferentes dimensiones propuestas para el abordaje de los caminos:

- Dimensión constructiva y de conservación: Hace referencia directa a las condiciones de conservación y las técnicas empleadas en la construcción del camino, de las cuales se pueden inferir intenciones y formas de

uso, así como a las obras de infraestructura anexa a los caminos, como acequias, puentes y canales.

- Dimensión arquitectónica: Incluye las construcciones representativas en el área aledaña a los caminos, así como la infraestructura adicional, como equipamiento férreo, industrial, y asentamientos urbanos y técnicas constructivas.
- Dimensión ambiental: Se relaciona con las condiciones de conservación de los ecosistemas naturales o artificiales, por donde cruzan los diferentes caminos, flora y fauna asociada y configuración geográfica.
- Dimensión social: Se refiere por un lado, a las condiciones de vida de los habitantes en el área de influencia de los caminos, lo cual incluye la naturaleza de los asentamientos rurales, sistemas productivos; por otro lado incluye el acervo de memoria en torno al camino, el imaginario en torno a los acontecimientos históricos.

El equipo de trabajo estuvo conformado por profesionales de la Fundación Senderos y Memoria: La arquitecta Luisa Fernanda Fuentes en el diagnóstico de conservación, los ingenieros catastrales Ernesto Guevara Cortés y Jorge Bermúdez en el levantamiento cartográfico, Lindsay Benítez (trabajadora social), Carmen Calonge (realizadora audiovisual) y Fernando Cárdenas (zootecnista) en el diagnóstico social, las biólogas Ángela Rodríguez y Nubia Orozco en el diagnóstico ambiental y la investigación botánica, el historiador John Alexander Pedreros en el estudio historiográfico, y Miguel Darío Cárdenas, Carlos Eduardo Cárdenas y Santiago Rincón Leuro en la coordinación general del proyecto.

#### 4. RESULTADOS

De todos los caminos evaluados, solamente dos conservan un buen porcentaje del empedrado y su infraestructura anexa: El Camino Nacional de Honda, en numerosos tramos con continui-

dad de hasta 2 o 3 kilómetros de empedrado, reemplazado este en segmentos de carretero en el margen de las cabeceras veredales y municipales. Aproximadamente de 60 Kilómetros, divididos en tres tramos entre el punto de inicio del diagnóstico y su final<sup>10</sup>, un 65% aún se encuentra empedrado. El camino La Mesa – San Javier, tramo de apenas 4 kilómetros que forma parte de una compleja red de caminos que comunicaban la sabana de Bogotá y la región del Tequendama, se encuentra empedrado en un 95%. A lo largo de la ruta aún se mantiene una parte de



*Fig.3. Antigua posada en el Camino Nacional de Honda, entre Villeta y Guaduas. Autor: Santiago Rincón Leuro. Octubre 2010.*

la infraestructura del camino, principalmente en inmediaciones de los municipios de Albán y Guaduas, donde el ancho de la calzada alcanza los 4 metros, con una disposición uniforme del empedrado en torno a un eje central y reforzado con rafas de contención en sus costados. Adicio-



*Fig.4. Panorámica del Río Magdalena en el descenso hacia Honda. Autor: Santiago Rincón Leuro. Abril 2011.*

nalmente en estos mismos tramos se preservan construcciones coloniales que cumplieron la función de posada o venta para los arrieros y viajeros en general.

En cuanto a la presencia de ecosistemas nativos, se encontró que, aunque el entorno del camino tiene una fuerte influencia de la agricultura y otras actividades productivas, en las veras del camino persisten muchas de las especies identificadas y clasificadas por Mutis, como relictos de vegetación, más que como ecosistemas conservados. El tramo final entre Guaduas y Honda, en pleno valle del Río Magdalena es ambiental y paisajísticamente uno de los más importantes, pues sus bosques andinos se conservan en una mayor medida. En adición, la infraestructura del camino es una de las más continuas, alcanzando varios kilómetros en un fuerte descenso hacia Honda, y constituida por canales, acequias, puentes, y cercas de piedra. El potencial pai-

sajístico del sector es notable en vista del amplio panorama sobre el valle del río, y eventualmente los picos nevados de la cordillera central.

En vastos sectores antes de Villeta, tierras de clima templado y cálido, predomina el cultivo de la caña, lo que le da este último municipio, el apelativo de “Capital panelera de Colombia”<sup>11</sup>. Igualmente a lo largo de todo el camino se disponen actividades agrícolas, con cultivos de papa, fresa, café, cultivos de pancoger, así como actividades avícolas y porcícolas a mediana escala. Este camino fue uno de los más importantes de la colonia, lo que se percibe en su detallada y cuidadosa elaboración, teniendo en cuenta la fuerte y constante pendiente hacia Bogotá. En cambio otros caminos fueron más importantes por su papel en el transporte de insumos y minerales en particular los que comunicaban las minas de oro y plata con los centros poblados más importantes de la región.

La conservación de los caminos restantes se ha visto comprometida por diferentes factores. Primero, la necesidad de comunicación y tránsito de vehículos motorizados y de carga, para acceder a zonas agrícolas; segundo, la subutilización de los caminos y la expansión de las áreas agrícolas que han modificado en muchos casos los trazados originales del camino, por lo cual es preciso contar con la ayuda de un guía local para identificarlos.

La Expedición tuvo su sede en Mariquita. Allí se estableció en una enorme casona colonial contigua al parque, y fue uno de los lugares donde se concentraron las actividades científicas, también por su cercanía al Bosque Municipal, uno de los principales espacios de recolección de flora para el equipo botánico. Entre los municipios de Mariquita y Falan existe un vínculo ligado a la explotación del oro en las Minas de Lajas y Santa Ana, donde una infraestructura minera daría paso posterior a la formación de un pueblo. Existen versiones sobre la existencia de un túnel entre la zona minera, y la casa de la moneda de Mariquita, aunque no existen más vestigios que la boca del túnel y las ya demolidas chimeneas en cercanías a Falan. La bonanza minera de Mariquita se extendió entre lo largo de la segunda mitad del siglo XVII; allí se concentró el comercio bajo el amparo de su condición de capital provincial, y en virtud de su cercanía con el puerto de Honda.

Un camino diferente al camino principal que hoy ocupa la vía pavimentada, comunicaba las dos regiones siguiendo el filo montañoso de la cuchilla de San Diego. Este es actualmente un carretero sin asfaltar utilizado por las habitantes de la vereda Hoyo Negro para el transporte de sus productos agrícolas, principalmente caña y aguacate. El ambiente del camino ha sido modificado en su totalidad por la actividad agrícola, y las especies de flora identificadas por la Expedición Botánica, apenas se asoman indivi-

dualmente por las orillas de la carretera o muy reducidos relictos entre los cultivos.

Un camino de mayor importancia fue el que comunicaba a la población de Santa Ana de las Lajas<sup>12</sup>, con el camino principal entre Mariquita e Ibagué, actual capital departamental. En comparación con otras vías, el trazado de este camino se ha perdido en diferentes tramos, su servidumbre ha sido ocupada por haciendas o cultivos extensivos de guanábana. Sin embargo el principal atractivo del camino, comunicado a este por un sendero en medio del bosque nativo, es la ciudad perdida, complejo minero de la colonia que circunda la Quebrada Morales; un cauce de agua del que aún algunas personas extraen pequeñas muestras de oro mediante la técnica del mazamorreo. El camino en descenso



Fig.5. Quebrada Morales, en el complejo minero de Falan.  
Autor: Santiago Rincón Leuro. Diciembre 2010.

hasta San Felipe, corregimiento ubicado en la carretera central Mariquita – Ibagué, tiene una vista constante sobre los cerros de Lumbí, abrigos rocosos donde la expedición recolectó varias muestras vegetales, y los llanos de Garrapatas, escenario de enfrentamientos entre los ejércitos liberales y conservadores, durante la guerra de los Mil Días. Adicionalmente el camino era una de las rutas que cruzaban la cordillera hacia el Viejo Caldas.

A orillas del Magdalena en el poblado de Ambalema, donde tradicionalmente se cultivó tabaco durante la colonia, hoy persisten pocos caminos antiguos de comunicación que no hayan sido convertidos en carreteras, en parte debido al terreno plano. Ambalema fue uno de los puntos de arribo de los caminos alternos para bajar de Bogotá hacia el Río Magdalena, a través de pueblos como Guataquí y Beltrán. En la región, en corredores escondidos entre grandes plantaciones de arroz se preservan trazados de antiguos caminos coloniales, que por el terreno plano, no tenían una infraestructura compleja, sino simplemente se abrían a fuerza de un continuo tránsito. Tal es el caso del camino Chorrillo – Ambalema, que comunica al pequeño corregimiento con la cabecera municipal. Chorrillo es hoy un pequeño poblado que en antaño era casi un paso obligado para los viajeros entre Mariquita y Ambalema. Allí se mantienen entre la maleza las paredes de un edificio del cual los pobladores de la región, dan razón de que era la Casa de la Moneda o Palacio de San Juan de Lagunilla. Aunque los indicios de los pobladores indican que era una construcción colonial, los materiales y sistemas constructivos percibidos en sus ruinas, tienen más relación con una etapa posterior. Alrededor del camino, conocido en la región como el Callejón de Matagua, se reservan pequeñas muestras de la vegetación documentada por Mutis, en particular urticarias y pringamozas, lo cual sumado a la presencia de los mosquitos característicos de los arrozales,

hace difícil su tránsito, a pesar de su trazado corto y llano.

Al sur de esta región, se encuentra el municipio de Valle de San Juan, donde Mutis pasó seis años dedicado a la minería en las Reales Minas del Sapo, hasta 1783 cuando fue notificado de la aprobación para el inicio de la Expedición. Alternó con la explotación minera, adelantó una gran parte de la labor que materializaría posteriormente en la Expedición, e identificó varias especies de insectos, entre ellos seis especies de hormigas. El camino desde el municipio ha sido reemplazado totalmente por una carretera, que tras cruzar el Río Luisa, trepa los cerros hasta llegar a las inmediaciones de las minas. Allí en medio de la espesa vegetación, se levantan las paredes de parte del complejo minero, así como la vivienda de Mutis. En la actualidad la ruta es



*Fig. 6. Camino Chorrillo – Ambalema.  
Autor: Santiago Rincón Leuro. Diciembre 2010.*



*Fig.7. Ruinas de las Minas del Sapo en Valle de San Juan. Autor: Santiago Rincón Leuro. Diciembre 2010.*

utilizada para el transporte de yeso y cal, explotados aún en la zona minera, y es la principal vía de comunicación entre el municipio y el corregimiento de la Manga, una región dedicada principalmente al cultivo de maíz y a la ganadería.

De vuelta en el departamento de Cundinamarca, los pasos de Mutis llevan al municipio de la Mesa poblado con una intensa actividad comercial generada por el tránsito de las vías terrestres. En este sentido, La Mesa, fue uno de los principales puertos de montaña de la colonia en el territorio. Allí convergían diferentes caminos que se distribuían a lo largo de poblados vecinos en diferentes regiones como la sabana de Bogotá, el valle del Magdalena o el Tequen-

dama. Hoy se conservan algunos empedrados, como el camino hacia Mesitas y el camino hacia San Javier. La Mesa fue la región donde se desarrolló en una primera etapa la Expedición Botánica, entre el 1 de mayo y el 29 de junio de 1783, aprovechando su estratégica ubicación cercana a las cálidas tierras de la cuenca baja de los ríos Bogotá y Apulo, y cercano igualmente a los fríos bosques de niebla en dirección a la sabana de Bogotá.

San Javier es un pequeño corregimiento muy cercano a la Mesa por donde discurre el antiguo camino que comunicaba al municipio con Cachipay y el borde occidental de la sabana de Bogotá. Sin embargo, la importancia del poblado



*Fig.8. Camino La Mesa – San Javier. Autor: Santiago Rincón Leuro. Enero 2011.*

fue mayor a comienzos del siglo XX con la construcción del ferrocarril de Girardot. San Javier, y otros pequeños poblados como La Esperanza, El Ocaso y San Joaquín, constituyeron notables estaciones del ferrocarril en su camino hacia el Magdalena. La actividad del ferrocarril trajo consigo además un intenso tráfico de viajeros que generó la construcción de casas de recreo y hoteles lujosos, que hoy son un testigo mudo del esplendor del pasado.

El camino es una obra uniforme de compleja manufactura, casi totalmente empedrado desde La Mesa y solamente interrumpido por varios cruces de la vía pavimentada. Al salir del pueblo, a una cuadra de la Capilla de Santa Bárbara, se

anuncia en una placa como “el Resbalón”. Allí su estructura constructiva de amplias dimensiones, se orienta en tres ejes de piedra, condición que perdura hasta el primer cruce con la vía pavimentada. En adelante, aunque el empedrado es más irregular, la ruta sigue descendiendo entre relictos de vegetación nativa.

## 5. CONCLUSIONES

La Real Expedición Botánica fue una de las empresas científicas más relevantes de la colonia en el territorio Neogranadino. Su influencia trascendió el campo de la botánica y el estudio de la biodiversidad; Mutis sin proponérselo, fue el mentor de una generación que orientada en el

pensamiento ilustrado y en una nueva lectura del mundo y la naturaleza, desafió el poder institucional en el virreinato, y se movilizó reclamando la autonomía política que más tarde daría campo al movimiento independentista. La Expedición acogió un grupo de artistas que dieron un vuelco a los paradigmas del arte colonial, al plasmar en forma de láminas, una lectura utópica e ideal de la naturaleza, desligada del omnipresente vínculo de la religión y el cristianismo que hasta entonces imperaba en la pintura y la ilustración.

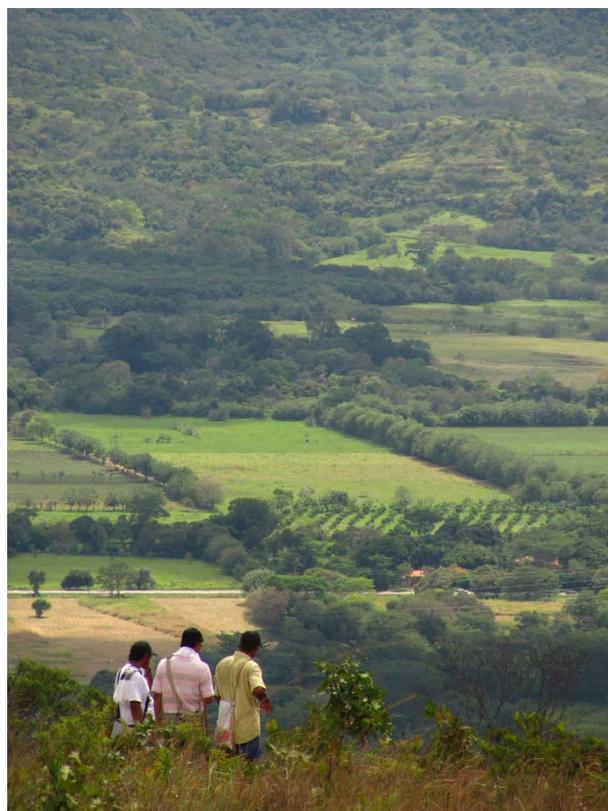
La obra de Mutis por primera vez visibilizó ante los ojos de la sociedad colonial la enorme riqueza del territorio Neogranadino y fue la piedra angular de nuevas empresas científicas que consolidarían la noción de estado y territorio, como la Comisión Corográfica liderada por Agustín Codazzi. Los caminos abordados dan cuenta de un acontecimiento histórico y científico que permanece en el imaginario de los habitantes de los caminos, como un punto de convergencia histórica, en el que la explotación de los recursos naturales se vislumbró como la nueva fuente de riqueza para el virreinato.

El diagnóstico integral de los caminos reales permitió establecer las condiciones que hacen de tales vías de comunicación, ejes de desarrollo de las regiones, a pesar de haber perdido algunas partes de su trazado o de su vigencia. Los caminos hoy son concebidos, más que como una parte integral de una ruta o itinerario, como un elemento de tránsito directo entre segmentos veredales y rurales relativamente cortos. En una primera medida, la construcción de una red de ferrocarriles, y posteriormente una red vial modificaron el sentido de uso de los caminos. Sin embargo entre los habitantes de los caminos persiste aún un imaginario colectivo que concibe los caminos como escenarios de relevancia histórica fundamental.

En cuanto a los bienes arquitectónicos de principal interés, existen numerosos vestigios de la

infraestructura para la arriería, en muchos casos en lamentable estado de conservación. Estas posadas son casonas de grandes proporciones, con un amplio solar y un eje orientado la mayor parte de las veces, paralelo al camino. Algunas, tras la disminución de la actividad de arriería, se han convertido en casas de familia, en el mejor de los casos, o han sucumbido ante el abandono de sus propietarios y residentes.

Una de las dimensiones más alteradas respecto al contexto de los caminos y la presencia de la Expedición Botánica, es la continua acción antrópica que generó múltiples ecosistemas artificiales, orientados a la producción agropecuaria. El Bosque Municipal, algunos ecosistemas aislados del desarrollo agrícola y urbano como los caminos hacia la Ciudad perdida de Falan y las Minas del Sapo, y el borde de algunos tramos de las vías, son casi los únicos espacios relativamente



*Fig.9. Camino Falan – San Felipe.  
Autor: Santiago Rincón Leuro. Octubre 2010.*

conservados en el marco territorial de los municipios y sus caminos.

El contraste social es notable en algunos caminos. En la mayor parte viven en ellos campesinos y familias de bajos recursos; en el descenso hacia Honda desde Guaduas, se encuentran algunas casas de madera y latas de un sólo espacio donde conviven familias hasta de tres personas. En tanto que en sectores del Camino Nacional entre Facatativá y Villeta, hay a su vera antiguas casonas, reconvertidas en quintas de recreo y casas de hacienda. Los habitantes del camino los utilizan principalmente como ruta de tránsito hacia las cabeceras municipales, aunque en general se puede afirmar según los relatos de los propios de los campesinos, que la necesidad de caminar cada vez es menor en tanto que existen vías carreteables cercanas, a las que pueden acceder por senderos alterna-

tivos, de manera que algunos caminos como Chorrillo – Ambalema, o Falan – San Felipe son prácticamente intransitados, mientras que otros como Guaduas – Honda, son transitadas por senderistas o caminantes cuyo principal fin es recreativo o deportivo.

El diagnóstico integral es la base para poder encontrar alternativas de turismo y visibilización del patrimonio de los caminos como un recurso de gran valor histórico y cultural. La posibilidad de articular la oferta de turismo recreativo o ambiental en estos espacios, requiere inicialmente una etapa de sensibilización con las personas asentadas en el área de influencia de las vías, con el fin de facilitar su conservación, y su posible participación en itinerarios que vinculen como uno de sus máximos recursos la memoria oral e histórica en relación a los espacios construidos, las rutas, y el entorno natural.



*Fig.10. Detalle constructivo del camino La Mesa – San Javier. Autor: Santiago Rincón Leuro. Octubre 2012.*

## NOTAS

<sup>1</sup>Investigación desarrollada por la Fundación Senderos y Memoria, gracias al convenio Ministerio de Cultura – Organización de Estados Iberoamericanos en el año 2008, en el marco de la conmemoración del bicentenario de la muerte de José Celestino Mutis y el bicentenario de la Independencia de Colombia.

<sup>2</sup>Chundua es el nombre dado por la civilización Tayrona y sus etnias descendientes, a la Sierra Nevada de Santa Marta, montaña más alta de Colombia, que se eleva desde el nivel del mar hasta los 5770 metros de altura, lo que la hace la montaña de litoral más alta del mundo.

<sup>3</sup>Las lagunas de páramo y del altiplano fueron importantes espacios ceremoniales. Iguaque en Boyacá, es la laguna que da origen a la civilización Muisca. En Guatavita y Siecha se efectuaban ceremonias de ofrenda.

<sup>4</sup>VELANDIA, Roberto. “Todos los Caminos conducen a Santafé”. En: MORENO DE ÁNGEL, Pilar y MELO, Jorge Orlando (Drs). *Caminos Reales de Colombia. Fuentes Documentales*. Bogotá: Fondo FEN Colombia, 1990, pág. 140.

<sup>5</sup>LE MOYNE, Augusto. *Viajes y estancias en América del Sur, La Nueva Granada, Santiago de Cuba, Jamaica y el istmo de Panamá*. Bogotá: Biblioteca popular de cultura colombiana, 1945.

<sup>6</sup>Archivo Nacional de Colombia. (1796-1797). Colonia. Mejoras Materiales. Tomo 23. Folios 551-580. Camino de Honda a Santafé de Bogotá. Arreglo Camino. Tomo 18. Folios 1-11. Camino de Honda a Santafé. Arreglo Caminos Jurisdicción de Guaduas y Tomo 19. Folios 808-832. Camino de Honda al Valle de Guaduas. Apertura Camino.

<sup>7</sup>FRANESQUI, Miguel A. “Ingeniería caminera y artes constructivas tradicionales: El ejemplo de los caminos antiguos de la isla de Gran Canaria”. *Revista de Obras Públicas* (Madrid), 3 (2006), pág. 471.

<sup>8</sup>Francisco Javier Matiz, aunque carecía de formación académica, se desempeñó también como herbolario.

<sup>9</sup>Para ampliar información sobre los caminos reales ver: ESPAÑA ARENAS, Gonzalo. *Mutis y la Expedición Botánica*. Bogotá: Panamericana, 1999. HERNÁNDEZ DE ALBA, Guillermo. *Historia documental de la Real Expedición Botánica del Nuevo Reino de Granada después de la muerte de su director don José Celestino Mutis*. Bogotá: Editorial Guadalupe, 1986. HERRERA, Leonor y otros. *Caminos Precolombinos, los Ingenieros y los Viajeros*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología, 2000 y VELANDIA, Roberto. *La Villa de San Bartolomé de Honda*. Tomo I. Bogotá: Ediciones Kelly, 1989.

<sup>10</sup>El punto de inicio fue el sitio conocido como “Los Manzanos”, a una distancia de 29 kilómetros de Bogotá. El trazado del camino entre la ciudad y este punto fue utilizado para la construcción de la carretera Nacional Bogotá – Honda, de manera que no existen vestigios del camino antiguo en este tramo. El punto de finalización fue la vereda Río Seco, a 9 kilómetros de Honda, donde también la carretera pavimentada se sobrepuso sobre el camino antiguo. Los tramos del camino son en orden Los Manzanos – Bagazal (Villeta); Villeta – Guaduas; y Guaduas – Río Seco.

<sup>11</sup>Dulce elaborado a partir de la purificación y secado del jugo de la caña de azúcar, lo que da como resultado azúcar morena, compactada luego en moldes.

<sup>12</sup>Santa Ana de las Lajas nació a partir de la explotación minera. En 1930 cambió su nombre a Falán, en homenaje a Diego Fallón, poeta natural del municipio.