

**CONSTRUIR CAMINOS PARA CONDUCIR CARGAS Y ESPECULAR CON
TIERRAS:
LOS CAMINOS DE LEBRIJA Y SOGAMOSO
EN EL DEPARTAMENTO DE SOTO, 1865 - 1885.**

CLARA INÉS CARREÑO TARAZONA

**UNIVERSIDAD INDUSTRIAL DE SANTANDER
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
ESCUELA DE HISTORIA
BUCARAMANGA
2007**

**CONSTRUIR CAMINOS PARA CONDUCIR CARGAS Y ESPECULAR CON
TIERRAS:
LOS CAMINOS DE LEBRIJA Y SOGAMOSO
EN EL DEPARTAMENTO DE SOTO, 1865 - 1885.**

CLARA INÉS CARREÑO TARAZONA

Trabajo de Grado

Jairo Gutiérrez Ramos

Doctor en Historia

Director

**UNIVERSIDAD INDUSTRIAL DE SANTANDER
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
ESCUELA DE HISTORIA
BUCARAMANGA
2007**

“A todos aquellos ausentes, que mediante su cotidianidad dejaron fundidas sus huellas sin noción de distancia en los caminos. Ya no están, pero su andar aún permanece intacto en nuestra memoria y en la historia”.

C C

AGRADECIMIENTOS

Esta investigación fue posible gracias al interés por la historia del siglo XIX y especialmente por el estudio de los caminos. Estoy profundamente agradecida con mis padres, Luis Carreño y Gloria Cecilia Tarazona por su constancia, apoyo y dedicación durante la carrera. A mi hermana Mónica Juliana por la ayuda y respaldo incondicional. A mis amigos Luz, Claudia y Jorge quienes supieron acompañarme, enseñarme y dejar que mis explicaciones encontraran diálogos contradictorios pero serios. En la Universidad Industrial de Santander, mis amigos Ever, Cintya Maldonado y Elquin Morales quienes siempre estuvieron atentos a mis inquietudes e intereses sobre el tema y especialmente por su compañía durante el transcurso de la carrera. Al Profesor Orián Jiménez Meneses y a mi amigo de viajes Jesús Bohórquez por sus sugerencias, reflexiones y por inculcarme la pasión por la geografía, la economía y el estudio de los caminos. La profesora Gloria Rey, sin querer hizo que encontrara en la Historia un gusto sincero que me llevó a interesarme en la carrera. En el Archivo Histórico, Mauricio Ortiz por su aporte y ayuda en la búsqueda del material y su disposición siempre atenta a mis preguntas y solicitudes. El profesor Jairo Gutiérrez Ramos por la revisión del documento final. A aquellas dos personas que llegaron al final de mi carrera, y que me regalaron ese espacio necesario y despejado cuando el cansancio y la preocupación hacían su aparición. A Alejandro Ramírez y a todos los que aportaron atentamente y se interesaron en este trabajo, mi más sincero agradecimiento.

CONTENIDO

	pág.
INTRODUCCIÓN	
1. EXPLORAR EL TERRENO Y CONSTRUIR CAMINOS, PARA ABRIR PASO ENTRE LAS MONTAÑAS Y ELUDIR LOS INNUMERABLES RÍOS.	22
1.1 EL ESPACIO GEOGRÁFICO: EL MUNDO FÍSICO DE LOS CAMINOS	22
1.1.1. Explorar, trazar, zanjar y empedrar para acortar las distancias y monopolizar los caminos	32
1.2 EL DESAFÍO DE LA CONSTRUCCIÓN: UNA MIRADA OFICIAL AL PROYECTO SOBRE LOS CAMINOS	47
1.2.1 Adjudicación de contratos sobre puentes y caminos	50
1.3 HACIA LOS PUERTOS: ITINERARIOS, RUTAS Y CAMINOS	66
1.3.1 Malos pasos, barrizales, piedras, precipicios, cuestas, pendientes y quebradas	67

2. CONDUCIR CARGAS E INTERCAMBIAR MERCANCÍAS: LOS NEGOCIOS ENTRE HOMBRES Y LAS HERRAMIENTAS PARA LA CIRCULACIÓN	75
2.1 LAS ACTIVIDADES DE LOS HOMBRES EN LOS CAMINOS	75
2.1.1 Monopolio Comercial	93
2.2 HERRAMIENTAS PARA LA CIRCULACIÓN	101
2.2.1 Las trochas de mulas y los arrieros	106
2.2.2 Organización de puertos y bodegas fluviales	110
2.2.3 Mercancías y productos: las cargas para la circulación	123
3. CONSERVAR CAMINOS PARA ESPECULAR CON TIERRAS: LAS TIERRAS CONTIGUAS A LOS CAMINOS DE LEBRIJA Y SOGAMOSO.	138
3.1 LA PROYECCIÓN DE LOS CAMINOS EN LA ADJUDICACIÓN DE BALDÍOS	138
3.1.1 Las explotaciones forestales	146
3.1.2 Los caminos y el poblamiento	149
3.1.3 La activación económica	152

3.2 ACAPARAR LAS TIERRAS CON FINES COMERCIALES	161
3.2.1 El movimiento comercial de las tierras	163
3.2.2 El negocio con las tierras: ¿Adjudicación o especulación?	169
3.3 LAS PROPIEDADES ALREDEDOR DE LOS PUERTOS Y CAMINOS	175
3.3.1 La tradición de las propiedades	175
3.3.2 Aldeas, puertos y potreros	182
4. CONCLUSIONES	187
BIBLIOGRAFÍA	195
CUADROS	
MAPAS	

LISTA DE CUADROS

	pág.
Cuadro 1. Producto de la renta de peaje sobre quina – 1881	87
Cuadro 2. Movimiento de cargas de importación y exportación en la bodega del puerto de Botijas en el mes de febrero de 1887	125
Cuadro 3. Movimiento comercial del Estado de Santander de 1868 a 1875 por los caminos de Lebrija y Sogamoso a los puertos de Botijas y Marta respectivamente	126
Cuadro 4. Productos que circulaban por el Camino de Lebrija entre los años 1869 a 1875	128
Cuadro 5. Productos que circulaban por el Camino de Sogamoso entre los años 1869 a 1875	129

LISTA DE MAPAS

	pág.
Mapa 1. Trayecto del Camino de Sogamoso	41
Mapa 2. Trayecto del Camino de Lebrija	59
Mapa 3. Circuito Mercantil	119
Mapa 4. Tierras contiguas a los caminos de Lebrija y Sogamoso	178

RESUMÉN

TÍTULO: CONSTRUIR CAMINOS PARA CONDUCIR CARGAS Y ESPECULAR CON TIERRAS: LOS CAMINOS DE LEBRIJA Y SOGAMOSO EN EL DEPARTAMENTO DE SOTO, 1865 - 1885.

Autor: Clara Inés Carreño Tarazona**

Palabras claves: Camino de Lebrija, camino de Sogamoso, Estado Soberano de Santander, puerto de Marta, puerto de Botijas, mercancías, cargas, recuas de mulas, arrieros, tierras, geografía.

Descripción:

El presente texto se centra en la relación económica y social que tuvieron los caminos de Lebrija y Sogamoso durante la segunda mitad del siglo XIX, en el Estado Soberano de Santander. Estos caminos se encontraban fuertemente ligados con la búsqueda inmediata de lazos de intercambio comercial con el extranjero. Desde 1860 exportar e importar sólo fue posible venciendo los obstáculos que imponía la complejidad de los caminos de tierra. De manera que, gracias a las ventajas derivadas de la posición estratégica que ofrecían los caminos de Lebrija y Sogamoso se intentó consolidar el trazo que desde hacía mucho tiempo se estaba buscando para comunicar el Estado con el río Magdalena.

Se destaca en primer lugar la ubicación, características y condiciones naturales donde estuvieron ubicados los caminos de Lebrija y Sogamoso a finales del siglo XIX. En segundo lugar, se analizarán los elementos como viajeros, comerciantes y mercancías que hicieron parte de la circulación por estos caminos. Finalmente, se destaca la importancia de construir los caminos de Lebrija y Sogamoso cerca de tierras ocupadas y sembradas, con el fin de mantener la tendencia a la especulación, a la apropiación por medio de demandas y juicios civiles para acaparar las rutas comerciales y acumular las tierras que circundaban los caminos.

Se ha tomado como referencia los caminos de Lebrija y Sogamoso para alcanzar una aproximación al conocimiento de las diferentes relaciones económicas y políticas presentadas durante los años 1865 a 1885 en el Departamento de Soto; ya que los pleitos de la economía, el intercambio de mercancías, el hurto de cargas, la administración de los puertos y bodegas, la apropiación de los campos destinados a los cultivos y a la cría de ganados, las prácticas cotidianas y los cambios en la geografía hicieron parte del entorno que rodeaba los caminos de Lebrija y Sogamoso.

* Trabajo de Grado

** Facultad de Humanidades, Escuela de Historia, Director: Jairo Gutiérrez Ramos.

Summary

TITLE: CONSTRUCTING ROADS TO TRANSPORT LOADS AND SPECULATE WITH LANDS: THE ROADS OF LEBRIJA AND SOGAMOSO IN THE DEPARTMENT OF SOTO, 1865-1885^{*}.

Author: Clara Inés Carreño Tarazona^{**}

Key words: Road to Lebrija, road to Sogamoso, Sovereign State of Santander. port of Marta, port of Botijas, merchandise, loads, “recuas” of “mulas”, “arrieros”, lands, geography.

Description:

This research focused on the social and economical relationships that took place in the roads of Lebrija and Sogamoso during the second half of the XIX century in the Sovereign State of Santander. These roads were strongly related to the immediate search of commercial bonds with other nations. Since 1860, to export and import was only possible breaking the obstacles that were imposed by the complexity of earth roads. So that, thanks to the advantages of the strategic location that Lebrija and Sogamoso offered, it was intended to consolidate the line that had been looked for, to communicate the State with the Magdalena River.

In first hand, location, characteristics and natural features of the places where the roads of Lebrija and Sogamoso were located, are stood out in this research. In second place, elements like travelers, merchants, and goods that were transported through these roads are analyzed. Finally it is stood out the importance of building the roads of Lebrija and Sogamoso near occupied and showed lands. This, with the purpose of maintaining the tendency to speculate with prices, the appropriation of lands by means of law suits, and civil trials to monopolize the commercial routes as well as accumulate the lands that surrounded the roads.

It has taken as reference the roads of Lebrija and Sogamoso to reach an approach to the knowledge of the different economic relationships and politicians presented during the years 1865 at 1885 in the Department of Soto; since the cases of the economy, the exchanges of merchandise, the theft of loads, the administration of the ports and cellars, the appropriation of the fields dedicated to the cultivations and the raises of livestock, the daily practices and the changes in the geography made part of the environment that surrounded the roads of Lebrija and Sogamoso.

^{*} Work of Degree

^{**} Faculty of Human Sciences. School of History. Director: Jairo Gutiérrez Ramos.

INTRODUCCIÓN

Los caminos como sistemas de comunicación, como vínculos que conectaban regiones, permitieron facilitar el acceso a las tierras baldías, a los puertos fluviales y a las ciudades principales. La importancia que tenía la traza y construcción de caminos, en la época prehispánica revelaba que los caminos formaban parte inextricable de diversos aspectos de la vida cotidiana, social, política, ritual y económica de una sociedad; con poderosas funciones culturales, sociales y simbólicas cuando conectaban lugares y gentes. Por consiguiente, el análisis de la formación de una red de caminos consigue hacer entender mejor la interacción social, la tenencia de la tierra, los sistemas de creencias, y las prácticas cotidianas, gracias a la importancia que tuvieron los caminos como elemento antiguo que puede llevar al pasado mismo, a los difusos y fragmentados vestigios de viviendas, caseríos, campos de cultivos y las relaciones entre diversas comunidades que han sido objeto de estudios arqueológicos, como los desarrollados por Leonor Herrera y Marianne Cardale.¹

En la época colonial la red de comunicaciones era vital para articular los centros agrícolas y ganaderos, los reales mineros, las ciudades y puertos. Desde el siglo XVI se estableció una red de caminos, que en realidad eran rutas en mal estado de conservación, semidestruidas por las lluvias, la erosión y el uso, a lo cual se le sumaba las abruptas cordilleras que los arrieros y viajeros debían franquear y que los hacían a menudo desplazarse al borde de abismos y precipicios. La construcción de los caminos indicaba no sólo el intento de reducir las dificultades y los fletes de las mercancías que provenían y se dirigían a la costa, y en el mismo

¹ HERRERA, Leonor, CARDALE DE SCHRIMPF, Marianne. (Editoras). Caminos precolombinos. Las vías, los ingenieros y los viajeros. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2000. 300p.

sentido la promesa de incorporar finalmente el territorio enmarcado por los ríos Sogamoso y Lebrija al mercado inmobiliario².

Tal como lo plantea Armando Martínez y Amado Guerrero, el esfuerzo de apertura de caminos terrestres hacia el río Magdalena, dio solución a los obstáculos que durante el periodo neogranadino opusieron los raudales del río Sogamoso al comercio con la costa e inclinaría la balanza del desarrollo y el ascenso político de Bucaramanga durante los primeros tiempos de la República³. Las colonizaciones de las riberas de los ríos Sogamoso y Lebrija formaron en el siglo XVIII las parroquias de San José del pedral y San Roque de los Cañaverales, cuyo vecindario embarcaba cacao y mieles en los puertos de Sogamoso, Champán, Botijas y Cañaverales, convirtiéndose la actividad minera en una actividad marginal frente a las mencionadas producciones⁴. La descripción de los proyectos para el poblamiento de tierras baldías aledañas a los ríos es un referente importante para reconocer la influencia y la necesidad que desde la colonia se le habían concedido a los caminos hacia el Magdalena⁵.

Durante la segunda mitad del siglo XIX, en el contexto de las políticas liberales radicales del Estado Soberano de Santander, el Departamento de Soto⁶ y especialmente su capital Bucaramanga, presentaron un importante crecimiento

² MARTINEZ GARNICA Armando y GUERRERO, Amado. La Provincia de Soto. Orígenes de sus poblamientos urbanos. Bucaramanga: UIS, 1995. 226p. p. 10.

³ *Ibíd.*, p. 10.

⁴ *Ibíd.*, p. 7, 8.

⁵ GUZMÁN, Ángela. Poblamiento y Urbanismo colonial en Santander. Estudio de 10 pueblos de la región central. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1987. 236 p. p. 79, 80, 147.

⁶ Este término es utilizado teniendo en cuenta que en 1857 se estableció la división territorial que abolió el antiguo régimen de provincias. Así mismo, la Ley del 25 de junio de 1859 reformó política y administrativamente el territorio del estado en los siguientes departamentos: Cúcuta, Soto, García Rovira, Ocaña, Socorro, Vélez, Pamplona y Guanentá. Como eje principal del presente estudio se fijará la atención en el Departamento de Soto, formado por la antigua provincia de este nombre con su capital en Bucaramanga. Centro de Documentación e Investigación Histórico Regional - Archivo Histórico Regional (Bucaramanga) (en adelante CDIHR - AHR). Gaceta de Santander (en adelante G. S.), Bucaramanga 26 de junio de 1859. N. 77. p. 329.

económico gracias al café, el tabaco y la quina. El Departamento se convirtió en el punto de coordinación y centro de acopio agrícola y artesanal del comercio regional⁷.

Las ideas liberales que impulsaba el gobierno de los Estados Unidos de Colombia tenían en cuenta la necesidad de generar cambios económicos a partir de las nuevas líneas comerciales adquiridas con el extranjero. Para David Church Johnson “Dentro de las decisiones políticas estaba claro el tema de las carreteras; asunto que representaba significativas dificultades. Para ello, el Estado retomó la idea y la responsabilidad de financiar la construcción o reparación de las mismas”⁸; considerando la administración que lo mejor era otorgar licencias para la apertura de nuevas rutas comerciales. De manera que el gobierno intervino e inició la financiación de los caminos otorgando concesiones de tierras baldías a los contratistas y estimulando con dispensas a las familias que permanecieran en los establecimientos cercanos a los caminos.

Asimismo, en la Ley política y municipal del Estado de Santander⁹ se dispuso la contribución para que las municipalidades cumplieran con el deber de abrir, sostener y componer los caminos; declarando que cualquier aumento en la tasa de tributación se utilizaría para el fomento de la educación primaria y la apertura, mantenimiento y mejora de los caminos, debido a la necesidad urgente de vías de comunicación¹⁰. Uno de los motivos para implantar la Ley fue el descenso en las exportaciones agrícolas y comerciales que se vieron reflejadas negativamente a

⁷ RUEDA GÓMEZ, Néstor José y ALVAREZ FUENTES, Jaime. Estructura Urbana de Bucaramanga. 1901-1930. Bucaramanga, 1999, 178 p. Trabajo de Grado (Historiadores). Universidad Industrial de Santander. Facultad de Ciencias Humanas. Escuela de Historia.

⁸ JOHNSON, David Church. Santander. Siglo XIX. Cambios socio económicos. Bogotá: Carlos Valencia, 1984. 309 p. p. 72.

⁹ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Ley política y municipal. Capítulo 7º. Contribución para caminos. Art. 72. Leyes del Estado de Santander, compiladas en el año de 1874. Imprenta del Estado. p. 14.

¹⁰ JOHNSON, David Church., Op. cit., p. 233

causa de las malas condiciones de los caminos y las trochas para el paso de las mulas. Durante años, como afirma Johnson, los ríos:

“habían estado completamente abandonadas, nadie había arreglado los derrumbes causados por las lluvias y la vegetación había crecido tanto que los viajeros se veían obligados a abrirse paso con machete en lugares por donde en otra época había pasado una carretera importante. En lugar de servir como medios de comunicación, las carreteras de Santander se convirtieron en verdaderos obstáculos”¹¹.

Para el año de 1864 el gobierno dispuso de una serie de contratos y licencias para reconstruir los caminos, advirtiendo cuales eran los de necesidad pública. A partir de ese momento, a la Compañía que se le adjudicó el contrato exclusivo fue a la “Sociedad Lengerke y Cía.”, cuyo trabajo fue reconstruir, o en algunos lugares, abrir tramos para conectar el camino que desde el distrito de Girón finalizara en el puerto de Marta sobre el río Sogamoso y el camino que seguiría la ruta hacia el puerto de Botijas sobre el río Lebrija o Cañaverales¹². Cualquiera de las dos direcciones impulsaría el intercambio comercial, conduciendo simultáneamente los diferentes grupos de comerciantes tanto nacionales como extranjeros desde y hacia la costa caribe, a través del río Magdalena. De esta manera, los caminos fueron puntos claves para hacer prosperar la economía de las crecientes casas comerciales del Departamento, a destacar: Koppel & Schloss, Puyana & Ogliastri, Compañía de Reyes González, Ignacio y José María Blanco, Hederich & Goelkel, Koppel, Schrader & Müller, Cortissoz & Cía., Trinidad Vargas & Cía., Lorent, Keller

¹¹ *Ibíd.*, p. 113.

¹² Agustín Codazzi ya había señalado la posibilidad de las rutas de Cañaverales, la de Girón al río Sogamoso y el “camino del Conde” de manera muy superficial, debido en parte a la “falta de la adecuada exploración sobre el terreno” durante su viaje a la Provincia de Soto en 1851. SANCHEZ, Efraín, *Op. cit.*, p. 279, 280.

& Cía, Minlos, Breuer & Cía., Lenguerke & Lorent, etc.¹³. Comerciantes y empresarios que alternaron las actividades de importación y exportación, con el fomento de caminos y la compra de tierras.

Durante la segunda mitad del siglo XIX la apertura económica promovida por el gobierno liberal incluía los caminos de tierra y agua como el medio de salir del estancamiento comercial. Analizar la influencia que ejercieron los caminos de Lebrija y Sogamoso sobre las tierras aledañas y la movilización de cargas en el Departamento de Soto durante los años de 1865 a 1885, se constituye en el objetivo principal del presente trabajo.

Para alcanzar el objetivo propuesto se organizó el trabajo en tres capítulos principales: La primera parte tiene como fin dedicarse a la ubicación, características y condiciones naturales donde estuvieron ubicados los caminos de Lebrija y Sogamoso, debido a que las ventajas de sus trazos fueron aprovechadas a finales del siglo XIX para acceder a la tierra y a los recursos naturales. Se señalará la importancia de construir caminos, mejorarlos, inventarlos de nuevo para llevarlos por otros trayectos o enfocarlos a otros puntos donde se acercaran fácilmente a los ríos navegables, como el río Magdalena. Para ello, se tendrá en cuenta la necesidad de apoyarse de empresarios, constructores capaces de ocuparse de una empresa de grandes dimensiones, con objetivos claros de expandir los caminos por un espacio geográfico aún inhóspito, cubierto de extensiones de tierra árida e inculta, de climas insalubres, con barrancos y hondonadas capaces de alejar cualquier ánimo de progreso. No hay que olvidar que el medio, el espacio geográfico sobre el cual se asentaron los caminos plantea una opción para reconocer los cambios constantes en términos de localización de una sociedad en expansión.

¹³ DUQUE CASTRO, María Fernanda. Comerciantes y empresarios de Bucaramanga (1857-1885): una aproximación desde el neoinstitucionalismo. En: Historia Crítica n. 29 (Junio de 2005); p. 149 – 184.

El control y administración del transporte de cargas por los caminos se constituirá en el segundo objetivo propuesto. Se tendrá en cuenta que, mediante las concesiones otorgadas a los empresarios de los caminos, se daba inicio al dominio de las rutas que parcialmente habían terminado de construir, contribuyendo con ello a dinamizar el eje de circulación comercial, al tiempo que se establecía una fuerte relación entre el constructor de caminos como particular y el gobierno del Estado. Gracias a los elementos que hicieron parte de los caminos, en este caso, los tambos, puentes, puertos y almacenes se constituirán en los puntos de partida, de paso y de llegada de los caminos, y con ellos los viajeros, los comerciantes y sus mercancías constituyen un instrumento esencial a la hora de destacar la movilización de cargas y el movimiento comercial en el Departamento de Soto. A pesar de no encontrarse cierta continuidad en las transacciones comerciales, los documentos localizados en el Fondo Judicial de Bucaramanga - Sección Civil, permitirán dar una descripción cualitativa de las actividades comerciales de la época y la estrecha relación entre los caminos, el comercio y los hombres.

La tercera y última parte del trabajo tiene por objeto relacionar la construcción de los caminos con las tierras aledañas a los mismos. Al tiempo que se planeaba la construcción de los caminos, gran parte con el fin de mantenerlo en constante dinamismo, se avanzaba en la entrega de una cantidad de tierra determinada. Entre la extensión del camino se mantenía la tendencia a la especulación, a la apropiación por medio de demandas y juicios lo que alcanzó un fin específico: acaparar las rutas comerciales y acumular las tierras que circundaban los caminos. La proyección que ejercían los caminos sobre la extensión del territorio permite dar un paso más en el estudio de los intereses económicos que tanto comerciantes como pobladores mantenían sobre las principales vías de comunicación y sobre las tierras.

Durante el desarrollo de los objetivos propuestos surgieron una serie de fortalezas y debilidades muy comunes a un tipo de investigación que integra la visión oficial y

la visión social en la utilización de los caminos. Las fuentes oficiales como la Gaceta de Santander y los Informes de los Gobernadores dejan vacíos en cuanto a la cantidad real de productos y mercancías que ingresaban y se despachaban desde los puertos sobre los ríos Sogamoso y Lebrija, impidiendo a su vez reconocer con certeza el número exacto de bultos y cargas que transitaban por los caminos. Asimismo, para el caso de las tierras contiguas a los caminos, en los documentos localizados en el Archivo Civil del Fondo Judicial de Bucaramanga la información se presenta discontinua, pero aporta un gran potencial de casos que permiten contrastar los diversos significados que los pobladores le fijaban a sus terrenos, en medio de la influencia del gobierno del Estado Soberano de Santander por reconocer insistentemente la gran cantidad de tierras baldías que necesitaban ser pobladas alrededor de los caminos de Lebrija y Sogamoso.

Se ha tomado como referencia los caminos de Lebrija y Sogamoso para alcanzar una aproximación al conocimiento de las diferentes relaciones económicas y políticas presentadas durante los años 1865 a 1885 en el Departamento de Soto; ya que los pleitos de la economía, el intercambios de mercancías, el hurto de cargas, la administración de los puertos y bodegas, la apropiación de los campos destinados a los cultivos y a la cría de ganados, las prácticas cotidianas y los cambios en la geografía hicieron parte del entorno que rodeaba los caminos de Lebrija y Sogamoso.

El tiempo seleccionado no busca abarcar por sí sólo un periodo sin conexión, por el contrario se tuvo en cuenta como un paso importante en la adjudicación de contratos y de baldíos, que con el tiempo darían movimiento a una zona importante, sobre la que confluían los caminos de Lebrija y Sogamoso.

Fuentes

La base fundamental para el desarrollo del trabajo lo compone el Fondo Judicial de Bucaramanga, ubicado en el Archivo Histórico Regional – Centro de Documentación e Investigación Histórico Regional AHR – CDIHR. Universidad Industrial de Santander - UIS. Este fondo contiene expedientes relacionados con los juicios y demandas que en materia civil entablaban los comerciantes, empresarios y negociantes del Departamento de Soto y que mostrarán los diferentes actores en el escenario, permitiendo que sean ellos mismos quienes revelen su propia trama, su propia historia en el momento de utilizar los caminos para realizar sus actividades comerciales. De manera que los juicios conservados en este archivo podrán indicar el interés de los pobladores por salir del aislamiento y mejorar la conexión entre los diferentes centros de mercado. Se destaca principalmente el quehacer cotidiano de los habitantes del departamento, las relaciones e intereses entre particulares y sus pleitos económicos. Estos diferentes documentos son la manifestación de una época en la que los caminos son el medio que permitirán estudiar la economías, de acuerdo a los tipos de mercados y al medio geográficos en el cual se desenvolvían los habitantes del Departamento de Soto.

En la Gaceta de Santander se puede encontrar información concerniente a la situación económica del Estado Soberano de Santander. Igualmente se pueden hallar los estatutos de las juntas administradoras de los caminos, así como las leyes y decretos para la construcción de las vías hacia el río Magdalena, especialmente los caminos de Lebrija y Sogamoso en el Departamento de Soto. Por su parte, los Informes de los Gobernadores del Estado de Santander a la Asamblea Legislativa, en donde se concedía diferentes privilegios y contratos para la apertura las diversas rutas comerciales y los informes de los Secretarios de las Asambleas departamentales constituyen fuentes de información esenciales para reconstruir los intereses propuestos y las disposiciones por parte de los

gobernantes para la segunda mitad del siglo XIX. En los informes de los Gobernadores, se puede rescatar por ejemplo, que para los años 1879 y 1880 las tierras que circundaban las riberas de los ríos, se convirtieron en gran atractivo para la siembra y explotación. Los dueños de las mismas llegaron a recibir exenciones en el pago de contribuciones públicas. Todo ello con el fin de posibilitar el desarrollo del Departamento de Soto y de esta manera solucionar los problemas que se presentaban en cuanto a la búsqueda de una salida comercial a las diferentes mercancías que circulaban por aquella época.

Para manejar la parte relacionada con la geografía del territorio perteneciente al Departamento de Soto se tendrá en cuenta los geógrafos y viajeros de la época tanto nacionales como extranjeros, cuyos estudios y diarios permiten rescatar los trabajos y reportes relativos a los límites entre los Estados, descripciones sobre los departamentos, itinerarios, croquis, las zonas por las que se daba inicio a la localización y traza de los caminos, las diferentes secciones de los mismos, en donde se pueden identificar los sitios, mojones como ríos, quebradas, cuchillas, y soportes de fabricación manual como puentes, tambos y puertos. Igualmente, estos trabajos permiten obtener una visión de la economía del Departamento de Soto durante la segunda mitad del siglo XIX, proporcionando una imagen más próxima de las actividades y de la producción comercial.

En esta etapa, cada fuente estudiada aunque compleja y algunas veces contradictoria será el comienzo para planificar y exponer las principales dudas que han surgido en la recolección de los datos. Se presentará un breve balance de las diversas fuentes que permiten distinguir las actividades desarrolladas en un territorio que muchas veces fue inhóspito y espinoso, pero a su vez trascendental para el cultivo de lucros y beneficios; y para el presente trabajo servirá como fuente para recorrer un territorio geográfico propio y no ajeno a nuestros intereses históricos. Es a partir del proceso de análisis e interpretación del contenido de las fuentes primarias que se dará paso a la fase que complementará el texto final. En

este caso, el procesamiento de la información conducirá a retomar y ahondar esos documentos que del archivo emergerán para dar cuenta de cada uno de los hechos y acontecimientos, que se presentaron durante el periodo en mención.

1. EXPLORAR EL TERRENO Y CONSTRUIR CAMINOS, PARA ABRIR PASO ENTRE LAS MONTAÑAS Y ELUDIR LOS INNUMERABLES RÍOS.

1.1 EL ESPACIO GEOGRÁFICO: EL MUNDO FÍSICO DE LOS CAMINOS

“... [los caminos] fueron muy duros, peligrosos e infernales y hasta detestables, pues no iban por praderas de sauces y eucaliptos y por la margen de arroyos cristalinos, sino por las montañas selváticas, por hondonadas surcadas de ríos torrentosos, por el costado de altas peñas que se hundían en profundos abismos, caminos de piedra, cascajo, barro y empalizadas, que hacían sangrar la planta desnuda del indio y el doctrinero, del peón y del colono y hasta los cascos de las cabalgaduras...”¹⁴.

El significado que tenían los caminos para expandir el comercio llevó a diversas opiniones sobre cuales eran las mejores rutas, las más adecuadas y las que facilitaban el rápido acceso al río Magdalena. Los caminos hacia este río por lo general eran los más importantes, ya que ofrecían para la mayor parte de la población la comunicación más corta con la costa y con el exterior. Los caminos de Sogamoso y Lebrija compartían escena con otros caminos como lo fueron los caminos de Barrancabermeja, Paturia, Carare y Casanare; este último resultó ser el sueño frustrado del presidente del Estado de Santander Solón Wilches. El camino del Carare terminó siendo el camino de la quina cuprea, pues por allí era más fácil transportar la producción que se extraía de los bosques de Landázuri y San Vicente de Chucurí; sin olvidar que esta vía fue la más importante durante el auge económico de las provincias del sur del Estado en la primera mitad del siglo XIX¹⁵. La trayectoria geográfica del camino de Barrancabermeja se caracterizaba

¹⁴ VELANDIA, Roberto. Todos los caminos conducen a Santafé. Los caminos reales de Cundinamarca: En: USECHE LOSADA, Mariano (editor académico). Caminos Reales de Colombia. Bogotá, Fondo FEN – Colombia, 1995, p. 227-247. p. 140.

¹⁵ NOVOA, Gladys Patricia. El camino del Carare segunda mitad del siglo XIX. Bucaramanga, 1996, 146 p. Trabajo de Grado (Historiadora). Universidad Industrial de Santander. Facultad de Ciencias Humanas. Escuela de Historia. p. 3, 4, 5. RAMOS PEÑUELA, Arístides. Los caminos al

por una larga región escarpada y accidentada que fue el objeto de polémicas entre los comerciantes y explotadores de quina. A Geo Von Lengerke se le concedió el contrato para reconstruir este camino; el cual años más tarde abandonó asegurando que los indios que habitaban la región impedían el acceso de jornaleros y arrieros; pretexto que le sirvió para cambiar la ruta comercial hacia el camino de Sogamoso. La importancia que empezó a adquirir el camino de Sogamoso se debía en parte a las facilidades y ventajas del trazado sobre las márgenes del río Sogamoso. Si bien durante la segunda mitad del siglo XIX el camino adquirió mayor significación con respecto a los otros caminos, pronto se retomó la idea de la importancia para las comunicaciones que tenían las vías desde Bucaramanga hacia Puerto Paturia¹⁶ y hacia Puerto Botijas sobre el río Lebrija¹⁷.

En el espacio geográfico comprendido entre el río Magdalena y las cuencas de los ríos Sogamoso y Lebrija se vencieron las impenetrables selvas y bosques inhóspitos de las que hablaban los viajeros y geógrafos para romper los obstáculos y construir nuevos elementos que con el uso continuo cambiarían aquel espacio¹⁸. Para dar forma a este escrito se han utilizado los diarios e informes de aquellos viajeros y geógrafos. Estos componen el espacio y el soporte de los conocimientos geográficos del territorio colombiano, derivado de sus largas trayectorias y viajes. Sus descripciones, diferentes visiones, perspectivas y

río Magdalena. La frontera del Carare y el Opón. 1760-1860. Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 2000. 178 p. p. 14.

¹⁶ Sobre las circunstancias socioeconómicas y políticas que suscitó la construcción del camino que desde Girón se dirigía a la ciénaga de Paturia y la posterior apertura del ferrocarril de Bucaramanga a Puerto Wilches véase, NIÑO, Judith y BAYONA, Manuel. Del camino del Paturia al Ferrocarril de Santander. Bucaramanga, 1995, 118 p. Trabajo de Grado (Historiadores). Universidad Industrial de Santander. Facultad de Ciencias Humanas. Escuela de Historia, p. 2

¹⁷ HETTNER, Alfred, Op. cit., p. 283, 284.

¹⁸ SANCHEZ, Efraín. Gobierno y Geografía. Agustín Codazzi y la Comisión Corográfica de la Nueva Granada. Bogotá: El Áncora / Banco de la República, 1998. 690 p. p. 21, 22.

anécdotas ayudarán a reconocer la interacción y la interdependencia entre los hombres y el medio ambiente que los rodeaba durante la época decimonónica en el Departamento de Soto. Simultáneamente, se hace referencia a la documentación sobre pleitos y demandas localizada en el Fondo Judicial de Bucaramanga, Sección Civil, Serie Ejecutiva, ubicado en el AHR y a algunos datos aportados por la Gaceta de Santander donde se encontró información concerniente a los caminos de Lebrija y Sogamoso, sobre los cuales las prácticas políticas y económicas se enfocaron para llevar a cabo un reconocimiento del territorio mediante la exploración y descripción del mismo.

Cuando las intenciones de los comerciantes, políticos y habitantes de la región condicionados a las costumbres, la vida diaria y sus propias actividades empezaron a transformar el medio para modificarlo a sus propias necesidades, adquirieron la capacidad de apropiarse y transformar la tierra¹⁹. Abrir caminos permitió el acceso a los puertos o puntos de encuentro comercial. Los caminos fueron construidos y dirigidos hacia los puertos con el fin de agilizar las actividades comerciales. El espacio inhóspito y salvaje por donde se pretendían pasar estas vías empezó a transformarse en la medida en que se fueron reconstruyendo los denominados caminos de herradura coloniales y se fueron construyendo otros nuevos, a pesar que, muchos de ellos acababan por extinguirse o deteriorándose a causa del clima, la debilidad y la poca estimulación de las leyes, así como el bajo presupuesto que arrojaba el gobierno.

Las aldeas, los tambos, los puertos, los puentes, la misma capital del Departamento de Soto fueron en su tiempo los componentes de aquel espacio geográfico que circundaba el Estado Soberano de Santander, además de ser “objetos que se encuentran contenidos en el espacio, son el resultado, de la

¹⁹ Sobre la importancia del espacio geográfico en las formas de organización social y económica MONTAÑEZ GÓMEZ, Gustavo. “Introducción: Razón y pasión del espacio y el territorio”. En: MONTAÑEZ GÓMEZ, Gustavo; et. al., Espacio y Territorios. Razón, pasión e imaginarios. Bogotá: UNAL, Red de Estudios de espacio y territorio, 2001. 725 p. p. 16, 17.

acción directa o indirecta del trabajo humano y su diseño y construcción están mediados, entre otros factores, por la intencionalidad social, la significación cultural, la evolución técnica y la concepción estética, en donde los objetos y las acciones de los hombres son un conjunto indisociable²⁰. De tal forma que, las prácticas humanas, sus propias acciones derivadas de las actividades de los arrieros, de los pobladores, de los jefes políticos de cada distrito y de los intereses del gobierno fueron las que se relacionaron, socializaron e incorporaron para apropiarse del espacio de acuerdo a sus propias intencionalidades. Paralelo a todas estas expresiones el camino se concibió como un “objeto técnico” permanentemente ligado con otros objetos como lo fueron las mulas, los caballos y los hombres, quienes se encargaron de transportar las cargas por los caminos y puentes hacia los tambos, los puertos y los potreros. Esta activa asociación desplegada por los caminos servía de enlace para el desplazamiento, transporte e intercambio de hombres y mercancías “proyectándose un sistema de objetos y acciones que en su conjunto hace parte de uno, conformándose así, el espacio geográfico”²¹.

La construcción de los caminos de Lebrija y Sogamoso era el convencimiento y la huella dejada por los hombres en su constante búsqueda de ampliación del territorio con la fijación de sus propias intencionalidades; lo que indicaba la dirección tanto de intereses sociales, como económicos y de participación política. Oscar Mora Villamizar, distingue que durante el siglo XIX se expuso esta fusión entre objetos y acciones, es decir, que se dio impulso a planes y proyectos inspirados por las élites políticas²² del Departamento de Soto para estimular la

²⁰ *Ibíd.*

²¹ *Ibíd.*, p. 16, 17 y 19.

²² MORA VILLAMIZAR, Oscar Alonso. La élite en Bucaramanga en la segunda mitad del siglo XIX. Bucaramanga, 1994, 136 p. Trabajo de Grado (Historiador). Universidad Industrial de Santander. Facultad de Ciencias Humanas. Escuela de Historia. p. 17, 111-113.

construcción de caminos, indicando que tales acciones manifestaban los intereses comerciales que existían sobre la zona. Los caminos, exclusivos o no, produjeron una transformación en el espacio geográfico; sus características, sus desniveles, sus variaciones, extensiones, trazos, pendientes y trayectos servirían de soporte para dinamizar paulatinamente la economía en el Departamento de Soto.

Las marcas y la forma material de los caminos de Lebrija y Sogamoso, formaron una extensa red conectada por las actividades, por cada uno de los pobladores, propietarios y por la vasta geografía que envolvía aquel paisaje relativamente inhóspito. Basta con realizar una descripción de lo que era antiguamente el Departamento de Soto; cuya demarcación ofrecía posibilidades amplias de permitir el acceso a las tierras gracias a la utilización de los medios que fácilmente rompieran el terreno, abrieran paso entre las montañas y atravesaran los innumerables ríos; para ello, eran los caminos trazos que se enlazaban y se alejaban para continuar uniendo tierras y hombres.

¿Cómo eran los terrenos por donde surcaban los caminos de Lebrija y Sogamoso? Según Vergara y Velasco, el Departamento de Soto contaba con una demarcación definida como “una vasta zona que correspondía al bajo Lebrija en los límites con Ocaña, como un amplio territorio dilatado de 20 miriámetros cuadrados, que avanzaba por el Pilar de Lavateca y el bajo Sogamoso, confundiéndose por esta parte con las planicies de Bucaramanga y la mesa de Jéridas”²³. Terrenos que evocaban por si solos el amplio paisaje, condicionado a los páramos y precipicios ubicados entre los nudos de Santurbán y Guerrero, sobre le que se deslizaban las cumbres del río Cachirí y el río Escatalá.

²³ VERGARA Y VELASCO, Francisco José. Nueva Geografía de Colombia. Escrita por regiones naturales. 1901. Bogotá: Publicaciones del Banco de la República / Archivo de la Economía Nacional. Tomo II, 1974. p. 664.

Aquellos valles interandinos de la cordillera o vertiente occidental, por donde se encontraban trazados los caminos de Lebrija y Sogamoso, contenía entre sí un distintivo común: altas cuchillas, valles transversales y profundos y corredores regulares, perteneciendo casi en su totalidad a la tierra caliente y templada. En el occidente estaba limitada por la cordillera de Lloriquí, en el oriente por la cadena montañosa o cordillera de la Paz, que junto a los cerros llamados de Omir²⁴ y del Volador²⁵ les imponía un rompimiento a los ríos Sogamoso y Lebrija y un cambio en su recorrido, ejerciendo influencia sobre sus cuencas orográficas “cerradas cabalmente, escalonadas y con hondas quiebras”, por lo cual era imposible construir caminos que no fueran una serie interminable de subidas y bajadas. En realidad, la dificultad más apremiante consistía en la partida desde Girón sobre la banda derecha de la cordillera de la Paz²⁶. Esta última se constituyó en el obstáculo insalvable que no permitió la utilización de los ríos directamente de las ciudades.

La cordillera con sus innumerables ramales ejerció la acción de “destrozar” el río Sogamoso, para llevarlo a través de una cortadura profunda obligándolo a llevar una atormentada corriente, última barrera desde donde seguía manso y majestuoso hasta perderse en el río Magdalena. Después del corte del río Sogamoso, la cordillera continuaba hasta el río Lebrija, encadenándolo a sus vericuetos; lo que explicaba la necesidad de dar inicio a la construcción de algo diferente a las trochas que habían sido fieles compañeras de los incansables

²⁴ El cerro de Omir, menos elevado que la cordillera de La Paz corre en dirección oblicua hacia el noroeste y va a morir cerca de la desembocadura de la quebrada La Putana en el río Sogamoso, fue un lugar estratégico para la explotación quinera.

²⁵ Desde tiempos coloniales las bestias cargadas tenían que recorrer forzosamente la penosa cuesta del Volador para llegar al puerto de Botijas. VALDERRAMA BENÍTEZ, Ernesto. Real de Minas de Bucaramanga. 1547-1945. Bucaramanga: Imprenta del Departamento, 1948. p. 192

²⁶ “El cerro de la Paz se asemeja a una franja extensa que parte el territorio en dos porciones tendidas a lo ancho y largo de aquellos terrenos poco accesibles, hondos y encajonados. Casi al noreste, por una ancha depresión que sufren las serranías, se columbra Bucaramanga, distante aproximadamente 7 leguas, vía recta”. ANCIZAR, Manuel, Op. cit., p. 160, 375. También, véase HETTNER, Alfred. 1966. Op. cit., p. 140

viajeros. En estas circunstancias, las inclemencias del terreno no daban facilidades ni para abrir caminos, en estos se habían gastado grandes cantidades de dinero sin ningún resultado evidente, ni mucho menos para permitir la fácil y rápida navegación por los ríos. Este fue sin duda el obstáculo geográfico más característico que se desafió durante el siglo XIX. Todo el Departamento se encontraba flaqueado por murallones y laderas penetradas por grandes árboles, rastrojos y gran cantidad de arroyos, que unidos conformaban innumerables ríos que llegaban a los principales Lebrija y Sogamoso; los que a su vez interceptados por aquellos ríos llegaban a convertirse en impetuosos caudales dirigidos directamente al río Magdalena.

Todo aquel territorio entre el cerro de la Paz y el río Magdalena, era concebido por los viajeros como un espacio intermedio y punto sobre el que indiscutiblemente se concentraban las relaciones de poder entre comerciantes, pobladores y propietarios de terrenos. Para Alfred Hettner desde la colonia “se ha intentando más de una vez abrir un camino a través de estas llanuras, que sirviera al comercio de Girón y Bucaramanga en el que siempre se han gastado buenas sumas de dinero y se ha sacrificado la vida de muchos trabajadores que sucumben al rigor del clima, sin utilidad alguna, pues al medio día el trazo corta primero cerros que lo hacen incómodo, y del Cacique en adelante va por anegadizos atravesando quebradas considerables, al centro no encuentra sino las extensas y pantanosas llanuras del Paturia, y más lejos, sin que falten los pantanos ribereños, se hace muy largo para el tráfico mercantil. Preciso era por cierto buscar las aguas navegables del Sogamoso y del Lebrija. A pesar de ello, al quedar estos tan distantes, tampoco resolvían el problema de acercar las tierras con facilidad”²⁷.

²⁷ *Ibíd.*, p. 575

Teniendo en cuenta el río Sogamoso, dos obstáculos impedían su navegación. Al entrar en el Departamento de Soto se encontraba con la cordillera de la Paz que entre sus cañones lo hacía torrencioso y peligroso para la utilización de las embarcaciones. Traspasada la cordillera disminuía su caudal de aguas, garantizando la navegación sin riesgo y directamente hasta el río Magdalena. Sin embargo, las razones expuestas no mostraban mayores ventajas pues el río Sogamoso al acercarse a su desembocadura, reducía de tal forma su caudal transformándolo en un obstáculo permanente por los bancos de arena o palizadas. Durante el verano las aguas bajas reducían los lapsos de su utilización y durante el invierno las crecientes desbordaban el río frenando aún más la navegación. Así describe Vergara y Velasco el río Sogamoso:

“El río Sogamoso, es después del Cauca el mayor afluente del río (Magdalena) y el más notable de la banda derecha, debe la importancia a las comarcas que recorre, de los más poblados e industrioses del país, forman los dos brazos, uno largo – Chicamocha – y otro más caudaloso – Saravita –. Debajo de la reunión de los dos brazos el aspecto del río es igual en largo trayecto, en que sube al N. y vuelve al W. para acabar de romper la cordillera, lo cual hace en la cortadura del cerro La Paz, y salir a la selvosa llanura, en la que es navegable, rindiendo a poco su tributo al Magdalena, por lo cual de poca utilidad resulta para el país como vía comercial”²⁸.

²⁸ La hoya del río Sogamoso era de aproximadamente 550 leguas cuadradas, ocupa el centro de la mesa oriental y colinda con todas las otras aguas importantes que allí nacen como son el Carare, el Lebrija, Sarare y Bogotá, que asimismo la envuelven. Parte de su curso alto se desarrolla en magníficas planicies, el medio entre profundas barrancas lleno de raudales y el bajo que es el más corto de las tres partes, se caracteriza por húmedas selvas, las cuales solo fueron desmontadas hasta hace pocos años en la región de Zapatoca y Girón. Este último curso presenta claramente el terreno por donde durante años se pretendió trazar el camino que debería llevar desde el centro de la mesa oriental, es decir desde Bucaramanga y Girón hasta el río Magdalena los productos de sus tierras. Este detallado y pertinente inventario aporta un esbozo diferente de las vastas tierras, sus superficies y afluentes que envolvían cada segmento del camino, véase VERGARA Y VELASCO, Francisco José. Op. cit., Tomo I. p. 351-353, 363. Además, véase HETTNER, Alfred. Op. cit., p. 65.

Entre tanto el río Lebrija se constituyó en la arteria fluvial más importante desde la colonia por dirigirse más directamente al Magdalena. Con sus 45 leguas de extensión el río Lebrija presentaba una serie de cuencas sobre su orilla derecha, recibiendo tributarios como los ríos Suratá, Pescado, Cáchira, San Alberto, etc. Su existencia no fue despreciable por transformar a su paso el espacio que lo circundaba y que llegaría a convertirse en el aliento que se necesitaba para reabrir el camino, como lo dice el autor precitado:

“Es un afluente importante: nace al respaldo del Pilar de la Labateca, y al bajar a la mesa de Jéridas, por el N. de ella gira hacia el NE., casi paralelo al río Sogamoso, y tras una serie de raudales y angosturas originadas mientras rompe los estribos de la cordillera del E., cruza al N. y sale a la baja y húmeda llanura, en la cual corre muchos kilómetros paralelo al Magdalena, entre ciénagas, pantanos y palizadas que estorban su navegación. Al gran río se une primero por un caño transversal y luego por delta que termina algo al N. de donde aquél ya principia su extenso y cenagoso delta interior. Entre el Lebrija y el Sogamoso corre el Paturia, que desemboca en una laguna que caños navegables unen al río principal”²⁹.

Por lo general, para viajeros como Hettner y Vergara y Velasco, estos espacios fueron tierras agrestes resignadas a la monotonía y miseria en medio de cerros, llanuras de selva virgen, pantanos y grandes extensiones sumergidas en la dejadez general. Considerando sus apreciaciones se identifica la ocupación aunque dispersa a medida que se penetraba en aquel espacio triangular comprendido entre el bajo Sogamoso, el Magdalena y el Lebrija³⁰. En parte se

²⁹ VERGARA Y VELASCO, Francisco José. Op. cit., Tomo I. p. 351-353, 363.

³⁰ Sobre la zona intermedia entre estos tres ríos, véase el trabajo de BOHÓRQUEZ, Jesús. “Percibir el territorio y configurar el espacio. Geografía, propiedad y mundo agropecuario en el nororiente neogranadino: la Gobernación San Juan Girón (1682-1757). En: PEREZ MORALES, Edgardo y GÓMEZ GONZÁLEZ, Juan Sebastián. (Coords.), Espacio, sociedad, guerras e historia.

trataba de grandes zonas desiertas cuyos cañones recortaban el suelo, que con frecuencia era jornada de un día traspasar “ variadas extensiones de tierra, sobre la que se asentaban altas cumbres que tendían a su paso los caminos, que a su vez cruzaban gran parte de las rocas deleznable y quebradizas algunas veces húmedas, otras secas; pero siempre cerca de abundantes torrentes de inmensos vados donde se respira un aire nocivo, con muchedumbre de insectos que cubren los pantanos”³¹.

El geógrafo Alfred Hettner señaló en sus observaciones la escasez de poblados en medio de bosques más continuos hacia el norte del Departamento de Soto, mientras que al sur en la región de los cursos inferiores de los ríos Sogamoso y Lebrija, entre las montañas y los valles a finales del siglo se empezaron a observar desmonte de terrenos³². En tanto que la parte meridional del departamento correspondía a una zona más poblada, especialmente en las márgenes del río Sogamoso, sus afluentes Pujamanes y Sucio, sobre el río Lebrija y sus tributarios Cáchira, Suratá y Salamaga y en inmediaciones al río Negro.

Memorias III foro de estudiantes de historia. Medellín: UNAL (Medellín), 2004, quién describe la forma de un triángulo, cuyas aristas corresponden a los tres ríos, que circundan la selva virgen y la intensa humedad. Ver también: VERGARA Y VELASCO, Francisco José. Nueva Geografía de Colombia. Escrita por regiones naturales. 1901. Bogotá: Publicaciones del Banco de la República / Archivo de la Economía Nacional. Tomo II, 1974. p. 574, 575. Esta región es un “Vasto recipiente” al que todo fluye, pululando los insectos, las aguas, la copiosa vegetación, la intensa humedad y el ardiente calor. Al mundo físico en constante interacción pertenecen cerros, llanuras de selva virgen y pantanos, los cuales ocupan el espacio triangular dilatado entre los tres ríos”. Ver sobre este tema: ANCIZAR, Manuel. Peregrinación del Alpha. Por las Provincias del norte de la Nueva Granada, en 1850-1851. Bogotá: Empresa Nacional de Publicaciones, 1956. 496 p. p. 160, 375. También, HETTNER, Alfred. La Cordillera de Bogotá. Resultados de viajes y estudios. 1892. Bogotá: Banco de la República, 1966. 351 1966. p. 140.

³¹ VERGARA Y VELASCO, Francisco José. Op. cit., p. 664, 665, 830.

³² HETTNER, Alfred. Op. cit., p. 325, 326.

1.1.1 Explorar, trazar, zanjar y empedrar para acortar las distancias y monopolizar los caminos

Las condiciones físicas de los caminos, sus tierras, sus diversos usos, la frecuencia en la utilización demuestran la necesidad de los comerciantes, viajeros y vecinos porque se concretaran los caminos para acortar las distancias.

La ampliación de los caminos de Lebrija y Sogamoso producía para el gobierno significativas sumas de dinero, vinculando a numerosos trabajadores de todo tipo que se veían en la obligación de adaptarse a los rigores del clima de bosque húmedo y pantanoso. Después de infructuosos trabajos los gastos aumentaban sin control y las interrupciones permanentes a causa del invierno llevaban a distanciarse poco a poco de las obras; los resultados pasaron a ser negativos, evidenciado la inutilidad de las obras. Tal como se observa en las descripciones aportadas por Agustín Codazzi en la obra “Geografía física y política de la Confederación Granadina”, con el tiempo los trayectos que se encontraban en mal estado de infraestructura terminaban por extinguirse; permanentemente se buscaba por todos los medios mejorar los trayectos o cambiarlos por otros favorecidos por la calidad de los suelos y garantizados por el mejor mantenimiento:

“Pretendiendo sirvieran para el comercio, gastando buenas sumas de dinero y sacrificando la vida de muchos trabajadores que perecieron al rigor del mortífero temperamento y sin utilidad para la provincia, pues el camino (de Sogamoso) atraviesa al principio cerros que lo hacen incómodo, y del Cacique en adelante va por anegadizos cortando quebradas considerables que lo hacen inadecuado para el tráfico

mercantil. Poco o nada transitado este mal camino se ha obstruido con el bosque, y acabará por borrarse completamente”³³.

Durante gran parte del siglo XIX los gobernantes y la élite comercial contemplaban la idea de no dejarse vencer del medio geográfico; iniciativa que se asemejó más a una lucha contra el sistema de privilegios, que a los impracticables cerros y montañas.

Por localizarse en gran parte sobre terreno montañoso, el camino de Sogamoso demandaba no sólo buenas intenciones y grandes cantidades de dinero, sino también la planeación efectiva de su trazado; de manera que este permaneciera constante y perdurable a lo largo del río o por lo menos en las zonas donde las aguas de los múltiples afluentes irrumpían en el terreno y obstruían el paso. Durante cada lapso de tiempo, se tratara de estación lluviosa o seca, en las anchas llanuras de la hoya del río Magdalena, se fueron proyectando ciertas instrucciones a los directores de los caminos del Estado, con la intención de contribuir al avance y desarrollo de la vía que durante gran parte del año se encontraba obstaculizada por las inundaciones o por el aumento de la vegetación, que apoderándose del camino dificultaba el paso de las acémilas.

Un informe del presidente de Santander Victoriano de Diego Paredes a la Asamblea permite hacer una caracterización de los procedimientos exigidos por el gobierno, donde se mencionaba la necesidad de inspeccionar permanentemente el curso de las aguas que tomaran o debieran tomar durante la estación de lluvias, a fin de trazar adecuadamente los desagües. Esto en parte, para buscar cual era la dirección más adecuada para proyectarlos sin que estos llegaran a invadir el

³³ DOMINGUEZ OSSA, Camilo A.; GÓMEZ LÓPEZ, Augusto J. y BARONA BECERRA, Guido (Coords.). Geografía física y política de la Confederación Granadina. Volumen V. Estado de Santander. Antiguas Provincias de Vélez, Socorro, Soto, Ocaña, Santander y Pamplona. Obra dirigida por el General Agustín Codazzi. Bogotá: UNAL/Universidad del Cauca, 2004. 498 p. p. 221.

camino y tampoco lograran depositarse en él o cerca de él. Los caños de desagüe que existieran a través del camino debían ser grandes y siempre contruidos de piedras grandes y fuertes y siempre cubiertos de piedras grandes, planas y bien asentadas; y para evitar las obstrucciones en el camino, estos desagües debían llevar anchas las entradas. En cuanto a las zanjas laterales estas debían ser también de piedra, de modo que pudieran recibir y conducir fácilmente las aguas fuera del camino.

El camino demandaba anchura en su construcción, de lo cual se obtendría la ventaja de lograr multiplicar las desviaciones en el momento en que estas formaran malos pasos en las líneas principales. En caso de encontrarse en medio del camino la obstrucción del cruce de un río, este debía obviarse a partir del establecimiento de puentes en su gran mayoría de piedra, sin acudir a los elaborados en madera por su alto costo dado que necesitaban ser maderas fuertes y muy sólidas que resistieran el peso de hombres y animales. Como fangoso y gredoso se podía describir al camino, que en muchos de sus trechos presentaba atolladeros formados por el constante tránsito de los arrieros y de sus mulas colmadas con cargas, que muchas veces chocaban en medio del camino cuando se encontraban con otro grupo de arrieros que en sentido opuesto hacían su recorrido.

Para evitar estos inconvenientes se pretendió componer las partes laterales del camino de forma tal que las aguas que entorpecían las obras, se desviarán. Todo ello con el fin de desmontar los lados del camino y de esta manera proporcionar el extravío del agua, proveer el acceso del sol y la ventilación. A la par de estos refuerzos fue preciso levantar el piso formándole suficiente relieve con piedra, para luego adicionarle una capa de tierra y cascajo fino procurando que todo quedara bastante pisado. Se constituyó de gran importancia abastecer el camino con este método, ya que si el camino quedaba empedrado, en la estación estival

las mulas estropeaban sus cascos, malogrando muchas veces las cargas, al golpearse estas con las laderas del camino³⁴.

Para el caso del camino de Sogamoso la imposibilidad de ampliar su trayecto hasta el río Magdalena por los altos costos, justificó la idea de trazar el camino desde Girón o Bucaramanga hasta un puerto sobre el río Sogamoso después de atravesar la cordillera de la Paz. El puerto recibió el nombre de “Marta” y fue la respuesta a la necesidad de articular la red camino – río³⁵.

El camino de Sogamoso se constituyó en una serie de bifurcaciones con propietarios y beneficiados diferentes; el camino variaba según la opinión de quién buscara sacarle el mayor provecho posible, posteriormente el camino recibiría diferentes nombres. El proceso utilizado para consolidar el camino en el espacio comprendido entre la cuenca del río Sogamoso se midió básicamente en demostrar cual era el más sólido y cual necesitaba menor reconstrucción o reparación. Inicialmente la urgencia era buscar una salida para el comercio, pero con el tiempo los enfrentamientos entre quienes abrían trochas y reparaban caminos se fueron convirtiendo en un grave conflicto, particularmente en una disputa por el acaparamiento de las rutas comerciales. Para asegurarse el dominio

³⁴ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Informe del presidente de Santander Victoriano de Diego Paredes a la Asamblea Legislativa en sus sesiones de 1867. p. xxxiv, xxxv, xxxvi.

³⁵ Entre Bucaramanga y Girón hacia el puerto de Marta, se podían encontrar algunos puntos importantes relacionados con lo que Ovidio Delgado llama “el espacio como una red, compuesta de dos puntos diferentes: los nodos o vértices y los arcos o aristas”. Teniendo en cuenta los primeros, estos se componen de una serie de puntos de origen y destino de los intercambios (ciudades, puertos, tambos, etc.). En relación a los arcos o aristas estos se equiparan con las rutas, los recorridos y las distancias, y en el caso estudiado se habla de una estructura física o soporte (rutas terrestres como los caminos), o los flujos (pasajeros, viajeros, arrieros, mulas, mercancías, cargas) que por ellas circulaban, como lo era el movimiento de personas con sus respectivas mercancías, destacado en la investigación realizada por DELGADO, Ovidio. Geografía, espacio y teoría social. En: MONTAÑEZ GÓMEZ, Gustavo; et. al., Espacio y Territorios. Razón, pasión e imaginarios. Bogotá: UNAL, Red de Estudios de espacio y territorio, 2001. 725 p. p. 43. Véase además el planteamiento de Aristides Ramos sobre el origen de la “Red funcional” Aldeas – Varadores – Caminos – Ríos en los procesos de colonización de los territorios a partir de las estrategias de comunicación utilizadas por las economías extractivas y por los circuitos comerciales internos en el valle del Magdalena. RAMOS PEÑUELA, Aristides. Op. cit., p. 14.

de las rutas se practicaron exploraciones buscando las posibilidades de mejorar el camino para convertirlo en rentable para el movimiento comercial. El camino iniciaba el trayecto desde Girón tomando tres direcciones; la primera vía partía desde Girón hasta el Caserío de Lincoln o Aguada en dirección al Tablazo, el cual unía el camino de Sogamoso con el de Barrancabermeja hacia Puerto Santander; la segunda se dirigía hacia el Puerto de Marta sobre el mismo río Sogamoso y a 10 leguas de distancia de Bucaramanga (un día y medio), de acuerdo con datos aportados por Ernesto Valderrama Benítez en su trabajo Real de Minas de Bucaramanga³⁶; la tercera y última llegaba hasta la Ceiba³⁷, cerca del Puerto del Pedral o Champán, a 5 leguas de distancia de la desembocadura del río Sogamoso en el río Magdalena³⁸. Según Martínez y Rueda, el mencionado camino se presentó como un “proyecto para prolongar el tránsito por tierra y disminuir el tiempo de navegación por el río Sogamoso (...) este camino perduró hasta comienzos del siglo XIX, cuando fue cuestionada su utilidad y se inician nuevos proyectos para reemplazarlo”, como lo apunta Martínez y Guerrero³⁹. Pero la mayor parte de su trayecto tenía que atravesar los ramales de la cordillera de la Paz, sino una serie de cerros que obstruían el paso y el tráfico de recuas y arrieros. Estas circunstancias permitieron el abandono del camino por un tiempo prolongado, mientras se estaba estudiando la posibilidad de abrir otro camino.

³⁶ VALDERRAMA BENÍTEZ, Ernesto. Op. cit., p. 195.

³⁷ Armando Martínez y Juan Alberto Rueda, destacan que “dada la cercanía entre el puerto del Pedral y el punto de la Ceiba, se puede suponer que este era el mismo camino que durante la segunda mitad del siglo XVIII se conoció como el “camino del Conde”, que unía Girón con el río Magdalena, el cual fue abandonado a principios del siglo XIX a causa de las guerras de Independencia. Solicitado de nuevo por los colonos gironeses en 1833 se promovió la reapertura, para años más tarde nuevamente ser abandonado; hasta que en la década de 1860 se le concedió un contrato a Geo von Lengerke para reconstruirlo”. MARTINEZ GARNICA, Armando y RUEDA CARDOZO, Juan Alberto. La Provincia de Mares. Orígenes de sus poblamientos urbanos. Bucaramanga: UIS, 1996. p. 44. También, véase RAMOS PEÑUELA, Arístides. Op. cit., p. 49, 50. Agustín Codazzi ya había señalado la posibilidad de las rutas de Cañaverales, la de Girón al río Sogamoso y el “camino del Conde” de manera muy superficial, debido en parte a la “falta de la adecuada exploración sobre el terreno” durante su viaje a la Provincia de Soto en 1851. SANCHEZ, Efraín, Op. cit., p. 279, 280.

³⁸ VALDERRAMA BENÍTEZ, Ernesto. Op. cit., p. 195

³⁹ MARTINEZ GARNICA, Armando y GUERRERO, Amado. Op. cit., p. 45.

Una cuarta opción fue continuar el camino desde el puerto de Marta hasta el río Magdalena directamente por tierra y sin utilizar el río Sogamoso, aprovechando los terrenos planos que facilitarían la nivelación del camino. Quienes disponían de recursos económicos organizaban las exploraciones y posteriormente introducían sus capitales invirtiendo en este. Así fue como entre recuas y herramientas se internaron en la selva boscosa para trazar el camino que surcara el Departamento de Soto y llevara con diez y ocho leguas de recorrido hasta el sitio de La Ceiba desde el puerto y 28 leguas desde Bucaramanga, tal como lo señaló Valderrama Benítez⁴⁰. Según los exploradores de la vía, el camino sólo necesitaba reparaciones muy sencillas dado su estado sólido y plano; obra que no requería grandes esfuerzos. No obstante, de las 28 leguas, “tres cuartas partes atravesarían terrenos mortíferos e insalubres para llegar no a un punto conocido del Magdalena, sino a 5 leguas de distancia de sus desembocadura”⁴¹. Lo importante de este camino radicaba en la ausencia de ríos, uno de los obstáculos que llevaban al deterioro de los caminos. Lo más importante radicaba en la población y en las tierras suficientes para los cultivos y pastos que sobre este camino se encontraron, constituyéndose al tiempo en condición necesaria para su propio sostenimiento. Fue de este modo que se promulgó su importancia como vía de comunicación, aunque esto significara cinco largos días de camino⁴² y paradójicamente de tres a cuatro años de construcción⁴³.

Entre los proyectos encontrados para consolidar el tráfico comercial se destacó el relacionado con la desviación del camino de Sogamoso desde el puerto de Marta hasta el puerto de Colorado, en la cercanía al río Sucio y a 13 leguas de

⁴⁰ VALDERRAMA BENÍTEZ, Ernesto. Op. cit., p. 195.

⁴¹ *Ibíd.*, p. 195.

⁴² AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 992. Socorro, octubre de 1875. p. 185.

⁴³ AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 1217. Socorro, octubre de 1878. p. 315, 316.

Bucaramanga⁴⁴. La exploración de la trocha fue contratada por el señor Demetrio Cruz y Lázaro Reyes, comerciantes y propietarios de variadas extensiones de tierras y bodegas sobre el camino de Sogamoso. Se trató de un punto notable, que marcaba la posibilidad de continuar el camino por tierra desde el puerto de Marta hacia el río Magdalena. Extender el camino de Sogamoso unas leguas más ofrecía al interesado en la exploración las ventajas de acceder a las bodegas de Colorado en la confluencia del río Sucio con el río Sogamoso y a la bodega de Sogamoso en el Caserío de El Pedral, parajes de su propiedad. La exploración se encargó además de estudiar los diversos aspectos de la región y las ventajas y condiciones topográficas para el comercio de importación y exportación.

Reconociendo incluso la rudimentaria condición de los caminos hacia el río Magdalena, se mantenía la ambición de levantar sobre el terreno el suficiente nivel para en un futuro adaptar sobre él los rieles de la locomotora, como se observa en la información hallada en la Gaceta de Santander en enero de 1878:

“Partimos desde Bucaramanga el 25 de septiembre de 1877 y llegamos a la casa de la Esmeralda, en la hacienda de Marta, a las 3 de la tarde del siguiente día (...) de sur a norte corren las cordilleras de la Paz y del Omir, la primera viene a abrirse en un corte a bisel para dar paso a las aguas del Sogamoso presentando facilidades para hacer camino nivelado por el lado derecho del río y cuya pendiente no exceda del 6%. El camino que hoy existe en la abertura del cerro está construido a pico sobre la roca y tiene una pendiente que se puede rebajar con trabajos de taladro y pico hasta darle el nivel que se requiere para el tránsito de la locomotora”⁴⁵.

⁴⁴ VALDERRAMA BENÍTEZ, Ernesto. Op. cit., p. 197.

⁴⁵ AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 1146. Socorro, enero de 1878. p. 43, 44.

El trayecto parecía ser satisfactorio, pero el proyecto no generó resultados positivos debido en parte a las condiciones espaciales y geográficas que presentaba la zona, sin olvidar las frecuentes pugnas que a nivel político y económico rodeaban las empresas constructoras⁴⁶. La visión de locomotoras por todos lados del Departamento, opacaba la verdadera situación de los caminos. Vergara y Velasco apuntaba que “los caminos eran mejores antes de ingentes gastos hechos para su composición, se ha gastado mucho dinero haciendo ferrocarriles para no tener ninguno, pues tal nombre no merecen trozos sueltos y menos en las regiones bajas, las cuales no han podido vencer la ascensión a ninguna comarca interior (...) las carreteras no son sino proyectos, son caminos estrechos (...) es por lo tanto errado pretender hacer ferrocarriles antes de construir caminos (...) es errado pretender imitar a los Estados Unidos, oséa en hacer grandes ferrocarriles antes de construir caminos (...) sino se hubiese malgastado el dinero se hubiera podido construir carreteras tan importantes como la de Bogotá al Sogamoso y al Lebrija”⁴⁷.

El discurso continuó siendo el mismo y las condiciones del terreno por donde debió llevarse el camino según los exploradores coincidía con los procedimientos que demandaba el gobierno para construirlo. En estas circunstancias la duración de los caminos dependía de los pocos riesgos que ofrecieran las pendientes, las amplias planicies, la nivelación sobre el nivel del río y la capacidad de los suelos. En caso de extender el camino se facilitaba enviar las cabalgaduras desde el

⁴⁶ “El atraso de las comunicaciones tuvo consecuencias muy importantes desde el punto de vista del sistema productivo. Las mercancías sufrían un fuerte recargo debido a los costos de transporte a una distancia muy corta del lugar de producción. Este factor desalentaba la introducción de nuevas técnicas productivas, ya que cualquier incremento en la productividad podía verse más que compensado por el de los costos de transporte. Para José Antonio Ocampo, la ausencia de caminos no era un problema asociado con la geografía sino con el tamaño del mercado. Tampoco tenía que ver con la geografía el trazado antitécnico y el continuo mal estado de las trochas de mula, o el fracaso de muchos proyectos de caminos de herradura que se adelantaron en el Departamento de Soto, en la segunda mitad del siglo XIX”. OCAMPO, José Antonio. Colombia y la economía mundial. 1830 – 1910. Bogotá: Siglo XXI, 1984. 456 p. p. 32, 33.

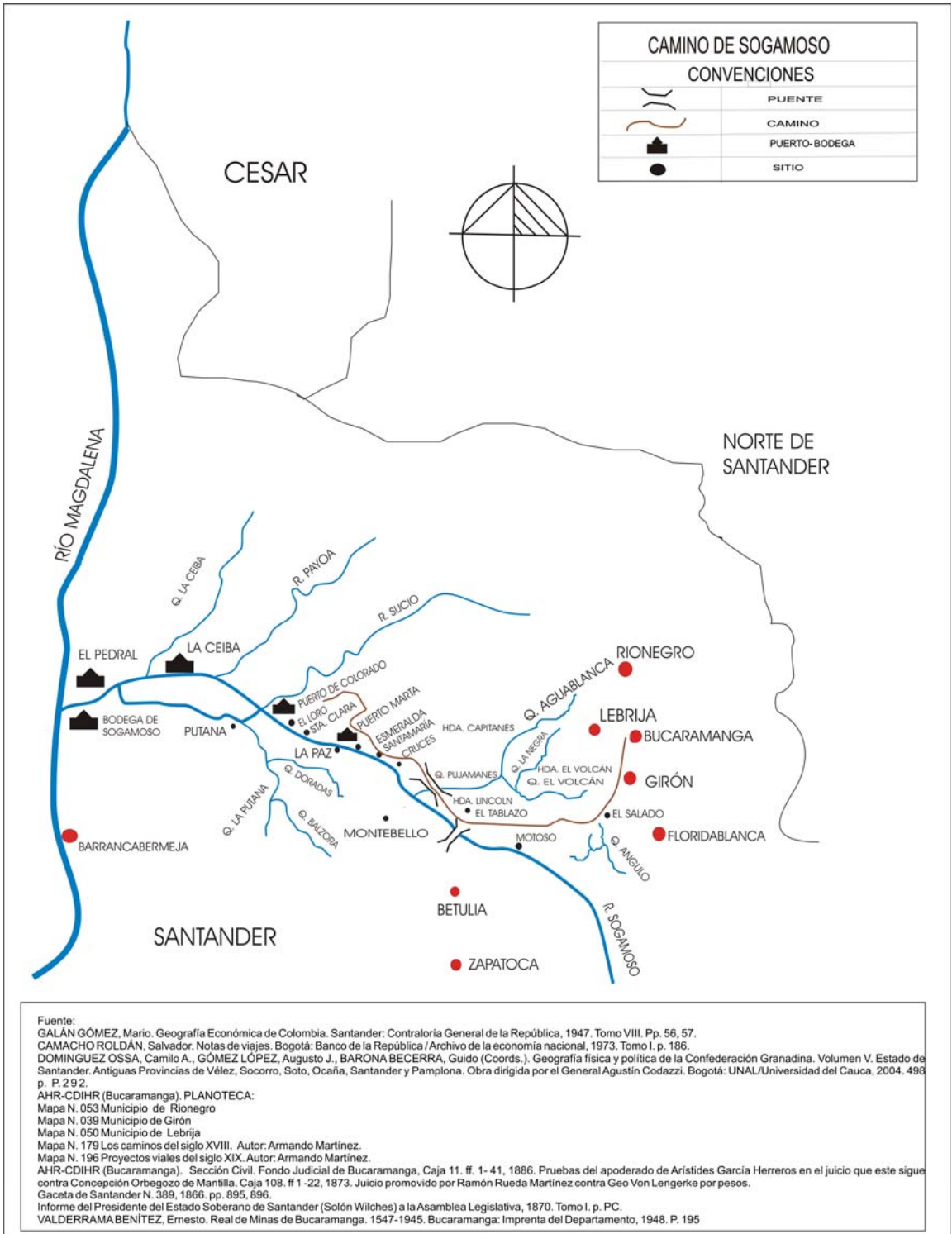
⁴⁷ VERGARA Y VELASCO, Francisco José. Op. cit., p. 831.

puerto de Marta por tierra y bajar en canoa durante treinta minutos hasta el puerto de Colorado. La apertura del camino significó para Demetrio Cruz asegurar su interés económico sobre esta vía comercial, porque además de poseer propiedades cerca del camino, su establecimiento denominado “La Victoria” agrupaba toda la extensión que se necesitaba para el camino; una trocha adecuada y económica para el paso de gran cantidad de mulas con cargas. Las sugerencias correspondientes para facilitar el mejoramiento de la vía fueron específicamente señaladas en la Gaceta de Santander de la siguiente manera:

“En toda la llanura basta solamente ampliar el desmonte dándole 16 metros de sección transversal para que pueda ser un buen camino. El desmonte tendrá por término medio en toda la extensión de la trocha 2 metros 50 centímetros de ancho. Es necesario mejorar la trocha para que pueda ser transitada por mulas cargadas y evitar así la navegación de tres leguas de río que son las que presentan más inconvenientes”⁴⁸.

⁴⁸ “Como hora y media andaríamos a caballo por terreno llano y luego empezamos a encontrar ligeros accidentes o depresiones por donde se hacen los desagües de la meseta. Hay pendientes y contrapendientes que son de poca consideración, la más larga puede ser de 50 metros de extensión longitudinal. Llegamos a la Vega de Marta a las 3:20 minutos de la tarde; de manera que empleamos en recorrer la trocha 4 horas y 50 minutos (3 leguas de extensión aprox.)”. AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 1146. Socorro, enero de 1878. p. 43, 44.

Mapa 1. Trayecto del Camino de Sogamoso



El camino de Lebrija o Cañaverales se constituyó en el otro proyecto vial más importante dirigido desde Bucaramanga, Girón y Rionegro hasta el río Magdalena. El camino de Lebrija dependió la mayor parte del tiempo de las pendientes y mesetas adyacentes que lo convirtieron en una serie de vericuetos sujetos a los innumerables ríos y quebradas que los atravesaban.

Después de las renombradas quejas por el sistema de privilegios⁴⁹ que afectaban la utilización del camino de Sogamoso, gran parte de quienes habían aprovechado las ventajas de aquel camino, expandieron todas sus actividades económicas sobre el camino de Lebrija. Las ventajas de usar el camino se reafirmaban aún más con la localización de casas de alojamiento, donde los viajeros hallaban gran cantidad de recursos; tramos en los cuales la presencia de ventas y posadas beneficiaban a los arrieros, sus partidas de mulas y los pobladores que por allí transitaban. Factores que hicieron por algún tiempo muy conveniente el camino para iniciar los viajes hasta el puerto de Botijas. La asistencia y disposición de los fletadores permitía además el despacho en menor tiempo de los cargamentos, una opción muy sugestiva que sirvió durante algún tiempo para alentar cualquier negocio.

A pesar de ello, la prosperidad del camino de Lebrija no perduró como se esperaba, sus pendientes resbalosas y dificultades climáticas se convirtieron los principales enemigos de su trayecto, que al no recibir mantenimiento suficiente lo hacían intransitable y peligroso para el transporte.

En 1898 Natividad Pedraza traficante de mulas por el camino público, se encargó de llevarle al señor Lorenzo Larsen nueve cargas de café desde Rionegro hasta el puerto de Botijas iniciando el mes de abril, sin embargo, durante el viaje “se derrumbó el camino citado y se obstruyó el tráfico de cargas a consecuencia de

⁴⁹ AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 992. Socorro octubre de 1875. p 185.

los derrumbe en varios puntos, y se hizo imposible el paso de las cargas notablemente, entre un punto más acá del río Cáchira y otro más allá del mismo río y que por este motivo todos los arrieros tuvimos que detener los cargamentos que conducíamos hasta que la vía y los pasos se reestablecieron lo cual no se verificó hasta en los días 9 y 10 de mayo siguientes a los del mes de abril en que principió la interrupción”⁵⁰.

Asimismo, la navegación por el río Lebrija presentó inconvenientes considerables, durante las épocas de verano los champanes y canoas necesitaban más tiempo del que gastaban en años anteriores. Al disminuir el caudal de las aguas, la navegación por el río fue impracticable disminuyendo el desplazamiento y el número de cargas, debido a la escasez de agua.

La prolongación del camino hacia el puerto de Botijas provocó inconvenientes no sólo relacionados con factores naturales, el desconocimiento sobre quienes fueron los encargados de la administración de las bodegas, del puerto y de las condiciones de los precios de los fletes que casi siempre variaban a lo largo del camino condujeron a reclamos y demandas por los perjuicios ocasionados a los comerciantes que utilizaban esta vía, igualmente, los gravámenes con los que se recargaban los cargamentos, lejos de desaparecer aumentaban con la necesidad surgida del creciente desarrollo que estaba tomando el comercio y la agricultura a finales del siglo⁵¹. Entre los denunciante se incluían a arrieros, dueños de mulas y comerciantes, quienes continuamente demandaban por los manejos irregulares durante los viajes realizados hasta el puerto de Botijas⁵².

⁵⁰ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil, Fondo Judicial de Bucaramanga. Caja 15, ff. 1, 4r, 12r, 13r, 1898. Juicio ordinario verbal promovido por el apoderado de Natividad Pedraza contra Lorenzo Larsen.

⁵¹ AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 992. Socorro, octubre de 1875. p. 184, 185.

⁵² Como el caso de Jeorgina Franco, quien demandó a Rafael Aruca por la suma de cuarenta y un pesos cuarenta centavos que le adeudaba del plazo vencido, por la venta de un caballo amarillo. Por la venta del caballo Aruca le quedó a deber la suma de ocho pesos de ley, resto del valor de

En el mismo año que se contrató la reapertura del camino de Lebrija se inició la exploración de una vía paralela a este camino. De nuevo aparecieron las condiciones de competencia que se habían presentado para el caso del camino de Sogamoso. El sistema de privilegios que se decía era el principal promotor del camino de Lebrija llevó a la organización de un grupo de comerciantes para estudiar la posibilidad de abrir un camino que desde Rionegro condujera al Caserío del Papayal también sobre el río Lebrija y unas cuantas leguas más abajo del puerto de Botijas. No pareció haber ningún avance en el proceso de apertura de esta vía, ya que en 1880 se hablaba de nuevo de esta vía, como una posibilidad para acortar las distancias, debido a que para trasladarse desde el puerto de Botijas se requerían 29 horas de recorrido y de vuelta se gasta casi 72 horas, es decir, tres días de camino. El caserío del Papayal, localizado varias leguas hacia el noroeste de Bucaramanga, se contempló como una opción distinta al camino de Lebrija, ya que reunía las mayores ventajas, teniendo en cuenta la seguridad de los terrenos, los que contribuían a la rapidez que exigía el flujo económico decimonónico. De modo que el dominio de esta vía conduciría particularmente a mayores posibilidades y resultados más claros en el momento de ser escogida como el camino que al igual que el Sogamoso permitiera la avanzada en el intercambio de mercancías⁵³.

Fundamentándose en los diversos criterios, exploraciones y cálculos, la vía de Papayal se proyectaba como un camino de gran importancia y de fácil composición o reapertura, mostrando además que las selvas que la rodeaban, en particular las halladas de Rionegro al Caserío del Papayal, estaban cruzadas de

dicho caballo. También lo demandó por no haber cumplido dos contratos “que habiendo fletado una mula para el puerto de Botijas por la suma de cuatro pesos de ley i servido la expresada mula no me ha pagado el flete estipulado en el contrato (...) que igualmente me adeuda la suma de seis pesos cuarenta centavos, valor del flete de un caballo al mismo puerto de Botijas”. AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil, Fondo Judicial de Bucaramanga. Caja 97, f. 1r, 1887. Georgina Franco demanda por la vía ordinaria a Rafael Aruca por el pago de una cantidad de dinero.

⁵³ AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 209. Socorro, enero de 1864. p. 225, 226.

caminos abiertos por los explotadores de quina. Motivo por el cual ya existía una trocha directa que comunicaba aquellas poblaciones. En este caso se trataba de una vía que favorecía a los lucros de los comerciantes y a los contratistas y compañías de caminos, con sus respectivos privilegios y repercusiones económicas gracias a su apertura y posterior explotación. Claramente se estableció como una opción diferente, pero el camino de Lebrija hacia el puerto de Botijas, nunca fue inferior y continuó siendo la vía más utilizada por la brevedad de su trayecto y por las mejores condiciones topográficas del suelo, aunque continuara siendo el mismo escenario que desde la Colonia venía intentándose superar⁵⁴. Tal como se anuncia en la Gaceta de Santander:

“el cabildo de Rionegro ha informado sobre el mal estado del camino de Botijas, escitándome a nombre del ciudadano presidente a hacer a dicho camino las reparaciones convenientes. Aunque no puede negarse que el camino de Botijas, lo mismo que todos los demás del Estado, ha sufrido notablemente a consecuencia del invierno escepcionalmente crudo que ha habido en este año, el tráfico por este camino no ha variado”⁵⁵.

Se impone aquí la transformación del espacio geográfico por parte del hombre, quién materializa sus actividades construyendo caminos. De tal forma, que los puertos fueron construidos pasando las barreras orográficas de las cordilleras y los cerros. Hasta ellos se tenía que llegar, independientemente de la cantidad de cargas que se tuvieran que transportar. Así, del riesgo se pasaba a la aventura de

⁵⁴ Entre los años 1866 y 1880 se dio un enfoque diferente a esta vía alterna en detrimento del camino de Lebrija y del puerto de Botijas. Según los comerciantes en el caserío de Botijas el clima y la indolencia de sus habitantes lo hacían desfavorable para proyectar efectivamente la economía mientras que en el caserío del Papayal aseguraban se encontraba las ventajas suficientes para proyectar el comercio a través del río Lebrija y el Magdalena. “Del caserío de Papayal hasta el puerto de Botijas en tiempo seco y corriendo los peligros de tumba se gastan hasta 17 días y en tiempo de invierno es muy peligrosa la navegación”. AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 1424 Socorro, 15 de agosto de 1880. p. 257, y G. S. N. 331. Socorro febrero de 1866. p. 670.

⁵⁵ AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 670. Socorro, noviembre de 1870. p. 522.

llegar completos cargas y hombres. Aquellos nodos, vértices o altos en el camino⁵⁶ como lugares de descanso y abastecimiento eran considerados oportunos para una breve tregua, después de solventar las grandes dificultades que registraba cada jornada. Los torrentes encontrados a lo largo del trayecto muchas veces eran tan difíciles de vadear que al carecer de puentes fijos, impedían el paso de los viajeros y sus recuas, obligándolos a detenerse horas, inclusive días. Igualmente, fue casi imposible navegarlos directamente desde los puntos más cercanos a Girón y Rionegro. Estas desventajas geográficas precisaron la intervención del hombre cuya actuación se reflejó en la construcción de los puertos de Marta y Botijas⁵⁷, ubicados en los ríos Sogamoso y Lebrija, respectivamente⁵⁸; de manera que, se llevaran hasta allí las recuas y evitar la tortuosa navegación por los ríos.

Con resultados ventajosos o no, las vías del Estado Soberano de Santander, particularmente del Departamento de Soto hacia el río Magdalena, influyeron en la mentalidad mercantil de la época, se constituyeron en su propósito, se fusionaron a sus actividades y lo más importante, junto a ellos se complementaron alcanzando el punto en que la amalgama de objetos y acciones crearon el espacio; allí se desplazarían los personajes que recorrían día tras día los caminos, dejando sus huellas. Así, se construyó el espacio geográfico, aquel mundo material de los caminos de Lebrija y Sogamoso.

⁵⁶BRAUDEL, Fernand. *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII. Las estructuras de lo cotidiano: lo posible y lo imposible*. Madrid: Alianza, 1984. Tomo I. 493p. p. 362.

⁵⁷ MARTINEZ GARNICA Armando y RUEDA CARDOZO, Juan Alberto. *Op. cit.*, p.24-29.

⁵⁸ De los río afluentes del río Magdalena Alfred Hettner explicaba que el río Sogamoso solo es accesible a canoas y balsas; una navegación propiamente dicha con embarcaciones mayores o también con vapores, solo es posible en el río Carare hasta Puerto Carare y sobre el río Lebrija hasta Puerto Botijas. HETTNER, Alfred. *Op. cit.*, p. 276. Estas mismas condiciones fueron descritas por Salvador Camacho Roldán, quien aseguraba que el río Sogamoso “sólo es navegable por pequeñas embarcaciones en las quince últimas leguas de su tormentos curso”. CAMACHO ROLDÁN, Salvador. *Notas de viajes*. Bogotá: Banco de la República / Archivo de la economía nacional, 1973. Tomo I. p. 186.

1.2 EL DESAFÍO DE LA CONSTRUCCIÓN: UNA MIRADA OFICIAL AL PROYECTO SOBRE LOS CAMINOS

“La Junta desea que se llegue el día en que encontrados el vapor y el camino de tierra quede suprimida por completo la navegación por canoa. Suprimir el boga i la canoa es el problema que debemos proponernos porque en ellos esta fincado el gran problema de nuestras vías de comunicación”⁵⁹.

La idea de emprender la reapertura de los caminos condujo a diversas expresiones políticas, en busca de superar los obstáculos para afianzar sus intereses con fines comerciales. En el caso del Estado Soberano de Santander se trató de una trascendencia política surgida entre miembros de los mismos partidos, en este caso del liberal, en el cual las displicencias y el antagonismo entre Solón Wilches y Aquileo Parra se infundaron por las diferencias de los proyectos políticos y por resultados de votaciones y derrotas parlamentarias⁶⁰. Producto de las desavenencias políticas fue la influencia notable en el éxito o fracaso de los propios caminos, así como de los trayectos comerciales, “mientras, el éxito o fracaso de un camino para el gobierno se relacionaba directamente con el movimiento de mercancías importadas y exportadas, para la élite dependía de otros factores como bajo que sistema se constituía o mantenía el camino”⁶¹.

Durante la segunda mitad del siglo XIX, uno de los medios para salvar el prestigio, se consolidó gracias al monopolio sobre los caminos; sin excepción alguna el tráfico comercial por ellos circuló, en medio de la lucha contra el espacio y de las faenas políticas capaces de manejar a su antojo el continuo movimiento comercial

⁵⁹ AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 1146. Socorro, enero de 1878. p. 43, 44.

⁶⁰ PARRA, Aquileo. Memorias. 1825 – 1875, Bogotá: Incunables, 1982. p. 562, 563.

⁶¹ MORA VILLAMIZAR, Oscar Alonso. Op. cit., p. 111-113.

de la época. Con todo, el espacio enorme, extenso e inhóspito ahora demandaba salir del aislamiento⁶² y el hombre actor principal, con su trabajo llevaba una vez más a reproducir sus ambiciones en objetos técnicos, de los cuales era el camino la principal estructura, en medio de las posiciones estratégicas del ambiente oficial de finales del siglo XIX.⁶³

El tráfico de mercancías y el interés de los pobladores, porque los caminos pasaran por sus terrenos⁶⁴, fueron sumados a los pocos aportes del Estado, que aunque tenía serias inclinaciones sobre el tema, no llegó a aportar los suficientes recursos y auxilios, que instaba el inicio de las obras. La mayoría de veces la composición de los caminos dependía de los productos de los peajes de los propios caminos; sumándole ayudas que muchas veces no correspondían a la amplia demanda que exigía su construcción.

“El estado cuenta con pocos recursos, es necesario hacer un esfuerzo supremo y sobrio en otros auxilios que no tiene el carácter urgente que demanda el camino de Sogamoso, es necesario los productos de los peajes de los caminos de Lebrija y Sogamoso, más un auxilio de 20.0000, que serían recursos suficientes para conservar aquellos caminos en buen estado e iniciar los trabajos de una carretera”⁶⁵.

⁶² JIMÉNEZ MENESES, Orián. Rumores, cartas y caminos en la sociedad colonial. *En*: Historia y Sociedad n. 8. Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín. Medellín, 2002. p. 199 – 230. p. 214.

⁶³ Sobre la inversión en las vías de comunicación y su influencia en el dinamismo económico de las regiones a finales del siglo XIX. OCAMPO, José Antonio. Colombia y la economía mundial. 1830 – 1910. Bogotá: Siglo XXI, 1984. 456 p. p. 45, 54.

⁶⁴ Durante esta época, sin lugar a dudas el personaje sobre el cual confluyeron la mayoría de contratos fue Geo Von Lengerke. Desde este momento y hasta finales del siglo se destacarán diversas situaciones, pleitos y negocios entre el empresario alemán y diversos comerciantes del Departamento por el trazo de los caminos los intereses y ambiciones por la propiedad y el comercio.

⁶⁵ AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 1217. Socorro, octubre de 1878. p. 315, 316.

Según señala David Church Johnson sería importante “comparar el volumen de retórica dedicado a las carreteras con la cantidad real que gastó el Estado para contribuir a su construcción durante el periodo estudiado (...) los datos existentes no permiten calcular ni siquiera una cifra aproximada del gasto real, ya que las cifras publicadas en los informes presidenciales o en la Gaceta nunca discriminan con claridad las cantidades asignadas a la construcción de carreteras”⁶⁶. Situación que no se reformó en el momento en que se estableció el Departamento de Fomento, en 1877. Igualmente señalaba que eran muy frecuentes los déficit locales y los innumerables descontentos entre los contratistas de los caminos, dado que casi nunca o nunca recibían los dineros que se les prometía para la construcción de los mismos. Y fue para la década de 1870 que los fondos para los caminos se redujeron, en momentos en que el gobierno comprobó que no podía continuar gastando tanto presupuesto en este renglón⁶⁷.

La amplia red de relaciones que mantenían los comerciantes y pobladores sirvió para organizar el espacio y para adecuarlo a sus propias necesidades económicas. Los miembros más influyentes del comercio del Departamento de Soto llamaban la atención sobre una obra de gran importancia para el comercio del Estado de Santander, como lo eran los caminos; y para ello, pedían auxilios para que estos se llegaran a construir. No obstante, el propósito era movilizar con más rapidez las cargas a lo largo de caminos seguros y dispuestos de puentes, tambos y bodegas capaces de garantizar el transporte seguro de las mercancías. Las diferencias surgidas entre comerciantes y empresarios de caminos se reflejaban en el uso prolongado o no de las rutas; por ejemplo, mientras el gobierno de Estado resaltaba las ventajas obtenidas al utilizar los caminos de Paturia y Barrancabermeja, los comerciantes manifestaban las malas condiciones y el grave error al arriesgarse a construirlo, asegurando que solo eran trochas inservibles que no tenían comparación con el camino hacia el puerto de Botijas.

⁶⁶ JOHNSON, David Church. Santander. Op. cit., p. 192, 193

⁶⁷ *Ibid.*, 195

Sin embargo, nada había cambiado en este aspecto, todo continuaba siendo similar y los caminos necesitaban urgentes reparaciones como era costumbre. Los señalamientos no se hacían esperar y entre los propósitos de abrir caminos se interponían los privilegios y los favores políticos.

La segunda mitad del siglo XIX se constituyó en el periodo de crecimiento económico, de fundación de casas comerciales y de establecimientos de caminos. Con todo, caminos, arrieros, puentes y comerciantes se movieron en un espacio común para cada uno de ellos. La prioridad de los hombres era llegar hasta el punto deseado, constituyendo para tal fin las herramientas que harían posible la solidez comercial. El camino seguía un trayecto continuo, variaba cuando se enfrentaba al abrupto desnivel de un cerro o una montaña o simplemente era reemplazado por un sencillo puente de alambres cuando su paso era imposibilitado por las fuertes corrientes de los ríos.

1.2.1 Adjudicación de contratos sobre puentes y caminos

El esfuerzo que se necesitó para tratar de mantener las decisiones políticas se vio reflejado en las transformaciones sobre la construcción de caminos, puentes, puertos etc. En la segunda mitad del siglo XIX, se materializó la idea de poder en aquellas obras civiles, una mezcla entre las relaciones de poder y el uso del espacio: “dinámicas y cambiantes relaciones entre el hábitat y los hábitos: entre las particularidades que ofrece el espacio geográfico y la forma como los humanos y los no humanos se apropian de él y lo transforman mediante el sistema de acciones”, se trata de componentes físicos producto de una “fuerte voluntad humana”⁶⁸. Las dinámicas relaciones de poder, entabladas entre comerciantes y

⁶⁸ JIMÉNEZ MENESES, Orián y GUTIÉRREZ FLÓREZ, Felipe, “Caminos, Rutas y Técnicas: polifonías históricas y posibilidades de indagación”. En: JIMÉNEZ MENESES, Orián; PÉREZ MORALES, Edgardo y GUTIÉRREZ FLÓREZ, Felipe. (Ed.), Caminos, Rutas y Técnicas: Huellas espaciales y estructuras sociales en Antioquia. Medellín: DIME-Universidad Nacional, Sede Medellín, 2005. p. 23 – 124. p. 24, 68.

empresarios con el gobierno del Estado Soberano de Santander “no son simplemente una abstracción económico-jurídica, implican una realidad social, es decir, personas que toman a cargo una labor que las vincula con el Estado, con sus propias compañías, con la familia y con la comunidad, en aspectos tanto económicos como no económicos”⁶⁹ y más directamente con el espacio geográfico, del cual necesitaban apropiarse para alcanzar sus ideales.

Aprovechar el espacio geográfico con sus ventajas y desventajas fue decisivo para adaptarle las vías comerciales. Las difíciles condiciones del terreno, las confluencias hostiles de los ríos que destruían lo poco que se había hecho, obligaba a buscar contratistas para dedicarse exclusivamente a abrir caminos. El gobierno del Estado Soberano de Santander se encargaba de ofrecer los menores riesgos posibles a la hora de trasladar obreros y de ejecutar las obras, mientras que el empresario de los caminos trataba de sacar las mayores ventajas económicas de un negocio bastante provechoso. Esta fue una de las características que persistió a lo largo y ancho de la construcción del camino de Sogamoso. Una de las condiciones para comenzar los trabajos radicaba en el reconocimiento del empresario, este tenía no sólo que ser un productivo y reconocido hombre de negocios, sino que además debía poseer cierta influencia política. Tener un personaje altamente competitivo y extranjero de nacimiento marcaba profundamente el poder del gobierno ante la sociedad. En el plano político se necesitaba alguien que cuidadosamente hiciera lo posible por introducir el “modernismo” con el hecho de construir las vías de acceso al río Magdalena.

Finalizando 1863 el subsecretario de gobierno interino y el empresario alemán Geo Von Lengerke⁷⁰ celebraron un contrato, en el cual este último se obligaba a

⁶⁹ DUQUE CASTRO, Maria Fernanda. Op. cit., p. 150

⁷⁰ APRILE – GNISET, Jacques. La ciudad Colombiana. Siglo XIX y XX. Santafé de Bogotá: Banco Popular, 1992. p. 361-378. Además, véase RODRIGUEZ PLATA, Horacio. La inmigración alemana al Estado Soberano de Santander siglo XIX. Repercusiones socio-económicas de un proceso de transculturación. Bucaramanga: Gobernación de Santander. 1989. 270 p.

abrir durante los cinco años siguientes un camino de herradura que condujera de Girón a la Ceiba, pasando por el puerto de Marta, por la banda oriental del río Sogamoso. La propuesta estaba encaminada a otorgarle el beneficio completo sobre el camino, el producto de los peajes, fletes y ganancias de los tambos establecidos a lo largo del camino y la utilidad del almacenaje en el puerto de Marta. El contrato estipulaba además la construcción de una bodega con techo de teja, y con la suficiente capacidad para depositar allí todo tipo de cargamentos, especialmente se requería para contener el producto de mayor demanda para aquella época, el tabaco; para el que se necesitaba el suficiente espacio para cubrir aproximadamente unas dos mil cargas. Sin embargo, para 1863 Valderrama Benítez señalaba que:

“Marta era un remedo de puerto, compuesto del edificio destinado a bodegas y unas casa pajizas de paredes construidas de varas perpendiculares, no muy juntas entre si, que permitían la libre circulación del aire y daban paso a los numerosos y variados mosquitos que allí pululan, como también a rana, culebras, escorpiones y otros animales venenosos”⁷¹.

Se trataba de un negocio considerable si se tiene en cuenta que el privilegio que se le concedía a Lengerke era por 25 años. Durante este tiempo se tendrían que establecer en el camino los tambos y las posadas necesarias para el uso de los transeúntes y de los arrieros con sus cargas, y los potreros suficientes para el gran número de recuas de mulas. Lo más importante de este negocio para el Estado era la necesidad de mantener el camino en perfecto estado de tránsito y conservación durante todo el tiempo que se extendiera el privilegio. Este lapso marcaba una pauta en la cual el beneficiado constructor recibía como producto del peaje hasta un peso por cada carga que transitara por dicho camino, aunque

⁷¹ VALDERRAMA BENÍTEZ, Ernesto. Op. cit., p. 196

estaba en la obligación de admitir el depósito de las cargas en la bodega y tambos, sin precio alguno⁷². El constructor respaldó el contrato “hipotecando bienes raíces por la suma de 28 mil pesos. La mitad fueron predios urbanos y la otra mitad predios rurales ubicados el primero en el trayecto por donde pasaría el camino y el otro limitaba con el camino Real y el río Girón”⁷³. Finalmente, Lengerke, desvió del camino de Sogamoso a los conductores y empresarios, monopolizando la navegación del río y del propio camino, imponiendo trabas para impedir la libre competencia, así empezaba el ya mencionado sistema de privilegios al que aludían los comerciantes, resultado de las concesiones hechas a Lengerke que incluían 10.000 hectáreas de tierras baldías, así como las cantidades correspondientes a los fondos del camino⁷⁴.

Los privilegios y concesiones conferidas a Lengerke no manifestaron algún efecto para el progreso del Departamento, y sólo contribuyeron a alimentar los propios intereses del constructor, quién decidía hasta que términos llevar a cabo el contrato, dependiendo de sus necesidades comerciales. En el caso de Lengerke no hay que olvidar que la hacienda de Montebello se encontraba ubicada en un sitio estratégico para sus actividades; desde allí se tenía fácil acceso al río Magdalena por Barranca-bermeja, por el río Lebrija y por el río Sogamoso. A finales del mismo año 1864, aún no se había dado inicio a los trabajos en el camino, a pesar de continuar con el contrato, y los trabajos sobre la apertura de este no mostraban ningún tipo de adelanto⁷⁵, observándose que la organización de empresas con fondos propios y la adjudicación de privilegios a partir de

⁷² AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 209. Socorro, enero de 1864. p. 225.

⁷³ MORA VILLAMIZAR, Oscar Alonso. Op. cit., p. 116, 117.

⁷⁴ *Ibíd.*, p. 226.

⁷⁵ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Informe del presidente de Santander J. M. Villamizar a la Asamblea Lejislativa en sus sesiones de 1865. p. 16.

contratos con particulares fue una historia que se reprodujo durante la colonia y gran parte del siglo XIX⁷⁶.

Al ser declarado camino central en 1878 pareció darle un fuerte impulso a la proyección económica que se estaba buscando. A pesar de los esfuerzos y de las iniciativas por parte del gobierno para sacar adelante los proyectos de mejora y conservación del camino éste se veía constantemente frustrado y el impulso inicial de las obras se elevaba al máximo nivel para luego empezar un estrepitoso descenso hacia el punto desde donde se había dado inicio; ya que nunca se dio un avance significativo que se reflejara más allá de los documentos que informaban sobre la importancia de concretar los caminos como de necesidad pública.

La reapertura del camino de Lebrija se inició al tiempo que las obras sobre el camino de Sogamoso, a finales de 1863. Durante esta época el presidente del Estado Soberano de Santander celebró un nuevo contrato con Lengerke para la composición y mejora del camino, que partía de Bucaramanga y terminaba en el puerto de Botijas sobre el río Lebrija. Ahora las intenciones habían cambiado de rumbo y se dirigían hacia el norte del Departamento de Soto, allí Lengerke se comprometía con el gobierno a refaccionar, o abrir de nuevo en los trayectos que fueran necesarios y mantener en perfecto estado de tráfico el camino, desde el punto en que este se separaba del que iba de Bucaramanga por Rionegro hasta Botijas, así como construir en el punto de Botijas dos bodegas suficientes para el depósito de frutos y mercancías y otra de estantillo para el depósito de sales⁷⁷. Después de un corto periodo de tiempo, se dio por terminada las reparaciones en aquella vía, concluyendo en el “éxito” de su composición y en el perfecto estado

⁷⁶ BARONA, Guido. La Maldición de midas en una región del mundo colonial. Popayán 1730-1830. Santiago de Cali: Facultad de Humanidades / Fondo Mixto para la promoción de la cultura y las artes del Cauca, 1995. 335p. p.54.

⁷⁷ AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 209. Socorro, enero de 1864. p. 225.

de tráfico, observada en la disminución de los fletes de las cargas, según lo justificó la comisión nombrada para su examen⁷⁸.

Años más tarde en 1868 Lengerke subcontrató al señor Martín Rueda para que este se encargara de mantener en perfecto estado de tráfico el Camino de Lebrija por tres años, bajo las condiciones a saber: “el primer año desde la quebrada del “Volcán” que se atraviesa bajando del Chocho antes de llegar al Tambor, hasta el puerto de Botijas; y en los dos años siguientes desde el puente de Rionegro casa del señor Laureano Cadena hasta el mismo puerto”⁷⁹. Lengerke se obligaba por tanto a pagarle por el primer año dos mil pesos de ocho décimos y por los dos años siguientes dos mil quinientos pesos de ocho décimos por cada uno de ellos. Asimismo, le proveía el establecimiento de El Volador, ubicado sobre el camino muy cerca de Puerto Botijas, con sus respectivos terrenos abiertos y por abrir con sus casas, entablos y sementeras, sin cobrarle alquiler por el uso y consumo durante los tres años, y finalmente Lengerke se comprometía a pagar a Rueda el pasto de guinea que este sembrara durante los tres años de ocupación de los terrenos a cuarenta pesos de ocho décimos por cada cuadra.

Sin embargo, transcurrido un año de utilización y teniendo en cuenta la llegada de una fuerte temporada de invierno, las quejas sobre el mal estado del camino provocaron la demanda y posterior resolución del contrato acordado entre Rueda y Lengerke. De nuevo el camino continuaba con “pasos peligrosos, con resbaladeros por donde se notaba que no le habían hecho excavación ninguna (...), en los pasos malos demoraban la marcha por tener que pasar las mulas una por una precipitándolas por vías desconocidas, donde no se encuentra a nadie

⁷⁸AHR - CDIHR (Bucaramanga). Informe del presidente de Santander J. M. Villamizar a la Asamblea Lejislativa en sus sesiones de 1865. p. 16.

⁷⁹ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil-Tercería, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 1, ff. 1r, 2, 3, 4v, 5r, 6, 7r, 1868. Jorge Golkel demanda a Martín Rueda por la resolución de un contrato.

tratando de componerlos (...), y los puentes se encuentran además muy expuestos por los ojos que tienen”⁸⁰.

Ahora bien, como contratista directo del camino a Lengerke no sólo le convenía convertirse en el único empresario autorizado sobre las vías hacia el río Magdalena. Invertir en los dos caminos le ofrecían las condiciones y ventajas para impulsar aún más el auge comercial que estaban alcanzando sus empresas⁸¹ gracias a los negocios de importación, especialmente de mercancías provenientes de Europa, así como de exportación de productos como tabaco, café, cacao, quina, tagua, añil, oro, plata, cueros, orquídeas, cobre y sombreros fabricados domésticamente con nacuma y caña brava. Horacio Rodríguez Plata señala que la mayoría de estos productos comenzaron a exportarse para Hamburgo y Bremen por la vía de Maracaibo y el río Magdalena⁸². De manera que, desde Bucaramanga y Girón, partían considerables recuas de mulas, impulsadas por arrieros contratados por los comerciantes e intermediarios; movimientos mercantiles y de arriería que con el tiempo estimularon la inaplazable diligencia de continuar abriendo caminos.

Los puentes al igual que los caminos se hallaban en malas condiciones de infraestructura. Viajeros y pobladores tropezaban con un pequeño puente, algunas veces destruido y otros medianamente arreglados como para continuar su travesía con menos tropiezos. En el año de 1866 se concedió privilegio también a Lengerke para construir un puente de cables de alambre sobre el río Sogamoso en el punto denominado “El Tablazo”, concediéndole el derecho de cobrar pontazgos⁸³. El mismo contratista exigía la mitad del derecho que a título de peaje

⁸⁰ *Ibíd.*

⁸¹ DUQUE CASTRO, Maria Fernanda. *Op. cit.*, p. 157, 158, 159, 165, 174.

⁸² RODRIGUEZ PLATA, Horacio. *Op. cit.*, p. 15.

⁸³ AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 389. Socorro, noviembre de 1866. p. 895, 896.

se cobrara por los artículos importados por los caminos a su cargo. Recibía además de las rentas del Estado un auxilio hasta de 4 mil pesos y más particular aún, el presidente del Estado Victoriano de Diego Paredes, solicitó al presidente de la Unión que a Lengerke se le eximiera del pago de derechos de importación de los materiales que necesitara para dicha obra.

No obstante, quince años más tarde se pudo establecer que la mencionada obra nunca se terminó, por lo cual, “en 1881, en los puntos del río Sogamoso denominados “El Cocal”, “El Tablazo” y “San Pablo”, se otorgó privilegio para el establecimiento de falúas o canoas para el paso de los ríos que siempre presentaba riesgos a la hora de vadearlos”⁸⁴.

Por su parte en 1880, se aprobó un proyecto de ley en el cual la Asamblea Constituyente decretaba y autorizaba al presidente del Estado conceder privilegio para la construcción de un puente sobre el río o quebrada “Pujamanes” en el camino que de la ciudad de Girón seguía al Puerto de “Colorado” en la vía de Sogamoso. Construir el puente generaba “el derecho de cobrar un pontazgo de 10 centavos por cada carga de exportación o importación, siempre que su peso fuera de 125 Kg., 5 centavos por una persona a caballo y 2 ½ centavos por una persona a pie, por una cabeza de ganado y por una bestia suelta”⁸⁵. También se dispuso la construcción de puentes sobre el río Girón y el río Sucio, en caso de que el camino de Sogamoso se extendiera hasta punto de la Ceiba, cinco leguas debajo del puerto de Colorado⁸⁶. Por su parte, en 1880 se autorizó la construcción de un puente sobre el río Cáchira en el camino que unía al distrito de Bucaramanga con el puerto de Botijas. La necesidad de construir los puentes se reflejaba en las

⁸⁴ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Mensaje del Presidente de Santander (Solón Wilches) a la Asamblea Legislativa de 1882 y Memorias de los secretarios de Gobierno y Hacienda. Socorro, p. 28.

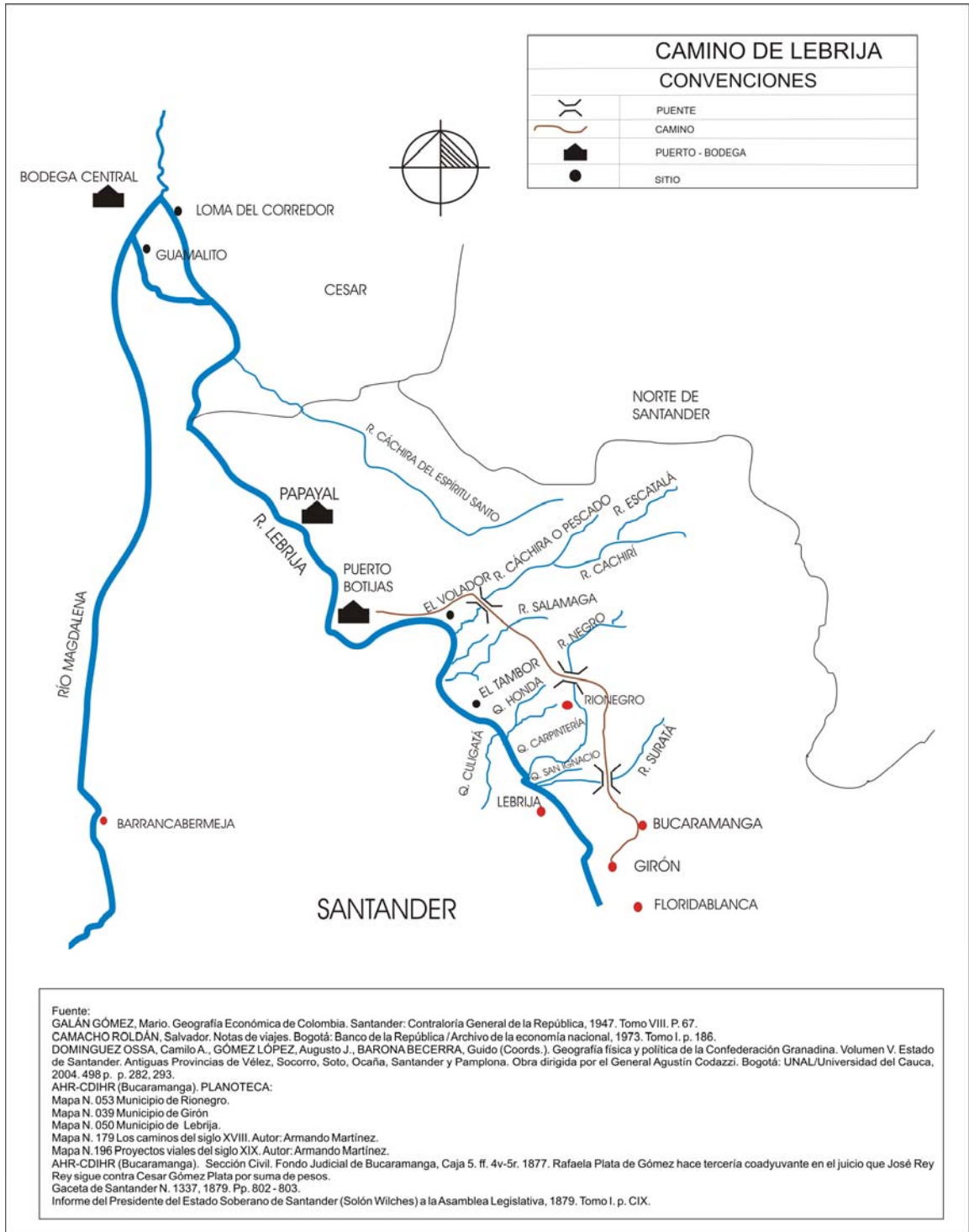
⁸⁵ AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 1416. Socorro, 18 de julio de 1880. p. 225.

⁸⁶ VALDERRAMA BENÍTEZ, Ernesto. Op. cit., p. 197

dificultades que los ríos presentaban durante la época de invierno, imposibilitando el paso por los vados, quedando estancadas por días, incluso semanas las recuas cargadas, dado su considerable caudal de aguas.

En el mismo año se autorizó la construcción de un puente sobre el río Cáchira en el camino que unía al distrito de Bucaramanga con el puerto de Botijas. La necesidad de construir el puente se reflejaba en las dificultades que este presentaba durante el invierno para el paso de las cargas.

Mapa 2. Trayecto del Camino de Lebrija



A los pocos recursos monetarios se les sumaba el exiguo cobro de peajes, que desde luego arrojaban resultados poco ventajosos. Teniendo en cuenta estos aspectos la Junta Administradora de Caminos del Departamento dio origen a un nuevo decreto que otorgaba recursos especiales para la exploración, trazado, apertura y conservación de las vías indicadas. Los decretos iban desde el traslado de ingenieros extranjeros acreditados y compañías de ingenieros, hasta las reiteradas utilidades de los peajes; producidos por el cobro que se hacía tanto en el mismo camino de Sogamoso como en el de Lebrija y otros caminos de la Provincia, todo ello se completaba con la ilusoria suma de veinte mil pesos anuales que se repartían de los fondos comunes.

Independientemente de los ambiciones de los integrantes de la Junta Administradora todo esfuerzo quedaba en la simple aspiración, indicando con ello que los proyectos no parecían ser lo suficientemente sólidos para la consolidación de rutas que permitieran la fluidez comercial que esperaban. En todo caso, el camino era tan necesario, como necesaria era la integración al negocio de contratos a empresas particulares, que se suscribieran con capitales. Con los términos y las condiciones de la Junta de Caminos se podría por lo tanto adoptar un nuevo sistema de administración, que proporcionara una reforma a los amplios, pero insuficientes proyectos estatales.

Cada año representaba la misma situación de incertidumbre para el gobierno departamental. Los productos del cobro de los peajes de los principales caminos estaban comprometidos para todo el año y los fondos por recaudarse también se encontraban destinados al pago de las deudas adquiridas en años anteriores para la mejora y sostenimiento de las vías. En tanto que el invierno ejercía la mayor influencia en los terrenos, por lo que su crudeza limitaba las obras a realizarse y destruía las ya cumplidas. En cierto sentido ningún trabajo se ejecutó a entera satisfacción, lo que llevó a que los particulares interesados por el camino

invirtieran su propio dinero y su tiempo en la consolidación y organización de los trabajos, pero finalmente para su propio beneficio.

Durante el gobierno de Solón Wilches en 1872 se dio un significativo avance en la recuperación de los caminos, especialmente el de Sogamoso. Para estar más cerca de la problemática que se suscitaba en este, el presidente dio facultades especiales al jefe departamental a fin de que celebrara contratos o adoptaran el sistema de administración. Según Wilches las sumas invertidas encajaron en un sistema que pretendía aprovechar los fondos del estado y de la rama de fomento provenientes principalmente de la renta de la sal, pero que desde luego, se comprometió de tales fondos mucho más de la existencia. Por lo cual, las deudas sobrepasaban las insignificantes cantidades de dinero que ascendían a los seis mil pesos que votaba el presupuesto⁸⁷.

Los empresarios que mantenían sus negocios en el Departamento de Soto tenían claro la necesidad de vías de comunicación sólidas y permanentes, por ello solicitaban al gobierno la prontitud en la reparación de los caminos. Debido a la exigua cantidad de dinero que el gobierno central disponía para el renglón de los caminos los comerciantes concluyeron que lo mejor era utilizar sus propios recursos como únicos medios para invertir y mejorar las vías que intensificarían los negocios, sin embargo, el gasto fue mayor y tampoco lograron alcanzar sus objetivos. Se propuso entonces la opción de ejecutar contratos entre el Estado Soberano de Santander y particulares para dar inicio a las obras.

La Junta Administradora de los caminos de la Provincia de Soto al encargarse de los fondos destinados para la conservación del camino de Sogamoso, experimentó de cerca las posibilidades de caminos interminables pero ampliamente inseguros para recuperar los caudales. La inversión que se empleara partía de una serie de

⁸⁷ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Informe del presidente del Estado Soberano de Santander. (Solón Wilches) a la Asamblea Legislativa de 1872. p. 13

artículos y decretos que gubernamentalmente se reconocían con el fin de facilitar el trazo de vías de tierra que más adelante permitieran el acceso rápido al río Magdalena a través de caminos de hierro y locomotoras. Ideales concebidos para un futuro no poco prometedor, si se tiene en cuenta que los interesados en suscribirse para la continuación de las obras tenían pocas facilidades en el momento de entrar al negocio.

En este caso, los llamados a participar, ya fueran asociaciones comerciales o particulares requerían grandes sumas de dinero, así mismo tenían que ajustarse a una serie de términos y condiciones; cuyos capitales iban directamente a los fondos destinados especialmente a las obras que casi siempre nunca finalizaban, y que por el contrario, creaban dudas y desconfianzas entre los interesados. El hecho de que la construcción de los caminos no concluyeran como se esperaba significaba que la inversión de los empresarios no era del todo considerable, porque los gastos y costos invertidos en la gran extensión de las obras, los riesgos del terreno, los obstáculos y peligros de la selva, eran más complejos que los intereses comerciales de los involucrados en las empresas constructoras de caminos.

A grandes obras, grandes capitales. Por lo tanto, el exiguo capital que se invertía en estas empresas generaba resultados insignificantes e imprevistos, en donde cada individuo con posibilidad de grandes riesgos económicos abandonaba las obras con posterioridad. Asimismo, en cada uno de los proyectos se creaban grandes expectativas entre los gobernantes y los licitantes que concluían de la misma manera; siendo siempre el mismo orden de disposición. El presidente del Estado Soberano de Santander destinaba a la composición y mejora de aquellos caminos, la poca cantidad que llegaba cada año en el presupuesto de gastos, el servicio personal subsidiario de los respectivos distritos en la parte del territorio que le correspondiera y el trabajo de los sentenciados a reclusión penitenciaria. Uno de los recursos con que el camino contaba especialmente el camino de

Sogamoso, para su sostenimiento era el del trabajo personal que debían pagar todos los varones de diez y ocho a sesenta años, sin ninguna distinción en la sinfín de condiciones económicas o contribución directa⁸⁸.

Desde el momento en que se canceló el contrato con Lengerke el Estado tomó posesión de las obras de reestructuración y adecuación del proyecto sobre el camino de Sogamoso, el cual se comprometió a llevar a cabo un estudio de los terrenos para explorar y trazar la vía, para comunicar a Bucaramanga con el río Magdalena. Pero en ninguno de los años cuyas disposiciones se gestionaron se suministró cantidad ni auxilio alguno en el presupuesto que tanta ostentación divulgó; motivo por el cual el presidente no logró ordenar la composición del camino por cuenta del estado. Por tanto, el trayecto del mismo continuó a cargo del distrito por donde pasaba y en la parte donde cada cual le concernía⁸⁹. Pero en 1879 el contrato seguía en manos de Lengerke, a quién le correspondía prolongar las obras⁹⁰. Nada había cambiado con respecto a los anteriores años; las condiciones de los caminos, así como los encargados de recuperarlos, chapoteaban entre el barro de las limitaciones.

Entre tanto, el camino de Lebrija fue adjudicado a Lengerke por solo ocho años de privilegios. Diecisiete años menos que los concedidos para el camino de Sogamoso. Las condiciones asignadas eran semejantes, desde la reapertura de los trayectos más urgentes para mantenerlo en útil estado de tráfico, hasta la edificación de las dos bodegas en el Puerto de Botijas. Al igual que con el camino de Sogamoso al constructor se le otorgaron ventajas que no llegaron nunca a igualarse con el camino anterior, pero que a la par daban cierta seguridad a la

⁸⁸ *Ibíd.*, p. 13.

⁸⁹ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Informe del presidente de Santander J. M. Villamizar a la Asamblea Lejislativa en sus sesiones de 1865. p. 11, 12, 13.

⁹⁰ AHR- CDIHR (Bucaramanga). Informe del presidente del Estado Soberano de Santander Solón Wilches a la asamblea Lejislativa de 1879. Tomo I. P. CXL.

hora de responsabilizarse de la obra. Sin embargo, el camino de Lebrija para el año de 1870 se encontraba en mal estado a causa de las lluvias y de las incompletas reparaciones, pese a todo “el tráfico por este camino continuaba su curso normal, su ir y venir, sin interrupciones y sin variación en el cobro de fletes, por aquellas rutas tan deficientes”⁹¹.

La importancia de esta vía comercial y del puerto de Botijas se determinó por los predios aledaños. La cantidad de tierras concedidas a Lengerke por la composición del camino de Lebrija se constituyó en un punto significativo para el desarrollo económico de los pobladores de la Provincia de Soto, dada la abundancia de tierras destinadas a la producción, con suelos aptos para las plantaciones, sementeras y potreros de pasto artificial; todo ello en medio de los procesos civiles ocasionados por la apropiación, embargos y deslinde de terrenos. Actos ejecutivos que dejan ver la urgencia por obtener los derechos sobre las propiedades, por lograr igualmente acceder a un negocio lucrativo consecuencia del paso de un camino de herradura, que transportaría por sus vericuetos los movimientos de valores y cargas que más tarde se fragmentarían en recursos y utilidades materializadas en pesos.

Para el año de 1872 el presidente del Estado Soberano de Santander Solón Wilches prorrogó al Lengerke por cuatro años más el privilegio sobre el camino de herradura de Bucaramanga al Puerto de Botijas⁹². Según Martínez y Guerrero, la importancia de este camino trascendió del estado físico y la gran trayectoria de su construcción, a la necesidad de adquirir tierras. Como consecuencia de ello, el tránsito por el camino indicó no sólo el intento de acortar las distancias comerciales y los costos de los fletes de los productos y mercancías, sino los

⁹¹ AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 670. Socorro, noviembre de 1870. p. 522.

⁹² AHR - CDIHR (Bucaramanga). Informe del presidente del Estado Soberano de Santander (Solón Wilches) a la Asamblea Legislativa de 1872. p. 12.

proyectos por la adjudicación de propiedades⁹³, que de alguna forma quedarán al paso del camino, sirviendo este como intermediario entre las necesidades habitacionales de los pobladores y las actividades comerciales que se creaban a su paso.

En efecto, la segunda mitad del siglo XIX fue para los comerciantes el periodo de crecimiento económico, de fundación de casas comerciales y de establecimientos de caminos. Con todo, caminos, arrieros, puentes y comerciantes se movieron en un espacio común para cada uno de ellos. La prioridad de los hombres era llegar hasta el punto deseado, constituyendo para tal fin las herramientas que harían posible la solidez comercial. El camino seguía un trayecto continuo, variaba cuando se enfrentaba al abrupto desnivel de un cerro o una montaña o simplemente era reemplazado por un sencillo puente de alambres cuando su encuentro o paso era imposibilitado por las fuertes corrientes de los ríos.

⁹³MARTINEZ GARNICA, Armando y GUERRERO, Amado. Op. cit., p. 10

1.3 HACIA LOS PUERTOS: ITINERARIOS, RUTAS Y CAMINOS

*“Cansados de luchar contra la adversidad, abdicamos la voluntad en las bestias y nos dejamos llevar según su antojo. El guía nos contemplaba de cuando en cuando, con aire paternal y trataba de consolarnos, repitiendo siempre la misma frase: “En saliendo allá arriba verán sus mercedes cómo caminan mejor”; allá arriba enigmático que nunca lo alcanzamos”.*⁹⁴

El trazo de los caminos dependía en alto grado de las formas del relieve, de tal forma que, los quiebres de las cordilleras fueron los lugares definidos para hacer los caminos. Se buscaba por todos los medios romper el relieve orográfico, pero los incesantes esfuerzos solo conllevaban a determinar el camino a los espacios que el relieve le ofrecía. Los caminos de Lebrija y Sogamoso, se conjugaron en un primer momento como posibles líneas rectas a través y por encima de valles y montañas. En algunos tramos la forma en zig-zag evitó los ascensos demasiados pendientes, mientras que otras veces estos se trasladaron a partes más favorables. Muchas veces los caminos eran llevados por encima de un pico, encontrándose al lado de este la depresión de un paso que había sido antes utilizado.

Por lo general primero recorrían en la dirección de la cordillera y después se dirigían transversalmente sobre ella. Siguiendo su curso estos se encontraban en un momento determinado cruzando una serie de cumbres y valles. Para el geógrafo Alfred Hettner “las cumbres era preciso cruzarlas en línea, sólo rara vez o nunca se utilizaron los profundos valles transversales que comunican los trayectos de los valles longitudinales entre si (...) el uso de estos valles ofrece casi siempre grandes dificultades, que sólo se pueden vencer con grandes costos”⁹⁵. El camino de Sogamoso al partir desde Girón irremediamente tenía que cruzar

⁹⁴ ANCIZAR, Manuel. Op. cit., p. 225.

⁹⁵ HETTNER, Alfred. Op. cit., p. 278, 279.

parte de la cordillera, remontarla para después iniciar un fuerte descenso, con pasos muy estrechos.

La idea era construir los caminos en pendientes suaves, para llevarlos a mayor altura sobre los ríos Sogamoso y Lebrija, de manera que estos se alejaran del fondo de los valles. Razón por la cual, las poblaciones habían construido sus asentamientos a cierta altura sobre estos ríos. Bastaba solo con bajar profundamente en los valles laterales, para subir luego en el otro lado o en algún momento seguir el camino en línea recta, chocarse con un obstáculo al encontrar un alto que en cada valle aparecía, para luego bajarlo, y así sucesivamente. En realidad, la mayor dificultad consistía en llevar los caminos en la desembocadura de los valles laterales, donde se exponían a la destrucción por deslizamientos, incluso con el tiempo y con el descuido hacerse intransitable. En ese orden, los pequeños caseríos, haciendas y hasta ranchos aislados estaban casi siempre conectados por caminos secundarios que se unían con los caminos principales para acceder a los puertos.

1.3.1 Malos pasos, barrizales, piedras, precipicios, cuestas, pendientes y quebradas

Partiendo de Bucaramanga o Girón se iniciaba el recorrido que llevaría hasta los puertos de Botijas o Marta, pasando por tramos o sitios clasificados según la importancia y destino. Por lo menos se buscaba transformar el espacio, para aventajarle a la topografía algunos trazos que fueron aprovechados para la comunicación, como lo señalaba Codazzi en 1857:

“por la mesa va el camino que de Bucaramanga conducía a Girón (2 leguas aprox., 2 horas de camino), bajando por un callejón de una pendiente regular y con muchas piedras a la quebrada de Chimata y por ella va el camino habiendo muchos lavaderos de oro al concluir la

quebrada. Recorría el río de Oro en medio de haciendas. Camino bueno, pero que retorna agua en invierno. Se pasaba el río frente a Girón el cual en tiempo de lluvia por un día impedía el paso”⁹⁶.

El itinerario del camino de Girón al puerto de Marta, se iniciaba con un escenario matizado por el clima templado y casas de habitación emplazadas en gran parte del trayecto. Iniciar el viaje era enfrentarse con la subida de cuestas empedradas y resbaladizas hasta llegar un punto seguro que definía el fin de la cumbre. Partiendo de Girón se encontraba el primer obstáculo en la subida al Alto. La parte principal después de alcanzar la cumbre asentaba el paraje llamado Angulo, llano, con piso en su mayoría plano inclinado y regular, que incluía en el trayecto tres pequeñas quebradas, las cuales aminoraban el cansancio de viajeros y recuas quienes más adelante encontraban a su paso el inicio de una cuesta resbalosa para llegar a Mataperro: “en aquel lugar predominaba agua, leña y pasto para asegurar el tránsito de los viajeros”. Mientras que de este hacia Capitanes se caracterizaba por pocos pasos que exigían reparación.

El punto de Lincoln el clima se hacía más sano, incluyendo un trayecto de 3 miriámetros; correspondiendo a una zona muy cercana a la capital del Departamento de Soto y a Girón, este camino que se diría hacia el río Sogamoso presentaba un tipo de arenisca del piso de Guadalupe⁹⁷, muy común a lo largo del camino. Lincoln fue el punto del camino más importante, constituyéndose en condición necesaria para iniciar el trayecto que llevaría a lo largo del río Magdalena y cuya afluencia del clima facilitaba la instalación de haciendas y parajes con plantaciones. Desde Girón se gastaban 5 horas de camino para llegar

⁹⁶ DOMINGUEZ OSSA, Camilo A.; GÓMEZ LÓPEZ, Augusto J. y BARONA BECERRA, Guido (Coords.). Op. cit., p. 274.

⁹⁷ HETTNER, Alfred. 1966. Op. cit., p. 108, 109.

a Lincoln, y de este a El Pedral había 29 horas. No obstante, de El Pedral a Lincoln había 60 horas, es decir, 2 días ½ más de camino⁹⁸.

El sitio de Capitanes según Codazzi presentaba una temperatura “cálida y enfermiza”, asociado a una trocha del camino en mal estado por las cuestas, barrizales y atascaderos. En esta parte se pasaban cuatro quebradas que durante el invierno impedían el paso y que hacían del punto de Capitanes un lugar de características insalubres. La subida de Capitanes a las Cruces era desfavorable y necesitaba una variación en el trazado, para lo cual era necesario llevar el camino por la zona de la derecha para disminuir la pendiente, quedando nivelado para según los observadores construir una cuneta y acortado en su extensión en casi 3 kilómetros. En el punto de Capitanes se buscó trazar un camino que uniera el camino de Sogamoso con Lebrija. Finalmente “de las Cruces hacia el puerto el camino era pedregoso, con poco costo de mejorarlos”. Así lo describía un informe encontrado en la Gaceta de Santander en 1878:

“En Capitanes se presenta una obra muy propicia y accesible por donde se puede trazar una línea que suba la cordillera hasta llegar a la “Agua Blanca”. De este punto a Lebrija no habría obstáculos y de Lebrija a Bucaramanga tendría que bajar el trazado en el Alto Canta por el desarrollo de largas líneas en zigzag”⁹⁹.

En el año 1878 se varió el camino de Sogamoso en el punto de Capitanes a las Cruces; con la modificación del trazado se evitaría la compleja hoyada del río Sogamoso y la pendiente del terreno que se extendía hasta el mismo sitio de las Cruces. Esta parte resultaba demasiado costosa para hacer el camino porque se requería rebajar el nivel en el paso de la cordillera de la Paz. Ya en el puerto de

⁹⁸ AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 1.471. Socorro 14 de enero de 1881. p. 447

⁹⁹ AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. n. 1146. Socorro, enero de 1878. p. 43, 44.

Marta y después de recorrer más de diez leguas de camino se encontraban casas; pero poseía un “clima cálido y pestoso” y el camino llegaba a al puerto malo y faldeando los cerros que en invierno tenían muchos resbaladeros, malos pasos y barrizales, incluidas tres quebradas cuyos vados aumentaban el riesgo. Para llegar al río Magdalena se gastaban dos días de navegación desde el puerto de Marta: “la bajada era también peligrosa cuando había poco agua a causa de los malos pasos que eran como chorros llamados Volcán, Botón y Raicero”¹⁰⁰. Para realizar el recorrido contrario y subir al puerto se necesitaban cuatro o cinco días y si el río estaba crecido era imposible subir las mercancías las cuales quedaban depositadas en la aldea o caserío de El Pedral. Desde el puerto de Marta se llegaba al puerto de Colorado en “4 días de ida y 4 de regreso, evitando además los peligrosos chorros llamados “Perico” y “Santa Clara”¹⁰¹.

La subida de la quebrada de Pujamanes (entre las Cruces y el Tablazo)¹⁰² a las Nieves era poco adecuado y empinado, por lo que se tuvo que trazar gran variedad de curvas para lograr construir un camino regular¹⁰³.

Para llegar al puerto de Botijas se trazaron dos itinerarios que partían desde Bucaramanga y Girón¹⁰⁴. Partiendo de Bucaramanga durante “un viaje de 14

¹⁰⁰ DOMINGUEZ OSSA, Camilo A.; GÓMEZ LÓPEZ, Augusto J. y BARONA BECERRA, Guido (Coords.). Op. cit., p. 292.

¹⁰¹ AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. n. 1217. Socorro, octubre de 1878. p. 315, 316.

¹⁰² El potrero denominado el “Tablazo”, ubicado en el valle de Sogamoso, jurisdicción del distrito de Girón de propiedad de Concepción Orbezo de Mantilla, era uno de los terrenos más extensos y mejor ubicados, sobre el camino de Sogamoso y entre el puerto de Marta y Girón. El puente que allí se construyó se constituyó en el interés latente para controlar el paso del Tablazo, punto de gran valor comercial por conectar Zapatoca con Girón y Bucaramanga. AHR (Bucaramanga) Sección Civil-Ejecutivo, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 11, ff. 1-41, 1886. Pruebas del apoderado de Arístides García Herreros en el juicio que este sigue contra Concepción Orbezo de Mantilla por suma de pesos.

¹⁰³ AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 1146. Socorro enero de 1878. p. 43, 44.

¹⁰⁴ Las descripciones que aquí se hacen están basadas en el trabajo de Agustín Codazzi sobre los caminos en el Estado de Santander. DOMINGUEZ OSSA, Camilo A.; GÓMEZ LÓPEZ, Augusto J., y BARONA BECERRA, Guido (Coords.). Op. cit., p. 282, 292, 293.

leguas granadinas (70 kilómetros) (...), pasando por el río Pescado o Cáchira Sur, hasta llegar a la bodega de Botijas en el río Lebrija”¹⁰⁵. A una legua de distancia de Bucaramanga se llegaba a un punto donde a la derecha el camino se separaba para continuar en dirección hacia la parroquia de Rionegro, distante de Bucaramanga cinco horas de camino y de Botijas 21 horas de ida y 24 horas de regreso. Continuando a la izquierda se subía y bajaba una cuesta pedregosa y en parte resbaladiza con un pedazo de montaña con barrizales en invierno: se pasaba una quebrada, para luego realizar una subida y bajada de un cerro de montaña muy barrialoso en invierno hasta la quebrada Honda que se pasaba por un puente para subir un cerro pelado que tenía casas localizadas cerca de la cumbre, llamado Alto Las Cruces. Después del clima frío de la cumbre se encontraba el cálido y enfermizo clima del paraje Salamagueta situado en una bajada de monte áspero y con barrizales en invierno que se extendía hasta llegar a la boca del río Salamagueta que en invierno por un día o dos impedía el paso, cuyos vecinos disponían de pequeñas embarcaciones que prestaban el servicio a los viajeros.

En Salamagueta se articulaban los caminos que venían desde Bucaramanga y Girón; en este punto se iniciaba el trayecto del camino de Lebrija. Después se llegaba al paraje de Cáchira, pasándose el río Pescado o Cáchira que en invierno detenía a los viajeros por un día o dos. Llegando a la Cumbre o Cerro Volador, se envolvía en un desierto con subida pendiente y muy resbalosa, con muchas piedras que en invierno no era posible subirla lloviendo, de ahí hasta la cumbre se presentaba un amplio precipicio. De este punto al Puerto de Botijas existía una bajada con piedras, barrizales y malos pasos, encharcados por las crecientes del río Lebrija. Desde el puerto se podía bajar el Magdalena hasta La Loma del

¹⁰⁵ *Ibíd.*, p. 29

Corredor cuando había buenas aguas en 4 días pero para subirla se gastaban de 8 a 10 días siempre en medio de climas nocivos¹⁰⁶.

El estado de los caminos mostraba las diferencias del espacio, de un tipo de terrenos amplios, dilatados, estrechos y sinuosos, al tiempo que dejaban ver los diferentes tipos y grados de unos caminos en malas condiciones. La montaña y las lluvias imponían dificultades. Un tipo de suelo formado muchas veces por arcilla y pantano, que con frecuencia formaban una hondonada de fango. El lodo de las profundas hondonadas que se marcaban con el paso constante de las mulas, hacia que estas mismas se hundieran “hasta más arriba de las rodillas”. Eran muy frecuentes las llamadas “escaleras” de mulas, que se formaban especialmente en estos caminos donde traficaban muchas de ella. “El caballo intentaba poner las patas sobre los listones pero resbala. En cambio la mula conoce mejor la situación y pisa en los huecos, pero también tambalea si estos son muy hondos”. Se trataba de mejorar el suelo fangoso, empedrándolo o colocándoles troncos de árboles en toda su dirección, a lo que se llamaba “empalizada de troncos”, muy común durante el siglo XIX. Trabajos que se realizaban descuidadamente, sin composición alguna, provocando que el camino empeorara, tal como lo señaló Hettner¹⁰⁷:

“En la actualidad la mayoría de los caminos son caminos de herradura y el tráfico es esencialmente de animales. Varias veces se han planeado unas líneas férreas pero sólo pocos trayectos se han realizado (...) existen carreteras casi exclusivamente en los altiplanos y también en estos solo en partes, y son carreteras que se han iniciado pero no terminado. En los demás poblados, las sendas o caminos de a pie, también son casi siempre utilizados, si exceptuamos los pasos de los ríos,

¹⁰⁶ DOMINGUEZ OSSA, Camilo A.; GÓMEZ LÓPEZ, Augusto J. y BARONA BECERRA, Guido (Coords.). Op. cit., p. 282.

¹⁰⁷ HETTNER, Alfred. Op. cit., p. 280, 281.

como caminos de herradura, y solo en la selva se abre el hombre más fácilmente paso que el caballo o la mula; por lo mismo las regiones selváticas sólo están cruzadas por unos pocos caminos de herradura, y en las demás partes solo puede penetrar el hombre solo”¹⁰⁸.

La importancia de los sitios, puntos y parajes ha sido su particular asociación a los caminos y a las arterias fluviales. La fusión entre ríos y caminos se observó particularmente en lugares donde los ríos no eran posibles de navegar en gran parte de su trayecto, de tal forma que se hizo necesaria la construcción de caminos que desde ciertos puntos permitieran la comunicación terrestre partiendo de las poblaciones hasta donde la navegación ofreciera menos riesgos. De acuerdo con Fernand Braudel, en el momento en que los caminos de tierra y agua se formaron, se dio impulso al nacimiento de nuevos poblados; se establecieron mercados a sus alrededores, permaneciendo allí en medio de la circulación continua de los comerciantes. Los caminos incentivaban la solidez y desarrollo, a través de ellos se agrupaban y crecieron las ciudades¹⁰⁹.

Braudel apunta una vez más que fue el hombre quién reconoció el espacio y profundizó en él, terminando por proyectarse al interior de este. Así fue como lo transformó para permanecer en aquellas tierras, desplazándose e imponiendo su trabajo sobre el medio geográfico¹¹⁰, en medio de los intereses particulares y disputas por tierras en las que participaban activos miembros del gobierno y extranjeros. Los últimos comerciantes establecidos, no llegaron a ver terminadas sus obras. Por el contrario, obstinados en el auge de las vías de comunicación, observaron de lejos aquellos intransitables caminos, cuyo tráfico suficiente

¹⁰⁸ *Ibíd.*, p. 277, 278.

¹⁰⁹ BRAUDEL, Fernand. *Op. cit.*, p. 111 – 135.

¹¹⁰ *Ibíd.*

continuaba gracias a los arrieros y sus mulas, que conocían de cerca las trochas y los malos pasos, donde el trazado tan insignificante mejoraba el movimiento de las cargas. A pesar de ello, el intercambio comercial continuaba y empeorara a su vez a partir de aquella línea derruida, pero conocida y habilitada por el conocimiento natural de sus pobladores. Ni siquiera el penetrante clima rompía el itinerario; ni el invierno ni el verano limitaban el paso.

El espacio geográfico que condicionó y se ajustó a los caminos desempeñó un papel muy importante en él se configuraron ideas, propósitos e intenciones y un círculo invisible de movimiento constante. La red de caminos que salía de Bucaramanga conectaba esta ciudad con el río Magdalena. Sus afluentes, los ríos Lebrija y Sogamoso fueron los encargados de llevar hasta el gran río el comercio que desde Bucaramanga y Girón eran llevados por los caminos. A su paso remolcaban sobre sí la economía, es decir, los negocios y las deudas entre los hombres, el traslado de cargas y las herramientas para facilitar la circulación.

2. CONDUCIR CARGAS E INTERCAMBIAR MERCANCÍAS: LOS NEGOCIOS ENTRE HOMBRES Y LAS HERRAMIENTAS PARA LA CIRCULACIÓN

2.1 LAS ACTIVIDADES DE LOS HOMBRES EN LOS CAMINOS

Teniendo en cuenta los datos aportados por Johnson, durante la década de 1870 los fondos destinados a la construcción de caminos disminuyeron cuando el gobierno se dio cuenta que no podía dedicar un gran porcentaje del presupuesto asignado para las vías¹¹¹. Sin embargo, para comerciantes y empresarios la construcción de caminos representó la condición principal para el intercambio comercial con el extranjero. Exportar e importar sólo fue posible venciendo los obstáculos que imponía la complejidad de los caminos de tierra.

En comparación con el decaimiento del sur del Estado, condicionado por los infructuosos intentos de mantener en uso los caminos de Carare, Opón y Barrancabermeja, el “norte prosperó gracias a su ubicación geográfica y a la creciente demanda internacional de sus productos y no a causa de los esfuerzos de los liberales”¹¹². Después de que una porción significativa de las exportaciones desde el centro de Santander fuera enviada a Cartagena por los caminos de Lebrija y Sogamoso, estos cayeron en desuso durante las guerras de Independencia. De nuevo fueron tenidos en cuenta en la década de 1860, época en la cual surgieron como apoyo al crecimiento del norte del Estado¹¹³.

A finales del siglo XIX, el departamento de Soto se convirtió en el centro estratégico para el crecimiento del comercio regional, situando a Bucaramanga en

¹¹¹ JOHNSON, David Church. Op. cit., p. 195.

¹¹² *Ibíd.*, p. 283.

¹¹³ VERGARA Y VELASCO, Francisco Javier. Citado por: JOHNSON, David Church. *Ibíd.*, p. 122.

el punto de coordinación de los negocios. Según indica Maribel Avellaneda en su trabajo sobre los comerciantes a finales del siglo XIX, estos aprovecharon las ventajas de la nueva posición comercial de la capital y su conexión directa con los caminos de Lebrija y Sogamoso para afianzar definitivamente el éxito económico¹¹⁴. Este fue fundamentalmente el ideal progresista de Geo von Lengerke. En 1852 este inmigrante alemán se radicó en el Estado Soberano de Santander, “condicionó y modificó muchas costumbres e impuso su voluntad en un dilatado territorio geográfico”¹¹⁵; al establecer “negocios de sombreros y tabaco a gran escala”. Asimismo, fundó dos importantes casas comerciales, la primera de ellas bajo la razón social “Lengerke, Lorent y Cía.”¹¹⁶ dedicadas a la extracción y exportación de quinas. La segunda, denominada “Sociedad Lengerke y García y Cía.”, cuyo objeto fue administrar las tierras a lo largo de los caminos de Lebrija y Sogamoso adjudicadas a través de la construcción de los caminos para “construir casas y cercas, al arreglo de potreros y al establecimiento de tiendas para el expendio de efectos (...). Para estas operaciones tan sencillas que no exigían gastos en la cuantía, en que se hace figurar, bastaban los productos de las mismas en unos tiempos – como en 1879 – en que eran las únicas que podían dar utilidad por estar situadas en la principal vía comercial para la importación y la exportación”¹¹⁷

¹¹⁴ AVELLANEDA NIEVES, Maribel. Los comerciantes de la Bucaramanga de finales del siglo XIX. Bucaramanga, 1999, 106 p. Trabajo de Grado (Historiadora). Universidad Industrial de Santander. Facultad de Ciencias Humanas. Escuela de Historia. p. 11.

¹¹⁵ RODRIGUEZ PLATA, Horacio. Op. cit., p. 97.

¹¹⁶ Dicha Compañía se asoció con el Gobierno del Estado para conformar la “Sociedad Industrial”, encargada desde ese momento de explotar los bosques baldíos otorgados por el mismo gobierno en busca de la quina Cuprea. La Casa de Lengerke y Cía. se encargaba además de suministrar los fondos, a proveer de herramientas, tambos, depósitos, medios de acarreo y demás elementos de explotación y exportación. AHR-CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil-Ejecutivos, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 108. 1883. Juicio promovido por Pablo Lorent como representante de la Sociedad Industrial Lengerke y Cía. contra Manuel Cortissoz y Cía. sobre entrega de unas cargas de quina o su valor. Además véase G. S. N. 1437, Socorro, 10 de septiembre de 1880. p. 311, 312. y G. S. N. 1457, Socorro, 25 de noviembre de 1880. p. 392.

¹¹⁷ *Ibíd.*

El propósito de Lengerke fue crear un circuito comercial que incluyera gran parte de las tierras localizadas entre las cuencas de los ríos Sogamoso y Lebrija. Para ello, fundó la Hacienda de Montebello¹¹⁸, ubicada en las riberas del río Sogamoso. Por medio de dos caminos de herradura comunicó la Hacienda con Barrancabermeja hacía el occidente y con Zapatoca al sur oriente. Este último pasaba por el “Florito” y la “Cuchilla del Ramo”, con lo cual quedaba “prácticamente comunicado el interior del Estado con el río Magdalena con el recorrido Socorro-San Gil-Barichara-Zapatoca”¹¹⁹. En su hacienda Lengerke poseía “unas 300 mulas para movilizar la numerosa carga de mercancías extranjeras con que proveía a sus depósitos y almacenes de Zapatoca, San Gil, Socorro y Bucaramanga, a la vez que para conducir hacía Barrancabermeja en vía para el exterior, cargas de tabaco en rama, sombreros de jipijapa, café, tagua, cacao, anís etc.”¹²⁰.

Asimismo, al articular los caminos de Barrancabermeja y Sogamoso en el punto denominado El Tablazo, Lengerke configuró una red comercial que le sirvió para realizar intercambios de productos desde Zapatoca hasta Puerto Santander, Girón, Rionegro y Bucaramanga. Las utilidades y derechos adquiridos por la construcción del camino resultaron estar mejor orientadas al mercado externo y la no despreciable cantidad de tierras que le fueron concedidas, lo cual propició la progresiva desviación hacia el camino de Sogamoso, resultado ser este el más efectivo para sus negocios. El pretexto para el abandono del camino de Barrancabermeja recayó sobre la belicosidad de los indios; según decía, no permitían la reconstrucción del mismo, porque ahuyentaban los trabajadores de las obras. Hechos que acontecieron en la década de los años sesenta.

¹¹⁸ “Se trataba de una extensa propiedad con grandes zonas agrícolas y trapiches, que llegó a convertirse en el lugar donde se desarrollaban los diversos negocios, que se expandían hacía todas aquellas regiones con las que Lengerke mantenía fuertes lazos comerciales”. CAMACHO ROLDAN, Salvador. Op. cit., p. 103.

¹¹⁹ RODRIGUEZ PLATA, Horacio. Op. cit., p. 101.

¹²⁰ *Ibíd.*, p. 101

Durante 1880 otro de los factores para cambiar las rutas comerciales se centró en los constantes pleitos que Lengerke mantenía con Manuel Cortissoz. Entre sus actividades comerciales Cortissoz constituyó una sociedad anónima que giraba bajo la razón social de “Compañía Industrial de la Paz”. Dicha sociedad tenía por objeto exportar los frutos tanto naturales como artificiales que se encontraran en los terrenos y haciendas aportadas por los socios de la Compañía. Dentro de las actividades inmediatas se establecieron la construcción de potreros de cría y ceba de ganados hasta para aproximadamente 1.200 reses y el establecimiento de plantaciones, sementeras para “explotar y recoger los frutos naturales y artificiales de los terrenos y haciendas debiendo poner estos debidamente arreglados a disposición del socio Cortissoz, en los sitios de embarque sobre el río Sogamoso que determinen los socios”¹²¹.

Durante años Lengerke y Cortissoz concentraron sus actividades particularmente sobre la explotación quinera. Cortissoz era dueño de la “Hacienda La Paz” sobre el camino de Barracabermeja y Lengerke poseía la anteriormente mencionada Hacienda de Montebello; dos puntos estratégicamente situados en medio de los bosques donde se encontraba la quina. Esto explica la demanda de la Casa Comercial de Lengerke por la retención de quina y por los daños y perjuicios ocasionados durante el tiempo que estuvieron apresadas en el camino durante el año de 1881. Los constantes pleitos entre los dos personajes obligaron a Lengerke al traslado de su movimiento mercantil desde Montebello al camino de Sogamoso pasando por el Tablazo, en el caserío de Lincoln, sobre el cual tenía derechos de cobrar el correspondiente peaje desde 1870¹²². El control sobre los

¹²¹ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil-Ejecutivo, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 106, ff. 28v-29r, 1877. N. 472. Juicio promovido por M. Cortissoz contra Campo Elías Gutiérrez. Asimismo, se fundó en la ciudad de Bucaramanga en el mismo año la Casa Comercial “M. Cortissoz y Cía.” dedicada a la compra y venta de mercancías extranjeras y frutos del país. Sección Civil-Ejecutivo, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 108, ff. 13-14.

¹²² AHR - CDIHR (Bucaramanga). Informe del presidente del Estado de Santander (Solón Wilches) a la Asamblea Legislativa de 1870. p. 6. Véase además, AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección

caminos originó la disputa que duró años, entre Lengerke y Manuel Cortissoz por el monopolio de la quina.

El argumento para constituir sociedades se proyectó para cubrir los intereses particulares de comerciantes y empresarios como Lengerke y Cortossoz, señalando sólo dos casos de los numerosos que se presentaron durante los años comprendidos entre 1865 y 1885. No sólo fundaron “compañías comerciales, sino también mineras y agrícolas, a través de las cuales incursionaron como gestores e inversionistas de capitales en la construcción de ferrocarriles y caminos, lo mismo que en la explotación de recursos naturales y agrícolas relacionados con la minería, la caña de azúcar, el tabaco, el café y otros productos del sector primario”¹²³. El caso de la explotación de quina en Santander estableció estrechas relaciones entre los explotadores por el acaparamiento de rutas y de tierras “el principal interés de los empresarios era buscar por este medio, acceder al control económico de las regiones por donde se proyectaban las vías, ello les permitiría explotar en forma exclusiva los recursos naturales de las zonas”¹²⁴. Se quiso además sacar el mayor provecho a este producto provocando no sólo pleitos sino también ganancias para el sostenimiento de caminos, durante el gobierno del general Solón Wilches “se alimentó por algún tiempo la esperanza de dar remate a la empresa de caminos con el producto de una fuerte contribución sobre la quina cuprea, que se extraía entonces a razón de mas de un millón de pesos por año, juzgando quizá que con ello sólo aplicaba una parte de la riqueza natural del estado, no la de los contribuyentes. Olvidaba, sin embargo, que el valor de ese

Civil-Ejecutivos, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 108, f. 11, 1881. Demanda por entrega de 2.598 arrobas granadinas de quina.

¹²³ DUQUE CASTRO, Maria Fernanda. Op. cit., p. 150.

¹²⁴ RAMOS PEÑUELA, Arístides. Op. cit., p. 92.

artículo no consistía en la quina misma sino en el trabajo empleado en extraerla¹²⁵.

Para 1875 las mercancías, frutos de la tierra y quina provenientes del sur del Estado Soberano de Santander eran enviadas por el camino de Barrancabermeja, que llegaba a Puerto Santander sobre el río Magdalena. Durante este tiempo ya se anunciaba que la vía de Sogamoso sería la más utilizada, debido a que por aquella vía se podría “despachar con más prontitud y economía, pues existe un buen camino que separa en Valparaíso y a corta distancia baja a unirse en el “El Tablazo” con la vía central que va para Bucaramanga; las recuas hacen el viaje por este camino en la mitad del tiempo que emplean en el otro y es una cosa sabida generalmente que los fletadores transitan por este camino con preferencia al de Barrancabermeja”¹²⁶. Los anteriores planteamientos, reflejan el interés económico que predominó fuertemente en el proceso de avanzada de los enlaces comerciales que mantenía Lengerke desde su hacienda de Montebello y el impedimento que le ocasionaba Cortissoz para conducir las cargas de quina desde su hacienda fue una de las razones para desviar el trayecto comercial hacía el camino de Sogamoso.

Desde la hacienda de Montebello se podía ir hasta Puerto Santander directamente o atravesar todo el cañón del río Sogamoso descendiendo y ascendiendo hasta subir al encuentro con el camino que de Girón iba dirigido hacia el Puerto de Marta. Seguramente, apropiarse del camino y reconstruirlo generaba el Lengerke más oportunidades de abrir caminos y poseer las tierras que los circundaban. El camino desde Zapatoca hasta Lincoln requería mucho esfuerzo pero valía la pena, especialmente porque desde Lincoln hasta el Puerto de Marta era un trayecto muy pequeño en comparación con el largo camino hasta Barrancabermeja. Mientras que estando en el puerto de Marta se podía ir rápidamente hasta el río Magdalena,

¹²⁵ CAMACHO ROLDÁN, Salvador. Op. cit., p. 104.

¹²⁶ AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 992. Socorro, octubre de 1875. p. 185.

ya que desde allí se iniciaba el recorrido por canoa, presentando el río mejor opción para agilizar el transporte.

Además de Lengerke y Cortissoz, otro personaje que enlazó sus actividades alrededor del espacio que circundaba el camino de Sogamoso fue Demetrio Cruz. A pesar de no ser mencionado entre la élite comercial de la época, este personaje representó un papel esencial equiparable a cualquier comerciante, político, propietario de tierras y constructor de caminos de la segunda mitad del siglo XIX. Entre los años que comprenden 1870 y 1885 se localizan las diversas operaciones comerciales que Demetrio Cruz venía realizando sobre las márgenes del río Sogamoso desde el puerto de Marta hasta la bodega de Sogamoso. En 1877 contrató la exploración de la trocha que llegaría a comunicar el puerto de Marta con la bodega y puerto de Colorado, con el fin de extender el camino de Sogamoso hasta este punto, permitiéndole acceder a los terrenos baldíos ubicados entre el establecimiento de su propiedad llamado "La Victoria" y el puerto. De la misma manera, si el camino de Sogamoso se extendía otras leguas más hasta alcanzar la bodega de Sogamoso, en las tierras denominadas Corredor donde estaban situadas las bodegas y labranzas de su propiedad, este obtenía mayores ventajas al acceder con ello a los terrenos baldíos que se encontraban localizados en inmediaciones al Caserío de El Pedral. Las posibilidades que ofrecía el río Sogamoso en su desembocadura marcaba claras ventajas sobre el comercio de exportación e importación incluido entre las actividades de Cruz.

Durante la presidencia de Solón Wilches en el Estado Soberano de Santander, Demetrio Cruz desempeñó un papel muy particular al moverse en un terreno netamente político caracterizado por los apoyos destinados al beneficio común y al deber de ciudadano, mezcla que hacía posible desplazarse en diferentes círculos de poder. De manera que no sólo fue tesorero del Distrito, sino además realizó negocios quínicos directamente con Wilches como en 1883 cuando le compró

"todas las quinas que se tuvieran en el puerto de Barrancabermeja y las situadas en los bosques del Opón"¹²⁷:

Así fue la ayuda de Demetrio Cruz quien además apoyaba de cerca el gobierno, prestándole su servicio a los soldados y garantizando el ejercicio político en los lugares de su propiedad como lo fue la Bodega de Sogamoso, última estación del camino de Sogamoso, cuyos vericuetos extendían cartas y despachos informando sobre la situación política del gobierno de Solón Wilches, sobre sus principales agentes y sus verdaderos amigos, buscando con ello cargos públicos y poniendo a su disposición todo tipo de ayudas para su propio beneficio¹²⁸.

Según Oscar Mora, el surgimiento de nuevos comerciantes entre 1880 y 1885 en momentos en que la actividad económica se recuperaba del impacto de la revuelta artesanal de 1879, provocó la búsqueda de soluciones al “manejo monopólico dado a los caminos”. Sin embargo, año tras año continuaba existiendo un manejo caótico de la actividad comercial¹²⁹. Con el decreto de 1881 se buscó evitar que mercancías de mayor valor se pasaran por las de menor valor y así quedar libre de gravamen mercancías que estaban en la obligación de pagar también derechos. También se practicó el procedimiento de mezclar objetos de diferente

¹²⁷ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Archivo Wilches (en adelante AW), Caja N. 5. Empresas de Wilches, 1883.

¹²⁸ Como se indica en la siguiente carta: “Bodega de Sogamoso, 12 de febrero de 1884, Señor General Solón Wilches, Socorro. Muy querido Solón: Todo esta mal para tu gobierno. Los verdaderos enemigos son los agentes. Por aquí no tienes sino un sólo amigo - amigo leal. Con el cual debes contar siempre y depuesto de intrigas el señor Demetrio Cruz, y como no tienes en esta costa nadie que en el fondo no sea tan enemigo. Depositar la confianza en el señor Cruz y le mande el nombramiento en blanco de las autoridades de esta comarca. El señor Demetrio Cruz me ha servido mucho. Nepomuceno”. AHR - CDIHR (Bucaramanga). AW, Caja N. 2 (1880-1884), Socorro, 12 de febrero de 1884, carta de Nepomuceno (sin apellido) a Solón Wilches.

¹²⁹ MORA VILLAMIZAR, Oscar Alonso. Op. cit., p. 121-124. También, véase DUQUE CASTRO, Maria Fernanda. Op. cit., p. 177.

tasación con el fin de confundir y dificultar el cobro por parte del fisco, “todas estas irregularidades tenían como objeto aumentar la ganancia comercial”¹³⁰.

Manuel Cortissoz hizo parte de aquel grupo de comerciantes que se movía entre las zonas comprendidas entre las cuencas de los ríos Sogamoso y Lebrija. En 1880 estaba negociando con cargas de sal marina curazao en el puerto de Botijas y en 1881 se encontraba sacando cargas de quina por las bocas del río Carare y por el camino de Barrancabermeja.

Sus actividades comerciales se extendieron hasta el punto de agrupar la explotación quinera con el negocio de la sal. El camino de Lebrija hizo parte de los negocios de sal que Cortissoz hacía con la ciudad de Barranquilla. En la bodega de Botijas se presentó en 1880 una confusión con treinta y cinco sacos de sal marina curazao: “Los arrieros Eusebio Martínez y Francisco Mantilla recibieron a fines de junio de este año (1880) treinta y dos sacos de sal marina que el almacenista o bodeguero de Botijas, Marco Antonio Velásquez les entregó para conducir la sal a Bucaramanga y entregarla al señor Roque Ogliastri”¹³¹.

Las casas comerciales contrataban verbalmente con los propietarios de las haciendas los productos de sus cosechas, conviniendo con el precio que tuviera la especie vendida en la plaza comercial respectiva, estableciendo avances de dinero, para asegurar la entrega de la mercancía. El común acuerdo entre las partes validaría el soporte de un negocio sustentado en la tierra y beneficiado por el monopolio sobre los caminos. El monopolio sobre el camino de Sogamoso sirvió a Lengerke para exportar el café, considerado el producto que en la segunda

¹³⁰ AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 1485, marzo de 1881, p. 502, 503. Citado por MORA VILLAMIZAR, Oscar Alonso. Op. cit., p. 127.

¹³¹ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil – Ejecutivo, Fondo Judicial de Bucaramanga, Tercerías 1. Caja 1, ff. 1 – 2r. 1880. Pruebas que produce el apoderado de Roque Ogliastri en la segunda instancia del juicio que este sigue con Manuel Cortissoz y Cía. por cantidad de pesos.

mitad del siglo estaba adquiriendo un gran auge comercial. Con el tiempo, Lengerke amplió rápidamente sus actividades comerciales combinado negocios, adquiriendo movimientos de gran valor e incumpliendo con el pago total de las cosechas que había contratado con anterioridad; características muy particulares para describir al tipo de comerciantes vinculados con el Estado¹³².

Al igual que en casi todo el siglo XIX, en el Departamento de Soto la especulación y el robo predominaron en medio de las relaciones económicas, basadas en el poder y las influencias. Estos elementos primordiales de la circulación fueron según planteamientos de Juan David Montoya “el conjunto de movimientos económicos que suponía el funcionamiento de toda la sociedad”¹³³. En todo este engranaje se mezclaron el camino de Sogamoso, las recuas de mulas que transportaron las cargas de café, el crédito, el contrato verbal. Lengerke, Cortizos y Cruz actuaron como hombres cuyos actos y desplazamientos promovieron el dinamismo económico, que estaba iniciando con el café. Asimismo, los proyectos planteados por los comerciantes para mejorar el servicio de los caminos fueron fundamentales a la hora de llevar por ellos las cargas. Los productos que ofrecía Bucaramanga como una plaza actual inspiraban a los dueños de los fondos para arriesgar los envíos. Para ello los caminos de Lebrija y Sogamoso eran transitados con frecuencia alcanzando este fin exportador tan importante.

El perfil de los comerciantes destaca el papel que cumplieron no sólo como concesionarios de caminos, entre sus actividades se destacó la participación en el negocio bancario. Lengerke junto a otros importantes comerciantes extranjeros y

¹³² Ver la demanda instaurada por Francisco Gómez Galvis contra Geo Von Lengerke por una cosecha de café en 1879. AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil – Ejecutivo, Fondo Judicial de Bucaramanga. Caja 108, f. 2, 1879. Pruebas que aduce el personero de Francisco Gómez Galvis en el juicio que sigue con Geo Von Lengerke por pesos.

¹³³ MONTOYA GÚZMAN, Juan David. Espacios, poblamientos y caminos durante el contacto. En: JIMÉNEZ MENESES, Orián; PÉREZ MORALES, Edgardo y GUTIÉRREZ FLÓREZ, Felipe. (Ed.), Op. cit., p. 155– 194. p. 194.

locales se dedicaron a una compañía anónima titulada Banco de Santander. Los capitales adquiridos de las transacciones comerciales se destinaban a la banca con diferentes socios que se encargaban al mantenimiento de las vías, a multiplicar el comercio y a adquirir tierras¹³⁴. Asimismo, entre los comerciantes se encontraban diversas clases sociales. Los comerciantes que tenían mayores posibilidades económicas, compraban y vendían a gran escala. Sobresalían los que compraban y vendían al menudeo. Quienes se dedicaban al comercio en pequeña escala, compraban y vendían movilizándose entre las ciudades¹³⁵

Para cumplir con sus actividades, los comerciantes obtenían remuneración indirecta del trabajo, sirviéndose del camino para su propia empresa comercial, a cuya sombra se prometía sostener por un tiempo indefinido los caminos en estado de servicio. El éxito de toda red de negocios, precisa en la vinculación a cierto número de individuos, de personajes y agentes, pertenecientes o no a las mismas casas comerciales; quiénes estaban situados en varios puntos de un circuito donde: “el comercio vive de estos multiplicadores, de estos concursos y enlaces que se multiplican por ellos mismos con el éxito creciente del interesado”¹³⁶.

Como señala Braudel, se trata de conquistas, de división en zonas, de infiltraciones. Circuitos y redes se encuentran dominados regularmente por grupos tenaces que se las apropian e impiden su utilización a otras, llegado el caso¹³⁷.

¹³⁴ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Diario Oficial N. 2903. Bogotá, 12 de julio de 1873. En la Sección Civil del Fondo Judicial de Bucaramanga se encuentra abundante información sobre la constitución de los Bancos Prendario de Soto y Banco Santander, donde se observa la importancia de destacarse como comerciante, constructor de caminos y extranjero para conformar el negocio financiero en el Departamento.

¹³⁵ como el caso de Ricardo Uribe, quién no tenía domicilio fijo “pues como su profesión es comprar café en el distrito de Lebrija para venderlo en esta ciudad y comprar aquí (Bucaramanga) otros artículos para venderlos allí, un poco reside en Lebrija y otro poco en Bucaramanga”. AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil, Fondo Judicial de Bucaramanga. Caja 97, f. 8, 1885. Andrés Vargas por medio de apoderado, demanda por la vía ejecutiva a Ricardo Uribe por suma de pesos.

¹³⁶ BRAUDEL, Fernand. Op. cit., p. 119.

¹³⁷ *Ibíd.*, p. 122.

Las redes se completan, se asocian se entrelazan, se enfrentan incluso. Enfrentarse no quiere decir siempre destruirse. Hay enemigos complementarios, hay coexistencias hostiles, hechos para durar. Los comerciantes con diversos propósitos se encontraron enfrentados. Sin embargo, la balanza no se inclina a favor de ninguno de estos “adversarios”, indispensables los unos para los otros¹³⁸. Todas las redes, incluso las más fuerte, conocen un día u otros retrocesos, fluctuaciones y todo fracaso de una red, en su centro, hace sentir sus consecuencias sobre el conjunto de sus posiciones y más, que en otros lugares en su periferia¹³⁹.

Finalizando el siglo XIX, los comerciantes vendían y compraban finca raíz, invertían en vías, en producciones agrícolas, establecían negocios con el gobierno a partir de contratos, concesiones y privilegios, y sus nombres se encontraban entre los más importantes socios de la Junta de Fomento para la construcción de caminos, Juntas de comercio etc.¹⁴⁰. De sus actividades derivaban rentas importantes para los encargados de los caminos y para los fondos del Estado; pagando sumas considerables por los productos y mercancías que diariamente pasaban por los puertos y caminos. Por ejemplo, en 1882 el producto de los peajes en la vía de Botijas, una de las más empleadas, pasó de \$1.048.60 recaudados en febrero, a \$1.253.60 en marzo, \$1.737.60 en abril y \$1.754 en mayo. Por el camino a los puertos de Marta y Colorado se recolectaron \$571.20 en febrero, \$ 357 en marzo, \$1.079.80 en abril, presentado un descenso en mayo al recibir \$789.80¹⁴¹.

¹³⁸ *Ibíd.*, p. 131.

¹³⁹ *Ibíd.*, p. 131.

¹⁴⁰ AVELLANEDA NIEVES, Maribel. *Op. cit.*, p. 78, 125.

¹⁴¹ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Memoria del Secretario de Hacienda al presidente del Estado de Santander, Socorro, 1882. Citado por *Ibíd.*, p. 72

Los gastos que variaron entre el costo de peajes y el aumento de los precios de los productos provocaron un rápido ascenso de las deudas de aquellos comerciantes. Así que, en muchas ocasiones se acudió al sistema de pagarés o en otras oportunidades se recurría a respaldar las deudas con los productos que se tenían en los almacenes esperando la orden para ser cargados y despachados hacia el exterior. Se trataba de un beneficio que adquiriría el comerciante que generara mayor renta por transportar gran cantidad de cargas por el camino. Como el caso de José María Valenzuela, quién exportaba la quina que extraía de sus propiedades a través de la Casa Comercial de Alejandro Koppel.

Cuadro 1. Producto de la renta de peaje sobre quina - 1881

PRODUCTO DE LA RENTA DE PEAJE SOBRE QUINA - 1881				
NOMBRE DEL EXPORTADOR	N. DE CARGAS EXPORTADAS	VALOR TOTAL DEL PEAJE	SUMA RECOLECTADA	CANTIDAD QUE SE ADEUDA
José María Valenzuela	2.461	24.610	4.000	20.610
M. Cortissoz y Cía.	1.739	17.390	11.390	6.000
Lengerke, Lorent y Cía.	1.077	10.770	10.770	
Nepomuceno Toscano	300	3.000	1.000	2.000
Mantilla y Hnos.	300	3.000	1.000	2.000
Miguel Días Granados	292	2.920		2.920
M. M. Olaya por C. Yúrgens	40	400	400	
Trinidad Cadena	40	400		400
Tomás Arango	31	310	310	
G. G. y Espinosa	21	210	210	
J. J. García por José Bonnet	21	210	210	
N. Álvarez	11	110	110	
Francisco y R. Soto	10	100	100	
Silva Otero Hnos.	100	1.000	1.000	
Plutarco Vargas	35	350		350
Lengerke, Lorent y Cía.	98	980	980	
Lengerke, Lorent y Cía.	75	750	750	
Carlos Camacho	184	1.840	1.050	790
Compañía Industrial de Ocaña	269	2.690	2.690	

Vega, Otero y Cía.	11	110	110	
Totales	7.155	71.550	36.480	35.070

Fuente: AHR - CDIHR (Bucaramanga) G. S. N. 1529, 24 de noviembre de 1881. p. 680

Para el mes de noviembre de 1881 Valenzuela exportó 2.461 cargas de quina, cantidad por la que le correspondía pagar por peaje \$24.610. Del total abonó \$4.000 quedando a deber la cantidad de \$20.610, los cuales pagó de la siguiente forma, \$2.000 por medio de pagarés y los \$18.610 restantes quedaron garantizados con las mismas cargas de quina y algunas veces con las cargas que entraran al puerto durante los meses siguientes. De forma similar Miguel Díaz Granados, presidente de la Junta de Fomento exportó la cantidad de 292 cargas de quina durante el mismo mes de noviembre adquiriendo la deuda de \$2.920, suma que respaldó con el producto de exportación. Por lo tanto, ser el mayor productor y mantener una constante participación en el negocio de la quina, así como ostentar cargos públicos fue el negocio rentable para el crecimiento de sus propias actividades económicas. Situación que se asemejaba al establecimiento de vínculos con el gobierno, sustituyendo al tiempo el sostén económico de su riqueza y poder. Fue evidente la aparición de comerciantes que combinaran sus actividades comerciales con las prácticas políticas y con la promoción de caminos para integrar sus negocios, y para favorecer la circulación del dinero en especie.

No sólo eran negocios los que se ajustaban o enlazaban en los caminos de Lebrija y Sogamoso, la violencia también marcó un papel importante a la hora de ajustar cuentas o de cometer delitos que involucraban la mayoría de veces a los arrieros. Para este tipo de delitos, los caminos representaban una ventaja considerable¹⁴². En 1862 Nicolás Marín, dueño de un “macho negro gacho de una oreja, de valor 5 pesos y herrado con la cifra X”, demandó a Rosario Rodríguez, vecino de Curití quien conducía unas cargas al Puerto de Botijas por el camino de Lebrija. En el

¹⁴² JIMÉNEZ MENESES, Orián, Rumores, cartas y caminos en la sociedad colonial, Op. cit., p. 222, 223.

sitio de la Hondura, distrito de Rionegro fue violentamente despojado por un “hecho privado de José Rey y otros en enero de 1862”¹⁴³. El reclamo del macho lo hacía Nicolás Marín insistiendo en que este robo había sido acordado entre el arriero y José Rey.

Los caminos de Lebrija y Sogamoso fueron además del impulso comercial, el punto de tránsito de las tropas en busca de contrabandistas y de los prófugos de la justicia. Durante los años comprendidos entre las guerras civiles y las prioridades comerciales, se creó el espacio necesario para trasladar por estos caminos los soldados organizados en piquetes y dirigidos hacia los puertos para proteger los corregimientos y las zonas comerciales. De puerto en puerto se dirigían los piquetes de soldados enviados para evitar el contrabando arriesgándose a contraer enfermedades propias de aquellos lugares inhóspitos por donde eran llevados a lo largo de los caminos: “del piquete de Colorado i del que lleba P. Alcántara se murieron 5 hombres y se enfermaron 17 que hubo que traer la mayor parte a caballo”¹⁴⁴. Situación que además acarrea el pago de 13 mulas tomadas para tal efecto y dos más para llevar las armas. Muchas veces las mismas guerras ocasionaban la pérdida de mulas y mercancías como en el año de 1881 en donde un comerciante demandó al Estado por el robo de una mercancía de su propiedad que había perdido a causa de los levantamientos acaecidos muy cerca del paso de sus recuas¹⁴⁵.

Transitar por los caminos requería un mayor gasto económico en la primera mitad del siglo XIX, y especialmente la construcción de caminos militares, cuyas obras

¹⁴³ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil-Ejecutivo, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 105, ff. 1r – 4, 1863. Juan de Dios Vargas Parra, apoderado de Nicolás Marín reclama la propiedad de un macho. 1863.

¹⁴⁴ *Ibíd.*

¹⁴⁵ AHR - CDIHR (Bucaramanga), Sección Civil, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 6, f. 14v, 1881.

se efectuaron con el ánimo de afligir y poner trabajos forzados a los patriotas¹⁴⁶. Ya para la segunda mitad del siglo XIX estos caminos continuaron llevando el paso de numerosos soldados.

En 1881, el presidente del Estado Solón Wilches recibió de Francisco Ordóñez un contrato para su estudio y posterior aprobación. Adjunto al contrato se hallaron las cuentas y gastos de los piquetes ubicados en los puertos de Botijas y Colorado cuyas funciones consistían en evitar el contrabando de quina¹⁴⁷. Dirigir el piquete de soldados hasta los mencionados puertos representaba para el Estado grandes sumas de dinero. A cada piquete se le asignaban 30 pesos diarios, con posibilidad de aumento a 6 pesos; dinero que no fue suficiente para cubrir los gastos de alimentación y sostenimiento de los soldados. En los sitios de Lincoln sobre el río Sogamoso, “Los Elechales” y el “Naranjo” sobre el río Lebrija por su sencilla ubicación sólo le eran asignados \$20 a cada uno así que estos tenían \$5 diarios con su ración. Debido a ser tan exigua la cantidad de dinero para el sostenimiento, la única manera que tenían para sobrevivir respondía a las ayudas en comida aportadas por los propietarios de las tierras y aquellos que requerían la ayuda especial de los soldados, como el caso de Demetrio Cruz en puerto de Colorado y Teodoro García en Puerto Botijas quienes se beneficiaban directamente de la ayuda de los soldados. De tal manera, que el ejército era prestado a los comerciantes cuyas actividades se veían obstaculizadas por el auge efusivo del contrabando. En su trabajo sobre las guerras civiles en Colombia, Álvaro Tirado Mejía señala que para el caso de Santander “en 1885 la pobreza derivada de la quiebra en el negocio de las quinas lanzó a bandas enteras de quineros o de

¹⁴⁶ OCAMPO LÓPEZ, Javier. A Venezuela. El camino real del centro – oriente colombiano. Santafé de Bogotá – Tunja – Bucaramanga – Pamplona – Cúcuta con ramales a Cartagena de Indias y Venezuela. En: USECHE LOSADA, Mariano (editor académico). Caminos Reales de Colombia, Bogotá, Fondo FEN – Colombia, 1995, p. 236.

¹⁴⁷ AHR - CDIHR (Bucaramanga). AW, Caja N. 2, Socorro, enero 6 de 1881, carta de Francisco Ordóñez a Solón Wilches.

artesanos de Santander a buscar, en la contienda, otras posibilidades de subsistencia”¹⁴⁸:

“Al lado de los presidiarios se imponía a los soldados la apertura de caminos: el presidio y la tropa podrían entonces ocuparse en desepar o desenraizar las trocas que quedasen en el espacio de la trocha y de esta manera volaría aquello, se calmaría el horror que se ha querido infundir de meter a la tropa y al presidio en una montaña áspera expuestos a perecer y tal vez la indicada operación resultaría hasta más económica...”¹⁴⁹

Pero no sólo fue tomar las armas y dirigirse por los caminos en busca de la lucha por las ideas partidistas, ni tampoco recorrer pueblos y ciudades en busca de posibles desertores o nuevos reclutas para engrosar las filas. En el Departamento de Soto los grupos de soldados recibían órdenes con el objeto de impedir el contrabando por los puertos. Tareas que ocasionaban gastos importantes para el erario público. Con sólo el hecho de dirigirse hacia ciertos lugares para abastecer la tropa con armas y comida ya significaba un amplio gasto de movilización, la cual era retribuida por el presidente del Estado Soberano de Santander¹⁵⁰.

En el puerto de Botijas, se detuvieron más de \$400, hechos ocurridos con base en la ley 87, produciendo al gobierno \$7.000 de quinas ”que hubieran ido sin pagar,

¹⁴⁸ TIRADO MEJÍA, Álvaro. Aspectos sociales de las guerras civiles en Colombia. Medellín: Caa, 1995. p. 15. Además, véase VÉLEZ RENDÓN, Juan Carlos. Los pueblos allende al río Cauca. La formación del Suroeste y la cohesión del espacio en Antioquia, 1830-1877. Medellín: Clío/Universidad de Antioquia, 2002. 393 p. p. 18.

¹⁴⁹ TIRADO MEJÍA, Álvaro. Op. cit., p. 44.

¹⁵⁰ En la carta enviada por Francisco Ordoñez al presidente del Estado en 1881 se pudo constatar la siguiente información: “el día primero reformé el decreto creando el piquete de Colorado, reduciendo a 10 hombres a las órdenes del teniente Vásquez i lo situé en el Pedral para que allí con el corregidor del Caserío i el inspector eviten el contrabando de quina” AHR - CDIHR (Bucaramanga). AW, Caja N. 2, Socorro, enero 6 de 1881, carta de Francisco Ordoñez a Solón Wilches.

pues a Botijas salieron al día siguiente 23 canoas a llevar quina ahí se hubiera ido toda esa carga, si la orden se demora ayer 6 horas más”. Opción que dejaba ver además grandes cantidades de quinales que se iban por el contrabando del puerto para abajo, haciendo pensar en levantar otro piquete “de 10 hombres a órdenes de un teniente” para marchar a Papayal a proteger al corregidor y al inspector de aquel pueblo “para que esas quinas paguen”¹⁵¹.

En la medida que crecía el número de contrabandistas aumentaba la necesidad de acudir al gobierno para solicitar ayudas y de esta manera reestablecer la legalidad sobre los puertos de Botijas y Marta, tal como se observó en la carta de Francisco Ordóñez a Solón Wilches en 1881, donde se rendía un informe sobre los gastos hechos en la “consecución de almas” y en el acompañamiento se dispuso que “los señores Reyes i P. A. Arenas fueran al Pedral i de allí a las Bodegas del Río Magdalena, llevando 8 hombres armados, con el objeto de impedir el embarque de las quinas que allí habían, i esto dio muy buenos resultados pues se detuvieron cerca de 350\$ que valen al erario 3.500\$, estas mismas canoas sirvieron para regresar, i hubo que darle alimentación a la tropa y a la tripulación”¹⁵²

Como se puede observar, el contrabando fue una de las prácticas comunes a lo largo de los caminos de Lebrija y Sogamoso. Muchas de las mercancías, efectos extranjeros y licores que se introducían al Departamento de Guanentá por los ríos Sogamoso y Magdalena pasaban al territorio del Departamento de Soto sin pasar por Zapatoca, lugar donde debía pagarse el impuesto, siendo esto una constante preocupación para el tesoro del Estado. Desde esta perspectiva el presidente del Estado Soberano de Santander decretó el recaudo del impuesto sobre mercancías en 1876. Para lo cual se radicaba en Puerto Santander o Barrancabermeja el

¹⁵¹ *Ibíd.*

¹⁵² *Ibíd.*

cobro del derecho de impuesto de las mercancías que se introdujeran al departamento Guanentá por la vía de dicho puerto. Y en Zapatoca y Girón el impuesto de las mercancías que se introdujeran por el río Sogamoso¹⁵³.

2.1.1 Monopolio Comercial

Por la situación topográfica de los departamentos del Estado de Santander, la industria tenía que limitarse a proveer al consumo de sus habitantes. Por costumbre, rutina o por el pequeño manejo de capitales dedicado al comercio, los pequeños comerciantes se contentaban con ir a buscar en alguna otra de las plazas del interior las mercancías que necesitaban. Por tanto, siendo limitado el consumo y estando esos centros al alcance de los comerciantes al por menor, la importancia comercial de ciertas localidades empezó a decaer, aunque la industria, en general el comercio al por mayor no disminuyó del todo, sino al contrario era ejercido por mayor número de personas. En general, el comercio a pequeña escala empezó a decaer, con el surgimiento de las casas comerciales administradas por los personajes de prestigio y por los recién llegados extranjeros que dieron inicio al monopolio comercial¹⁵⁴. Después de 1870, el auge de la quina y la expansión de los cultivos de café en el norte reavivaron el interés y generaron grandes discusiones, la mayor parte de ellos fueron litigios sobre posesión y derechos sobre los terrenos productores de quina¹⁵⁵.

Héctor Elías Hernández estableció en su estudio sobre la explotación de las quinas que: “Entre 1850 y 1885 se han identificado tres periodos durante cuales la

¹⁵³ AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 1022. Socorro, marzo de 1876. p. 50. Decreto adicional y reformativo al del 15 de noviembre de 1875, por el cual se reglamenta el recaudo del impuesto sobre mercancías, en ejecución del capítulo 6º del título 2º. Libro 1º de la Ley fiscal compilada en 1874.

¹⁵⁴ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Informe del presidente del Estado Soberano de Santander (Narciso Cadena) a la Asamblea legislativa de 1873. p. 19.

¹⁵⁵ JOHNSON, David Church. Op. cit., p. 190.

explotación de la quina alcanzó auge: 1850 – 1852, 1867 – 1873 y 1877 – 1882¹⁵⁶, siendo el mercado más importante Gran Bretaña, Estados Unidos y Francia.

Sobre este tema José Antonio Ocampo señala que “la gran bonanza quinera se dio a comienzos de la década del ochenta, generando una gran “fiebre de la quina” que dominó el Estado de Santander unos pocos años. En 1880 fue descubierta la quina cúprea en la cordillera de la Paz. Explotándose intensivamente en toda el área comprendida entre los ríos Suárez o Saravita y el Magdalena”.¹⁵⁷ El negocio de las quinas impulsó la llegada de numerosos contratistas y explotadores que fueron invadiendo los bosques quíneros. Impulsados por la fiebre de la quina muchos de los dueños de terrenos, intentaron acaparar las rutas dirigidas hacia los “sitios” como medio de apropiación de un espacio considerado baldío, pero los cuales no se vieron como exclusivos en el momento de disputarse el poder¹⁵⁸.

En el Estado de Santander, el auge de la quina tuvo su punto más alto entre los años 1880 a 1882. A pesar de ello, “la caída de los precios en los mercados internacionales fue de tal dimensión que la quina Cuprea extraída de los bosques de Santander descendió intempestivamente”¹⁵⁹. Al tiempo que las exportaciones

¹⁵⁶ HERNÁNDEZ VELASCO, Héctor Elías. Apuntes sobre la explotación de las quinas en Santander. En: MARTÍNEZ GARNICA, Armando (Ed.). Memorias. Escuela de Historia / Universidad Industrial de Santander – UIS – Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2003. p. 295 – 310. p. 297.

¹⁵⁷ OCAMPO, José Antonio. Colombia y la economía mundial: 1830-1910. Santafé de Bogotá: Siglo veintiuno / Fedesarrollo, 1984. 456p. p. 293.

¹⁵⁸ “En el centro del país y en los santanderes, la explotación quinera tuvo el carácter de explotación capitalista con claros signos de salvajismo. En el centro y el oriente del país la explotación se hizo casi siempre en terrenos de propiedad privada. Las adjudicaciones de baldíos en estas zonas fueron corrientes y su valor obedecía en parte al ciclo del precio de la corteza”. *Ibíd.*, p. 298.

¹⁵⁹ HERNÁNDEZ VELASCO, Héctor Elías. *Op. cit.*, p. 297.

disminuyeron intempestivamente los comerciantes y exportadores de quina se vieron obligados a suspender completamente las compras y explotación “siendo la explotación de la quina apenas una fuente de acumulación de riqueza que los comerciantes percibieron en un momento coyuntural en que los precios eran favorables en los mercados mundiales y donde la extracción de la quina no les representaba una mayor inversión por la forma natural en que la encontraban en los bosques santandereanos”¹⁶⁰. Sin embargo, los comerciantes lograron adquirir tierras en lugares donde los recursos naturales les podían proveer de productos apetecidos en los mercados internacionales. Adquirir haciendas muy cercanas a los terrenos baldíos se hizo necesario a la hora de aprovechar los principales focos de producción quinera en el Estado soberano de Santander, “en ocasiones no bastaba el derecho de propiedad o los títulos que se tuvieran sobre un terreno para que se respetara ese derecho, simplemente si se tenían los recursos, se organizaban las cuadrillas de hombres para hacer exploraciones, en muchas ocasiones patrocinadas pro comerciantes locales”¹⁶¹. La explotación de quina se favoreció sustancialmente a través de la construcción de los caminos de Lebrija y Sogamoso; estos ayudaron a fortalecer la relación que existía entre los bosques quineros y los centros de acopio de la quina. Aunque al principio parecían ser trochas insignificantes, terminaron por convertirse en la única salida para las cargas.

Con testigos validados por documentos o simplemente aceptar el honor de la palabra se entablaron diversos juicios donde se especificaban las obligaciones contraídas por el robo de cargas de quina, por la extracción indebida de los bosques baldíos adjudicados a los comerciantes. Durante el proceso de extracción quinera los terrenos considerados con abundancia de quina fueron explotados en medio de hechos violentos. La extensión de los bosques implicaba la imposibilidad

¹⁶⁰ *Ibíd.*, p. 300.

¹⁶¹ *Ibíd.*, p. 300 – 301.

de defender las tierras que creían de su propiedad para las compañías por haber iniciado los trabajos de exploración y desmonte y sobre las cuales se creían con derechos. Según Ocampo, en el Estado Soberano de Santander:

“una compañía explotadora de quina, de la cual era agente en Santander Manuel Cortissoz, se hizo adjudicar por la nación unos terrenos, a los cuales creía tener derecho, por una parte, el Estado de Santander, y por otra, Geo Von Lengerke, según adjudicación hecha por dicho Estado Federal en 1863. En septiembre de 1880, el gobierno de Santander hizo un contrato con Lengerke para explotar las quinas de los terrenos que se creían propiedad del Estado Federal, por el cual este último recibiría la mitad de utilidades de las quinas extraídas. Este conflicto de propiedad sobre un mismo terreno generó un conflicto violento en las zonas de explotación. Las compañías mantenían bandas armadas que se atacaban mutuamente para robarse las quinas extraídas y los víveres. A fines de 1880 el general Wilches convocó una asamblea extraordinaria del Estado que votó la nulidad de las adjudicaciones hechas por la nación y decretó un impuesto de \$20 por carga de quina que saliera del Estado, en contra, en este último caso, de la Constitución Nacional. La situación se complicó al año siguiente por el comienzo en la baja en los precios internacionales, que afectó muy pronto la quina Cúprea”¹⁶².

Como se ha mencionado anteriormente el negocio de la quina impulsó el cambio de las rutas comerciales, marcando beneficios a quién acaparara los trayectos de los caminos. De manera que, el camino de Sogamoso sirvió de escape en el momento que se iniciaron los conflictos entre Lengerke y Cortissoz¹⁶³.

¹⁶² OCAMPO, José Antonio. Op. cit., p. 299. Según datos encontrados en la Gaceta de Santander para 1881 por el producto de la renta de peaje sobre quinas los comerciantes de Bucaramanga tuvieron que pagar \$10 por cada carga de 125 kilogramos de este producto. AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 1523. 21 Socorro 25 de octubre de 1881. p. 656. G. S. N. 1437, 10 de septiembre de 1880, p. 311, 312.

Manuel Cortissoz además de poseer los terrenos baldíos adjudicados por el gobierno nacional; lugar donde situó su hacienda denominada “La Paz”, había comprado al señor Juan Nepomuceno González los terrenos “que hay en la parte occidental del Cerro de la Paz, los cuales posee hace más de un año”. Por su parte, Lengerke y Lorent al ser propietarios de la hacienda de Montebello y varias porciones de terreno desmontados y cultivados con casa y tambos, tales como “Salgar” y “Balsora”, se valieron de la posición estratégica y la cercanía a los bosques de quina de la hacienda de la Paz para contratar agentes y peones, suministrándoles los fondos y víveres necesarios para enviarlos a los mencionados bosques a extraer las quininas, confirmando así la empresa de explotación¹⁶⁴. Situación que inició el conflicto, porque precisamente el abogado de Cortissoz afirmaba que Lengerke por medio de sus dependientes, peones y de su mayordomo Eufemiano Navarro, había promovido la extracción de quina de los bosques y tambos de propiedad del señor Cortissoz en el año de 1881, donde “se extrajeron del tambo denominado “Los Medios” ubicado en los terrenos de “La Paz” doscientas veinticinco arrobas de quina Cuprea empacada en cincuenta sacos de fique, la cual era de Cortissoz por haberla sacado de los sitios denominados “Salgar”, “Buenavista” y “Pozo azul”, en la parte occidental del cerro de la Paz”¹⁶⁵.

¹⁶³ Ver la demanda ejecutada por Manuel Cortissoz contra la “Sociedad Lengerke y Cía.”. AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 108, ff. 1 – 31. 1882. Manuel Cortissoz demanda por vía de reconvención a Paul Lorent como representante de la casa Lengerke y Cía. por la entrega de cinco mil treinta y una arrobas de quina Cuprea por \$50.000 de daños y perjuicios.

¹⁶⁴ *Ibíd.*, f. 18.

¹⁶⁵ AHR - CDIHR (Bucaramanga) Sección Civil – Ejecutivo. Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 108. ff. 16, 17r, 1883. Actuación de Segunda Instancia en el juicio promovido por Pablo Lorent como representante de la Sociedad Industrial Lengerke y Cía. contra Manuel Cortissoz y cía. sobre entrega de unas cargas de quina lancifolia o su valor. El tema de los pleitos entre Lengerke y Cortissoz ha sido trabajado por Héctor Elías Hernández, quien se encargó de situar el proceso de extracción de la corteza, para identificar con ello la forma como se operaba en el negocio, el espacio donde se confinaban las empresas quineras y las relaciones de poder para apropiarse de los bosques baldíos. Su trabajo expone la necesidad de echarle un vistazo a los documentos encontrados en los Archivos judiciales, cuyos procesos aportan una valiosa información para complementar otro tipo de fuentes.

Finalmente, las quinas pertenecientes a Lengerke y Cía. fueron tomadas y detenidas en la trocha de los bosques a Montebello, para ser sacada hacia el camino de Barrancabermeja, ya casi toda estaba empacada en sacos para ser exportadas, estimándose cada carga de 10 arrobas en menos de cien pesos¹⁶⁶. Este pleito por los pretendidos bosques baldíos causó muy pocas pérdidas a los dos comerciantes¹⁶⁷. El beneficio directo que obtuvo Lengerke por ser el constructor del camino de Sogamoso le permitió desplazar las cargas de quina que por las razones expuestas le fueron negadas sobre el camino de Barrancabermeja.

En el Estado de Santander la zona quinera más destacada comprendía gran parte de la cordillera de la Paz, abarcando los departamentos de Guanentá, Vélez y Soto. Bucaramanga, Rionegro, Girón, Zapatoca, Betulia y el sitio de la Paz, se constituyeron centros de acopio de la corteza. Hasta estos lugares llegaban todo tipo de empresarios, comerciantes, particulares, arrieros, explotadores, empacadores, dependientes, agentes y peones interesados en la explotación intensiva de la quina cúprea y lancifolia. El departamento de Soto se constituyó en la zona franqueada íntegramente por la cordillera de la Paz donde los caminos jugaron un papel importante. Hasta allí llegaron los comerciantes para concluir sus negocios, al tiempo que sirvieron para alentar las actividades comerciales en las zonas productoras quineras y cafeteras. De esta manera los caminos de Lebrija y Sogamoso indicaron dos momentos importantes para la extracción y exportación quinera para finales del siglo XIX. No sólo eran centros de acopio, también se consolidaron como centros de suministros cuyos elementos eran esenciales para

¹⁶⁶ *Ibíd.*

¹⁶⁷ Véase cuadro sobre los principales exportadores de quina mencionado anteriormente. AHR - CDIHR (Bucaramanga) G. S. N. 1529, 24 de noviembre de 1881. p. 680.

la extracción, tratamiento y conducción de la quina: “calderas de bronce, ollas de cobre, barriles, cajas, agujas, sacos de fique, cueros de reses y brea”¹⁶⁸.

El camino de Lebrija se proyectó como el reemplazo de la trochas insignificantes que años atrás habían abierto los explotadores de quina. Estas vías generaban cierta desconfianza por la gran cantidad de especuladores que avanzaban en medio de terrenos pertenecientes a particulares. Además, hay que señalar que el camino de Lebrija se consolidó por la presencia de los sitios más importantes para la explotación de quina a saber: el Playón, Lebrija y Cáchira del Espíritu Santo¹⁶⁹. Lugares que coexistían en medio de los pleitos y demandas por obtener el mayor beneficio posible de la explotación y de la cercanía al Puerto de Botijas “donde debía ser embarcada en los vapores del Magdalena y puesta a órdenes de una casa comercial comisionada en Barranquilla, para de allí ser embarcada a los mercados mundiales, para que en el término de dos meses contados desde los puertos fluviales estuvieran en los mercados europeos”¹⁷⁰

En los potreros que poseía Lengerke en el Puerto de Botijas se llegaron a sembrar hasta 40.000 matas de quina. En 1884, se pagó a Manuel Pico \$400 por la siembra de 20.000 matas de quina en el sitio de “Volador” sobre el camino de Lebrija, a Teodoro Corzo \$500 por la siembra de 25.000 matas de quina, también en el sitio de “Volador”¹⁷¹. La explotación de quina acabó en esta zona por reducir y destruir los potreros y cultivos para ponerlos al servicio de los contratistas, peones y animales empleados en las explotaciones mencionadas. A la muerte de Geo von Lengerke en 1882, su representante legal Paul Lorent no tuvo en cuenta

¹⁶⁸ HERNÁNDEZ VELASCO, Héctor Elías. Op. cit., p. 301.

¹⁶⁹ *Ibíd.*, p. 302.

¹⁷⁰ *Ibíd.*

¹⁷¹ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil – Ejecutivo. Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 108. f. 3 a 4r, 1884.

el poder que tenía Teodoro García como administrador de la “Compañía Lengerke y García” y “sin ser administrador ni tener autorización legítima puso a disposición de los explotadores de quinas, todas las fincas (...) e hizo caso omiso a la solicitud de García de liquidar la sociedad”¹⁷².

De otro lado, con la apertura del camino de Lebrija se posibilitó la comunicación de la ciudad de Ocaña con el río Lebrija y con Bucaramanga. Desde Ocaña llegaban los comisionados a comprar quina en el Departamento de Soto, dinamizando la economía. Como el caso de Guillermo Quin, representante de una casa comercial de Ocaña, cuyas actividades comerciales se extendieron hasta articular una red comercial entre Ocaña y Bucaramanga, lugar donde estableció su centro de operaciones “en 1881 hizo trasladar del Playón al Puerto de Botijas ciento cincuenta y tres cargas de quina, estableciendo como sitio de operaciones a Bucaramanga, donde abrió una tienda para la venta de mercancías extranjeras y para la compra de quina”¹⁷³.

Frente a esta situación hacía su aparición el problema de transporte de los sacos para ser enviados a los centros de acopio. Trasladar las cargas requería responsabilidad y puntualidad, lo cual no fue un ejercicio continuo, las cargas eran retenidas por días, no sólo por los obstáculos de los caminos, sino por la negligencia a la hora del traslado hacia los puertos, sumado a ellos, la “especulación en los precios de la quina en los jornales y en los fletes (...) del Playón al puerto de Botijas se cobraba por carga de quina once pesos y del Playón a Rionegro seis pesos”¹⁷⁴

¹⁷² *Ibíd.*, ff. 4r a 26v.

¹⁷³ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil – Ejecutivo. Fondo Judicial de Bucaramanga. N. 0503, cuaderno 4, f. 8. Pruebas del personero de Pedro Duarte en al excepción de competencia propuesta por Guillermo Quin. Proceso Ejecutivo, citado por HERNÁNDEZ VELASCO, Héctor Elías. *Op. cit.*, p. 304

¹⁷⁴ *Ibíd.*, p. 309.

Por su parte, Lengerke, Cortissoz, Demetrio Cruz, Solón Wilches y otros, se vincularon directamente con la conducción y coordinación de las cargas, para ello contrataban fletes fluviales y terrestres, contratos de arriería y obtención de privilegios de embarques y desembarques en los puertos y bodegas de El Pedral, Bodega de Sogamoso, puerto Marta, Botijas, Papayal, Estación Santander y Bodega Central.

2.2 HERRAMIENTAS PARA LA CIRCULACIÓN

En el capítulo anterior se presentaron en su parte física, los puertos, tambos y puentes como una serie de puntos. Ahora la cuestión consiste en aplicar o en palabras de Braudel en exteriorizar cómo se encajan esos puntos, cómo se entrelazan las líneas de intercambio, cómo el comerciante o empresario se mueve y maneja las relaciones a través de los caminos originando lazos de poder y de privilegios, creando y dibujando en el espacio un tipo marcado de tráfico, de voluntades, acciones y rivalidades. Y cómo estas aunque dejen de lado numerosos espacios vacíos, aislados de los tráficos crean superficies mercantiles coherentes¹⁷⁵. En este punto se destacan las herramientas que hicieron posible la circulación comercial en el Departamento de Soto. Todo hacía parte de un solo propósito: la circulación de las mercancías y de los hombres¹⁷⁶.

Saber con precisión cual era el número de cargas que se exportaban e importaban por los puertos de Botijas y Marta es en parte limitado por la poca continuidad de los documentos donde se especifiquen el número de cargas que llegaban y

¹⁷⁵ BRAUDEL, Fernand. *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII*. Los juegos del intercambio. Madrid: Alianza, 1984. Tomo II, 525 p. p. 109.

¹⁷⁶ JIMÉNEZ MENESES, Orián y GUTIÉRREZ FLÓREZ, Felipe, Op. cit., p. 24. Según afirman los autores: "los avances en técnicas sobre construcción de caminos, puentes, puertos y demás obras de ingeniería no obedecen exclusivamente a las transformaciones que se hacen sobre la materia, sino que son el resultado de las decisiones políticas (técnicas de poder). Son las técnicas políticas las que, las más de las veces hacen posible la materialización de los avances tecnológicos en obras como los caminos".

partían de los puertos. Para 1866 se calculaba que la cantidad de cargas superaba las 8.000. El café se convirtió en el principal producto que se exportaba por los dos puertos, ya que “pasan de dos millones los árboles de café que hoy crecen i se cultivan en el departamento, los que por término medio producirán antes de 4 años, dos millones de libras, o sea 16.000 cargas de diez arrobas”¹⁷⁷.

En 1874, la industria cafetera de Santander estaba en plena expansión, especialmente en el Departamento de Soto, lugar donde según José Antonio Ocampo “había seis millones de árboles que sólo produjeron 8.300 sacos (0.083 Kg. por árbol), produciendo los mismos árboles un año después 48.700 sacos. Como la industria cafetera se estaba extendiendo al mismo tiempo en otras zonas de Santander, la producción de esta región del país no debió ser inferior a 60.000 sacos a fines de la década del setenta. Las siembras fueron escasas en la segunda mitad de esta década, ya que la bonanza quinera elevó substancialmente los jornales en la región (...) esta explica el lento crecimiento de las exportaciones colombianas de café entre 1880 y 1892”¹⁷⁸. En el informe del jefe departamental de Soto se aclaraba que el movimiento de importación y exportación de cargas en los puertos de Botijas, Paturia y Sogamoso, desde el mes de septiembre hasta mayo de 1880 pasaban de 10.000 cargas, esperando que el transcurso de todo el año el total fuera mayor que el del periodo de agosto de 1878 a julio de 1879, pues para aquella época apenas comenzaban a salir para el exterior las primeras partidas de café “llegó a tal punto su auge que una carga de 5 mil sacos llegaba a tener un costo de aproximadamente \$80.000 probablemente pesos de ocho décimos”¹⁷⁹.

¹⁷⁷ Biblioteca Nacional. Fondo Antiguo. Periódico La Juventud. Socorro julio de 1866. Trimestre 1. Nueva Granada. Estados Unidos de Colombia. p. 44 – 45. F. P. 1048.

¹⁷⁸ OCAMPO, José Antonio. Op. cit., p. 319, 320.

¹⁷⁹ *Ibíd.*, p. 318

Transportar se convirtió en el modo de contribución y distribución que hacía parte del movimiento comercial de Soto, suficiente para sostener los caminos. En parte esta fue una de las características que observaron quienes tuvieron en sus manos el monopolio sobre los caminos¹⁸⁰. A través de los caminos de Lebrija y Sogamoso, los comisionados, arrieros y los viajeros se dirigían a los puertos. Allí se encargaban de despachar y recibir en las bodegas las mercancías que llegaban desde y para Bucaramanga. Barranquilla era el puerto final, desde donde partían hacia el extranjero. “Tengo la honra de avisarle, que en este mismo día he comisionado al señor Demetrio A. Cruz para que reciba en Bodega de Sogamoso y conduzca hasta el puerto de Colorado, sobre el río Sogamoso, los bultos que pertenecientes al Instituto Agrícola de García Rovira deben recibir en consignación en Barranquilla y remitir hasta dicha bodega los señores Alejandro Pérez y Cía., a quienes he oficiado para la pronta remisión de tales bultos y su entrega al señor Cruz”¹⁸¹.

Los almacenes y bodegas inmediatos a los puertos de Marta y Botijas fueron puntos donde confluían las mercancías. Hasta allí llegaban los arrieros y comisionistas para encargarse de las cargas y de los productos “donde algunas veces el servicio era prestado con regularidad”¹⁸². El comercio fomentaba la competencia, impulsando la construcción de nuevas bodegas desde donde se despacharan con mayor regularidad los embarques. En la mayoría de casos la obstrucción de los puertos causaba la demora de gran cantidad de cargas, impulsando la necesidad de construir improvisadas bodegas que muchas veces no resistían la acumulación de las mercancías y los productos que repentinamente llegaban de bodegas cercanas que anteriormente habían quedado en medio de

¹⁸⁰ Biblioteca Nacional. Fondo Antiguo. Periódico La Juventud. Socorro julio de 1866. Trimestre 1. Nueva Granada. Estados Unidos de Colombia. p. 44 – 45. F. P. 1048.

¹⁸¹ AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 1557. Socorro, 18 de abril de 1882. p. 792.

¹⁸² AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 1565. Socorro, 16 de mayo de 1882. p. 821.

caminos cerrados y destruidos a causa del desbordamiento de un río y por deslizamientos. Este tipo de situación se presentaba con frecuencia en la Bodega de Sogamoso. Una noticia hallada en el Semanario El Posta en 1894, informaba sobre las desventajas del mal estado de la bodega ya que “por haberse obstruído completamente el puerto, han estado demoradas por más de quince días unas 400 cargas de exportación del comercio de Bucaramanga, hasta hoy, que se ha aguardado el Vapor Colombia, a que las transporten en canoas a otro sitio en donde ésta construyendo una Bodega el señor Apolinar A. Moreno, para embarcarlas”¹⁸³.

En 1870, para dar más facilidad y procurar la prontitud en el despacho de la cargas, Geo Von Lengerke mando construir la Bodega de Sogamoso. Su cercanía con el río Magdalena permitió que las cargas alcanzaran a desplazarse en un día del puerto de Marta a aquel punto directamente, reduciendo el tiempo y evitando el trasbordo en El Pedral. Esta vía parecía ser la más corta para ir a la costa, ya que los viajeros y transeúntes llegaron a transportarse por ella en 4 días y ½ de Bucaramanga a Barranquilla¹⁸⁴.

La Bodega de Sogamoso se encontraba ubicada cinco leguas más abajo de Barrancabermeja, a corta distancia de la desembocadura del río Sogamoso en el Magdalena¹⁸⁵. Su construcción fue en parte por su posición estratégica al estar circundada por el terreno denominado Corredor, perteneciente al Caserío de El Pedral, el mismo donde se encontraban ubicadas las labranzas y bodegas del ya mencionado Demetrio Cruz. Los linderos que le correspondían abarcaban la importante ruta fluvial del río Sogamoso, lo cual ofrecía mejores posibilidades de

¹⁸³ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Semanario El Posta N. 16. Marzo 17 de 1894. p. 150.

¹⁸⁴ AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. n. 665. Socorro octubre de 1870. p. 503.

¹⁸⁵ CAMACHO ROLDÁN, Salvador. Op. cit., p. 186.

comunicación e integración con el camino de Sogamoso “desde la boca de Sitio-Nuevo o quebrada del Salado, aguas abajo hasta el punto “Perico” en el río Magdalena, pertenecientes al Estado de Santander”¹⁸⁶.

Por otra parte, algunas casas comerciales se dedicaban a la consignación, a los negocios propios y comisiones de toda especie. Ofreciendo a los diferentes comerciantes los cobros y pagos comerciales y cancelación de documentos, compra y venta a comisión frutos y productos del país, de letras de cambio pagaderas dentro o fuera del país, importación de toda clase de mercancías europeas y americanas, exportación de frutos del país; encargándose además de su aliño y empaque, recibo y envío. Recibir o despachar cargamentos para cualquier punto del país o del exterior por conducto de la casas comisionistas del tránsito. Pago de derechos de importación. Arreglos de libros comerciales, liquidación de cuentas y facturas. Proponiéndose además de hacer avances de dinero sobre los frutos que se le consignara para su venta. Para el puntual despacho del cúmulo de negocios que realizaban, contaban con depósitos seguros, almacenes de expendio, así como los agentes y dependientes necesarios¹⁸⁷. En efecto, los comerciantes se valieron de estas herramientas para vincularse directamente con la circulación comercial.

Las mercancías fueron el otro tipo de herramientas que pertenecieron al círculo comercial que giraba en torno al Departamento de Soto. Estas se entregaban en el sitio acordado por dos comerciantes, en caso de ausentarse uno de los dos el pago se hacía a través de consignación. Es decir, a partir de una casa comercial encargada particularmente de estos negocios. Si el vendedor no tenía un comisionado legalmente constituido, ni un lugar fijo de residencia, el comprador solicitaba ante el juzgado municipal aceptar el pago de la consignación de la

¹⁸⁶ A. G. N. Sección República. Fondo: Ministerio de Fomento. Baldíos. Tomo 3. f. 32r a 39v, 1880.

¹⁸⁷ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Diario Oficial N. 3182. Bogotá, 11 de junio de 1874. p. 1776.

cantidad de dinero estipulado en el negocio. En 1887 Federico E. Minlos como socio administrador de la Compañía Mercantil radicada en la ciudad de Bucaramanga y que giraba bajo la razón social de Minlos Breuver y Cía., solicitó que se la admitiera el pago por consignación de la suma de setenta y dos pesos, valor de veinte cueros de res que compró al señor Juan Agustín Villafrades y este entregó al administrador de las Bodegas del “Puerto de Botijas, el 22 de enero próximo anterior (...) Villafrades residía en el sitio de “Sabaneta” cerca al Caserío de Botijas, por lo tanto hallándose este ausente del lugar donde le debían hacer el pago, se recurría al pago mediante la consignación¹⁸⁸.

2.2.1 Las trochas de mulas y los arrieros

Las mulas y las cargas hicieron parte del sistema de transporte del siglo XIX, de los altos costos de los productos, de la supervivencia, de las ganancias y las deudas. Hablar de los caminos en una época donde se vivía de transitarlos es entender la relación existente entre los arrieros y los caminos, sus pleitos y sus deudas. Por ello, una de las herramientas que también hacía parte de la circulación y que indiscutiblemente se encontraba aliada a los caminos de Lebrija y Sogamoso fue la arriería. En términos semejantes las recuas y los arrieros se constituyeron en el eje central a la hora de organizar las vías de comunicación. Sus pleitos con los dueños de mercancías, las demandas, los juicios entablados por robos de cargas y de mulas formaron los circuitos comerciales que ellos abonaban haciendo parte de una red de tráfico constante. El negocio no sólo fue transportar e intercambiar mercancías, a este pertenecían el pago de deudas con mulas o caballos de carga, deudas por fletes y la pérdida de dinero por incumplimiento. Entre el camino de Lebrija y el puerto de Botijas se presentaban la mayoría de casos.

¹⁸⁸ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil, Fondo Judicial de Bucaramanga. Caja 97, f.f. 1r – 4r, 1887. Federico Minlos solicita se le acepte el pago por consignación de la una cantidad de dinero que debe al señor Juan Agustín Villafrades.

Al encontrarse respaldados por la ley, los arrieros ostentaban seguridad a la hora de encargarse de gran cantidad de cargas para transportar. Sin embargo, fácilmente se endeudaban y al no tener bienes suficientes para pagar las deudas adquiridas en años anteriores los dueños de mulas y arrieros se veían obligados a pagar con las herramientas de su trabajo diario. En el año 1891 Hermenejildo Arteaga demandó por la suma de \$80 y por \$14 por los perjuicios causados a Máximo Ferreira fiador de la señora Clotilde Suárez. Al no tener dinero suficiente el fiador “manifestó un caballo color bayo de silla de su propiedad que se hallaba en viaje para el puerto de Botijas”¹⁸⁹.

Las cargas eran importantes pero al parecer las mulas lo eran aún más, esto se pudo observar en las demandas hechas por el robo de mulas por los caminos. En 1886 se demandó a Francisco Álvarez por robar la mula perteneciente a Toribio Suárez. El apoderado Vicente Pinto ejecutó la correspondiente demanda por la cantidad de \$60, valor de la mula y no de la carga. Al parecer el dueño de la mula tenía cuentas pendientes con Francisco Álvarez quién se vio obligado a retener la mula para cobrar el dinero que Toribio Suárez le debía:

“La mula colorada coneja fue mandada al puerto de Botijas, conduciendo una carga con el arriero Hilario Araque i de regreso la reclamó el señor Álvarez al arriero, i este por orden del Comisario del partido de Las Palmas (Distrito de Rionegro) se la entregó al segundo”¹⁹⁰.

Asimismo, vender o fletar hacía parte de las relaciones que intervenían en la circulación. Las mismas herramientas utilizadas como medios de transporte eran

¹⁸⁹ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil, Fondo Judicial de Bucaramanga. Caja 10, f. 9, 1891. Hermenejildo Arteaga demanda a la señora Clotilde Suárez por la suma de \$80 de ⁸/₁₀ e intereses y a su fiador Máximo Ferreira.

¹⁹⁰ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil, Fondo Judicial de Bucaramanga. Caja 100, f.f. 1r – 2r, 1886. Demanda Ordinaria. Vicente Pinto (Apoderado) contra Francisco Álvarez por la entrega de una mula.

utilizadas como respaldo para darle producto a sus negocios y establecer relaciones de poder.

Uno de los negocios más importantes para la época fue fletar cualquier cantidad de mulas o caballos para transportar mercancías. Desde Bucaramanga a los puertos de Botijas o Marta las mulas y caballos fueron los elementos utilizados con mayor frecuencia, a pesar que algunas veces escaseaban las recuas que trabajaran a estos dos puertos¹⁹¹, sin embargo fueron negocios muy productivos cuyo desarrollo se vio condicionado al crecimiento económico:

“El 7 de enero de 1889 Jenaro José Silva compró a los señores Minlos Breuer y Cía. del comercio de esta plaza, representados por su recomendados Vicente Uscátegui, veinte mulas de carga cuyo valor fue \$640 de ¹⁰/₁₀”¹⁹².

El negocio y pago de deudas con mulas fue una de las actividades más comunes a finales del siglo XIX. Después del regreso de cada viaje a los puertos las mulas ya estaban destinadas a otros dueños, como el caso del arriero Segismundo León quién:

“declara que no tiene dinero sonante para hacer el pago que se le ordena, pero que si tiene dos mulas para la carga, las cuales se hallan en el potrero del señor Carlos Nicolás Rodríguez”¹⁹³.

¹⁹¹ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Semanario El Posta N. 11. Enero de 1894. p. 97.

¹⁹² AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil-Ejecutivo, Fondo Judicial de Bucaramanga. Caja 109, f. 3, 1889. Jenaro Silva demanda en vía ordinaria al señor José de Jesús Rodríguez por el dominio y entrega de una mula retina y por daños y perjuicios.

¹⁹³ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil-Ejecutivo, Fondo Judicial de Bucaramanga. Caja 106, f. 4v, 1883. José Concepción Peralta como seccionario de Josefa Vargas demanda ejecutivamente a Segismundo León por \$50 de ⁸/₁₀.

El mismo día de su regreso el dueño de las mulas tenía que presentarlas al señor juez, así pasaran 8 días o más. Debido a la infraestructura de los caminos el tiempo en que demoraba en llegar las mulas pasaban semanas. Tiempo en el cual las mulas embargadas podrían morir por cansancio en los caminos, despeñarse por los incontables precipicios o enfermarse por los rigores del clima. Ya en el momento de ser entregada para pagar la deuda el nuevo dueño podía negarse a recibirla o entablar una nueva demanda por el incumplimiento de entrega. Una de las causas para desistir de la compra de mulas se debió a que aquellas presentaban enfermedades que a simple vista no se observaban, lo que ocasionaba la disminución de su valor, como lo indica el siguiente caso:

“En 1868 Eugenio Benitez le compró a Cayetano Figueroa tres machos de carga, por la cantidad de 168 pesos de a $\frac{8}{10}$. Una de las bestias resultó inútil para el servicio. El macho bayo en 60 pesos de a $\frac{8}{10}$ y los otros dos a \$50 de la misma moneda. El macho bayo tenía el defecto de que al llegar a alguna de las posadas se resistía a pasar, defecto que lo hacía desmerecer de su valor, y haciendo inútil para viajes, dado que era el más natural para que se destina una partida de mulas de cargas”¹⁹⁴.

Negocios y deudas hacían parte de este mismo círculo que giraba entorno a los caminos y puertos. Finalizando el siglo, en 1890 Antonio Gómez Plata demandó a Augusto Lozano por una suma que no alcanzaban los \$200. Para ello, Gómez Plata pidió “el depósito y secuestro de un caballo color cisne, de propiedad del citado Lozano, el mismo que dejo pastando en propiedad de los señores Gómez Vargas, de Lincoln, su vecindario de Girón, que no ha enajenado hasta hoy”. El caballo era utilizado por el mencionado Lozano para realizar sus viajes desde Girón hasta el punto de Lincoln por el camino de Sogamoso. Al tiempo que pidió

¹⁹⁴ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil-Ejecutivo, Fondo Judicial de Bucaramanga. Caja 105, f.f. 2r, 4r, 21r, 40r, 5r, 1868.

también el secuestro de una “cantidad de pesos que al referido Lozano le adeuda el señor colector de bodegajes, señor Simón Harker, de su sueldos devengados en los últimos meses de este año, como empleado que fue, en las Bodegas de Puerto Marta, en el vecindario de Girón”¹⁹⁵. El negocio se iniciaba con la entrega por parte del dueño de las mulas al arriero encargado de llevarlas al puerto de Botijas o Marta, para ir a sacar cargas de los respectivos puertos y llevarlas a Bucaramanga, por cuenta del dueño de las mulas. Algunas veces los arrieros disponían arbitrariamente del valor de los fletes de las mulas que estaban conduciendo, lo que llevaba a demandas por parte de los propietarios de las mulas.

En el año de 1864 el señor Hipólito Ordóñez, vecino de Rionegro, se declaró deudor del señor Obdulio Estévez por la venta de 14 mulas cuyo valor fue de \$618.80 centavos “recibidas por mi dichas mulas empecé a trabajar con ellas conduciendo cargas, de esta (Bucaramanga) al puerto de Botijas y regresando. Con el producto de estos distintos fletes y que ahorré para pagar, me causó a deber el señor Nicolás Orozco, la suma de \$450 ⁸/₁₀ los mismo que recibí de dicho señor y que los destiné para pagar al señor Estévez”¹⁹⁶.

2.2.2 Organización de puertos y bodegas fluviales

La importancia económica de los caminos de Lebrija y Sogamoso se enlazó fuertemente con la utilización y mantenimiento de los puertos de Botijas y Marta, respectivamente. Tanto el gobierno como los particulares se habían interesado en la constante movilidad, inconsistencias y mejoramiento de los almacenes y bodegas. En 1880 visitaron el Caserío de Botijas el presidente de la Junta de

¹⁹⁵ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Civil – Ejecutivo, Fondo Judicial. Caja 109. (Hoja suelta). 1890.

¹⁹⁶ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil-Ejecutivo, Fondo Judicial de Bucaramanga. Caja 5, f. 24v, 1864. Obdulio Estévez cede, endosa y traspassa al señor Francisco Londoño la cantidad de \$618.80 ct. N. 0121.

Fomento Miguel Días Granados y Pablo Lorent, miembro del comercio de la ciudad de Bucaramanga. La visita fue realizada con el objeto de llevar cabo una inspección al almacén del puerto y a los libros llevados por los empleados o almacenistas, teniendo en cuenta las reformas necesarias para el despacho y orden de la oficina. Visitados los almacenes o locales para el depósito de cargas de importación o exportación, se presentó la necesidad de proveer a la oficina de una o dos romanas de plataforma para el romaneo de la sal, así como la refacción total de los techos de los almacenes n. 1 y el de la sal. El puerto constaba de varios almacenes como era el de sal, el exportación, otro para las mercancías de importación. Para la época había algunos construidos aún de madera. Mientras que se preparaban algunos construidos de hierro para separar por localidades el depósito de cargamentos, asegurando con ello las paredes de los edificios, con estantillos de buena madera a fin de evitar que el peso de la carga deteriore el metal de que están formadas las paredes.

La conexión río – puerto –camino o viceversa se constituyó en el soporte imprescindible de la circulación y estimulo con más fuerza el auge comercial entre las regiones. El sistema de navegación especialmente a vapor aunque favorecía la velocidad a la hora de transportar gran cantidad de mercancías, no llegó a desplazar las canoas que continuaban siendo el elemento indispensable en la comunicación directa entre los afluentes del río Magdalena.

Con el crecimiento progresivo de la actividad comercial, el puerto de Botijas fue bastante concurrido, el auge era tal que muchas veces se recurría al arrendamiento de casas particulares y habitantes del caserío para guardar en ellas las mercancías¹⁹⁷.

¹⁹⁷ “también manifestó la circunstancia grave de haber sido depositadas en algunas casas particulares de este caserío gran cantidad de frutos del país, debido a la falta de almacenes para colocarlos, ya que la mayor parte del valor por arrendamiento ha sido ya pagados por él; haciendo constar al mismo tiempo que repetidas veces ha dado aviso correspondiente a los señores de no enviar cargas y no obstante se continuó el envío”. AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 1377. Socorro, 26 de febrero de 1880. p. 66

La mayoría de veces se presentaba la gran afluencia de mercancías sin dueño conocido que autorizara la salida de las cargas, razón por la cual los almacenistas manifestaban que existían en la bodega a su cargo bultos de mercancías que no se encontraban al saldar los libros.

En cuanto al puerto de Marta, se decía que ella era propiedad de un particular y de la cual no tenía conocimiento alguno la Junta de Fomento y por lo mismo en ningún caso el gobierno se responsabilizaba por el mal servicio que en ella se presentara. Sin embargo, el inspector de caminos terminantemente practicaba una visita mensual¹⁹⁸, aunque poco visible, pues aunque el servicio de bodegaje se prestaba con más o menos regularidad, no significaba que este fuera de buenas condiciones.

De igual manera, se presentaba el abuso en la navegación de los ríos Lebrija y Sogamoso, por los bogas y demás gentes que intervenían en el manejo de las embarcaciones. Por ello, el comercio entre los diversos puntos del Departamento de Soto atravesaba perjuicios considerables por las pérdidas de bultos, la apertura de aquellos sin orden de los dueños, el abandono en que dejaban las mercancías a las orillas de los ríos expuestos siempre a la humedad y a las lluvias, y a los retardos en el embarque y desembarque de los artículos de importación y exportación. El problema consistía en que la responsabilidad sobre los puertos de Botijas y Marta recaía en manos de sus almacenistas, quienes no ejercían la vigilancia suficiente que se requería en el servicio de esas vías, prestando un trabajo regular y poco eficiente. Por lo tanto, el inspector de caminos tenía el deber de vigilar esos almacenes y para tal fin optaron por tomar medidas más fuertes¹⁹⁹ al reglamentar el despacho de los almacenes de los puertos y las celadurías de los caminos de Sogamoso y Lebrija.

¹⁹⁸ AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 1565. Socorro, 16 de mayo de 1882. p. 821.

¹⁹⁹ AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 1554. Socorro 4 de abril de 1882. p. 781 – 782.

Los puertos fueron el escenario donde se manipulaba el comercio al gusto de quién ejerciera mayor influencia comercial. Por ejemplo en 1880, en el puerto de Papayal se registró la confusión de treinta cinco sacos de sal. Las cargas se embarcaron desde Bodega Central por cuenta de Ogliastri con dirección al puerto de Botijas en el champán “Orinoco”, perteneciente a los señores Miranda y Cía. Durante el cambio de embarcación se confundieron los bultos, ocurriendo que el patrón de la canoa “nueva ciencia” continuó transportando el cargamento, entregándolo en la bodega de Botijas como pertenecientes a Manuel Cortissoz²⁰⁰.

Por su parte una cosa era estar en la ciudad esperando la llegada de las cargas y otra era la verdadera situación que esta ocurriendo en los puertos o caminos. En los puertos se cambiaban las cargas, se apropiaba de los mejores productos y se distribuía a los comerciantes quienes esperaban en las ciudades la llegada de las mercancías para distribuir las a los negocios. “El precio no podía estar menos la curazao en el mes de febrero del presente año, que a treinta y cinco pesos de a ocho décimos, que generalmente, viene la sal de los puertos de a cuatro arrobas i media granadinas en cada saco (...) que es verdad que las sales que llegan a esta ciudad (Bucaramanga) i se venden aquí son de diferentes clases por su color, humedad, tamaño del grano, en comparación a la que ha declarado como superior (...) que es verdad que el precio de la venta de la sal fluctúa aquí, de mercado a mercado”²⁰¹.

²⁰⁰ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil – Ejecutivo, Fondo Judicial de Bucaramanga, Tercerías 1. Caja 1, ff. 1 – 2r. 1880. Pruebas que produce el apoderado de Roque Ogliastri en la segunda instancia del juicio que este sigue con Manuel Cortissoz y Cía. por cantidad de pesos. Ibíd.

²⁰¹ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil – Ejecutivo, Fondo Judicial de Bucaramanga, Tercería. Caja 1, f. 2, 1880. Prueba de Manuel Cortissoz en la demanda que le ha promovido Roque Ogliastri por el valor de treinta y cinco sacos de sal marina. Declaración de Juan Nepomuceno Bretón.

La trayectoria comercial iniciaba en el camino de Lebrija para pasar el río Lebrija. Los puntos más importantes de este trayecto fueron Puerto Botijas, Papayal, Estación Santander, Bodega Central y la Loma del Corredor. Para llegar al camino de Lebrija desde los mercados extranjeros, el circuito frecuentemente utilizado comenzaba en el puerto de Barranquilla donde los agentes o comisionistas se encargaban de recibirlas de manos de los representantes de las compañías extranjeras para embarcarlas por vapor río Magdalena arriba con destino a Bucaramanga. Algunos comerciantes y empresarios cuyo centro de negocios era la capital del Departamento de Soto tenían a su servicio empresas de comisionistas. De la siguiente manera:

“el exportador después de hacer sus envíos, giraba letras de cambio sobre sus comisionistas en el exterior hasta por el valor en el que estimaba sus exportaciones o el monto del crédito rotatorio previamente acordado, estos documentos se vendían en un mercado libre a los importadores, quienes los remitían a Europa para que fueran exigidos a los comisionistas de los exportadores. Obviamente cuando un comerciante operaba a la vez como exportador e importador, solamente tenía que vender o comprar letras en el mercado local según el valor de sus transacciones netas (...) Este sistema incluía tres tipos de crédito comercial: -Los exportadores recibían en primer lugar, créditos de corto plazo que oscilaba entre 30 y 120 días, en la forma de derecho de giros sobre sus comisionistas en el exterior. Como dichos giros se hacían por el valor esperado de las ventas, o por los montos acordados previamente la cuenta de los créditos podría no corresponder con el valor de las mercancías exportadas que se determinaban solamente en el momento de su realización (...) Los importadores sólo tenían que hacer sus pagos unos meses después de la fecha de factura o recepción de las mercancías. Las casas comerciales europeas generalmente concedían créditos de 6 a 9 meses a una tasa de interés que fluctuó entre el 4 y 8%

anual; los plazos podían llegar hasta 12 meses (...) los comerciantes norteamericanos concedían créditos de más corta duración, generalmente de 60 a 90 días”²⁰².

La información proveniente de los registros de embarque de mercancías pertenecientes al General Solón Wilches permite una comprensión más clara de la trayectoria y conexión de la cual se ha venido hablando; destacando con ello, la importancia de la línea río – puerto – camino que forman parte de lo que Braudel llama “instrumentos de la circulación”²⁰³. El 6 de noviembre de 1886 se despacharon desde el puerto de Barranquilla 46 bultos y 105 piezas sueltas de hierro que según el conocimiento de embarque tendrían que llegar a Bucaramanga por cuenta y parte de Wilches²⁰⁴. Al arribar en el puerto las mercancías procedentes del extranjero, los comisionistas A. Pérez y Cía. radicados en Barranquilla se encargaban de gestionar los detalles de la descarga, las condiciones y el estado de las mercancías para proceder a embarcarlas de nuevo y despacharlas hacia Bodega Central. Allí eran recibidas por los comisionistas López y Navarro quienes mantenían la navegación constante de la cual dependían comerciantes y empresarios conformando estaciones en Bodega Central, Estación Santander y Puerto de Botijas.

²⁰² OCAMPO, José Antonio. Op. cit., p. 175 – 177.

²⁰³ Circulación es para Braudel “el conjunto de los movimientos económicos que supone el funcionamiento de toda sociedad, movimientos que la sociedad asegura naturalmente y que se esfuerza en promover aunque sólo lo consiga a medias. Toda sociedad cede al movimiento se adapta a él”. Destaca los elementos y los instrumentos de la circulación: los caminos, los puertos, el medio de transporte, las mercancías transportadas, las tiendas, los mercados, las ferias, los intercambios mercantiles, la moneda en movimiento, el crédito, los diversos procesos del comercio y, naturalmente, los hombres, sus actos, sus desplazamientos”. BRAUDEL, Fernand. La identidad de Francia. Los hombres y las cosas. Barcelona: Gedisa, 1993. Tomo III. 457p. p. 240.

²⁰⁴ AHR - CDIHR (Bucaramanga). AW, Caja N. 2. Relación de los recibos, cuadros y cartas que manifiestan el movimiento de carga de importación perteneciente a Solón Wilches durante los años 1886 y 1887 (Documentos sueltos).

Subiendo por el río Magdalena al margen izquierdo y en la confluencia de este con el río Lebrija se encontraba Bodega Central, el primer punto donde se desembarcaba después de casi 5 días de navegación. Los comisionistas López y Navarro para el año de 1886 se dedicaban particularmente de los movimientos de cargas de importación que llegaban hasta esta bodega a partir de la navegación por vapor en el río Magdalena. Como propietarios de Bodega Central²⁰⁵, tenían a su cargo comisionistas y empresarios de navegación por lanchas de vapor y embarcaciones menores en el río Lebrija-Bodega Central. Establecida en 1879 contaba con tres lanchas de vapor, la primera con capacidad para 60 cargas, la segunda con capacidad para 250 cargas y la tercera y última con capacidad para 350 cargas. Igualmente poseía 30 canoas, la mayor parte con capacidad para 100 cargas cada una. Sus bodegas estaban distribuidas a lo largo del río Lebrija, las cuales estaban estivadas y resguardadas para conservar los cargamentos en caso de la creciente de los ríos, al tiempo que conservaban lugares especiales para el depósito de sales. Bodega Central reunía las bodegas con menor capacidad de recibir cargas de importación y exportación, se encontraban construidas de paredes de tierra y con techos de hierro galvanizado para depositar aproximadamente hasta 400 cargas. Las bodegas situadas en Estación Santander prestaban el servicio para el depósito de cargas de importación y exportación techadas con hierro galvanizado contra incendios, con capacidad para 3.000 cargas²⁰⁶.

Desde Bodega Central, los hermanos López y Navarro enviaban correspondencia a su agente en Bucaramanga para mantenerlo informado sobre el estado de las mercancías y la fecha de llegada al puerto de Botijas. La misma empresa López y Navarro era dueña de las bodegas localizadas en la Estación Santander. En caso

²⁰⁵ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil-Ejecutivo, Fondo Judicial de Bucaramanga. Caja 106, ff. 31, 32, 1883. Juicio promovido por Roque Ogliaistri contra M. Cortissoz por cantidad de pesos.

²⁰⁶ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Semanario El Posta N. 46, enero 12 de 1895. p. 525

de pérdida de algún bulto, la empresa no se responsabilizaba, para ello no pagaba sino su costo original, según la factura autenticada que para el efecto se produciría, más los gastos causados hasta el lugar en que hubiese debido verificarse la entrega: menos cuando el bulto perdido contenga dinero o joyas cuyo valor no se haya expresado en el documento al efecto de pagar el flete correspondiente, en cuyo caso la empresa no tendría responsabilidad alguna. Se admitía a bordo pólvora, ácidos y demás objetos inflamables a precios convencionales. Para el caso de los sombreros se admitía al flete ordinario más $\frac{1}{4}$ sobre su valor. Sin embargo, se cobraba el flete aunque se perdiera el buque o parte del cargamento. No se firmaban conocimientos por menos de un peso de ley (\$1), y todo flete se pagaba según la tarifa aunque el conocimiento exprese otro.

El vapor de la empresa López y Navarro partía de la Estación Santander, iniciando su recorrido hacia el puerto de Botijas. El patrón de la canoa, que reemplazaban al capitán y a su vapor se encargaban del largo recorrido que le esperaba hasta el puerto. Ahora la carga era recibida y llevada del costado de la canoa al momento de entrar al puerto. En caso de pérdida de algún bulto, no se pagaba sino su costo original, según factura autenticada que para el efecto se producía más los gastos causados hasta el lugar en que hubiese debido verificarse la entrega: menos cuando el bulto perdido contenía dinero o joyas cuyo valor no se hubiera expresado en el conocimiento al efecto de pagar el flete correspondiente, en cuyo caso no había responsabilidad alguna. Dinero, joyas y piedras preciosas pagaban el $\frac{1}{4}\%$ de flete sobre su valor. El embarque y desembarque eran independientes del flete y su costo correspondía al dueño o dueños de la carga así como también el bodegaje. El flete asimismo era pagado aunque se perdiera la carga. El costo de transporte desde los puertos aumentaba de acuerdo al estado de la navegación por los ríos, y al estado de la infraestructura de los caminos. En un mes los fletes alcanzaron los 600 pesos de diez décimos. Cumplida la entrega de la carga a su último destino, los fletes se pagaban dos meses después. Bajar la carga desde el Puerto de Papayal hasta el puerto de Botijas sobre el río Lebrija llegaba a costar

además de 28 a 30 reales carga, cantidad que no se veía recompensada en momentos que no subían cargas, es decir, en momentos en que la exportación no recompensaba el costo de las importaciones.

En la bodega del Puerto de Botijas se recibían las cargas para ser descritas en el cuadro de movimiento, donde el almacenista o bodeguero registraba los tipos de mercancías que se encontraban almacenadas y las que llegaban a través de las canoas como café, quina, cueros de res y de chivo, mercancías, sal y artículos varios. En ello se describía además de la fecha, el nombre de la embarcación o conductor, las marcas y números del contenido de las embarcaciones y la entrada y salida de los bultos especificados, igualmente su número total en cargas. El pago se hacía de dos formas a saber: en un extracto de la cuenta corriente se remitía el tipo de cancelación que se realizaba en efectivo y letra de cambio²⁰⁷.

Otro tipo de documento indispensable para el movimiento mercantil comprendía la Relación de las cargas, mediante este instrumento se describía el derecho de peaje y de introducción de las cargas. En el documento se describía el mes en el cual llegaban las cargas y el valor del derecho del peaje. Se describía además el nombre del puerto, en este caso del puerto de Botijas, los números de las Cartas de Porte; el total de bultos y el total de estos bultos repartidos en cargas y finalmente el valor de los derechos (en el caso de las cargas de Wilches cada una valía un peso (\$1), por 9 cargas se pagaban \$9. Años de 1887. (50 centavos cada carga). Hacían referencia además a la descripción de los bultos de mercancías, licores en cajas, los bultos de artículos varios, el total de bultos y el total en cargas, con el respectivo valor de los derechos. Ejemplo del total de 151 bultos de artículos varios, se repartían en 28 cargas, lo que aumentaba el valor de cada carga, correspondiendo entonces a \$6 el valor cada carga para un total de \$168 pesos en el puerto de Botijas.

²⁰⁷ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil – Ejecutivo, Fondo Judicial de Bucaramanga. Caja 106, f. 16. 1883. Juicio promovido por Roque Ogliastrí contra Manuel Cortissoz por cantidad de pesos.

Mapa 3. Circuito Mercantil

Área que comprende el
circuito mercantil por los ríos Sogamoso y Lebrija



Fuente:
 GALÁN GÓMEZ, Mario. Geografía Económica de Colombia. Santander: Contraloría General de la República, 1947. Tomo VIII. pp. 56, 57, 67.
 CAMACHO ROLDÁN, Salvador. Notas de viajes. Bogotá: Banco de la República / Archivo de la economía nacional, 1973. Tomo I. p. 186.
 DOMINGUEZ OSSA, Camilo A., GÓMEZ LÓPEZ, Augusto J., BARONA BECERRA, Guido (Coords.). Geografía física y política de la Confederación Granadina. Volumen V. Estado de Santander. Antiguas Provincias de Vélez, Socorro, Soto, Ocaña, Santander y Pamplona. Obra dirigida por el General Agustín Codazzi. Bogotá: UNAL/Universidad del Cauca, 2004. 498 p. p. 282, 292, 293.
 AHR-CDIHR (Bucaramanga). PLANOTECA:
 Mapa N. 053 Municipio de Rionegro.
 Mapa N. 039 Municipio de Girón.
 Mapa N. 050 Municipio de Lebrija.
 Mapa N. 179 Los caminos del siglo XVIII. Autor: Armando Martínez.
 Mapa N. 196 Proyectos viales del siglo XIX. Autor: Armando Martínez.
 AHR-CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil. Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 5. ff. 4v-5r. 1877. Rafaela Plata de Gómez hace tercera coadyuvante en el juicio que José Rey Rey sigue contra Cesar Gómez Plata por suma de pesos. Caja 11. ff. 1-41, 1886. Pruebas del apoderado de Aristides García Herrerros en el juicio que este sigue contra Concepción Orbeogo de Mantilla. Caja 108. ff 1-22, 1873. Juicio promovido por Ramón Rueda Martínez contra Geo Von Lengerke por pesos.
 Gaceta de Santander N. 1337, 1879. pp. 802 - 803. N. 389, 1866. pp. 895, 896.
 Informe del Presidente del Estado Soberano de Santander (Solón Wilches) a la Asamblea Legislativa, 1879. Tomo I. p. CIX. 1870. Tomo I. p. PC.

En el mismo documento se apuntaba el valor del pontazgo (Derecho de pontazgo o derecho para pasar los puentes). Cobro que se hacía sobre las mercancías de exportación e importación sobre los ríos por donde habían pasado las cargas con anterioridad. Por ejemplo en 1887 las 32 cargas y media (32.5) que contenían 133 bultos pertenecientes a Solón Wilches pagaron por un pontazgo de 20 centavos c/u, 6.50 pesos, pago 39 pesos. Igual suma pagó por el puente en Rionegro. Es decir, que terminó pagando 45.50 pesos en total durante el camino de Lebrija y hasta llegar al puerto de Botijas. Adjunto al cuadro donde se señalaba el movimiento de las cargas se encontraba el recibo de bodegaje. En este se hacía referencia a las cargas depositadas en las bodegas. Solón Wilches se constituyó en deudor de los comisionistas López y Navarro por el bodegaje de \$27, 75 ctv., cargas de importación, cargas que estuvieron en Bodega Central durante un mes a razón de 50 centavos por cada carga, lo que sumaba 13, 88 ctv. Año de 1886. Asimismo, el mismo Wilches pagó por el paso de mercancías de importación por el puente sobre el río Suratá \$3.60 valor que iba destinado al tesoro del distrito²⁰⁸.

Desde el puerto de Botijas se enviaba una carta de aviso donde se informaba sobre la llegada por canoas de las mercancías. Se registraba las marcas, los números de los bultos y el contenido de ellos, finalizando con las observaciones. Por ejemplo, en la carta de aviso dirigido a Solón Wilches se le informaba la llegada por canoas de artículos varios que enviaban desde Bodega Central los comisionistas López y Navarro. Describiendo la cantidad de bultos y su contenido.

Al interior de las Cartas de Porte se registraba el nombre del arriero de las recuas de mulas alquiladas en el puerto de Botijas. Además, se indicaba el tipo de cargas recibidas por los almacenistas o en su defecto por los auxiliares. La carta de porte era entregada en Bucaramanga al representante de la firma de comisionistas radicada en la ciudad, quién era el encargado de cobrar el valor de los fletes.

²⁰⁸ AHR - CDIHR (Bucaramanga). AW, Caja N. 2. Relación del pago de los derechos de peaje y pontazgo por parte del tesorero Demetrio Cruz (hoja suelta), 1886.

Debiendo el suscrito entregar en el mismo estado en que los recibió, salvo pérdida o avería total o parcial causada por caso fortuito comprobado. En caso de retardo, no siendo por causa inevitable, pagaré el perjuicio consiguiente, dejando facultad al dueño de la carga para descontar del valor del flete y por cada día de demora, mientras se justificaba el atraso. Asimismo, los arrieros conocían sus obligaciones “al recibir las cargas, aforarlas y cargarlas en las mulas o los bueyes, estaba claro el compromiso de entregarlas en el mismo estado y entidad recibidas, y tanto remitentes como destinatarios y arrieros manejaban con desenvoltura los conceptos de fuerza mayor y caso fortuito”²⁰⁹, respondiendo por lo que se rompiera o se saliera o fuera sustraído por descuido o por maltrato de los bultos, en fe de lo cual firmaba.

Algunas veces se presentaron casos en los que los propietarios de las cargas no pagaban el costo del transporte cuyo contrato se había firmado con anterioridad, como sucedió con el arriero Agapito Ayala quién después de entregar las cargas de licores en la Casa de Comercio establecida en Bucaramanga por Lorenzo Larsen no recibió el correspondiente pago por el flete desde el puerto de Botijas:

“De las cartas de porte que acompaño, marcadas con los números 4186 y 4187 expedidas en el puerto de Botijas con fecha 23 de agosto de 1892, consta que yo (Agapito Ayala) celebré contrato de transporte de unas mercaderías, y con respecto a todas las estipulaciones del contrato, hacen fe las cartas de porte de acuerdo con el artículo 276 del Código del Comercio”²¹⁰.

²⁰⁹ SALAZAR MONTOYA, Jaime. De la mula al camión. Apuntes para una historia del transporte en Colombia. Bogotá: Tercer Mundo, 2000. p. 75.

²¹⁰ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil-Ejecutivo, Fondo Judicial de Bucaramanga. Caja 108, f. 1, 1892. Agapito Ayala demanda a Lorenzo Larsen para que le pague una suma de pesos, flete de unas cargas de mercancías que le condujo del puerto de Botijas a esta ciudad y Rionegro.

Al evocar el artículo del código del comercio el arriero buscaba que se le pagara el transporte de las mercancías mediante términos legales, al cual acudía teniendo en cuenta la validez de las cartas de porte y la demora en el pago de los fletes. De manera que, las condiciones “del transporte de arriería eran las estipuladas por la legislación comercial para el contrato de transporte terrestre, en el cual se consignaban los derechos y obligaciones de cargadores, portadores, remitentes y destinatarios”²¹¹.

Las mercaderías fueron entregadas a Larsen como lo testificaban las mismas cartas de porte. Sin embargo, pasadas las veinticuatro horas de entrega el consignatario no había efectuado el pago correspondiente afirmando que “el cargador extralimitó sus instrucciones al pactar el precio del transporte”²¹². El arriero basándose de nuevo en la protección de la ley y en los artículos 1, 20, 310 y 315 del Código del Comercio, invocó las disposiciones señaladas en dicho código, para que de acuerdo con ellas fuera resuelto el derecho que le correspondía como transportador de carga. De manera, que como no se le había cubierto el precio del transporte y apareciendo en las cartas de porte el cumplimiento de sus obligaciones como acarreador Agapito Ayala reclamó “el depósito y la venta en martillo de ocho bultos de los treinta de licores que conduje y a que hace referencia la carta de porte marcada con el número 4.187 que acompaño (...) el producido de esos bultos lo estimo suficiente para que se me cubra el precio del transporte y las costas del cobro judicial”²¹³.

En cuanto al movimiento comercial por el río Sogamoso se encontró una exigua información en el año 1891 sobre la liquidación de compañía denominada “Concha

²¹¹ SALAZAR MONTOYA, Jaime. Op. cit., p. 75.

²¹² AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil-Ejecutivo, Fondo Judicial de Bucaramanga. Caja 108, f. 1, 1892. Agapito Ayala demanda.....Op. cit..

²¹³ *Ibíd.*

y Liévano”, empresa de embarcaciones en el río Sogamoso, particularmente de canoas cuya capacidad fue de aproximadamente de 16 a 20 cargas cada una a través del río, desde El Pedral o Bodega de Sogamoso hasta Puerto Marta y viceversa²¹⁴.

2.2.3 Mercancías y productos: las cargas para la circulación

A finales del siglo XIX, las recuas de mulas que circulaban por los caminos de Lebrija y Sogamoso llevaban sobre su lomo desde pianos hasta relojes de pared, telas, trajes de lana y seda, paños, botines, paraguas de seda, medias, costureros, cubiertos, cristalería, botellas de vino, cuadros, espejos, docenas de cajas de fósforos, docenas de vasos de vidrio, docenas de loza china, hasta floreros, frascos de perfume, juguetes, pañolones de seda, artículos de lujo, etc., géneros todos escogidos por los propietarios de las casas comerciales en Europa, particularmente de Francia, Alemania e Inglaterra²¹⁵.

El comercio constante formo parte de una época donde comerciantes y propietarios disponían de recursos suficientes para asumir los altos costos de las importaciones. Para ello, la participación de arrieros, auxiliares de bodega, capitanes de vapores, comerciantes y dueños de recuas de mulas fue la más importante para elevar un comercio que se veía fuertemente influenciado por el exterior; dado que la importación registraba gran cantidad de entradas en el tráfico comercial de la época. Se trataba de un tipo de circulación ejercida en gran parte

²¹⁴ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil-Ejecutivo, Fondo Judicial de Bucaramanga. Caja 110, f.f. 6, 9, 1891. Juan Rincón demanda ejecutivamente a Francisco Lievano por \$200 e intereses.

²¹⁵ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección Ejecutivo, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 107. f.f. 3v – 4r. 1886. Juicio ejecutivo promovido por Blas Focazio contra Manuel Guerrero por cantidad de pesos. Ver además anuncios publicados en las páginas principales del Semanario El Posta. Igualmente, personajes importantes invertían gran parte de su capital en artículos importados de lujo como el caso de Solón Wilches, en cuyo archivo personal se encontraron facturas donde se describe el tipo de mercancías, su cantidad, valor y nombre de las principales Casas Comerciales que ofrecían los productos. AHR - CDIHR (Bucaramanga). AW, Caja N. 2.

por los extranjeros propietarios de las casas comerciales más reconocidas de Bucaramanga²¹⁶.

Ahora bien, el gran costo asumido por la movilización de las mercancías se constituía en menoscabo de las exportaciones, sin importar las épocas de invierno o verano, y casi siempre en momentos de cosecha se incrementaba el número cargas acumuladas en los puertos y bodegas²¹⁷; circunstancias que ocasionaban el alza en los fletes por la mencionada escasez de mulas que no eran suficientes para el tráfico. Los arrieros valiéndose de estos hechos adquirirían mayores compromisos para transportar gran cantidad de cargas, la mayoría de veces superior a sus posibilidades, para ello sacaban varios viajes de carga a los caminos para movilizarlos lentamente ocasionando gran demora de las cargas en los caminos, retraso que frecuentemente llegaba a más de dos meses. De ahí que las cargas se deterioraban al quedar inmovilizadas a las orillas de los caminos y expuestas al clima, a la humedad, al sol y al agua, y al robo por la falta de bodegas y tambos apropiados en los caminos para ser almacenadas.

En sacos, bultos o fardos entraban y salían el café, la quina, los cueros de res o de chivo, las mercancías de diferente tipo, la sal y los artículos varios. Para 1887 de todos los productos el café y los cueros de res se encontraban dentro de los productos que se consumían, seguidos por la sal. La quina estaba iniciando la

²¹⁶ En 1877 Francisco Velásquez presentó en una hoja útil la cuenta corriente de lo que le adeudaba la señora Amalia Hernández procedente de mercancías extranjeras, cuya cantidad sobrepasaba los \$177. 90 tres piezas de lienzo angosto a \$13.4 mantas, 2 piezas de manta blanca \$15, 1 pieza de muselina batista morada \$ 7, 1 pieza de muselina batista para dama \$ 8.6, 2 piezas de zaraza verde \$10, 2 piezas de listado rosado \$ 13.4, 1 pieza de listado azul de 48 varas a \$ 8, 1 pieza de gramo de oro \$ 10, 6 piezas de referencia ordinaria \$37.4, 10 piezas de zaraza morada a \$ 53.6, 1 pieza de listado azul a \$6.2, 1 pieza de calicut a \$7, 3 piezas de muselina de color \$ 16, 1 pieza de muselina blanca \$10, 2 piezas de rejencia fina \$ 14, 1 pieza de madapolán²¹⁶ especial \$ 7.4, 7 cortes muselina a \$ 9.5. AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil – Ejecutivo, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 105. f. 1, 1877. Demanda de Francisco Velásquez contra Amalia Fernández por suma de pesos.

²¹⁷ AVELLANEDA NIEVES, Maribel. Op. cit., p. 64, 66.

decadencia comercial que la había colocado en el primer lugar por encima de la mayoría de productos desde mediados de siglo. En menos de un mes llegaban a entrar al puerto de Botijas más de tres mil sacos de café, como sucedió en el mes de febrero de 1887; representado una gran cantidad para la época, y tendiendo en cuenta que el mismo producto podía quedarse en bodega durante un mes esperando turno para ser embarcada en los vapores.

Cuadro 2. Movimiento de cargas de importación y exportación en la bodega del puerto de Botijas en el mes de febrero de 1887

	CAFÉ		CUEROS		MERCANCÍAS	SAL	ARTÍCULOS VARIOS	
	Sacos	Bultos	RES	CHIVO			Bultos	Sacos
Existencia anterior	1.977	227	889		45	17	21	51
Entradas	3.529	58	719	22	373	620	24	36
Suma	5.506	285	1.608	22	418	637	45	87
Salidas	2.269		1.408	22	215	474	4	58
Existencia en 28 de febrero	3.237	285	200		203	163	41	20

Fuentes: AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 1.916, 29 de marzo de 1.887, p. 2416.

Cuadro 3. Movimiento comercial del Estado de Santander de 1868 a 1875 por los caminos de Lebrija y Sogamoso a los puertos de Botijas y Marta respectivamente.

EXPORTACIÓN (Cargas)								
Caminos	1868	1869	1870	1871	1872	1874-1875	1879 ¹	1882 ²
De Girón al puerto de Marta	1.350		2.824	2.886	2.991	3.021	1.616	12.000
De Girón al puerto de Botijas	5.151	7.607	4.840	6.420	7.245	6.858	5.734.5	22.000
Totales	6.501	7.607	7.664	9.306	10.236	9.879	7.350.5	34.000
IMPORTACIÓN (Cargas)								
De puerto de Marta a Girón	601		1.030	1.052	2.166	1.702	554	2.300
De puerto de Botijas a Girón	7.406	8.078	4.840	4.657	2.292	6.238	4.979.5	8.000
Totales	8.007	8.078	5.870	5.709	4.458	7.940	5.533.5	10.300

Fuentes: AHR - CDIHR (Bucaramanga). Informes del presidente del Estado Soberano de Santander (Solón Wilches) a la Asamblea Lejislativa de 1870, p. 9, 10 y 11, 1871, p. 10, 1872, p. 12 y 1879, Tomo I, p. 32. Diario Oficial N. 3174. Bogotá, 28 de mayo de 1874. p. 1743. Informe del Presidente del Estado Soberano de Santander (Aquileo Parra) a la Asamblea Legislativa de 1875. p. 23. AW, Caja N. 2 (1880-1884), Socorro, agosto 28 de 1882, carta de Pedro Rodríguez a Solón Wilches.

Nota de la fuente: No hay datos en la Secretaría respecto de las casillas dejadas.

¹ Datos del primer semestre del año 1879.

² Datos del primer semestre del año 1882.

Los volúmenes de carga explican que el tráfico anual de productos durante los años 1870, 1871 y 1872 se concentraba particularmente hacia las exportaciones. Asimismo, se destaca que por el puerto de Botijas, se registraron los mayores movimientos de exportación e importación. Los años 1868 y 1869 no registraron

mayor diferencia en las condiciones de importación y exportación. Mientras que los años 1874 y 1875 registraron el inicio del aumento del movimiento de cargas que continuaría hasta finales del siglo.

Hay que tener en cuenta que durante la década de 1870 “los fondos para carreteras disminuyeron cuando el gobierno se dio cuenta de que no podía darse el lujo de dedicar una porción tan grande del presupuesto a este renglón”²¹⁸. Según David Johnson, durante los años de dominio radical se suprimió toda iniciativa de ayuda financiera para nuevas carreteras, en momentos en que el gobierno optaba por la necesidad de otorgar licencias únicamente para la apertura de nuevas rutas o para la mejora de las existentes. Igualmente, en 1864 se avanzó en nuevos argumentos que demostraban las posibilidades de avanzar en la reconstrucción de los caminos. En este punto, se destacó el interés del gobierno del Estado Soberano de Santander para que las personas que trabajaran a favor de la reconstrucción de los caminos tanto internos como los de exportación, se les otorgaran ciertas exenciones.

En los cuadros 3 y 4 se muestran las condiciones de importación y exportación en número de cargas desde el año 1869 hasta 1875.

²¹⁸ JOHNSON, David Church. Op. cit., p. 195.

Cuadro 4. Productos que circulaban por el Camino de Lebrija entre los años 1869 a 1875.

IMPORTACIÓN	
Mercancías	9.981
Pescado	218
Sal marina	13.315
Otros efectos	1.456
Totales	24.970
EXPORTACIÓN	
Azúcar	4
Café	5.922
Conserva	34
Cueros	2.523
Provisiones	396
Quina	1.403
Sombreros	206
Tabaco	4.649
Variedades	6.151
Totales	21.288

De acuerdo con estas cifras el número de cargas conducidas por el camino de Lebrija explica la importancia de este puerto en comparación al puerto de Marta. En relación a la importación, la sal marina fue el producto que más registró entradas por el camino, seguido de las mercancías y otros efectos. El cuadro de exportaciones fue el que menos cargas registró, siendo el café, el tabaco y las variedades las que más registros aportaron. El tabaco llegó a ser en años anteriores a 1870 el principal producto de exportación, sin embargo, a partir de las décadas de 1870 y 1880 este producto fue reemplazado por el café que permaneció “relativamente estable desde 1875 hasta 1889”²¹⁹.

²¹⁹ *Ibíd.*, p. 241.

Cuadro 5. Productos que circulaban por el Camino de Sogamoso entre los años 1869 a 1875.

IMPORTACIÓN	
Equipajes (Cargas)	10
Mercancías	3.136
Pescado	43
Sal marina	927
Totales	4.116
EXPORTACIÓN	
Añil (Cargas)	8
Café	2.712
Cueros	567
Equipajes	25
Lazos	15
Panela	70
Provisiones	42
Quina	1.013
Sombreros	40
Tabaco	1.262
Variedades	4.433
Totales	10.187

Fuentes para cuadros 3 y 4: AHR - CDIHR (Bucaramanga). Informes del presidente del Estado Soberano de Santander (Solón Wilches) a la Asamblea Lejislativa de 1870, p. 9, 10 y 11, 1871, p. 10, 1872, p. 12 y 1879, Tomo I, p. 32. Diario Oficial N. 3174. Bogotá, 28 de mayo de 1874. p. 1743. Informe del Presidente del Estado Soberano de Santander (Aquileo Parra) a la Asamblea Legislativa de 1875. p. 23.

En cuanto al camino de Sogamoso las mercancías importadas fueron las que registraron mayores entradas al puerto de Marta. En relación a la exportación las variedades fueron las que registraron mayores entradas seguidas del café y la quina y el tabaco. Sin olvidar el fuerte impulso que estaba tomando la quina para la década de 1880; época en la cual Bucaramanga estaba empezando a experimentar el aumento en la venta de este producto y del café²²⁰. Calculando cifras menores que no llegaron a compararse a las que se movieron en el camino

²²⁰ *Ibíd.*, p. 266

de Lebrija. El número de cargas que circularon por el camino de Sogamoso explica que el volumen anual del tráfico de productos fue bastante reducido, proporcionando ganancias insuficientes para cubrir los gastos del almacenista del puerto de Marta, así como las frecuentes composiciones que demandaba el camino, puentes y demás elementos que hicieron parte del camino. Se señala por tanto que los sueldos anuales de los almacenistas eran casi irrisorios, comparado con la cantidad de trabajo y tiempo ocupado en las labores de recibo y entrega de las mercancías. El almacenista de Botijas ganaba de sueldo 1.000 pesos anuales y el almacenista de puerto Marta ganaba sólo 600 pesos anuales²²¹. Finalmente, teniendo en cuenta las cifras mencionadas se señala que por los caminos de Lebrija y Sogamoso se presentó el tipo de flujo comercial orientado notoriamente hacía las exportaciones, muy al contrario de lo expuesto por Church Johnson quién afirmaba que los productos además de ser para el consumo interno se destinaban muy poco para la exportación, comprometiendo para ello tan sólo pequeñas cantidades, de manera que, “el mercado local consumía la producción y había poco contacto con el exterior”²²².

Por otra parte, el gobierno se encargaba de nombrar un recaudador de peajes quién tenía derecho de cobrar todos los peajes y bodegajes en los caminos que conducían de las ciudades de Girón y Bucaramanga a cualquiera de los puertos sobre los ríos Sogamoso, Lebrija y Magdalena y las bodegas de Colorado y Botijas. Se exceptuaba el cobro de derechos de peaje y bodegaje por los efectos pertenecientes al gobierno²²³.

El producto de los peajes de los caminos de Lebrija y Sogamoso presentaba marcadas diferencias, demostrando que el camino de Lebrija presentó mayor

²²¹ AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 1080. Socorro, mayo de 1877. p 58.

²²² JOHNSON, David Church. Op. cit., p. 128

²²³ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Memorias de los secretarios al presidente de Santander (Solón Wilches). Socorro 1883. (Memoria de Hacienda). p. 62

circulación comercial que el camino de Sogamoso. El ingreso de sus rentas mensuales sobrepasaba los 8.000 pesos, mientras que el camino de Sogamoso tan sólo alcanzaba los 1.400 pesos en rentas. Las rentas producidas por estos caminos servirían para la exploración y trazado de una carretera que comunicara a Bucaramanga con una de las vías fluviales del Departamento de Soto. En el año 1879 la Junta Administradora de camino de Soto al Magdalena solicitó un informe acerca del producido de los peajes que se cobraban en los caminos de Sogamoso y Cañaverales o Lebrija, con el objeto de saber de cuanto podía disponerse de tal producto y calcular en consecuencia, lo que el gobierno debía erogar inmediatamente con el fin de iniciar pronto la exploración de la vía que se dirigía de Soto al Magdalena. El gobierno no parecía estar conforme con la utilidad que podían ofrecer los caminos de Lebrija y Sogamoso. Anhelándose siempre tener una nueva vía que sirviera más y presentara mejor calidad en momentos de transportar. Disponer del producto que estos ofrecían en peajes fue la única opción que se veía podía arrojar mejores resultados a la hora de recaudar fondos para las nuevas vías que se tenían en mente.

Para el paso de las cargas por los peajes, bodegaje y la comisión de recibo y despacho de la carga que circulara por los caminos se establecía una cuota, la cual podía variar de acuerdo a la afluencia de carga. Entendiendo por carga el peso que ordinariamente conducía una mula. A pesar de que tal cuota no podía exceder en ningún caso de ochenta centavos por cada carga, cuota fijada en relación con la necesidad de conservación y fomento de dichas vías, “en ocasiones se conseguían fletes por carga de quina a nueve pesos veinte centavos, llegando algunas veces a oscilar de diez a catorce pesos, cifra demasiado elevada y gravosa para los comerciantes²²⁴. El dinero recolectado se utilizaría en mantener en buen estado los caminos para emprender en ellos las mejoras y fomentar la apertura de nuevas vías para el comercio, al tiempo que

²²⁴ VELASCO, Héctor Elías. Op. cit., p. 309.

“construir bodegas para depositar los cargamentos con seguridad”²²⁵. Por ejemplo, el puerto de Botijas o Cañaverales del mes de enero de 1869 al 30 de junio del mismo año se importaron 8.078 cargas, de ellas 6.622 de sal marina y 1.465 de otros efectos, y se exportaron 7.607. El movimiento comercial que pasaba constantemente por este camino dejaba al empresario del camino Geo Von Lengerke la utilidad de \$8.086 por el valor de los peajes²²⁶.

En 1879 una carga de café tenía un costo de 30 a 34 pesos de ocho décimos, mientras que para 1890, el precio de una carga del mismo producto era de 80 pesos de ocho décimos. Una carga de arroz cuyo peso equivalía a 10 arrobas granadina llegó a costar en 1889, 33 pesos de diez décimos carga. Una carga de sal en 1884 adquirió un valor de 11.2 pesos de diez décimos. También en 1884 una carga de harina costaba diez pesos de ocho décimos. Mientras que la arroba de cacao costaba siete pesos²²⁷. “Las recientes plantaciones de café envían ya a los mercados extranjeros no menos de 60.000 quintales anualmente. Entre 1879 y 1883 exportó probablemente de 250 a 300.000 quintales de quina Cuprea, que produjeron de \$5 a \$6 millones de pesos”²²⁸.

El cultivo de café continuaba creciendo, calculándose para 1875 en seis millones el número de árboles existentes y un millón quinientos mil dando fruto. Los cuales

²²⁵ AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 992. Socorro, octubre de 1875. p. 184.

²²⁶ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Informe del presidente del Estado Soberano de Santander (Solón Wilches) a la Asamblea legislativa de 1870. p. 9, 10, 11.

²²⁷ AHR (Bucaramanga). Sección Civil, Fondo Judicial de Bucaramanga. Caja 100, f. 18r, 1877.

²²⁸ CAMACHO ROLDÁN, Salvador. Op. cit., p. 102. De acuerdo con el informe del presidente del Estado “en el Departamento de Soto en la década del 70 la industria agrícola empezó a desarrollarse con mayor importancia prestándole mayor atención al cultivo y producción del café. El número de plantaciones de café en once distritos era de 445 que tenía 80.079.029 árboles, los cuales producían 10.021 cargas, las que se vendían por término medio a 20 pesos dando una cantidad de \$200.420”. AHR - CDIHR (Bucaramanga). Informe del presidente del Estado Soberano de Santander (Solón Wilches) a la Asamblea Legislativa de 1879. Tomo I. p. 31, 32.

daban por producto anual medio una libra por cada árbol. Mientras que la baja en el valor del tabaco disminuyó para el año mencionado notándose que de las cuarenta mil cargas que se cosechaban en años anteriores, en el año 1874 llegaban de 8 a 10 mil. En relación a la fabricación de sombreros de paja, estos se conservaban aún, pero en pequeña escala, comparándose con las proporciones que tuvo en otro tiempo. Aproximadamente 4 mil era el número de personas que se ocupaban en la producción de este artículo, quienes confeccionaban anualmente cerca de doscientos mil sombreros cuyo valor aproximado llegaba a la suma de cien mil pesos. Todas estas producciones se veían compensadas por el crecimiento importante en la producción de pastos artificiales para el mantenimiento de las reses que se encargaban para el transporte de la producción regional. Esta producción empezó a dejar importantes utilidades del 10% al 20%, lo que permitía la ceba anual de 5 mil reses. El valor de cada cabeza de las especies era en 1877: potros \$25, ganado vacuno \$ 13, novillos \$ 32, yeguas \$ 16, caballos \$ 50, mulas \$ 48, toros \$ 13, bueyes \$ 50, dos caballos padres a \$ 300 cada uno²²⁹.

El comercio del Departamento de Soto dependió de la cría de animales destinados como medio de transporte. Con el fin de apoyar el pequeño tráfico comercial establecido tiempo atrás en los caminos, se destinaron grandes sumas de dinero para la compra de mulas que hiciesen el servicio de transporte. La cría de mulas y caballos fue un negocio rentable, especialmente si se era dueño de potreros cercanos a los caminos. En 1886 Concepción Orvegozo de Mantilla poseía tres potreros denominados “El Tablazo”, “Sogamoso” y “Purnias”, ubicados en el Valle de Sogamoso, jurisdicción del distrito de Girón²³⁰.

²²⁹ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Diario Oficial. 1877.

²³⁰ En las dos últimas propiedades se encontraban dos mulas y un caballo de silla, 53 mulas de carga, un burro de carga, 31 reses entre ganado chico y grande, 120 reses de cría y 60 cabras AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil-Ejecutivos, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 11, ff. 1 - 41, 1886. Pruebas del apoderado de Aristides García Herreros en el juicio que este sigue contra Concepción Orvegozo de Mantilla por suma de pesos.

La preocupación fue desde siempre aglomerar el conductor o dueño de mulas carga en el camino, en depósitos del todo insuficientes. Por el camino de Sogamoso hacía el puerto de Marta no existía en ninguna parte un depósito adecuado para dejar cargas por semanas y hasta por meses. Mientras que en tiempo de cosecha, eran insuficientes los pocos tambos existían en el camino de Lebrija. Se corría el peligro de saqueo de las cargas almacenadas en tambos abiertos y accesibles para todo el mundo sin que se encargara una persona de lo que entrara y saliera de ellos. Además, las cargas sufrían grandes deterioros tanto en el empaque como en el contenido de las mismas, debido a las goteras y humedad. A los puertos llegaban los cargamentos en mal estado, ya que “han demorado por el camino en los depósitos y tambos que se creían era los mejores, a lo cual se le sumaba los daños y averías durante el transporte terrestre”.

Para finales del siglo XIX eran aún escasas las bodegas, tanto en los puertos como en las riberas de los caminos. El puerto de Botijas fue reemplazado por puerto Santos una legua más adelante de Botijas y en la ribera opuesta. Sin embargo, este amenazaba ruina por el desplome como consecuencia de la mala construcción del terraplén artificial sobre el que fue armado. Tanto en el puerto de Marta como en el Puerto Santos hacía falta una tumba donde logran descargar y cargar los arrieros cuando llovía, y una ramada en mejores condiciones, grande y capaz para pesar los cargamentos²³¹.

El puerto de Botijas se continuó utilizando temporalmente, mientras en Puerto Santos se ampliaba la capacidad para el almacenaje. Sin embargo, las ventajas que tendría la construcción del nuevo puerto se convirtieron en un serio inconveniente porque aún para 1894 no estaba en la capacidad de recibir toda la carga de importación y exportación. En el momento en que se puso funcionamiento Puerto Santos los empresarios de navegación aumentaron los

²³¹ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Semanario El Posta N. 53. Agosto de 1895. p. 553, 554.

precios y tarifas de común acuerdo. Por ello, los dueños de las mulas pedían mayor flete hacia Puerto Santos que a Botijas. La conducción de una carga, costaba mucho más que antes cuando se utilizaba Puerto Botijas, pues de Estación Santander a Botijas costaba \$5, y de Botijas a aquel \$12; es decir, \$17. Mientras que la utilización de Puerto Santos incrementaba el valor a \$21; de Estación Santander al Puerto Santos costaba \$6 y de Puerto Santos a esta \$15. Existiendo de diferencia \$4 en contra del comercio²³².

Para 1894 el valor de los fletes de Bucaramanga a Botijas costaba \$10 y hacia puerto Marta \$8.50; de Rionegro a Botijas \$9. Ya de regreso, desde Botijas a Bucaramanga el valor del flete iba desde \$9 a \$12 dependiendo la temporada de la afluencia de mercancía y del clima. Iniciando año el valor de los fletes aumentaba. Mientras que finalizando el año 1893, en noviembre los fletes aún se conservaban muy por debajo de \$10. Por ejemplo, de Bucaramanga a Botijas los fletes costaban \$6.40 y a puerto Marta \$6, de Rionegro a Botijas \$6, y de regreso Botijas - Bucaramanga el valor era de \$8 a \$10. Para diciembre de 1893 el flete de Bucaramanga a Botijas tenía un costo de \$9 y a Puerto Marta \$7.20. De Rionegro a Botijas \$7.20 y de regreso Botijas – Bucaramanga el valor se mantenía de \$8 a \$10.

Por el río Sogamoso las tarifas de transporte se fijaron en las manos de un solo dueño, Demetrio Cruz, quién disponía de la antigua empresa de transportes, de las bodegas de Sogamoso y del puerto de Marta. Para los itinerarios y tarifas de transporte se tomaron en cuenta las distancias, importancia del puerto, afluencia de mercancías, tiempo gastado en el viaje, condiciones del terreno de acuerdo a la siguiente tarifa hallada en el Semanario El Posta en enero de 1894:

“Importación, de Bodega de Sogamoso a Marta, por carga de mercadería extranjera o del país \$6. Por carga de sal, \$5-60. Exportación, de Bodega

²³² AHR - CDIHR (Bucaramanga). Semanario El Posta N. 16. Marzo de 1894. p. 146.

de Sogamoso a Marta, por carga de sombreros, \$8, por carga de otra especie, \$5. Pasajeros, bultos de mucho volumen y de artículos inflamables o explosivos, arreglo convencional”²³³.

El costo de los peajes y almacenaje impuesta por la Junta administradora de los caminos de Soto al río Magdalena por el camino se Sogamoso, por cada carga de las de importación (con excepción de la sal 60 centavos), por cada carga de sal 45 centavos, por cada carga de las de exportación 60 centavos, por los bultos conducidos por peones a 6 centavos por cada 12 ½ kilogramo. Mientras que por el camino de Cañaverales, por cada carga de las de importación con excepción de la sal 80 centavos, por cada carga de sal 65 centavos, por cada carga de las exportación 80 centavos, por los bultos que se conduzcan por peones a razón de 8 centavos pro cada 12 ½ kilogramos. Entendiéndose por carga lo que ordinariamente conducía una bestia en dos tercios. Cuando la bestia conducía un solo bulto por ésta se pagaba la mitad de los que se señalaba en la tarifa. Tarifa donde iba incluido no sólo el peaje sino también el almacenaje, la comisión del recibo y el despacho de la carga. Asimismo, los peajes se pagaban al contado al administrador del almacén al que llegaran o del que necesitaran el servicio. Las casas comerciales o los comerciantes poseían el beneficio de pagar mensualmente las cuentas firmando una obligación que era aprobada por la Junta²³⁴.

En 1871 por cada carga que transitara en el trayecto de “La Salina” a “Lincoln” y del Tablazo a Girón y viceversa costaba 15 centavos. De Lincoln a la quebrada de Angulo y viceversa 10 centavos. De la quebrada de Angulo a Girón y viceversa 5 centavos²³⁵. Además, se tendría que pagar el pontazgo por el paso del puente

²³³ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Semanario El Posta N. 12. Enero de 1894. p. 105.

²³⁴ AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 1080. Socorro, mayo de 1877, p. 58.

²³⁵ AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 748. Socorro, 1871, p. 277.

sobre la quebrada Pujamanes en el camino que de la ciudad de Girón seguía al puerto de Colorado así: Diez centavos por cada carga de exportación o importación, siempre que su peso fuera de 125 kilogramos; cinco centavos por una persona a caballo y dos y medio centavos por una persona a pie, por una cabeza de ganado y por una bestia suelta”²³⁶.

²³⁶ AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 1416. Socorro, 18 de julio de 1880., p. 225.

3. CONSERVAR CAMINOS PARA ESPECULAR CON TIERRAS: LAS TIERRAS CONTIGUAS A LOS CAMINOS DE LEBRIJA Y SOGAMOSO.

3.1 LA PROYECCIÓN DE LOS CAMINOS EN LA ADJUDICACIÓN DE BALDÍOS

“Cuando la industria i la población crecen i toman una dirección determinada, los caminos se abren en fuerza de la necesidad i casi sin saberse cómo: por especulación, por el poder del interés i por la lei inflexible i providencial del progreso: rara vez por la intervención del gobierno.”²³⁷

En la segunda mitad del siglo XIX, el Gobierno del Estado impulsó las leyes 61 de 1847 y 48 de 1882 para fomentar la oferta de tierras a partir de la adjudicación de baldíos²³⁸. Para adquirir la propiedad sobre las tierras baldías se necesitaba ser cultivador, nuevo poblador que estableciera casas de habitación y plantaciones, y empresario de caminos. Dentro de los procedimientos empleados por el Estado para adjudicar tierras baldías se incluían la entrega de tierras “por medio de documentos de deuda pública; por títulos de concesiones; por compra de bonos territoriales; por dinero; por concesiones especiales como: contratos; por cuentas del Estado, por venta; por la apertura de un camino, como cultivadores que la reclamaran; por pobladores o por auxilio de un camino”²³⁹. El su trabajo sobre la colonización del Quindío Jaime Lopera señala que la Ley 48 de 1882 dispuso en un principio la idea de que la propiedad de las tierras baldías se adquiriría por el cultivo:

²³⁷ ESTRADA, Marco A. Historia documentada de los cuatro primeros años de vida del Estado de Santander. Maracaibo, Ecos del Zulia, 1896, p. 295. Citado por: RAMOS PEÑUELA, Arístides. Op. cit., p. 16

²³⁸ LEGRAND, Catherine. Colonización y protesta campesina en Colombia (1850 – 1950). Bogotá: Universidad Nacional, 1988. p. 32

²³⁹ LOPERA GUTIÉRREZ, Jaime. Colonización del Quindío. Apuntes para una monografía del Quindío y Calarcá. Bogotá: Banco de la República: 1986,192p. p. 74, 101.

“limitó la adjudicación a varios individuos o Compañías una extensión de terreno no mayor de cinco hectáreas, reservándose la Nación franjas alternadas del mismo tamaño para otros cultivadores y las tierras limítrofes que servían a dos o más Estados para el fomentos de nuevas poblaciones o de las vías de comunicación”²⁴⁰

Con el fin de alcanzar sus objetivos colonizadores el gobierno se enfocó en tres objetivos concretos al ofrecer gratuitamente las tierras: buscaba atraer inmigrantes extranjeros, poblar las regiones cercanas a sus límites territoriales y mantener la red de caminos²⁴¹.

Asimismo, a juicio de Manuel Ancizar como subsecretario de Relaciones Exteriores en 1847, la inmigración era una fase de necesidad nacional y un elemento más para alcanzar los intereses materiales de la nación. Sus intereses estaban enfocados en:

“proporcionar al país el ingreso de jentes industriosas, organizar gradualmente la estadística en todos sus ramos, é indicar los mejores sistemas de vías de comunicación; i los medios de realizarlos en la República: su fin el acrecentamiento de la población útil, la descripción de la Nueva Granada en todas sus facas; i la impulsión de la prosperidad pública vinculada en los caminos y canales”²⁴²

La promoción de la inmigración europea y norteamericana había figurado entre las inquietudes del gobierno desde los primeros años de la Republica. En términos de

²⁴⁰ *Ibíd.*, p. 110

²⁴¹ *Ibíd.*, p. 34

²⁴² M. Ancizar, Instituto Caldas, Bogotá, 1847. Citado por SÁNCHEZ, Efraín. Op. cit. p. 172.

Manuel Ancizar, las vastas áreas que permanecían desiertas, demostraban que el país era casi despoblado. A pesar de ello, para solucionar estas dificultades en 1848 el gobierno de Mosquera presentó al Congreso un proyecto de Ley que estipulaba que parte de los fondos destinados para la promoción de la inmigración debían utilizarse en: “explorar, medir i deslindar las tierras baldías pertenecientes a la Nación i propias para la colonización de extranjeros, haciendo levantar cartas topográficas de ellas, i formar descripciones de su situación i productos, i de cuanto pueda darlas a reconocer completamente”²⁴³

Teniendo en cuenta la circular dirigida a los cónsules y vice-cónsules en septiembre de 1847 por el Gobierno central en relación a las inmigración de extranjeros, se aclaraba que aquellos, además de ser personas industriosas, tenían que contar con recursos propios y suficientes para “atender a sus gastos de transporte i establecimiento en el país, asegurándoles, sí, las concesiones de tierras baldías”²⁴⁴. Los medios empleados para promover la inmigración consistían en: dirigir el espíritu de empresa hacia la apertura, conservación i mejora de caminos i de la navegación interior, para romper los obstáculos que mantienen estancados nuestros frutos”²⁴⁵. Esto fue sin duda la oportunidad que aprovecharon los inmigrantes extranjeros que llegaron a la Provincia de Soto. Su sólida situación económica fue la carta de presentación para que el gobierno les adjudicara tierras baldías a cambio de hacer caminos que beneficiaran el comercio; objetivo que continuaron hasta finales del siglo XIX.

²⁴³ M. Ancizar, “Circular recomendando el cumplimiento del decreto dictado en ejecución de la lei de 2 de junio último sobre inmigración de extranjeros”. En GNG, Bogotá, N. 911, 12 de septiembre de 1847, pp, 597-598. Citado por SÁNCHEZ, Efraín. Op. cit., p. 202.

²⁴⁴ Inmigración de extranjeros. Circular a los cónsules i vice-cónsules de la República en Europa i los Estados Unidos. En: GNG, Bogotá, N. 911, 12 de septiembre de 1847, p. 449. Citado por: *Ibíd.*, p. 204, 196.

²⁴⁵ *Ibíd.*, p. 203

Para la primera mitad del siglo XIX, el general Mosquera fijó la Ley del 28 de marzo de 1849. Una manera para fomentar la construcción de nuevos caminos, de la conservación de los antiguos y el establecimiento de nuevos lugares como fondas y posadas que en medio de la austeridad de la selva y el rastrojo, beneficiara el paso y el descanso de los viajeros y arrieros. Esta ley facultaba al poder ejecutivo para:

“...adjudicar en plena propiedad hasta diez fanegadas de tierras baldías, a la orilla de los caminos nacionales, a cada familia que allí se estableciera, bajo la condición de que habitara y cultivara el terreno adquirido...”²⁴⁶.

Para la década de 1870, los márgenes de los ríos Sogamoso y Lebrija se utilizaron para el desarrollo económico del Departamento de Soto. De tal forma que, el desmonte de las riberas dio paso a la apertura de potreros y tierras para el cultivo²⁴⁷. Iniciando 1865, a medida que se concebía la idea de trabajar en la reparación de los caminos de Lebrija y Sogamoso se estaba proyectando la posibilidad de promover el poblamiento de los terrenos que los circundaban. Sin embargo, este fue el medio para que un grupo limitado de personas se interesara en apropiarse de gran parte de las tierras, teniendo en cuenta que uno de los términos de los contratos para la construcción de caminos fue la entrega de variadas extensiones de tierras a quien se presentara como extranjero. Tal fue el caso de Geo Von Lengerke quien en 1863 recibió por la composición y mejora del camino de Lebrija “los títulos por doscientas hectáreas de terrenos baldíos i los necesarios de la misma clase para la construcción de bodegas en los puntos que elija”²⁴⁸ al tiempo que el gobierno le entregaba terrenos en los puntos donde

²⁴⁶ RAMOS PEÑUELA, Arístides. Op. cit., p. 93

²⁴⁷ LEGRAND, Catherine. Citada por: MORA VILLAMIZAR, Oscar Alonso. Op .cit., p. 45

²⁴⁸ AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 209. Socorro, enero de 1864. p. 225.

necesitara variar el camino. En el mismo año el empresario recibió por parte del gobierno diez mil hectáreas de tierras baldías por abrir el camino de Sogamoso.

Las leyes impulsaban la idea de que los caminos, al extenderse, favorecieran la apropiación de las tierras, la adjudicación de baldíos y la ubicación de colonos en las tierras cercanas. El trazo de los caminos al Magdalena y con ellos la fundación de poblaciones, caseríos y aldeas se constituyó en el motivo por el cual los caminos fueron parte esencial en el momento de extender las poblaciones, colonizar regiones y adelantar en la producción agrícola y comercial, contexto bajo el cual Arístides Ramos Peñuela plantea que para la primera mitad del siglo XIX “la construcción de caminos al Magdalena hizo parte de un proyecto comercial que tuvo como fin evitar la decadencia del sector artesanal de tejidos, afectados por las crecientes importaciones inglesas”²⁴⁹. En comparación con la región del Opón, los caminos fueron vistos como ejes centrales que enlazaban directamente la economía entre la Provincia de Vélez a las provincias de Antioquia y de la costa caribe. Estos argumentos según Arístides Ramos “estuvieron en un principio planteado por los agentes políticos y por los empresarios, pero llegaron a convertirse en la respuesta a las necesidades de las economías extractivas que se venían adelantando en la región, y que se afianzaron particularmente en la segunda mitad del siglo XIX²⁵⁰. Si bien, el trabajo realizado por Ramos ha servido de base para aclarar los diferentes aspectos que marcaron el fomento de la construcción de los caminos y el poblamiento de las zonas contiguas a los mismos; pocos han sido los trabajos que rescatan la importancia de los terrenos que se encontraban ubicados al norte del Estado de Santander, en las laderas de los caminos de Lebrija y Sogamoso, aún más cercanos y con mayor capacidad de influencia sobre la capital del Departamento de Soto.

²⁴⁹ RAMOS PEÑUELA, Arístides. Op. cit., p. 18

²⁵⁰ *Ibíd.*, p. 18

Aunque a finales del periodo colonial y a principios del siglo XIX, la solicitud necesaria para la erección de las parroquias en las zonas comprendidas entre el río Opón y el río Carare fueron fundamentales para impulsar el poblamiento en la cercanía a los caminos, como condicionante a la vez para el mantenimiento de los mismos, para finales de 1880 Vergara y Velasco, advertía que “sobre la banda oriental del río Magdalena caracterizada por los ríos Carare, Opón, Sogamoso y Lebrija no se encontraban huellas de progreso, los escasos centro de población en vez de adelantar retroceden y aún han desaparecido los antiguos”²⁵¹.

Los privilegios otorgados durante el proceso de apertura de rutas, permitía a los empresarios recibir títulos de propiedad de un máximo de cuatro mil hectáreas de tierras baldías, a lo largo del camino. Lo cual significaba que el recibir terrenos baldíos, estimularía la colonización de un espacio que había permanecido por mucho tiempo inculto. Esto a su vez creaba las posibilidades de avanzar y consolidar una red de caminos aptos para el gobierno federal, que más tarde aprobaría una ley que señalaba el pago de ochenta pesos a cada una de las familias, así como el ofrecimiento de contratos a particulares o compañías que fundaran allí colonias. La importancia se enfocaba principalmente a los caminos que estaban dirigidos al río Magdalena y a los llanos del Casanare²⁵².

A los contratos se les sumaba una serie de requisitos que estipulaban en primer lugar, la renuncia de una parte proporcional de las tierras baldías cedidas en propiedad en caso de incumplimiento del contrato, y en segundo lugar la devolución del dinero pagado para el financiamiento de las obras²⁵³. Un ejemplo

²⁵¹ VERGARA Y VELASCO, Francisco José. Op. cit., p. 572.

²⁵² JOHNSON, David Church. Op. cit., pp. 206, 207. Sobre el camino de Casanare, la abundante información que existe sobre la necesidad de construir esta vía demanda un estudio detallado, que permitiría descubrir los intereses políticos y económicos, dirigidos a la apertura de la comunicación entre la cordillera santandereana y los llanos orientales.

²⁵³ AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 209. Socorro, enero de 1864. pp. 225, 226

de ello fue la decisión tomada en el año de 1871, en la cual el gobierno anuló el contrato adquirido con Geo Von Lengerke para la construcción del camino de herradura desde Girón hasta la Ceiba, debido a que habían transcurrido los cinco años que se le habían otorgado para abrir el camino, sin que llegara a efectuarlo en su totalidad. Sin embargo, Lengerke utilizó las fuertes relaciones de influencia que mantenía con el gobierno del Estado Soberano para solicitar la indemnización a la que tenía derecho por algunas refacciones que le había hecho al camino²⁵⁴.

Este ejemplo señala algunas ideas sobre los términos a los que se llegaba con el fin de acaparar las tierras mejor ubicadas y las más productivas para el cultivo. Los terrenos inmediatos a los caminos eran el escenario para ajustar, privilegiar y ejercer las influencias que se preservaban por antiguas tradiciones. Esto implicaba que personajes influyentes como Lengerke se relacionaran con el gobierno para extender sus posesiones y con ello aumentar la producción económica de la tierra adjudicada. Para Lengerke los caminos de Lebrija y Sogamoso fueron muy importantes para acceder a las tierras adjudicadas en los contratos, para sembrar y explotar en ellas los productos que exportaba por sus caminos, y por los beneficios que le proporcionaba la renta de los mismos, debido a que tenía intereses económicos enfocados en la zona²⁵⁵.

Es curioso ver que durante el juicio seguido contra el empresario Lengerke por el incumplimiento del contrato sobre el camino de Sogamoso, en ningún momento se hace referencia a la devolución de las tierras que le fueron concedidas en el momento de celebrar el contrato. A las obligaciones contraídas, tales como

²⁵⁴ En una nota encontrada en la Gaceta de Santander se logró establecer que Lengerke estaba en la obligación de devolver al gobierno la suma de 19.474. 99 ½ centavos que recibió por el incumplimiento del contrato para abrir el camino desde Girón hasta la Ceiba, pero también se encontró que el gobierno estaba obligado a restituirle la suma de 19. 533. 50 cvs., por las pocas refacciones hechas al camino.
AHR - CDIHR (Bucaramanga) G. S. N. 710. Socorro, 1871. p. 136

²⁵⁵ RAMOS PEÑUELA, Arístides. Op. cit., p. 150.

construir bodegas, el establecimiento de tambos en el tránsito de los caminos, y la instalación de potreros suficientes para las recuas, se le sumaba el privilegio por 25 años para cobrar peaje a quien transitara por el camino y las propiedades con más de 10.000 hectáreas de tierras baldías²⁵⁶. De modo que las obligaciones se convirtieron en ventajas, aumentando poco a poco su patrimonio y ampliando sus propiedades.

Los empresarios al recibir el privilegio del gobierno del Estado Soberano de Santander para la construcción y desmonte de los caminos emprendían inicialmente la tarea de invitar a otros empresarios, comerciantes y población en general para asociarse en la compra de los terrenos aledaños al camino adjudicado. A través de la Gaceta de Santander ofrecían a quienes estuvieran interesados las acciones correspondientes a la mitad del capital destinado para invertir en la apertura de los caminos; el conjunto de accionistas tendría derecho a la mitad de los beneficios que reportara la empresa, esto quería decir, que durante el tiempo de privilegio recibirían la mitad del producto de los peajes y a una cantidad de cinco mil hectáreas de tierras baldías. En caso de no llevarse a cabo la apertura del camino y el empresario del camino tuviera que renunciar al privilegio, éste se obligaba a comprar las acciones por su valor original, con el diez por ciento anual de intereses²⁵⁷.

²⁵⁶ Como se puede observar el interés que ejerció el camino tanto para el gobierno del Estado Soberano de Santander como para los empresarios, se dirigió especialmente a la ubicación de algunos elementos fijos que permitieran la estabilidad, firmeza y solidez de los mismos. Situación que se reflejó en la cantidad de tierras que eran entregadas a los constructores, así como las garantías necesarias concebidas a los obreros y a las personas que se establecieran en sus cercanías.

²⁵⁷ AHR - CDIHR (Bucaramanga) Gaceta de Santander. N. 209. Socorro, enero de 1864. p. 226.

3.1.1 Las explotaciones forestales

Otra explicación que dio fundamento al poblamiento de las tierras adyacentes a los caminos fue el interés por la explotación de los recursos forestales de las zonas, cuyas tierras ampliaban las estrategias para penetrar en las selvas y desarrollar en ellas diversas economías de extracción. Los terrenos en cuestión se caracterizaban por abundancia de bosques ricos en maderas, que advertían la gran demanda de recursos forestales cuyo destino se dirigía al mercado externo. Esta situación amplió el campo de acción de los empresarios; iniciando la construcción de una red de caminos que indicaban la facilidad para acceder a los territorios²⁵⁸.

El resultado del alcance de las ideas políticas e intelectuales observadas en los discursos de la época, indicaban que para alcanzar el desarrollo económico propuesto era necesario aumentar las exportaciones agrícolas. Por consiguiente, la instauración de nuevas tierras aptas para el cultivo de pastos y productos agrícolas, serían la base del fortalecimiento de los intercambios comerciales, que estimulados por la apertura de nuevos caminos llegarían a fortalecer el poblamiento de las zonas que durante gran parte del siglo XIX fueron concebidas como el territorio que debería ser explorado y explotado si se querían alcanzar el desarrollo económico propuesto²⁵⁹. El problema de las escasas condiciones

²⁵⁸ Por consiguiente, el plan de adentrarse en la selva consistía en adecuar una red funcional que para Arístides Ramos facilitaba el desplazamiento de los colonizadores a las zonas cuyas condiciones climáticas y geográficas se hacían impenetrables. RAMOS PEÑUELA, Arístides. Op. cit., p. 14

²⁵⁹ Para el caso del sur de Santander, esto fue en parte el motivo de la fundación y poblamiento de las aldeas cercanas a los ríos Carare y Opón. Lo más frecuente era que se desarrollara una red de privilegios cuyas razones estarían encaminadas al control de los recursos y de las tierras. Un ejemplo de ello fueron los privilegios presentados por los comerciantes de Vélez y Socorro para la apertura del camino del Opón: en primer lugar solicitaron que a los socios que participaran en la construcción se les concediera por lo menos tres estancias más de tierras que pasaran por el camino hacia el río Magdalena. Así mismo solicitaron se les concediera las ventajas sobre los recursos madereros y pesqueros sobre la región. Y finalmente instaron por la plena obtención del monopolio de las rentas obtenidas por la utilización del camino. Como puede verse esta ha sido la constante a lo largo de la historia de los caminos hacia el río Magdalena, la mezcla de diversos

económicas que se presentaron en el sur de Santander, produjo que a muchos habitantes de estas zonas emigraran hacia las tierras ubicadas en la margen oriental del río Magdalena. La idea de poblar esta región se originó a partir del conocimiento de que las tierras bajas del Magdalena eran un punto importante para la explotación quínera y para el cultivo del café; producto que estaba alcanzando un significativo auge comercial. “La prosperidad económica que estaban alcanzando las ciudades del norte del departamento como Ocaña, Cúcuta y Bucaramanga impulsó la emigración desde el sur de mujeres y hombres que buscaban en aquellas ciudades recobrar las pérdidas ocasionadas por la decadencia económica que minaba desde algunos años aquella región”²⁶⁰.

Al igual que para el sur del Estado de Santander en la primera mitad del siglo XIX, en el Departamentos de Soto durante la segunda mitad del siglo la especulación de tierras con ayuda de los caminos fue impulsada por la élite política y comercial quienes de acuerdo con Arístides Ramos, “tenían intereses económicos en los recursos forestales de las zonas de las cuencas de los dos ríos que estaban siendo demandadas por los mercados extranjeros como la extracción de quina de los bosques”²⁶¹. Situación que llegaría a generar constantes pleitos por el acaparamiento de las rutas quíneras.

En parte, a la necesidad de realizar las extracciones en los bosques se originó la red de caminos que facilitaba no sólo la comunicación de los centros de extracción con las vías al exterior, sino la inclusión en terrenos cuya accesibilidad permitía el acaparamiento de las tierras contiguas a estos con el fin de mantenerlos. Según

objetivos económicos por obtener el pleno control de los recursos de la región para explotarlos exclusivamente. Sin embargo, los grandes objetivos que se buscaban, no se alcanzaron. Presentándose lo que podría llamarse un desacuerdo o desfase entre los proyectos de los empresarios y las realidades que se presentaron. *Ibíd.*, p. 16, 44, 72, 73, 74, 78, 79.

²⁶⁰ JOHNSON, David Church. *Op. cit.*, p. 271

²⁶¹ RAMOS PEÑUELA, Arístides. *Op. cit.*, p. 14, 48, 93, 100.

Ramos “la colonización de los territorios de las cuencas de los ríos Sogamoso y Lebrija tuvo como antecedente los procesos de construcción de caminos en el área. Este fue el mecanismo utilizado para el acceso a la propiedad de las tierras, que con el cobro de peajes le permitió a los empresarios una oportunidad de obtener beneficios económicos en la zona y a los campesinos beneficiarse con el cultivo del cacao, además de poder emplearse como bogas”²⁶².

A finales de la colonia se empezó a colonizar utilizando los caminos como el medio para obtener tierras y renta del camino. Al continuar con la misma tradición, durante gran parte del siglo XIX el poblamiento de las cuencas de los ríos Sogamoso y Lebrija respondió a las necesidades comerciales de la Provincia de Girón. Así al reconstruir los caminos los empresarios buscaban incursionar en el control económico de las regiones por donde se proyectaban las vías, para explotar exclusivamente los recursos naturales de la zona y apropiarse del producto de los peajes. Teniendo en cuenta su análisis sobre la colonización de baldíos en el siglo XIX, Catherine Legrand señala que:

“En la Colombia del siglo XIX era habitual que el gobierno pagara a los contratistas de carreteras con peajes y con concesiones de baldíos en proximidad de las vías. Tan sólo con la aceleración de la actividad comercial proveniente de un aumento en la población podían estos esperar alguna utilidad proveniente de inversiones”²⁶³.

²⁶² *Ibíd.*, p. 49

²⁶³ LEGRAND, Catherine. *Op. cit.*, p. 47

3.1.2 Los caminos y el poblamiento

En el viaje realizado por el ingeniero Agustín Codazzi a mediados del siglo XIX a la Provincia de Soto²⁶⁴, se puede identificar la región comprendida entre las márgenes de los ríos Magdalena, Sogamoso y Lebrija como una gran extensión de territorio y una vasta red hidrográfica. Sobre estas “bondades” descritas por Codazzi la ocupación era mínima, con muy poca población por kilómetros cuadrados, aunque en todo caso había familias establecidas con sus cultivos y pastos, indicando en parte la red que desafiaba el espacio y que durante mucho tiempo fue el fondo de algunas casas de habitación marcadas entre la distancia:

“Traspuesta la cadena de cerros estériles en que Jirón está respaldado, se descubren las serranías y los valles, declinando para el N. en forma de zona que limita el Sogamoso al Occidente, y al Oriente el Lebrija, a los cuales se dirigen por hondas quiebras las aguas recogidas en aquella comarca, bien escasa de habitantes; pero risueña y fértil, vestida de pastos y bosques, donde concluye la sección de las planicies y valles aprovechados por el hombre, comprendiendo 66 leguas cuadradas (...) Únicamente se hallan algunas casas y labranzas de poca entidad; la pingüe tierra, los verdes prados, los bosques llenos de maderas preciosas, permanecen conforme estaban cuando por primera vez recibieron los rayos del sol; y la dificultad de comunicaciones con los pueblos y mercados impedirá por mucho tiempo el aprovechamiento de esta fértil y sana comarca. Su banda occidental del centro, a la ribera derecha del río Lebrija, es un continuado desierto que mide 46 leguas cuadradas, con cerros, bosques, valles y aguas abundantes; porción no

²⁶⁴ “Al finalizar sus viajes, Codazzi concluyó que aproximadamente el 75 por ciento del territorio colombiano consistía en terrenos baldíos sobre las cuales nadie reclamaba derechos de propiedad”. LEGRAND, Catherine. Op. cit., p. 21.

explorada y enteramente desconocida, cuya parte bañada por el río es ardiente y sobremanera enfermiza”²⁶⁵.

Durante el siglo XIX, las leyes decretadas por el Estado para la adjudicación de baldíos, fomentaba la idea de colonizar las tierras anexas a la cordillera de “La Paz”, especialmente en la parte alta de los ríos Carare, Opón, La Colorada, el Sogamoso y el Lebrija. En las reflexiones económicas aportadas por Camacho Roldán, se indicaba la importancia de aprovechar las tierras fértiles, los bosques inagotables, los recursos y productos naturales y la posibilidad de acceder a fuentes hídricas que garantizaban la fertilidad de las tierras y la fácil comunicación con el río Magdalena²⁶⁶.

A un mismo tiempo, el gobierno buscaba que los caminos organizaran el territorio, condicionando y proporcionando a través de su amplio trayecto un tipo de paisaje que se fuera convirtiendo con el tiempo en estancias con cultivos cada vez más grandes. Sobre este territorio los cañones recortaban el suelo, doble casi en su totalidad, permitiendo la construcción de caminos en zigzag o en su defecto escalones muy cercanos a los precipicios. Se requería por tanto, de una construcción sólida sobre las pendientes de la montaña para asegurar su duración o llevarlos por las cimas que permanecían aún solitarias, teniendo en cuenta que las poblaciones se habían aglomerado en el fondo de los valles. Con frecuencia esos escalones existían a lado de otras que surcaban llanuras o suelos apenas ondulados, sencillamente para evitar el clima mortífero de ciertos lugares bajos²⁶⁷. Estos terrenos según Vergara y Velasco eran apenas conocidos, pero aclaraba que con el paso de los caminos se obtendría un registro del terreno y de sus

²⁶⁵ DOMINGUEZ OSSA, Camilo A., GÓMEZ LÓPEZ, Augusto J., BARONA BECERRA, Guido (Coords.). Op. cit., p. 220, 221.

²⁶⁶ CAMACHO ROLDÁN, Salvador. Op. cit., p. 68

²⁶⁷ VERGARA Y VELASCO, Francisco José. Tomo II. Op. cit., p. 830.

habitantes, gracias a que en el caso del camino de Lebrija, éste se convertiría en el objeto directo para el descubrimiento de tierras ocupadas. En la porción occidental hacia el río Lebrija el continuo desierto de cerros, bosques, valles y aguas abundantes, contrastaba con las tierras bajas ardientes, enfermizas y apenas medio conocidas finalizando el siglo, debido posiblemente a la apertura de la trocha del Playón, sobre el río Cáchira o Pescado. Sobre la línea del camino se hallaron algunas casas y labranzas, en terrenos fértiles, pero que permanecían en su gran mayoría deshabitadas²⁶⁸: “laderas suaves en que la mano del hombre, tras derribar la antigua selva ha establecido chozas de humilde apariencia, bellas labranzas, casa de campo y ricos y extensos cafetales. Situado al pie de los estribos. Se trataba de tierras tendidas, estables, de singular fertilidad y donde la población aumentaba sin cesar”²⁶⁹.

No obstante, apartándonos un poco de la interpretación de Vergara y Velasco, y analizando los datos encontrados en el archivo civil se comprobó la presencia de gran cantidad de ranchos de paja, rastrojos y terrenos, caseríos y casas de teja y potreros hacían parte de aquel espacio utilizado, ampliado o disminuido por las variaciones de los caminos. Este tipo de predios demarcados desde Rionegro, Lebrija y las quebradas Cutigatá y Aguablanca y los ríos Cachirí, Playón o del Pescado, río Cáchira del Espíritu Santo, poseían “plantíos de cacao, yuca, plátano, nacuma, casa pajiza para habitación, con su mobiliario y algunas herramientas de agricultura, potreros con pastos naturales y pastos cultivados con ciento veintiuna reses vacunas, siete mulas, tres yeguas, un caballo, un burro y

²⁶⁸ Es importante tener en cuenta que entre los años estudiados 1865 – 1885 se puede encontrar en los documentos de la Sección Civil del Fondo Judicial de Bucaramanga gran cantidad de información sobre propiedades, cultivos y actividades económicas centradas en las márgenes de los caminos de Lebrija y Sogamoso hasta sus respectivos puertos, mostrando la presencia de poblamiento permanente.

²⁶⁹ VERGARA Y VELASCO, Francisco José. Op. cit., Pp. 664, 665.

cinco marranos”²⁷⁰ cuyo valor se estimaba en diez y ocho mil pesos sencillos. Sobre el mismo camino de Lebrija a su paso por el sitio de “Las Palmas” en el distrito de Rionegro, se ubicó un terreno construido de cercas donde se hacía corte de madera, con plantaciones o sementeras, potreros de pasto artificial, “lindaba con los terrenos de los herederos de Joaquín Rueda y Jesús Quintero y con el camino público que conducía para el puerto de Botijas, con tierras de Juan José Rodríguez, Rafael Serrano y Juan Antonio Arciniegas”. En las tierras expresadas, sus respectivos dueños declaraban haber desmontado y establecido potreros de pasto artificial años atrás²⁷¹.

3.1.3 La activación económica

¿Qué beneficios reportaba la adjudicación de tierras baldías cercanas a los caminos de Lebrija y Sogamoso? Durante gran parte del siglo XIX, para el territorio colombiano el sistema camino – tierra – pobladores estaba muy ligado al influjo económico decimonónico. A través de los caminos se buscó la activación productiva de los terrenos ubicados a lo largo y ancho de los caminos de Lebrija y Sogamoso. Los caminos fueron el pretexto para ampliar los recursos y capitales

²⁷⁰ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil-Ejecutivo, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 5, ff. 3, 4v, 5, 62, 63r, 1877. Rafaela Plata de Gómez hace tercería coadyuvante en el juicio que José Rey Rey sigue contra Cesar Gómez Plata por suma de pesos.

²⁷¹ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil-Ejecutivo, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 2, ff. 1, 19v-20r, 1883. Benigno Galvis como curador de María Eduardo, María de Jesús y Marco Antonio Quintero hace tercería excluyente a las partes que estos tienen en un terreno nombrado “Las Palmas” embargado en la ejecución que sigue el mismo Galvis como curador de Pedro Eloy Quintero contra José María Martínez por suma de pesos. En el mismo distrito de Rionegro se vendió en 1883 un globo de tierra con “casa de tapia, palos y teja” que lindaba con el camino de Lebrija y con propiedades heredadas. Asimismo, en 1884, por ejemplo, se realizó la venta de unos terrenos ubicados en el Playón, Cáchira, Papayal y Volador jurisdicción del Departamento de Soto. Lugares donde se explotaba toda clase de quinas, caucho, resinas y bálsamos silvestres, minerales de oro, cobre, plata y piedras preciosas, cultivos, casas, máquinas e ingenios. AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil-Tercerías, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 2, ff. 1, 2r, 9, 10r, 12r, 1888. Tercería excluyente propuesta por José Ignacio Ordóñez en el juicio ejecutivo que sigue Domnino Castro como cesionario de Lorent Keller y Cía. Contra Lisandro Castillo por pesos.

económicos de los grupos más prestigiosos de Bucaramanga. Indudablemente, estos pertenecían a una sociedad que ejercía influencia sobre las tierras ubicadas entre Girón, Bucaramanga, Rionegro y los sitios de Pujamanes, río Sucio, El Pedral, Lincoln, Capitanes sobre el camino de Sogamoso y los sitios El Volador, El Tambor, las quebradas Carpintería, Honda, los ríos Salamaga, Suratá, Negro y Cáchira sobre el camino de Lebrija; lugares aprovechables para monopolizar las rutas comerciales. A su vez, en inmediaciones de la cordillera de la Paz y sobre el camino de Sogamoso se construyeron algunos tambos, se abrieron variedad de trochas y se ocuparon esos bosques de las tierras baldías para el fin no sólo de comunicación sino también de explotación²⁷².

Gran parte de este desarrollo se dio, así mismo, a partir de algunos productos comerciales que venían siendo desde la colonia impulsores de las casas comerciales que se encontraban localizadas en Bucaramanga. Por ejemplo, el café, los cueros, el algodón y las quinas, fueron productos que llegaron a representar utilidades que a la par incentivaron el desarrollo de la capital del departamento y el auge de las haciendas ubicadas en Lebrija, Girón y Rionegro²⁷³. Sobre este punto se explica gran parte del desmonte de tierras vírgenes, para poblar y organizar la zona que circundaba las riberas de los ríos Sogamoso y Lebrija. Si bien, fue un tipo de poblamiento que durante la segunda mitad del siglo XIX, abrió trochas, derribó montes y cerros, removi6 la tierra para fijar en ella una población ávida de una porción de suelo donde ubicarse.

Desde el momento de la reconstrucción de los caminos de Lebrija y Sogamoso, el gobierno del Departamento de Soto planteó diversos proyectos para ubicar cerca

²⁷² AHR - CDIHR (Bucaramanga) Sección Civil, Fondo Judicial de Bucaramanga. Caja 108, ff. 16 – 22r, 1883. Actuación de Segunda Instancia en el juicio promovido por Pablo Lorent como representante de la Sociedad Industrial Lengerke y Cía., contra M. Cortissoz y Cía. sobre entrega de unas cargas de quinas o su valor.

²⁷³ Este último se proyectó como el espacio primario para la expansión cafetera.

de los caminos grupos de familias con sus cultivos para el sostenimiento de los mismos. Sin embargo, buena parte del trayecto estaba activo pues los terrenos o predios contaban con casas de habitación, entablos de café, cacao, pastos artificiales, lo que indicaba que no había un total desconocimiento de la zona en la medida que se encontraban haciendas, cultivos y familias a lo largo de los caminos. Esto hacía parte de “los derechos y acciones que se dice tiene el ejecutado como colonizador en los terrenos, que me pertenecen y de los cuales soy dueño por haber adquirido el dominio sobre ellos”²⁷⁴. Predios que no sólo lindaban y mantenían el camino, además legalmente eran utilizados para pagar deudas mediante hipotecas. En la deuda, que adquirió Gregorio Ardila con José Ortiz por la cantidad de nueve mil novecientos sesenta pesos de ley se hipotecaron unos terrenos “con entablos de café, cacao, pastos artificiales y naturales con el nombre de “Elechales”, “Las Cruces” y “Ceiba” con casas de habitación de palos y palma y con corredores de teja la una y la otra de tapias, palos y teja y demás anexidades”²⁷⁵, cuyos terrenos los dividía el camino de Lebrija que iba para el Puerto de Botijas.

Asimismo, entre los comerciantes se destacó la importancia de poseer variadas extensiones de tierra que los beneficiara a la hora de despachar los productos de sus posesiones, como por ejemplo, poseer un terreno que abarcara no sólo gran parte del trayecto del camino, sino que además se extendiera hasta el puerto, facilitando con ello el transporte de las cargas de su propiedad. Tal fue el caso de Manuel Cortissoz quien en 1877 dio en venta a Fortunato Bernal el predio de “San Pablo” ubicado en el distrito de Girón, lindando por el occidente el río Sogamoso

²⁷⁴ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil-Tercerías, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 2, f. 17, 1888. Tercería excluyente propuesta por José Ignacio Ordóñez en el juicio ejecutivo que sigue Domnino Castro como cesionario de Lorent Keller y Cía. Contra Lisandro Castillo por pesos.

²⁷⁵ Los terrenos lindaban además con tierras de Prudencio Velasco, José Córdoba y Leonardo Flórez y con dos terrenos baldíos de muy poca extensión, pero cercanos al camino y río Lebrija. AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil-Ejecutivo, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 5, ff. 4, 5r, 1889. Gregorio Ardila a José Ortiz hipoteca unos terrenos y una casa por la suma de 9.960 pesos.

desde la cordillera de la Paz a la cuchilla nombrada el Castillo; por el norte dicha cuchilla arriba a dar al camino que conduce al Puerto de Marta; por el oriente este camino a dar al cerro de la Paz y por el sur, dicho cerro abajo hasta el río Sogamoso²⁷⁶. El terreno hacía parte de su Hacienda denominada “La Paz”, lugar de gran extensión que comprendía potreros y plantaciones, sin olvidar la amplia producción quinera allí localizada y soporte principal de los negocios de la Casa Comercial de Cortizos.

Los caminos de Lebrija y Sogamoso con sus “malos pasos” y la forma abrupta de los terrenos que los circundaban, hizo parte de la vida diaria de los pobladores de la zona que sin ver imposibilitadas sus actividades, continuamente se lanzaban a los caminos, explotándolos y asimilándolos a sus actividades. Fue evidente que para el gobierno dar privilegios a los dueños de fondas y establecimientos alrededor de los caminos, era vital para la rapidez y el fácil acceso del transporte. En este sentido se puede observar que el interés principal fue “mantener” los caminos para conservarlos en estado de uso, y para ello, se necesitaban tierras productivas y atractivas.

Entre los años de 1865 a 1885, se destaca la variedad de terrenos que reflejan la conexión entre hombres y tierras, como fue el caso de reconocidos personajes, importantes comerciantes y hacendados, que en su mayoría se instalaban en las cercanías a los ríos, quebradas y trayectos de los caminos. Los recursos que aportaban las tierras que se encontraban ubicadas en las márgenes de los ríos y de los caminos, ofrecieron por sí mismas las herramientas para consolidar las zonas que al estar concentradas cerca al río Magdalena incentivaron el renglón productivo. Cerca al río Sogamoso y al camino hacia puerto Marta se ubicaban habitantes dedicados a la rotación de cultivos y a la cría de ganado, además se

²⁷⁶ AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil-Ejecutivo, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 106, ff. 23, 24r. 1877. N. 472. Juicio promovido por Manuel Cortisoz contra Campo Elías Gutiérrez.

adelantaba en la plantación de pastos artificiales, cacao y plátano. Esto se vio en gran parte garantizado por adquisición o arrendamiento de potreros; entrando a jugar un papel importante los semovientes y las mulas de carga, consideración que planteaba también la ubicación y permanencia de familias en los terrenos cercanos a estos caminos, con el fin de sostenerlos o sencillamente dilatar un territorio para ajustarlo a los proyectos de poblamiento. Un punto a destacar fue que parte de las tierras albergaban sobre si variedad de establecimientos agrícolas, donde la mayoría poseía casas de habitación con sus respectivas familias. Al igual que lo plantea Legrand para el caso de Antioquia, en el Estado Soberano de Santander:

“Las leyes que otorgaban concesiones a los colonos establecidos a lo largo de los caminos nacionales en las zonas fronterizas tampoco tuvieron consecuencias prácticas. El objetivo era poblar los bordes de los caminos para ofrecer comida y alojamiento a los viajeros, forraje para las bestias de carga y el mantenimiento del trazado en la época de lluvias”²⁷⁷.

Asimismo, el camino de Sogamoso atravesaba íntegramente en su extensión diversas propiedades y fundos. Desde Girón hasta el puerto de Marta, se transformaba en vericuetos que penetraban en la tierra inmersa desde hacía mucho tiempo en la riqueza del suelo. Los terrenos ubicados a orillas del río Sogamoso entre los puntos inmediatos a las quebradas “Pujamanes” y “Aguablanca” se convirtió en la zona apropiada para la localización de establecimientos agrícolas, que en su mayoría poseían gran cantidad de plantaciones de pastos artificiales, cacao y plátano²⁷⁸. Entre montes y cerros,

²⁷⁷ LEGRAND, Catherine. Op. cit., p. 35

²⁷⁸ Poblamiento que se estaba llevando a cabo desde la época de la colonia en la expandida frontera agraria hacia el occidente por los cursos de los ríos Sogamoso y Lebrija. MARTINEZ GARNICA, Armando y GUERRERO, Amado. La Provincia de Soto. Orígenes de sus poblamientos urbanos. Bucaramanga: UIS, 1995. 226p. p. 7, 8, 41, 42, 45.

crecían las plantaciones agrícolas; entre ceibas y cercas de piedra se acomodaban los linderos que señalaban imaginariamente la división de cada propiedad. La mayoría de propiedades se formaban cerca de los ríos, insertándose de forma simultánea sobre el camino Real. Así, por ejemplo, en marzo de 1882, Concepción Orvegozo de Mantilla²⁷⁹, poseía una gran extensión de terrenos, globos de tierra, potreros y semovientes por la cantidad la \$75.000, suma bastante considerable para la época. Ubicados íntegramente sobre las márgenes del río Sogamoso y las quebradas de Pujamanes y Aguablanca²⁸⁰:

El asentamiento de familias en las tierras lindantes a los caminos, era vital para el avance permanente de los transeúntes. En este aspecto se observa que las fondas para la venta de alimentos, el albergue y los pastos para las mulas, eran recursos propios de estas zonas, sirviendo para mantener el contacto y el tráfico comercial en constante movimiento. Un ejemplo de ello fue la exención solicitada por Simón Reyes “de llevar las obligaciones o cargas públicas con relación al fundo de “Santa María” o “Puerto Viejo”, ubicado en el distrito de Girón”²⁸¹.

La importancia de este fundo, se menciona por encontrarse cruzado en toda su extensión por el camino que conducía de la ciudad de Girón al Pedral, pasando por el Puerto de Marta. El paso del camino por aquel establecimiento agrícola

²⁷⁹ Esposa de Alipio Mantilla y madre de Pedro Vicente y Pedro Elías Mantilla, fundadores de la Sociedad “Mantilla Hermanos” quienes para 1882 se encontraron realizando operaciones comerciales en la ciudad de Bucaramanga”. DUQUE CASTRO, María Fernanda. Op. cit., p. 166. De acuerdo a esta aproximación podrá verse que las sociedades comerciales aportaban para la época en mención grandes extensiones de tierras, obtenidos principalmente de herencias. En este caso los hermanos Mantilla Orvegozo constituyeron la compañía a partir de la herencia otorgada por su padre Alipio Mantilla.

²⁸⁰ AHR - CDIHR. (Bucaramanga). Sección Civil-Ejecutivo. Fondo Judicial de Bucaramanga. Caja 11 ff. 1 - 41, 1886. Pruebas del apoderado de Arístides García Herreros en el juicio que este sigue contra Concepción Orvegozo de Mantilla por suma de pesos.

²⁸¹ El fundo tenía como linderos el río Sogamoso, una quebrada llamada de “La Tapa”, cercas de piedra, una cuchilla y un cerro inmediato al cerro de “La Paz”. Allí el señor Reyes poseía un establecimiento agrícola consistente en plantaciones de pastos artificiales, de cacao y plátano. AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 1336. Socorro, octubre de 1879. p. 799. Véase también, Informe del presidente del Estado Soberano de Santander (Solón Wilches) a la Asamblea Legislativa de 1879. Tomo I. P. CXIV.

dejaba ver que el espacio alrededor de él estaba no sólo cultivado, sino que además existía “una casa con familia que proporcionaba a los transeúntes hospedaje, recursos para las personas y pasto para las bestias”²⁸².

La presencia del establecimiento a casi tres leguas de distancia del caserío de Lincoln, posibilitaba aminorar el cansancio de los transeúntes, razones que justificaban que “Simón Reyes por ser fundador de un establecimiento agrícola en un terreno inculto y despoblado, situado en inmediaciones del importante camino que parte de la ciudad de Girón al Pedral, tiene derecho conforme al artículo 37 del código de fomento a que se le exima por el término de 10 años de toda contribución pública y directa y de las demás cargas. Siempre y cuando no abandone por más de 6 meses establecimiento y se mantenga por lo menos una familia con carácter de permanencia”²⁸³. Reyes como dependiente de Lengerke debió de acumular una significativa cantidad de dinero producto de sus labores de mayordomo, que le sirvió de base para realizar compras de tierras cercanas al camino de Sogamoso.

A mediados del siglo XIX, las perspectivas por el levantamiento de los caminos muy cerca de los terrenos poblados posibilitaron reducir las distancias desde los diferentes fundos hasta encontrar los puertos y bodegas. Los dueños de los terrenos aprovechando que el gobierno y los comerciantes tenían grandes intereses en la ampliación y reconstrucción de los caminos hacia el río Magdalena, se amparaban en aquellas relaciones de poder para buscar su propio beneficio económico, solicitando que se les declarara exentos de llevar las obligaciones o cargas públicas con relación a su propiedad. Basado en el artículo 37 del código de Fomento, el gobierno otorgó disposiciones a los pobladores para promover el

²⁸² El terreno de más de 100 hectáreas consistía en plantaciones de pastos artificiales, de cacao y plátano, a esfuerzos de Simón Reyes quien persevera en el desmonte y cultivo de la parte aún desierta”. AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 1336. Socorro, octubre de 1879. p. 799.

²⁸³ AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 1.336. Socorro, octubre de 1879. p. 799

poblamiento cerca a los caminos procurando los trayectos continuos de los mismos. La persona que fundara un establecimiento agrícola o que gozara algunos años atrás de la propiedad de un establecimiento cerca al camino, se le concedían prerrogativas por conservar el dinamismo, interrumpidamente de la vida económica del camino, sirviendo de abastecimiento y descanso de los viajeros. Para la inclinación y las ideas progresistas del gobierno se pensaba que si el camino pasaba por zonas desiertas e incultas esto podría llevar a la decadencia de los caminos, dado que el paso de hacía más incierto e inseguro para el transporte de mulas y arrieros.

El gobierno por su parte empezó a darle prelación a aquellos terrenos que lindaran con los caminos de Lebrija o Sogamoso; a partir de entonces los propietarios acudían a los títulos legítimos de los predios para verificar los verdaderos linderos y demostrar con ello que además de estar cruzados por los caminos centrales, en ellos se estaban adelantado trabajos de desmonte, establecimiento de pastos para formar potreros de cebas y cría de ganados. Sin embargo, se presentaban casos diversos como el mencionado por Johnson:

“Como la gente quería que las carreteras pasaran cerca de su propiedad, todos trataban de convencer al alcalde sobre la conveniencia de su propia ruta; pero al mismo tiempo nadie estaba dispuesto a ceder sus terrenos y no se podía proceder a expropiar sin ofrecer compensaciones”²⁸⁴.

En algunos terrenos se disponía de lugares suficientes para las plantaciones de plátano, de cacao, caña de azúcar y para el asentamiento de familias que tuvieran allí su residencia fija para auxiliar en los trabajos que requería el cuidado del terreno²⁸⁵.

²⁸⁴ JOHNSON, David Church. Op. cit., p. 220.

²⁸⁵ AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 1337. Socorro, octubre de 1879. p. 802.

El gobierno concedía a las personas que cumplieran con el artículo 37 del Código de Fomento, las exenciones por el término de diez años: de toda contribución pública directa sobre la propiedad mencionada y las que continuara fundando en el mismo sitio, de empréstito forzosos, reclutamiento, conscripción o de cualquier otro servicio personal oneroso, civil o militar de paz o de guerra. De estas exenciones podrían disfrutar en los sucesivos siempre que no abandonaran más de seis meses el trabajo en los establecimientos, exigiendo además la permanencia de por lo menos una familia a lo menos en cada establecimiento, quedando sin efecto la concesión si se faltaba a estas condiciones o en cuanto que por leyes posteriores se resolviera eliminar esta clase de exenciones²⁸⁶.

Para los dueños de los terrenos con los caminos de Lebrija o Sogamoso les proporcionaba amplias ventajas, por la valorización que alcanzarían sus propiedades, en caso tal que el camino se convirtiera en una vía importante para el Departamento de Soto. Se hacía necesario ubicar los terrenos, mencionar los linderos y establecer la extensión. La superficie del terreno indicaba que entre más

²⁸⁶ A manera de ejemplos ver: el caso de Mercedes Orbezo de Mantilla en el año de 1878 sobre un terreno denominado "Pasollano" ubicado en el camino real que conducía de Girón al Puerto de Marta AHR - CDIHR (Bucaramanga). Informe del presidente del Estado Soberano de Santander (Solón Wilches) a la Asamblea Legislativa de 1879. Tomo I. P. C. El caso de David Puyana, cuyo establecimiento denominado "La Isla" estaba cruzado por el camino que conducía de los distritos de Bucaramanga y Rionegro al Puerto de Botijas. Su localización al lado del camino contribuía a facilitar el "cumplimiento de las obligaciones del buen tránsito, determina la estancia de los viajeros y de las recuas, por los recursos que encuentran en las casas ya fincadas y en donde son atendidas y hasta consideradas". La hacienda ubicada "en la hoya del río Lebrija jurisdicción de los distritos de Rionegro y Lebrija entre el cerro del "Conchal", el río "Salamaga", el cerro de "Las Cruces", la quebrada del "Tambor, el ríos Lebrija y la quebrada "Cutigatá", que desemboca en el río Lebrija era bastante extensa tenía "fundadas dehesas de pastos artificiales y plantaciones de plátano y cacao en toda la extensión de los terrenos abiertos, una casa de tapias y 4 pajizas, en las cuales vivían familias con carácter de permanencia. Terreno con más de 300 hectáreas y que hay trabajadores abriendo potreros". AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 1337. Socorro, octubre de 1879. pp. 802, 803. El caso de Simón Mantilla Canal, dueño de la Hacienda denominada "Capitancitos" en jurisdicción del distrito de Girón. La expresada hacienda se encontraba atravesada íntegramente por el camino real que iba de Girón al Puerto de Marta. La extensión de tierras abierta y cultivada medía "150 hectáreas por lo menos, que tiene fundadas dehesas de paraá y guinea en toda la extensión de los terrenos abiertos". AHR - CDIHR (Bucaramanga). Informe del presidente del Estado Soberano de Santander (Solón Wilches) a la Asamblea Legislativa de 1879. T. I. p. CX.

amplio eran las propiedades mayores eran los beneficios económicos a la hora de impulsar el tráfico comercial y el propio valor de las tierras. Al contrario, si los caminos minaban su interés y utilidad, las tierras aledañas perdían su valor comercial. Construir a sus alrededores, cultivar la tierra y mantener viviendas, consentía la apropiación de los caminos en un terreno seguro, estable y con un futuro prometedor para los comerciantes.

Los caminos no eran vistos por si solos como líneas que cruzaban terrenos y dividían cerros. Las posibilidades de permanecer, de durar en el tiempo no dependía solamente de la estructura física que lo componía, era imposible que su utilidad se limitara a piedra y cascajo. Su sentido dependía también del componente arrieros, mulas, caballos, comerciantes, viajeros y mercancías, que lo determinaban, fijándolo en el suelo a través de sus huellas, de su constante ir y venir. Con sus propósitos y urgencias inyectaban en su curso la más amplia red de relaciones. Desde este punto de vista se le puede dar un enfoque al movimiento que daba vida a los caminos. Pero ¿en qué momento el camino genera una dependencia con los hombres y las tierras que los circundaban? El estar situado en terrenos inmediatos a los caminos creó una serie de influencias que se impusieron a partir de ambiciones particulares, indicando que los caminos ampliaban el interés porque estos pasaran por sus tierras, para convertirlos en terrenos de gran valor comercial. Por ello, abrir potreros, tumbar monte, cultivar y establecer familias, fue el motivo fundamental para darle continuidad a los caminos, para extenderlos hasta que los ríos Lebrija y Sogamoso facilitaran el movimiento de las embarcaciones.

3.2 ACAPARAR LAS TIERRAS CON FINES COMERCIALES

Los caminos no sólo fueron proyectos para dar impulso a la colonización de tierras. De acuerdo a la documentación encontrada, se pudo observar que las tierras fueron condicionantes para darle un carácter de permanencia a las vías, y

con ello, acelerar el comercio y facilitar la rapidez en el tránsito. Por consiguiente, fue evidente que dentro de las estrategias para consolidar los caminos se adelantara en la especulación con tierras. Sin caminos permanentes no había posibilidad de agilizar las exportaciones o importaciones; pero sin tierras cultivadas de pastos y habitadas, que le dieran vida a los caminos, sería difícil mantener la seguridad del comercio, que sustentaba las condiciones materiales del Departamento de Soto.

A su paso por las propiedades o por las riberas de los ríos, los caminos ejercían influencia y valorizaban las tierras, abiertas o cultivadas. Lindar con un camino público ofrecía las posibilidades de adquirir derechos, pero especialmente conducía a cambios bruscos en los lineamientos de las propiedades llevando a pleitos entre los dueños de las tierras y los constructores de caminos. El propietario del terreno valorizaba su tierra, construyendo cerca de la ribera del camino tiendas o fondas. Éstas no sólo le permitían adquirir ganancias, sino que le aportaban el reconocimiento entre los vecinos; características propias de cada uno de los pobladores y dueños de tierra, que hicieron parte de las zonas cercanas a las cuencas de los ríos Lebrija y Sogamoso durante el siglo XIX.

La presencia de colonos fue no sólo necesaria para valorizar la tierra, además sirvió para “crear mercados regionales y suministrar mano de obra no sólo para las parcelas familiares sino también para las grandes empresas comerciales, teniendo en cuenta que el poder político residía en aquellos comerciantes dispuestos a penetrar en terrenos productivos con posibilidades de hacer dinero, en los agricultores comerciales y especialmente en los especuladores en tierras, cuyos intereses expansionistas dinamizaron la economía exportadora en auge”²⁸⁷.

²⁸⁷ LEGRAND, Catherine. Op. cit., pp. 42, 62.

Una de las formas más utilizadas para acceder a las tierras cercanas a los caminos, fue la especulación. Para los pobladores, a medida que se reparaban los caminos, los territorios a su alrededor mejoraban su economía al entrar en la producción económica, en parte porque los precios de las tierras empezaban a aumentar. De tal forma que, al subir el precio de la tierra, emergían aquellos individuos que “trataban de monopolizar un recurso cada vez más valioso, en espera de futuras ganancias. Al tiempo que al sembrar los campos y mantener los caminos y cercados, aumentaba el valor de las propiedades”²⁸⁸. Las tierras abarcaron gran parte del camino, para apropiarse de él y de toda su extensión para sembrar y movilizar más rápido sus cosechas. Para ello, se necesitó que las tierras estuvieran cultivadas tanto por sus propios dueños como por los colonos. Así fue como se iniciaron pleitos por los terrenos donde se debía tomar tierras para desviar el camino cuando este se encontraba en mal estado.

3.2.1 El movimiento comercial de las tierras

En el Departamento de Soto durante la segunda mitad del siglo XIX, los motivos económicos definieron no sólo los lazos personales entre la mayoría de comerciantes o empresarios extranjeros, también determinaron las relaciones entre los extranjeros y los comerciantes locales. Por un lado se emparentaban para el establecimiento de vínculos familiares y comerciales²⁸⁹. Por el otro, se entrecruzaban para dar origen a discordias y desavenencias por motivos igualmente económicos, pero cargados de conflictos por los circuitos comerciales, fortalecidos por los caminos. Las demandas entabladas, contenidas en un trasfondo cotidiano, guardaban las querellas que años atrás se habían consolidado por diferentes motivos personales. Se trataba de un problema que influía en el mismo espacio geográfico, desencadenando al tiempo la lucha por

²⁸⁸ *Ibíd.*, p. 64, 90.

²⁸⁹ DUQUE CASTRO, Maria Fernanda. *Op. cit.*, Pp. 160- 171

adquirir las tierras, por las cuales se trazaban y enlazaban los caminos, convirtiéndose además en el pretexto para ajustar cuentas entre los interesados.

El caso era encajar y obtener beneficios, sin importar hasta donde se tuviera que llegar para obtenerlo. La ocupación de los terrenos tan necesaria para la construcción de los caminos llegó a generar pleitos entre los dueños de las propiedades y los empresarios. Durante la construcción el gobierno le otorgaba al empresario las tierras necesarias para variar y modificar el curso de los caminos²⁹⁰. Aunque la apropiación de los terrenos de hallara avalada por el gobierno, no sucedía lo mismo con los propietarios, a quienes las desviaciones del camino les arrebatava parte de sus propiedades.

Igualmente, se parte de la importancia de nombrar los linderos, de los lugares, o de las haciendas que entraban en el pleito y las demandas. La mayoría de los propietarios de los valles del Magdalena se caracterizaban por la acción renuente de expandirse hacia las tierras apartadas de los caminos, debido a los altos costos del transporte y de los fletes hacía el río Magdalena. Al mismo tiempo, los habitantes de la zona ambicionaban que los caminos se extendieran cerca de sus posesiones, demostrando con ello que su propiedad garantizaba el sostenimiento de los caminos y con ello la atención necesaria a viajeros y arrieros que los cruzaban continuamente. Sin embargo, en momentos de ceder terreno para la adecuación de trazados de los caminos, se llegaron a presentar algunas diferencias entre los dueños de las tierras que no estaban dispuestos a cedérsela a los constructores²⁹¹.

En este contexto, se advierte las discusiones entabladas por dos tipos de personajes. En primer lugar el extranjero reconocido y empresario Geo Von

²⁹⁰ AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 209. Socorro, enero de 1864. p 225

²⁹¹ JOHNSON, David Church. Op. cit., p. 135-138, 220.

Lengerke, en segundo término, Ramón Rueda, un hombre del común, dueño de algunos terrenos que colindaban con los caminos de Sogamoso y Lebrija. Entre ellos surge y se consolida una querrela que precisamente sirve para indagar sobre los posibles motivos que durante el siglo XIX, impulsaron la necesidad de adquirir propiedades mediante la especulación y adelantarse en el negocio de los caminos. Aunque, no hay que olvidar, que estos mismos caminos se reconstruyeran o no como era el deseo del gobierno local y nacional, seguían siendo transitados y utilizados por los habitantes de los diversos distritos como Girón, Lebrija, Piedecuesta o la misma capital Bucaramanga; conformando en este sentido la red de relaciones sociales, como fue el caso de arrieros, viajeros y pobladores en general, quienes de igual forma utilizaban estos medios con el fin de continuar con sus actividades comerciales.

Cuando los caminos debían atravesar propiedades privadas, el estado indemnizaba a los dueños de las tierras apeándose a las leyes de expropiación de la propiedad particular por motivo de necesidad pública. La importancia que tenía el camino como ruta comercial se puede observar en el litigio entre Lengerke y Rueda. En 1874 la demanda establecida por Apolinar y Ramón Rueda contra Geo Von Lengerke²⁹² se señala la necesidad de utilizarse una faja de terreno, perteneciente a los señores Rueda; para pasar por allí el camino de Sogamoso. De modo que, aprovechando la licencia como contratista y estando en la

²⁹² AHR - CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil-Ejecutivo, Fondo Judicial de Bucaramanga. Caja 100, ff. 1 – 75. 1874. El personero municipal de Jirón demanda la expropiación de una faja de terreno de Apolinar y Ramón Rueda para cambiar en el sitio de “La Salina” el camino de Sogamoso. AHR (Bucaramanga). CDIHR, Sección Civil, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 108 ff. 1 -13, 1874. “El personero municipal de Jirón demanda la expropiación de una faja de terreno de Apolinar y Ramón Rueda para cambiar en el sitio de “La Salina” el camino de Sogamoso. Al respecto Aristides Ramos señala que “la colonización de los territorios de las cuencas de los ríos Sogamoso y Lebrija tuvo como antecedente los procesos de construcción de caminos en el área. Este fue el mecanismo utilizado para el acceso a la propiedad de las tierras, que con el cobro de peajes le permitió a los empresarios una oportunidad de obtener beneficios económicos en la zona y a los campesinos beneficiarse con el cultivo del cacao, además de poder emplearse como bogas. Los promotores de la apertura o construcción de caminos, pedían a cambio propiedad sobre tierras y privilegios en el cobro de peajes y demás derechos derivados del tránsito de los caminos”. RAMOS PEÑUELA, Aristides. Op. cit., P. 49.

obligación de tener en buen estado el tráfico del camino mencionado, Lengerke solicitó la expropiación del terreno respectivo para variar en aquel punto la vía, y para ello requirió la declaración de algunas personas, que terminaron siendo hombres de su entera confianza. El camino de Sogamoso se había hecho intransitable en varios de los puntos que lo componían, principalmente en el trayecto que había de la quebrada de la Salina hasta las Cruces. Las observaciones al camino fueron en su momento una serie de manifestaciones de parte de los diversos testigos, que aclaraban los trances por los que estaba atravesando el camino. Sin reserva alguna, se declaraba que el camino de Sogamoso se encontraba en un terreno muy deleznable y expuesto a desvolcanarse continuamente en la parte comprendida entre la quebrada de la Salina y el punto de las Cruces o puerto Viejo. Por cuya razón se afirmaba que eran inútiles las refacciones que el contratista hacía en aquel punto. Asimismo, el ganado que casi siempre se encontraba en la parte indicada de camino, causaba frecuentes daños como impedir el paso a los transeúntes, haciendo peligrar a los arrieros y a las recuas de mulas, que conducían cargas para el puerto de Marta y el Pedral.

Así las cosas, según los testigos para el dueño de las tierras que pasaban por el punto a expropiar, le fue fácil y nada perjudicial cambiarlo a otra parte mejor por donde pudiera pasar el camino. En este estado advirtieron que aun cuando al dueño del terreno en el punto mencionado no le era gravoso el cambio de la vía, en concepto de los declarantes este cambio debía ser a costa del contratista más no del propietario del terreno²⁹³.

²⁹³ En las pruebas aportadas por Apolinar y Ramón Rueda se logró constatar que eran dueños del potrero de la Salina, ubicado este en el sitio de Sogamoso en el distrito de Girón. El trayecto del camino pasaba obligatoriamente por dicho potrero para dirigirse al sitio de Marta; donde estaba ubicado el Puerto de Marta o puerto de Sogamoso. Esto quiere decir que en primer lugar, por cualquier parte por donde se tratara de cambiar o abrir el nuevo camino sobre el terreno de la Salina había que destruir en toda la faja o trayecto que se ocupara para el piso del camino, el pasto artificial de que esta cultivado y poblado aquel terreno. Por lo tanto, los señores Rueda, afirmaron que estando destinado el potrero o terreno en mención, para la ceiba de ganado, valía cada metro

Finalmente, se terminó absolviendo a los demandados y demandantes, al encontrarse inútil la reconstrucción del camino sobre las tierras que pertenecían a los señores Rueda. De igual forma la solicitud presentada por Lengerke careció de los documentos necesarios para validar la necesidad de tomar posesión sobre el terreno que se requería para continuar la construcción del camino; documentos que permitirían reconocer las verdaderas dimensiones del terreno a expropiar²⁹⁴. Cada metro de tierra que se planeaba tomar, valía por lo menos dos pesos; suma que iba en aumento, a consecuencia de ser en su totalidad tierras de gran valor comercial²⁹⁵. Por su parte, el camino de Sogamoso continuó con su trazo anterior, ni Lengerke logró cambiarlo ni los dueños de los terrenos permitieron que se le hicieran los cambios esperados para mejorarlo, resultando ser un pleito más entre comerciantes²⁹⁶.

Sobre el camino de Sogamoso se emplazó el paso llamado “El Tablazo”, por allí fue constante el movimiento de reses, debido a la variedad de potreros y pastos que circundaban el camino. En aquel trayecto encontrado entre el puerto de Marta, Girón y Bucaramanga se localizaban personajes reconocidos que poseían grandes haciendas como era el caso de la Hacienda “La Salina” con amplios potreros para la ceba de reses. El propietario de la hacienda, Ramón Rueda Martínez, reconocido dueño de tierras, durante años sostuvo lazos comerciales que llevaron a procesos judiciales con Geo Von Lengerke, que como se ha

de tierra que se tomara para el camino dos pesos por lo menos; esto sin contar con los perjuicios que los señores Rueda tenían que recibir con la variación del camino por sus potreros de ceba. Según se pudo observar en la documentación, en el sitio de Sogamoso había terrenos baldíos de mucho valor ocupados en su totalidad por particulares. *Ibíd.*, ff. 2r – 4r, 10r-11.

²⁹⁴ *Ibíd.*, f. 6

²⁹⁵ AHR - CDIHR (Bucaramanga). CDIHR, Sección Civil, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 108 ff. 1 -13, 1874. El personero municipal de Jirón demanda la expropiación de una faja de terreno de Apolinar y Ramón Rueda para cambiar en el sitio de “La Salina” el camino de Sogamoso.

²⁹⁶ AHR - CDIHR (Bucaramanga), Sección Civil, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 100, ff. 2r – 4r. ff. 8r – 11, f. 13, f. 70ss, f. 6, 1874. El personero municipal de jirón demanda la expropiación de una faja de terreno de Apolinar y Ramón Rueda para cambiar en el sitio de La Salina el camino de Sogamoso.

mencionado poseía la hacienda de Montebello, considerada el establecimiento agrícola más próspero de la región²⁹⁷, y los potreros de Marta, localizados muy cerca del puerto.

Como se puede observar, Lengerke gozaba de considerables privilegios y sus intereses en la zona se supeditaban especialmente a las tierras próximas a su hacienda; punto céntrico para dirigir, coordinar y dominar parte de la banda occidental del Departamento de Soto. Esto representaba una excelente opción, dado que entre Bucaramanga, la capital de Soto y el río Magdalena había una importante extensión de tierras que estaban contempladas como las más favorables para los cultivos. Parte de esta rutina comercial incluye el modo como el camino de tierra indicó que tan importante era para los hombres buscar gracias a ellos, el acceso a otros lugares muchas veces desconocido. Pero que sin lugar a dudas llamó su atención; por ello construyó, modificó y adecuó a cada paso de sus recuas el camino, que lo llevaría a mantener sus vínculos e intercambios comerciales, más allá de su propia tierra.

Al hablar de tierras, pleitos y caminos se esboza un cuadro general donde se insertan vínculos relacionados con negocios, y con el monopolio comercial. Tal vez, el pretexto sea un pedazo de tierra o una parte del camino que cruza por la hacienda; pero en los pleitos hay cabida para todo tipo de consideraciones, de críticas y porque no de inconsistencias. En este caso, entran en juego las relaciones de poder, que se mantienen hasta dar un punto final, es decir, hasta

²⁹⁷ Ver al respecto el juicio promovido por Ramón Rueda Martínez contra Geo Von Lengerke en 1873 por suma de pesos, donde se da un avance significativo a los pleitos y demandas en las que intervenían como se había mencionado empresarios o comerciantes reconocidas y algunos vecinos del departamento de Soto. Las tierras sobre las cuales disputaban se encontraban ubicadas en las márgenes del río Sogamoso, exactamente entre Girón, la quebrada de Pujamanes, el Tablazo, Montebello, el puerto de Marta, Linconl, quebrada la Salina y el sitio de las Cruces, que hacían parte de un territorio enmarcado entre los ríos Sogamoso y Lebrija, cercanos a la capital Bucaramanga y sobre el filo del camino de SogamosoAHR - CDIHR (Bucaramanga) Sección Civil, Fondo Judicial de Bucaramanga. Caja 108, ff. 1 – 29, 1873. Juicio promovido por Ramón Rueda Martínez contra Geo Von Lengerke por cantidad de pesos.

llevar a juicio al que hasta el momento se ha convertido en el enemigo. Lengerke y Rueda poseían tierras cercanas al camino de Sogamoso, a las bodegas y al puerto de Marta; conservando entre ellas sus haciendas más adelantadas y mejor cultivadas. El espacio mencionado reprodujo el juego de intereses y se escenificaron actividades, como se observó en el juicio promovido por Ramón Rueda contra Geo Von Lengerke, donde se comprende que:

“...no es el interés pecuniario el motivo, sino el propósito de llevar adelante cuestiones que afectan, con más o menos razón, la susceptibilidad de las personas...”²⁹⁸

Esta aproximación, explica que las disputas por las tierras, las discusiones en torno al robo de ganado, la rivalidad, los negocios frustrados fueron en parte la pertenencia a una red de problemas personales que terminaban involucrando a particulares y a socios comerciales. En todo caso, estos se desplazaron en un escenario materialmente exuberante y fecundo²⁹⁹ dado los componentes del suelo que permitían ampliar el campo para las plantaciones; que sin lugar a dudas hacían parte también del trayecto hacía donde se lograra llevar los caminos. En estos términos, las relaciones personales y las tierras, hicieron también parte de un intrincado juego de intereses por el acaparamiento de las tierras.

3.2.2 El negocio con las tierras ¿Adjudicación o especulación?

Durante la segunda mitad del siglo XIX, el gobierno nacional distribuyó cantidad de tierras pertenecientes al dominio público. Con ello, buscaba el desarrollo de la

²⁹⁸ *Ibíd.*, ff. 17v – 19r

²⁹⁹ “En Montebello aflora carbón, y al occidente de aquí, la cúspide del cerro de la Paz, parece estar compuesta por estratos del piso de Guaduas y también por carbón al sur del valle transversal de la ruptura del río Sogamoso (...) Jirón está ubicado en el valle del río Lebrija que pertenece a la misma gran depresión que el valle longitudinal del río Suárez – Sogamoso (...) en el camino de Lincoln hacia el río Sogamoso continua sobre ellos la arenisca del piso de Guadalupe.” HETTNER, Alfred. *Op. cit.*, p. 108, 109, 179.

región. De manera que, gran parte del camino de Sogamoso se dirigía, por parajes abiertos y cultivados. Con climas sanos y por dehesas en que pastan de 4 a 5.000 reses, sin fuertes descensos. Según los comerciantes las pendientes se podían corregir fácilmente “con establecimientos agrícolas y recursos abundantes para los viandantes, que sería la señalada por la naturaleza para salvar el comercio de Soto”³⁰⁰. Según señala Legrand:

“Las leyes establecían varios procedimientos concretos para defender los intereses de los pobladores (...) es claro que la eficacia de esas leyes dependía de su atacamiento por parte de las autoridades locales, de los testigos y de los agrimensores. El problema residía en el escaso poder efectivo del gobierno nacional en las zonas rurales, donde muchos empresarios territoriales disfrutaban de una enorme influencia. La mayoría de los empresarios se limitaba a comprar testigos”³⁰¹.

Todos los sitios, terrenos o propiedades son igualmente importantes. En ellos se destaca la frecuencia de ciertos personajes que se movían en las dos áreas circundantes de los dos caminos. En el Caserío del Pedral empezó a surgir un tipo de poblamiento generado a partir de la traza del camino de Sogamoso que brindaba la oportunidad de abrir potreros por la oferta de productos encontrados a lo largo del camino. En 1879 el gobierno nacional adjudicó por bonos territoriales 9.600 hectáreas de terrenos baldíos a Demetrio Cruz, por medio de su apoderado Domnino Castro. Los terrenos se hallaban ubicados en inmediaciones del río Sogamoso desde los Caños de Santodomingo y Loro, sitios denominados el Retiro entre los Distritos de Girón y Betulia.

³⁰⁰ AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 1217. Socorro, octubre de 1878. pp. 315, 316.

³⁰¹ LEGRAND, Catherine. Op. cit., p. 88.

Al realizar la adjudicación, el gobierno le cedía a Cruz la propiedad sobre los terrenos con todas sus anexidades y productos, menos las fuentes saladas y las minas de sal gemma³⁰². Durante el proceso de adjudicación se mencionaban linderos naturales y carentes de población, como se puede observar en el proceso de distribución:

“Por el nordeste, desde la desembocadura de la quebrada “Retiro” cerca del Pedral, aguas arriba 800 mts., a dar a un cagüi, marcado con tres cruces; el río Sogamoso arriba, 6.150 mts., hasta la desembocadura de la quebrada Geringa, esta aguas arriba en una longitud de 400 metros a dar a un mojón y de aquí línea recta a la quebrada Raíz, 1.050 metros arriba de su desembocadura, midiendo 14.510 mts., y de este punto a dar a una peña sobre la quebrada Muerte, a un punto 440 mts. arriba de su desagüe en el Sogamoso, línea que mide 14.130 mts., de la desembocadura de la Muerte, una línea con una inclinación de 75° sobre el río Sogamoso y una longitud de 2.510 mts., de aquí línea recta a dar al Brazo de “Cayumba”, 10.070 mts., de este punto línea recta por 9.830 mts. a dar a la quebrada de la Ceiba, 520 mts. arriba de su desagüe y de aquí línea recta a la quebrada de Retiro, 800 mts. arriba de su desembocadura, a dar al Cagüi marcado con las dichas tres cruces, y por una longitud de 12.550 mts.”³⁰³.

En 1880 Demetrio A. Cruz compró todas las mejoras y derechos que le correspondía a una de las familias que se encontraban ubicadas en el terreno denominado “Corredor” o Bodega de Sogamoso. Durante gran parte de este tiempo, aproximadamente diez años, Cruz desmontó y sembró en dichos terrenos paja artificial, también construyó por su propia cuenta Bodegas para el depósito de cargamentos y casa de habitación. Ocupación que se efectuó sin problemas de

³⁰² AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 1356. 1879. p. 885

³⁰³ *Ibíd.*, p. 885

según lo afirmaban algunos de los testigos que en su mayoría pertenecían al círculo de amistad del mencionado señor. El punto de “Corredor” se encontraba ubicado desde la boca de Sitio-Nuevo o quebrada del Salado, aguas abajo hasta el punto de “Perico” en el río Magdalena.

La anterior descripción está fundada a partir de un memorial enviado al despacho del presidente del Estado por los vecinos del caserío del “Pedral”³⁰⁴, quienes manifestaban que dentro de la adjudicación provisional de terrenos baldíos hechas a favor del señor Demetrio Cruz, en las riberas del río Sogamoso se hallaban varias sementeras pertenecientes a algunos cultivadores. Estos terrenos se solicitaban fueran excluidos de las adjudicaciones mencionadas. Es allí, en donde se destaca que tales tierras no eran consideradas baldías, pero si eran otorgadas a personas que ejercían cierto tipo de influencias sobre la región y más exactamente sobre la zona que se encontraba ubicada en el camino de Sogamoso. El predominio era favorecer con la adjudicación de baldíos las relaciones que se imponían, se enlazaban y daba por tanto un significado diferente al proceso entendido como adjudicación de terrenos incultos y desprovistos de habitantes.

Para la época, las tierras localizadas sobre las márgenes de los caminos de Lebrija y Sogamoso no eran desconocidas; no se trataba de áreas deshabitadas e impenetrables, como lo quería hacer ver el gobierno del Estado Soberano de Santander. Tampoco se puede decir que cada porción de terreno era visto como el espacio geográfico habitado por indios feroces, que no permitían el acceso a estos

³⁰⁴ “A mediados del siglo XIX el departamento de Soto tenía comunicación con Mompos y con los departamentos costeros a través de los caminos que partían de Girón y de Rionegro en dirección al occidente. Desde el siglo XVIII, de las tres parroquias que conformaron el distrito de Girón, dos estaban ubicadas al occidente y su fundación respondió a las necesidades de comunicar las provincias con el caribe. La parroquia de San Roque y el Puerto de Botijas o Cañaverales fue el punto de apoyo del camino del mismo nombre (...) la parroquia del Pedral y el Puerto de Sogamoso fueron los otros centros de comunicación de la región con el río Magdalena. La parroquia del pedral fue el centro que articuló los procesos de poblamiento en la región”. RAMOS PEÑUELA, Arístides. Op. cit., pp. 48, 49, 52.

lugares y que además lo hacían inaccesible y desolador como lo mencionaban los geógrafos. Los documentos indican que las posibilidades de encontrar casa de habitación, labranzas y siembras eran más amplias y desplegadas que los intereses del gobierno por adjudicar las tierras que pertenecían a algunos propietarios desde hacía mucho tiempo. De manera que, en el pleito entablado por algunos de los habitantes del caserío del Pedral, se notificó la necesidad de tener en cuenta los derechos de los cultivadores, de los dueños de plantaciones agrícolas o las que se encontraban establecidas en el momento de otorgar las adjudicaciones a Demetrio Cruz³⁰⁵.

En los terrenos a los que se hacía referencia, vivían grupos de familias, con casa de habitación, labranzas de cacaotales y árboles frutales. De acuerdo a los informes presentados estas familias “vivieron en pacífica paz sin que nadie interrumpiera sus propiedades que habían adquirido por las leyes nacional como colonizadores de tierras baldías”³⁰⁶. Lo importante era que estas tierras habían sido compradas por Demetrio Cruz. La adquisición consistió en todas las mejoras y derechos que les correspondía a las familias en el terreno ya indicado. Para después proceder a desmontar y sembrar en los terrenos paja artificial, además, de construir por su propia cuenta bodegas para depositar cargamentos y casa de habitación. Mejoras que se consolidaron por más de diez años; tiempo en el cual permaneció sin ninguna interrupción en su propiedad. Durante la segunda mitad del siglo XIX se insiste en que según la legislación los terrenos aledaños a los ríos Sogamoso y Lebrija eran baldíos, pertenecientes al Estado Soberano de Santander, los cuales podían ser adjudicados a diferentes personajes, como el caso de adjudicación a Demetrio Cruz.

³⁰⁵ AGN (Bogotá). Fondo: Ministerio de Fomento. Baldíos. Tomo 3, 1880, ff. 126r – 129v.

³⁰⁶ Se trataba de las familias de Benito Guerrero, Trinidad Rueda, Miguel Rueda, Petrona Rueda y Marcelino Lasaguas. Según los testigos nombrados por el mismo Demetrio Cruz estos “terrenos eran conocidos como baldíos, que no tenían dueño particular ni han sido jamás reconocido, como propiedad de persona alguna natural con justo título y que son pertenecientes al Estado de Santander”. *Ibid.*, ff. 32r a 39v.

Sin embargo, siguiendo el proceso se observa que por más de cuarenta años las familias allí instaladas habían permanecido trabajando la tierra para su autoconsumo. Por tanto, los mencionados terrenos tenían dueños, o por lo menos la tierra había sido trabajada por muchos años, lo que permitía ver que no eran tierras baldías, y que este término fue utilizado como medio de apropiación de tierras cultivadas. La solicitud de los vecinos del Caserío del Pedral deja entrever que había en medio del documento una información que demostraba una vez más que en buena medida la extensión de terrenos venía siendo utilizada desde años atrás:

“De la desembocadura de la quebrada “Retiro” – “Sogamoso” arriba hasta la desembocadura de la quebrada “Geringa”, se halla la sementera del señor Camilo Restrepo; de “Geringa” hasta la desembocadura del Brazuelo de “Briza” se encuentran las sementeras del señor Santiago Obeso y el señor Ramón Bastida, en el mismo lado de para arriba en las islas de “Callumba” punto llamado “Resignación” se halla el señor Joaquín Obeso, con una sementera de cacao, en la misma línea se halla el señor Petronilo Carballido en el punto nombrado “La Ralla”, y pasando el lado oriental se encuentran los señores Pedro y Andrés Arias, con una porción de terreno ocupado con sementeras por la misma línea de para abajo, se encuentra el señor Camilo Restrepo con un desmonte bastante regular, con animo de cultivarlo, en frente de su posesión antes dicha, unas cuatro o cinco cuadras de para abajo se encuentra el señor Aquilino Camelo con unas pocas matas de cacao, más para abajo se encuentran los señores Carmen Ospina, Sinforoso Narváez, José Isabel Mielles y una posesión del finado Marcelino Lasaguas, poco más o menos de 500 árboles de cacao”³⁰⁷.

³⁰⁷ *Ibíd.*, ff. 126r – 129v

Se hacía evidente además la apertura de trochas como la ya mencionada por Demetrio Cruz en 1878. Abrir la trocha del puerto de Marta a Colorado³⁰⁸ destaca los motivos que llevaron a que algunos personajes funcionaran a partir de intereses y pretextos, por ampliar sus proyectos comerciales. Desde este punto de vista se observa que el intento de construir una trocha entre Bucaramanga y el Puerto de Marta hacía posible el paso por la hacienda de “La Victoria”, establecimiento del señor Demetrio Cruz. Desde la hacienda el recorrido practicado demostraba lo viable y propicio que era para la construcción del camino. Desde la hacienda hasta la colorada había aproximadamente 30 minutos en canoa, pero la posibilidad de transitar por allí las mulas cargadas facilitaba la movilidad y la rapidez en el transporte de las cargas. Se trata por tanto de un acercamiento a las ventajas que ofrecía poseer un terreno cerca al camino para acceder y acaparar las vías comerciales.

3.3 LAS PROPIEDADES ALREDEDOR DE LOS PUERTOS Y CAMINOS

3.3.1 La tradición de las propiedades

En el Departamento de Soto, los caminos de Lebrija y Sogamoso fueron el pretexto para alcanzar la oportunidad de beneficiarse de los nuevos cambios “inesperados” en el valor adquisitivo de las tierras. Esparcidas o no, las tierras ya tenían dueño con una tradición de la propiedad de más de sesenta años. Así, al extenderse los caminos emergían terrenos ya consolidados, cuyos propietarios aprovechaban además la cercanía a la vía para beneficiarse directamente de las ventajas que brindaba el paso de los caminos por sus propiedades. Se incide particularmente en la antigüedad de las familias, que demuestran la tradición de los terrenos y sus formas de organización del espacio propio a través de los

³⁰⁸ “El presidente de la Junta administradora de caminos, comunica que la Junta que preside, deseosa de conocer la mejor vía de comunicación i contraer a ella los recursos de que se puede disponer para mejorarla, contrató la apertura de una trocha de Marta a Colorada”. AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 1146. Socorro, enero de 1878. p. 43, 44.

caminos. Teniendo en cuenta que, el tipo de poblamiento a lo largo y ancho de los caminos de Lebrija y Sogamoso demostró la articulación de zonas dedicadas a la agricultura y a la siembra de pastos para el mantenimiento de las mulas.

En lo que se refiere a los terrenos ubicados cerca al camino de Lebrija, hay que señalar que alrededor de esta vía fue relativamente continuo el número de establecimientos agrícolas. Como el caso de los terrenos ubicados en la cabecera de la quebrada Cutigatá³⁰⁹.

La presencia de población demostraba la ocupación temprana de las tierras que se ubicaban muy cerca del camino de Lebrija: “que también vio un título de propiedad del siglo pasado, i aún que es bastante ininteligible por su mala letra, si le dejo comprender que dicho lindero es la Cutigatá”³¹⁰. La zona comprendida entre la quebrada Cutigatá y el río Lebrija se componía de gentes cuya crianza comprobaba el proceso poblacional que venía acaeciendo desde 1840, de hombres y mujeres dedicado al desmonte de terreno y a la siembra de pastos, cacao y café.

³⁰⁹ En 1878 fue vendida a Lucio Ramírez y Marcelino Ramos, “estos señores poseen los terrenos hace más de 5 años en donde tiene sembrado cacao, café, potreros y casa”. AHR - CDIHR (Bucaramanga) Sección Civil-Deslindes, Fondo Judicial de Bucaramanga. Caja 1, ff. 5, 11, 14r-15, 24, 1878. Pruebas que producen Cruz Díaz, José María y Jesús Rosas en el juicio contradictorio sobre deslinde de un terreno que siguen contra Cleto Luna. Otro caso fue el de Juan de la Cruz Ordóñez, que para 1877 era mayor de 50 años, vecino de Lebrija y “que hace el espacio de veinte años que reside en el punto del naranjo o i en el puerto de Botijas”. *Ibíd.*, f. 5r. En la misma fecha Eugenio Arciniegas, vecino del distrito (Lebrija), mayor de treinta años y que lleva diez y ocho años viviendo en el partido de “El Naranjo”. Asegurando además que por más de 35 años donde han tenido cacaotales, sementeras y potrero de pará, trabajando los terrenos del helechal rozando hasta la quebrada de Cutigatá para potreros. Por su parte, José María y Jesús Rosas, Cruz Díaz y Vicente Pinto Pinzón, eran reconocidos desde hacía más de treinta años como propietarios de los terrenos que lindaban con el sitio de el Helechal, y que “los señores Valerio Rincón, Trino Díaz y Francisco Afanador han trabajado en las tierras de los Rosas hace más de veinte años, hasta dar con los linderos de la quebrada denominada Cutigatá, cuya quebrada divide las tierras del helechal de luna con las de los Rosas”. *Ibíd.*, f. 11

³¹⁰ *Ibíd.*, ff. 14r-15.

De igual forma, entre Bucaramanga y Rionegro, sobre el camino de Lebrija se localizaron propiedades cuyos linderos fueron durante gran parte del tiempo disputados por los vecinos y colindantes. La inexactitud de los límites de cada una de las haciendas y la confusión sobre cual era la ubicación de los mojones que diferenciaban las divisiones, ampliaba las relaciones establecidas entre los caminos y las tierras. Así por ejemplo, al partir de Bucaramanga el trazado del camino de Lebrija mantenía la sinuosidad del río Lebrija, condición que le permitía pasar por las propiedades extendidas hasta el puerto de Botijas. Por consiguiente, los juicios de deslinde indican la ocupación de aquellas tierras que colindaban con los caminos de Lebrija y Sogamoso, en la cual la “consolidación definitiva de los linderos de una hacienda toma tiempo y los linderantes efectúan frecuentes operaciones de compra y venta de lotes pequeños de acuerdo con la topografía, la forma geométrica del terreno o la ubicación en relación a los caminos y a los ríos”³¹¹. Los datos que aportan los juicios de deslinde son muy importantes si se tiene en cuenta que permiten apreciar la comprobación del tipo de propiedades colindantes a los caminos³¹².

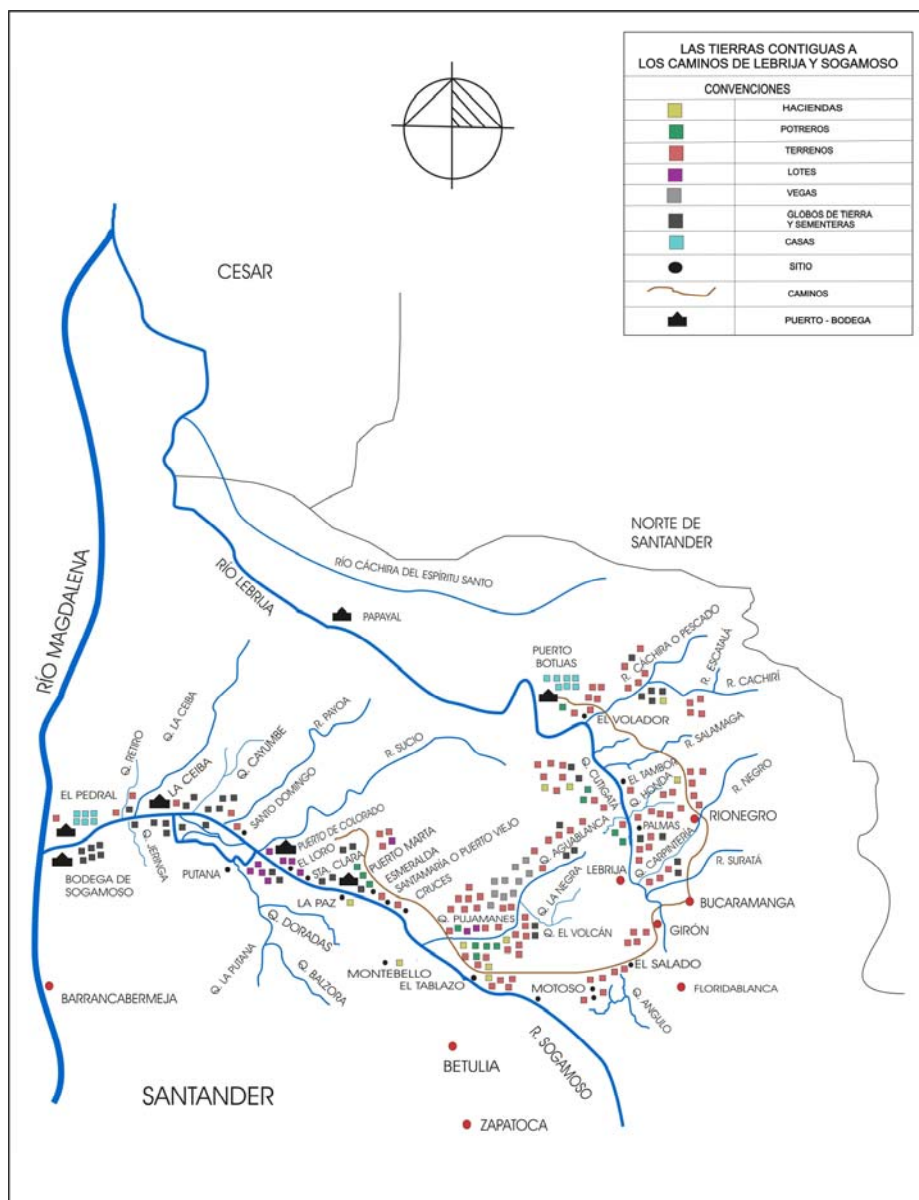
Aquellos espacios despoblados y boscosos que describían los integrantes de la Comisión Corográfica, se desvió un poco al encontrarse gran cantidad de terrenos ocupados desde épocas coloniales y durante el siglo XIX, presentándose una fuerte dinámica al ser producto de compra-venta de lotes, globos de tierras etc³¹³.

³¹¹ PALACIOS, Marco. El café en Colombia, 1850-1970: una historia económica, social y política. México: El colegio de México. Bogota: El Ancora editores, 1983. 563p. p. 169.

³¹² Véase, los juicios de deslindes ubicados en el AHR - CDIHR (Bucaramanga) Sección Civil-Deslindes, Fondo Judicial de Bucaramanga. Caja 1, N. C028, ff. 1-18r, 1878. Caja 2, ff. 1r, 2, 35, 40r, 41, 42r, 43r, 51, 59, 81r, 91r, 94r, 1881. Lázaro Reyes demanda a Ramón y José María Valdivieso por el deslinde de unos terrenos en el sitio de la “Boca del Monte”, jurisdicción de Lebrija.

³¹³ Véase, AHR - CDIHR (Bucaramanga) Sección Civil-Deslindes, Fondo Judicial de Bucaramanga. Caja 1, N. C024, f. 16r, 1875. Leonidas Santiago Navas y Bernabé Ordóñez demandan deslinde a los señores Estévez de los terrenos de “Aguafría” distrito de Rionegro.

Mapa 4. Tierras contiguas a los caminos de Lebrija y Sogamoso



Fuente:
 GALÁN GÓMEZ, Mario. Geografía Económica de Colombia. Santander: Contraloría General de la República, 1947. Tomo VIII. Pp. 56, 57.
 CAMACHO ROLDÁN, Salvador. Notas de viajes. Bogotá: Banco de la República / Archivo de la economía nacional, 1973. Tomo I. p. 186.
 DOMINGUEZ OSSA, Camilo A., GÓMEZ LÓPEZ, Augusto J., BARONA BECERRA, Guido (Coords.). Geografía física y política de la Confederación Granadina. Volumen V. Estado de Santander. Antiguas Provincias de Vélez, Socorro, Soto, Ocaña, Santander y Pamplona. Obra dirigida por el General Agustín Codazzi. Bogotá: UNAL/Universidad del Cauca, 2004. 498 p. P. 292.
 AHR (Bucaramanga). PLANOTECA:

Mapa N. 053 Municipio de Rionegro
 Mapa N. 039 Municipio de Girón
 Mapa N. 050 Municipio de Lebrija
 Mapa N. 179 Los caminos del siglo XVIII. Autor: Armando Martínez.
 Mapa N. 196 Proyectos viales del siglo XIX. Autor: Armando Martínez.
 AHR (Bucaramanga). Sección Civil, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 11. ff. 1-41, 1886. Pruebas del apoderado de Aristides García Herreros en el juicio que este sigue contra Concepción Orbeago de Mantilla por suma de pesos. Caja 108, ff. 1-22, 1873. Juicio promovido por Ramón Rueda Martínez contra Geo Von Lengerke por cantidad de pesos. Caja 108, ff. 16-22r, 1883. Facundo Navas como curador interno de Santiago, Nieves y María Ordóñez solicita permiso para celebrar un contrato de servidumbre de acueducto. Caja 108, ff. 1 -13, 1874. "El personero municipal de Jirón demanda la expropiación de una faja de terreno de Apolinar y Ramón Rueda para cambiar en el sitio de "La Salina" el camino de Sogamoso. Caja 108, ff. 8r-9r, 10v, 1886. La sociedad Lengerke y Lorent por medio de su apoderado Dominio Castro, demanda a Teodoro García para que rinda cuentas de la administración de unas fincas raíces.
 Sección Civil-Ejecutivo, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 106, ff. 23, 24r. 1877. N. 472. Juicio promovido por Manuel Cortissoz contra Campo Elías Gutiérrez. Caja 100, ff. 1- 75. 1874. El personero municipal de Jirón demanda la expropiación de una faja de terreno de Apolinar y Ramón Rueda para cambiar en el sitio de "La Salina" el camino de Sogamoso. Caja 2, ff. 1, 19v-20r. 1883. Caja 5, ff. 4v-5r, 1877. Rafaela Plata de Gómez hace tercería coadyuvante en el juicio que José Rey Rey sigue contra Cesar Gómez Plata por suma de pesos. Caja 2, ff. 1,19v-20r, 1883. Benigno Galvis como curador de María Eduarda, María de Jesús y Marco Antonio Quintero hace tercería excluyente a las partes que estos tienen en un terreno nombrado "Las palmas" embargado en la ejecución que sigue el mismo Galvis como curador de Pedro Eloy Quintero contra José María Martínez por suma de pesos. Caja 5, ff. 4-5r, 1889. Gregorio Ardila a José Ortiz hipoteca unos terrenos y una casa por la suma de 9.960 pesos.
 Sección Civil-Tercerías, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 1. ff. 8 – 9, 1873. Pruebas que produce el apoderado de Geo Von Lengerke en juicio con Ramón Rueda Martínez por cantidades de pesos.
 Sección Civil-Posesorios, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 2, N. 024, ff. 12, 20r, 23, 25, 38, 87, 112, 114,1872. José María Camacho solicita amparo en la posesión de las tierras del Río Pescado en Rionegro.
 Sección Civil-Deslindes, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 3, Documento N. 052, 1883. Juicio de deslinde y amojonamiento que promueve Rafael Martínez sobre el terreno ubicado en el sitio de "La hondura de Mataperros". Caja 2, N. 030, ff. 1, 2, 48, 49r, 52, 59, 64r. 1878. Camilo A. García, Jerónimo Hernández y Gregorio Mantilla demandan al gobierno nacional por el deslinde de unos terrenos. Caja 2, ff. 1r, 2, 35, 40r, 41, 42r, 43r, 59, 81r, 91r, 94r, 1881. Lázaro Reyes demanda a Ramón y José María Valdivieso por el deslinde de unos terrenos en el sitio de la "Boca del Monte", jurisdicción de Lebrija. Caja 1, N. C012, ff. 2, 14, 1871. Estevan i Feliciano Rey demandan deslinde a Liborio Rueda por el terreno de "El pantano" en el sitio de Chocó. Caja 1, N. C028, ff. 1-18r, 1878. Leonidas S. Navas demanda a Nicolás Orozco el deslinde de unos terrenos en el sitio de San Ignacio, denominados "Calle Real" y "Carpintería". Caja 1, N. C024, f. 16r, 1875. Leonidas Santiago Navas y Bernabé Ordóñez demandan deslinde a los señores Estévez de los terrenos de "Aguafría" distrito de Rionegro. Caja 1, ff. 5, 11, 14r-15, 24, 1878. Pruebas que producen Cruz Díaz, José María y Jesús Rosas en el juicio contradictorio sobre deslinde de un terreno que siguen contra Cleto Luna. Caja 2, ff. 3r, 4, 15r, 17, 20, 35, 1888. Tiberio González demanda a Ramón Valdivieso por deslinde. Caja 2, f. 13, 1879. Juicio de deslinde sobre el sitio de "El Naranja", Aldea de Lebrija.
 Gaceta de Santander N. 389, 1866. pp. 895, 896. N. 1356, 1879, p, 885. N. 1146, 1878. pp. 43, 44. N. 1336, 1879, pp. 799. N. 1337, 1879. pp. 802-803.
 Informe del Presidente del Estado Soberano de Santander (Solón Wilches) a la Asamblea Legislativa de 1870, Tomo I. p. PC. de 1879, Tomo I. p. CX, CXIII, CXIV.
 AGN (Bogotá). Fondo: Ministerio de Fomento. Baldíos. Tomo 3, 1880, ff. 32r a 39v, 126r a 129v.
 GARNICA, Armando; GUERRERO, Amado. Op. cit. p. 8.
 VALDERRAMA BENÍTEZ, Ernesto. Real de Minas de Bucaramanga. 1547-1945. Bucaramanga: Imprenta del Departamento, 1948. P. 195

Entre las haciendas más completas estuvieron las pertenecientes en 1878 a Camilo A García, Jerónimo Hernández y Gregorio Mantilla vecinos de la ciudad de Girón. La ubicación correspondía a las tierras localizadas en toda la extensión de la cuenca del río Sogamoso como eran la cordillera de "la Paz", la quebrada de

perico, en cuyo lote se encontraba el sitio de “Marta” consistente en unos potreros de pastos artificiales y naturales y algunas plantaciones de cacao y plátano que puso allí el señor Geo Von Lengerke, el río sucio, en cuyo lote se encuentran los puntos especiales de “Perico”, “Santa Clara” y “Colorado” i las islas que quedan a la parte oriental del río Sogamoso, en cuya parte se ejecutó en 1874 un juicio de amparo y posesión contra Demetrio Cruz, desde el río sucio, frente a la boca de la quebrada de Putane, abajo del río Sogamoso, el Pedral, Champán³¹⁴.

Asimismo, declararon que de los terrenos comprendidos en la anterior demarcación y en posesión pacífica y tranquila de ellos, sin ninguna oposición, así como de las fundaciones que han puesto y tienen de propiedad dentro de los terrenos alinderados, consistentes tales fundaciones en dehesas de pastos artificiales, sementeras de cacao, plátano, maíz y nacuma, casa corrales, tambos, cercados, acotamientos y rosas existentes en la actualidad i que aún están practicando en los fundo especiales de el antiguo puerto y bodega del Sogamoso, que quedaba hacia oriente antes de trasmontar la cordillera de “la Paz”, cuyo punto antiguamente se llamaba “puerto viejo”, para pasar a denominarse “Santa Maria”, “El Castillo”, “Marta y Martica”, “Perico”, “Los tornos”, “Santa Clara” y “Colorado”, y más adelante el Río sucio, una isleta o isletas, los frentes de la boca y quebrada de Putana, brazuelo viejo y contiguas a dar a la quebrada de Payoa, todo a la banda oriental o al nordeste del río Sogamoso en territorio de este distrito; con cuyos establecimientos han llevado un número considerable de habitantes y pobladores de tales puntos y fomentan la vía terrestre y fluvial del comercio por este punto del Sogamoso”³¹⁵.

³¹⁴ Véase, AHR - CDIHR (Bucaramanga) Sección Civil-Deslindes, Fondo Judicial de Bucaramanga. Caja 2, N. 030, ff. 1, 2, 48, 49r, 52, 59, 64r. 1878. Camilo A. García, Jerónimo Hernández y Gregorio Mantilla demandan al gobierno nacional por el deslinde de unos terrenos. Sobre este mismo espacio véase para 1883, AHR-CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil-Deslindes, Fondo Judicial de Bucaramanga, Documento N. 052, Caja 3, 1883. Juicio de deslinde y amojonamiento que promueve Rafael Martínez sobre el terreno ubicado en el sitio de “La hondura de Mataperros”.

³¹⁵ *Ibíd.*, f. 64r

La ocupación ininterrumpida de las tierras por varios años demuestra el área de influencia demográfica que existía antes de intentar fomentar acciones de poblamiento a partir de la construcción o reconstrucción de los caminos de Lebrija y Sogamoso. A diferencia del tipo de colonización de otras regiones en el Departamento no fueron el objetivo fundamental para “llenar espacios vacíos”. El predominio de pequeñas y medianas propiedades resultaba indispensable para consolidar los caminos, a la vez que estos incidían en su corta transformación económica³¹⁶. Además se manifiesta una importante extensión de propiedades y sementeras cuyos posesiones eran las siguientes:

“un trapiche con fondos de cobre, dos posesiones de habitación, cañas dulces en estado de moler, cafetales, platanales, i otras plantaciones de que ya ha dispuesto de ellas, con un numero de árboles de cacao, causándome un grave perjuicio desterrándome al mayordomo que tenía allí...”³¹⁷

De esta manera, se registra la práctica progresiva de compras, ventas y deslindes de los predios ubicados en las zonas anexas a los caminos de Sogamoso y Lebrija, en la banda oriental de los dos ríos. Unos de los aspectos que se destacaron entre 1865 y 1885 con respecto a la valorización de las tierras pudo radicar como lo apunta Marco Palacios “en la vocación agrícola de los suelos, en las condiciones ecológicas y en un relativo mejoramiento de los caminos (...). Las

³¹⁶ En el juicio de deslinde que José María Camacho inició contra Juan de Dios Vargas Parra registra las condiciones de los predios que organizaron el espacio comprendido entre Bucaramanga, Rionegro, Cáchira y la fracción de Suratá, todos como dependientes del camino de Lebrija. Desde 1851 se estaba presentado la disputa por las tierras ubicadas desde el río Pescado en la fracción de Cáchira hasta el río Cachirí. AHR - CDIHR (Bucaramanga) Sección Civil-Posesorios, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 2, N. 024, ff. 12, 20r, 23, 25, 38, 87, 112, 114,1872. José María Camacho solicita amparo en la posesión de las tierras del Río Pescado en Rionegro.

³¹⁷ Las anexidades de estos terrenos eran: dos posesiones pajizas, sementeras o plantas de anís, caña dulce, yuca, plátano, maíz, apio, papas i trigo”Ibíd., ff. 23, 112.

actividades puramente especulativas fueron frecuentes. Hay casos de individuos que acapararon grandes extensiones para luego dividir las y venderlas en el momento más propicio, teniendo en cuenta que los precios estaban determinados por factores locales y por circunstancias personales o familiares”³¹⁸

3.3.2 Aldeas, puertos y potreros

Desde la Colonia los puertos se conservaron a partir del autosostenimiento. Su construcción y mantenimiento sirvió para despachar y recibir la red mercantil desde o hacia el exterior. Tal fue el caso de la aldea del Puerto de Botijas sobre las márgenes del río Lebrija, y de la Aldea de Pedrales, sobre el río Sogamoso³¹⁹.

El origen del Puerto de Botijas data de los años 1551 y 1557. En 1857 Botijas era un distrito del circuito de Bucaramanga y con las modificaciones ejecutadas en 1859 se suprimió como distrito para ser agregado al de Rionegro y Cañaverales. Desde la colonia el caserío de Botijas tuvo gran importancia comercial, hasta allí llegaban las mercancías que se introducían desde la costa por el río Lebrija. Igualmente, la aldea de Botijas mantenía a sus alrededores “estancias de cacao, de ganado, trapiches y asentamientos de familias, que se movían entre el trabajo en sus estancias y en las actividades de bodegaje de canoas por el río”³²⁰. Según Martínez y Guerrero desde un primer momento se trató de impulsar estrategias que incluyeran la intención de apoderarse de “zonas de gran importancia económica y el puerto de Botijas, junto con la aldea del mismo nombre fueron el

³¹⁸ PALACIOS, Marco. Op. cit., pp. 93-95.

³¹⁹ “La colonización de las riberas de los ríos Sogamoso y Lebrija formaron en el siglo XVIII las parroquias de San José del Pedral y San Roque de los Cañaverales, cuyo vecindario embarcaba sus cacaos y mieles en los puertos de Sogamoso, Champán, Botijas”. MARTÍNEZ GARNICA, Armando y GUERRERO, Amado. Op. cit., p. 8, 27, 127.

³²⁰ El padrón levantado por el gobernador de Girón en 1760 arrojó como resultado una importante distribución de colonos entre las cuencas de los ríos Lebrija y Sogamoso, demostrando con ello, la cantidad de movimiento comercial y de tierras que venía ocurriendo desde la Colonia. *Ibid.*, p. 27, 127, 128.

epicentro de las actividades comerciales que venían desarrollándose desde su fundación³²¹ y cuya importancia comercial estuvo vigente hasta los primeros años del siglo XIX.

El puerto de Botijas además de ser utilizado para localizar allí los intermediarios encargados de recibir y despachar los cargamentos y de la seguridad de los mismos, se constituyó en un lugar adaptado para localizar a su alrededor propiedades, con el fin de agilizar el comercio al activar la ruta hasta Bodega Central. El puerto además de ser el punto final al cual llegaba el camino de Lebrija poseía una plaza y unas cuantas casas con familias dedicadas al cultivo y al comercio; creando un orden espacial que giraba alrededor del mismo. Así, junto al puerto y aprovechando la ventaja derivada del paso del camino el negocio de los potreros fue muy importante y se mantuvo como una forma para ejercer el poder económico. Debido a que estos fueron lugares destinados a la conservación y el mantenimiento de mulas para el transporte y el abastecimiento de las haciendas, al tiempo que produjo inversiones en terrenos para el cultivo.

Desde 1881 establecida la sociedad entre Lengerke y Paul Lorent, fue un hecho que el puerto de Botijas sirviera de base para negociar y para mantener en buen estado el camino de Lebrija a través de los potreros. Los potreros se constituyeron en una necesidad inminente a la hora de mantener el camino desde el puerto hasta Bucaramanga. La sociedad de Lengerke se fundó con el fin de mantener en buen estado los potreros, y al mantener en estado de uso aquellos se tendrían en manos las posibilidades de ampliar el negocio de la siembra de quina y el mantenimiento del camino de Lebrija. En 1886, aún después de la muerte de Lengerke, la sociedad conservaba las siguientes propiedades: un potrero ubicado al frente del caserío de Botijas, jurisdicción del distrito de Rionegro. Los límites de este potrero eran con tierras baldías y el río Cañaverales, con montes, tierras

³²¹ MARTINEZ GARNICA, Armando; GUERRERO, Amado. Op. cit., p. 4, 15, 27.

baldías, cerro de la Paz, la quebrada de Guayacana y el Camino Real. Además poseía, 4 casas pajizas, una situada en la plaza; una cerca al Puerto viejo, otra en la calle del Puerto Nuevo junto a la Bodega de Tapias. Unos rastrojos ubicados en el sitio del “Volador” y “El Cedro” con dos casas pajizas nuevas³²². Todas estas propiedades junto a los potreros cercanos al “Alto del Volador” y al camino de Lebrija, las había aportado Lengerke a la Compañía comercial y cuya administración estaría a cargo de Teodoro García.

Desde el primer momento fue necesario, buscar un sitio en excelentes condiciones de ubicación, no sólo para la explotación de quina sino también para lograr buscar el rápido y fácil acceso al exterior. Así fue como se ubicaron los potreros en sitios estratégicos con un nivel de importancia como lo fueron los caminos, en este caso el camino de Lebrija. Los puntos del “Volador”, “El Cedro” y “Botijas”, parte también del recorrido del camino. Lo importante era mantenerse estable sobre la vera del camino.

El puerto de Botijas se caracterizó por mantener una posición estratégica para localizar allí un tipo de organización espacial consistente en ranchos de paja, rastrojos, potreros, terrenos con más de treinta peones ocupados en la mejora y conservación de esas fincas, a quienes tenían que suministrarle alimentación y el jornal diario. Gastos que se acumulaban y aumentaban cada vez más. Lo invertido en el pago de jornales, peones, alimentación y destajo llegaba a los tres mil pesos; entre los años 1879 a 1885. Mientras que el producto de potrerajes al año era de \$200, presentándose cada año un déficit en contra de Geo Von Lengerke. Lo que obligaba a suministrar los gastos, el total general de las diferencias ascendía a casi \$23.400. En el año comprendido entre 1882 y 1883 los potreros estaban produciendo lo necesario, pero Paul Lorent, como representante de Lengerke se obligó a responder por haber sembrado allí gran cantidad de quina, destruyendo

³²² AHR - CDIHR (Bucaramanga) Sección Civil, Fondo Judicial de Bucaramanga. Caja 108, ff. 8r, 9r – 10v, 1886. La sociedad Lengerke y Lorent por medio de su apoderado Dominio Castro, demanda a Teodoro García para que rinda cuentas de la administración de unas fincas raíces.

los sembrados en los potreros, reduciendo así a escombros lo que las fincas producían. Por tanto, los gastos fueron mayores que años anteriores para reparar y reestablecer las fincas que rodeaban el camino de Lebrija.

Contaba con casas pajizas alrededor de la plaza confinada al barranco del río Lebrija y a las bodegas. Según la cual el puerto era el principal agente para que Lengerke construyera por iniciativa propia su amplia red comercial. Llegando directamente al río y al puerto en este se abastecería para continuar por canoa el viaje. Se trataba de dominar un punto y condicionar el comercio que hasta allí llegaba.

En los documentos encontrados sobre el Caserío de Botijas se logró observar que para 1866 “reinaba la mayor inercia y abandono por parte de sus habitantes, en términos que ni el comercio, ni la agricultura, ni el gobierno, nada bueno pueden esperar de ellos, siendo la temperatura de los más mortífero, pues por consecuencia de ella han perdido la vida multitud de de ciudadanos, mientras que en Papayal sucede todo lo contrario, pues allí se facilitan al pasajero todos los recursos necesarios para sus viajes, hay agricultura, moralidad, magnífica temperatura, se cuenta con una población de más de cincuenta familias y puerto que da a todos las garantías y seguridades necesarias, pudiendo estar seguro el navegante de emprender en cualquier día marcha, pues allí se encuentran bogas y todos los demás recursos, además se propende levantar un templo y hay una cárcel casi del todo concluida”³²³.

La idea fue fundar sitios (aldeas, caseríos) al lado de los caminos para conservarlos y mantener la comunicación entre la costa caribe y Bucaramanga. En general la multiplicación de proyectos para adjudicar tierras baldías, explica la voluntad de los hombres y de la frecuencia y regularidad de sus actividades comerciales, de los viajeros y su constancia a la hora de filtrarse en el medio hostil

³²³ AHR - CDIHR (Bucaramanga). G. S. N. 331, Socorro, febrero de 1866. p. 670.

que implicaba no sólo el reconocimiento sino tal vez el establecimiento en medio de campos abiertos a quienes buscaran la opción de beneficiarse de terrenos para el cultivo y la vivienda propia. Lo que significó interrumpir en el espacio geográfico con los derechos de adjudicación de baldíos, que las leyes nacionales otorgaban a todos aquellos que fomentaran el comercio en el departamento. En este caso, escogiendo los caminos de Lebrija y Sogamoso para darle impulso a las disertaciones comunes entre el gobierno, el cual no solo disponía de las posibles tierras desiertas, sino que también intentaba acaparar el flujo mercantil de la época.

4. CONCLUSIONES

De acuerdo a los datos encontrados en el Fondo Judicial de Bucaramanga – Sección Civil sobre la importancia económica de los caminos de Lebrija y Sogamoso reafirman que los “sueños de promisión”³²⁴ fortalecidos por las empresas constructoras de caminos para impulsar las exportaciones agrícolas y la

³²⁴ MARTINEZ GARNICA, Armando y RUEDA CARDOZO, Juan Alberto. Op. cit., p. 36, 37.

colonización de tierras no resultaron ser los esperados, demostrando un ineludible fracaso. Parte del problema correspondió al gobierno radical, el cual otorgó exclusividad a un delimitado grupo de comerciantes y empresarios pertenecientes al círculo comercial más prestigioso del Departamento de Soto. Las sesiones en el Congreso no arrojaron resultados positivos; sucediendo lo mismo con el estímulo a los habitantes de la región para que buscaran una mejor oportunidad en la adquisición de las tierras.

La construcción de los caminos llegó a producir al Estado significativas sumas de dinero, infructuosos trabajos, gastos incontrolables e interrupciones permanentes a causa del invierno. Durante la década de 1870 para asegurar el funcionamiento de los caminos de Lebrija y Sogamoso, el gobierno otorgó concesiones y privilegios sobre estos caminos a empresarios privados, particularmente a Geo Von Lengerke, quién alcanzó a acumular una pequeña ganancia de los beneficios que ofrecía el producto del cobro de los fletes y pontazgos.

4.1 El espacio geográfico

Los caminos de Lebrija y Sogamoso como construcciones físicas fueron bases suficientes para establecer una organización espacial específica, un orden territorial ejemplificador, y aunque llegaron a delimitar un espacio, no lo formaron totalmente. Teniendo en cuenta las dificultades del espacio geográfico, en los cursos bajos de los ríos Sogamoso y Lebrija, se hizo necesaria la construcción de los puertos de Marta y Botijas, ubicados en los ríos Sogamoso y Lebrija, respectivamente para evitar la tortuosa navegación por los ríos.

El trazo de los caminos al depender obligatoriamente de las formas del relieve orográfico requirió romper con una serie de obstáculos continuos que reaparecieron durante el tiempo de las exploraciones. Dentro de los procedimientos exigidos por el gobierno se mencionaron como primera medida la

inspección y localización del curso de las aguas. En segundo lugar, se dispuso de la construcción de caños de desagüe, con piedras grandes, planas que evitaran los obstáculos del camino, ya que estos se vieron condicionados a los relieves abruptos de los quiebres de las cordilleras. Para tal fin, se buscó romper el relieve. Muchas veces los caminos eran llevados por encima de un pico, encontrándose al lado de este la depresión de un paso que había sido antes utilizado. Los caminos de Lebrija y Sogamoso, se conjugaron en un primer momento como líneas rectas a través y por encima de valles y montañas. En algunos tramos la forma en zigzag evitó los ascensos demasiados pendientes, mientras que otras veces estos se trasladaron a partes más favorables.

4.2 Los caminos de Lebrija y Sogamoso como vías comerciales

Los puertos, tambos y puentes se constituyeron en una serie de puntos enlazados para cumplir con los lineamientos del intercambio comercial. Las herramientas que hicieron posible la circulación comercial en el Departamento de Soto formaron parte de un solo propósito: conducir cargas e intercambiar mercancías. Entre los elementos o herramientas primordiales de la circulación se destacaron a saber: las mercancías, las mulas y las cargas y con ello el sistema de arriería, constituidos en el eje central a la hora de organizar las vías de comunicación, formando parte del sistema de transporte y circulación del siglo XIX. Los pleitos entre los dueños de mercancías, las demandas, los juicios entablados por robos de cargas y de mulas formaron los circuitos comerciales que ellos abonaban haciendo parte de una red de tráfico constante por los caminos de Lebrija y Sogamoso.

La construcción de almacenes o bodegas fue parte integral de la circulación. Tanto el gobierno como los particulares se habían interesado en la constante movilidad, inconsistencias y mejoramiento de los almacenes y bodegas. Frente a ello, la capacidad de aprovechamiento de los puertos estuvo condicionada a la navegación fluvial y a la afluencia de los caminos. Las condiciones materiales de

estas vías de comunicación durante la trayectoria de los viajes, se determinó a la conexión río – puerto –camino o viceversa; soporte imprescindible de la circulación y fuerte estímulo al auge comercial entre las regiones.

Transportar se convirtió en el modo de contribución y distribución del movimiento comercial de Soto, suficiente para sostener los caminos. En parte, esta fue una de las características que observaron quienes tuvieron en sus manos el monopolio sobre los caminos³²⁵. Personajes como Lengerke crearon un circuito comercial que abarcó gran parte de las tierras localizadas particularmente entre las cuencas de los ríos Sogamoso y Lebrija. Al fundar la Hacienda de Montebello³²⁶, unió los caminos de Barrancabermeja y Sogamoso en el punto del Tablazo, lugar donde configuró una red que le sirvió para realizar intercambios de productos desde Zapatoca hasta Puerto Santander, Girón, Rionegro y Bucaramanga. Las utilidades y derechos adquiridos por la construcción del camino resultaron estar mejor orientadas al mercado externo.

Las casas comerciales se dedicaron a la consignación, a los negocios particulares y comisiones de toda especie. Ofreciendo a los diferentes comerciantes los cobros y pagos comerciales y cancelación de documentos, compra y venta a comisión frutos y productos del país, de letras de cambio pagaderas dentro o fuera del país, importación de toda clase de mercancías europeas y americanas, exportación de frutos del país; encargándose además de su aliño y empaque, recibo y envío.

Los caminos de Lebrija y Sogamoso fueron además de vías comerciales, el punto de tránsito de las tropas en busca de contrabandistas y de los prófugos de la justicia.

³²⁵ Biblioteca Nacional. Fondo Antiguo. Periódico La Juventud. Socorro julio de 1866. Trimestre 1. Nueva Granada. Estados Unidos de Colombia. pp. 44 – 45. F. P. 1048.

³²⁶ CAMACHO ROLDAN, Salvador. Op. cit., p. 103.

Por los caminos de Lebrija y Sogamoso se presentó el tipo de flujo comercial orientado notoriamente hacía las exportaciones. Desde los mercados extranjeros, el circuito comenzaba en el puerto de Barranquilla donde los agentes o comisionistas se encargaron de recibir de manos de los representantes de las compañías extranjeras para embarcarlas por vapor río Magdalena arriba con destino a Bucaramanga.

El número de cargas conducidas por el camino de Lebrija explica la importancia del puerto de Botijas en comparación al puerto de Marta. Según lo observado sobre el camino de Sogamoso se calcularon cifras menores que no llegaron a compararse a las que se movieron en el camino de Lebrija. El número de cargas que circularon por el camino de Sogamoso explica que el volumen anual del tráfico de productos fue bastante reducido, proporcionando ganancias insuficientes para cubrir los gastos del almacenista del puerto de Marta, así como las frecuentes composiciones que demandaba el camino, puentes y demás elementos que hicieron parte del camino.

4.3 La vinculación de los caminos a la tierra

Las leyes del gobierno sobre adjudicación de baldíos impulsaron la idea de ampliar la trayectoria de los caminos para promover en su entorno la apropiación de las tierras y la ubicación de colonos con el fin de poblar aquellos terrenos baldíos, que aparecían en los estudios geográficos aportados por la Comisión Corográfica en 1857

Basado en el artículo 37 del código de Fomento, el gobierno otorgó disposiciones a los pobladores para promover el poblamiento cerca a los caminos. La persona que fundara un establecimiento agrícola o que gozara algunos años atrás de la propiedad de un establecimiento cerca al camino, se le concedían prerrogativas por conservar el dinamismo, interrumpidamente de la vida económica del camino,

sirviendo de abastecimiento y descanso de los viajeros. Para la inclinación y las ideas progresistas del gobierno se pensaba que si el camino pasaba por zonas desiertas e incultas esto podría llevar a la decadencia de los caminos, dado que el paso de hacía más incierto e inseguro para el transporte de mulas y arrieros.

Sin embargo, a diferencia de las descripciones realizadas por Codazzi hacia 1850 y Vergara y Velasco a finales del siglo, se logró establecer que las tierras que circundaban los caminos de Lebrija y Sogamoso no eran desconocidas; no se trataba de áreas deshabitadas e impenetrables. Tampoco se puede decir que cada porción de terreno era visto como el espacio geográfico habitado por indios feroces, que no permitían el acceso a estos lugares y que además lo hacían inaccesible y desolador como lo mencionaban los geógrafos. Los documentos indican que las posibilidades de encontrar alrededor de estos caminos casa de habitación, labranzas y siembras eran más amplias y desplegadas que los intereses del gobierno por adjudicar las tierras que pertenecían a gran cantidad de propietarios desde hacía mucho tiempo. En los terrenos a los que se hacía referencia, vivían grupos de familias, con casa de habitación, labranzas de cacaotales y árboles frutales por más de 40 años. Aquellos espacios despoblados y boscosos que describían los integrantes de la Comisión Corográfica, se desvió un poco al hallarse gran cantidad de terrenos ocupados desde épocas coloniales y durante el siglo XIX, presentándose una fuerte dinámica al ser producto de compra-venta de lotes, globos de tierras, deslindes, etc.

El tipo de poblamiento a lo largo y ancho de los caminos de Lebrija y Sogamoso demostró la articulación de zonas dedicadas a la agricultura y a la siembra de pastos para el mantenimiento de las mulas. De esta manera, se registra la práctica progresiva de compras, ventas y deslindes de los predios ubicados en las zonas anexas a los caminos de Sogamoso y Lebrija, en la banda oriental de los dos ríos. El asentamiento de familias en los parajes que comunicaban las tierras con los caminos, era vital para el avance permanente de los transeúntes; en este aspecto

se observa que las fondas para la venta de alimentos, el albergue y los pastos para las mulas, eran recursos propios de estas zonas, que mantenían el contacto y el tráfico comercial en constante movimiento.

Ranchos de paja, rastrojos, terrenos, caseríos, casas de teja y potreros hacían parte de aquel espacio utilizado, ampliado o disminuido por las variaciones de los caminos. Este tipo de predios demarcados desde Bucaramanga, Girón, Rionegro, Lebrija y las quebradas Cutigatá y Aguablanca y los ríos Lebrija, Cachirí, Playón o del Pescado, Cáchira del Espíritu Santo, Pujamanes, Sucio y el Sogamoso fueron terrenos ya consolidados, cuyos propietarios aprovechaban además la cercanía a la vía para beneficiarse directamente de las ventajas que brindaba el paso de los caminos por sus propiedades. Se incide particularmente en la antigüedad de las familias, que demuestran la tradición de los terrenos y sus formas de organización del espacio propio a través de los caminos. Terrenos que pertenecían asimismo a una sociedad que ejercía influencia sobre las tierras ubicadas entre Girón, Bucaramanga, Rionegro y los sitios de Pujamanes, río Sucio, El Pedral, Lincoln, Capitanes sobre el camino de Sogamoso y los sitios El Volador, El Tambor, las quebradas Carpintería, Honda, los ríos Lebrija, Salamaga, Suratá, Negro y Cáchira sobre el camino de Lebrija; lugares aprovechables para monopolizar las rutas comerciales. Los terrenos o predios contaban con casas de habitación, entablos de café, cacao, pastos artificiales, lo que indicaba que no había un total desconocimiento de la zona en la medida que se encontraban haciendas, cultivos y familias a lo largo de los caminos.

Se puede concebir la idea sobre los caminos, no sólo como una medida que se proyectó para dar impulso a la colonización de tierras, al contrario ellas fueron un condicionante para consolidar los caminos. Por consiguiente, fue evidente que dentro de las estrategias para consolidar los caminos se adelantara en la especulación con tierras. Sin caminos permanentes no había posibilidad de agilizar las exportaciones o importaciones; pero sin tierras cultivadas de pastos y

habitadas, que le dieran vida a los caminos, sería difícil mantener la seguridad del comercio, que sustentaba las condiciones materiales del Departamento de Soto.

Al igual que Legrand lo plantea para el caso de Antioquia, en el Estado Soberano de Santander, la presencia de colonos fue no sólo necesaria para valorizar la tierra, además sirvió para: “crear mercados regionales y suministrar mano de obra no sólo para las parcelas familiares sino también para las grandes empresas comerciales, teniendo en cuenta que el poder político residía en aquellos comerciantes dispuestos a penetrar en terrenos productivos con posibilidades de hacer dinero, en los agricultores comerciales y especialmente en los especuladores en tierras, cuyos intereses expansionistas dinamizaron la economía exportadora en auge”³²⁷.

Teniendo en cuenta los datos encontrados en el archivo sobre el movimiento de compra, venta y deslindes de los terrenos localizados entre las cuencas de los ríos Sogamoso y Lebrija se fortalecen las conclusiones de Johnson cuando señala que la mayoría de los propietarios de los valles del Magdalena se caracterizaron por la acción renuente de expandirse hacia las tierras apartadas de los caminos, debido a los altos costos del transporte y de los fletes hacia el río Magdalena. Al mismo tiempo, los habitantes de la zona ambicionaban que los caminos se extendieran cerca de sus posesiones, demostrando con ello que su propiedad garantizaba el sostenimiento de los caminos y con ello la atención necesaria a viajeros y arrieros que los cruzaban continuamente. Sin embargo, en momentos de ceder terreno para la adecuación de trazados de los caminos, se llegaron a presentar algunas diferencias entre los dueños de las tierras que no estaban dispuestos a cedérsela a los constructores³²⁸.

³²⁷ LEGRAND, Catherine. Op. cit., p. 42, 62.

³²⁸ JOHNSON, David Church. Op. cit., p. 135-138, 220.

Cuando los caminos debían atravesar propiedades privadas, el estado indemnizaba a los dueños de las tierras apegándose a las leyes de expropiación de la propiedad particular por motivo de necesidad pública; situación que generaba pleitos y no ganancias. Los caminos de Lebrija y Sogamoso fueron concesiones otorgadas a un solo empresario, Geo Von Lengerke, independientemente del fracaso o del éxito económico de sus empresas, estas impulsaron las garantías para su propio beneficio económico.

BIBLIOGRAFÍA

Fuentes primarias

Archivo

- 1. Archivo Histórico Regional - Centro de Documentación e Investigación Histórico Regional AHR – CDIHR. Universidad Industrial de Santander - UIS.**

- **FONDO:** Judicial de Bucaramanga. Siglo XIX – XX

Sección: Civil **Serie:** Ejecutiva

- **FONDO:** Judicial de Bucaramanga. Siglo XIX – XX

Sección: Civil **Serie:** Deslindes

- **FONDO: Publicaciones Oficiales**

Diario Oficial

Gaceta de Santander

Leyes de Colombia

Informes de Gobernadores

Memorias de los Secretarios de Gobierno y Hacienda

Archivo Municipal y Gubernamental de Girón

Semanario El Posta

- **FONDO: Varios**

Archivo Privado de Solón Wilches

- **FONDO: Periodo Republicano**

Gobernaciones Varias

2. BIBLIOTECA NACIONAL. Fondo Antiguo. Periódico La Juventud. Socorro julio de 1866. Trimestre 1. Nueva Granada. Estados Unidos de Colombia. p. 44 – 45. F. P. 1048.

3. A. G. N. Sección República.

- **FONDO: Ministerio de Fomento.**

Sección: Baldíos. Tomo 3. f. 32r a 39v, 1880.

Libros

- ANCIZAR, Manuel. Peregrinación del Alpha. Por las Provincias del Norte de la Nueva Granada, en 1850-51. Bogotá: Empresa Nacional de Publicaciones, 1956. 496 p.
- CAMACHO ROLDÁN, Salvador. Notas de viajes. Bogotá: Banco de la República / Archivo de la economía nacional, 1973. Tomo I.
- DE OVIEDO, Basilio Vicente. Cualidades y Riquezas del Nuevo Reino de Granada. Bucaramanga: Gobernación de Santander, 1990.
- HETTNER, Alfred. La cordillera de Bogotá. Resultados de viajes y estudios. 1892. Bogotá: Banco de la República, 1996. 315p.
- MANTILLA, Eladio. Geografía Especial del Estado de Santander. Socorro: editorial Sandalio Cancino, 1880.
- PARRA, Aquileo. Memorias. 1825 – 1875, Bogotá: Incunables, 1982.
- VERGARA Y VELASCO, Francisco José. Nueva Geografía de Colombia. Escrita por regiones naturales. 1901. Bogotá: Publicaciones del Banco de la República / Archivo de la Economía Nacional. Tomo II, 1974.

Fuentes secundarias

- ALONSO ESPINAL, Manuel Alberto. Puerto Wilches. Los caminos de la memoria. En: MURILLO, Amparo (Coord.). Un mundo que se mueve como el río. Historia Regional del Magdalena Medio. Santafé de Bogotá: ICAN/COLCULTURA/PNR, 1994.
- AVELLANEDA NIEVES, Maribel. Los comerciantes de la Bucaramanga de finales del siglo XIX. Bucaramanga, 1999, 106 p. Trabajo de Grado

- (Historiadora). Universidad Industrial de Santander. Facultad de Ciencias Humanas. Escuela de Historia.
- BARONA, Guido. La Maldición de midas en una región del mundo colonial. Popayán 1730-1830. Santiago de Cali: Facultad de Humanidades / Fondo Mixto para la promoción de la cultura y las artes del Cauca, 1995. 335p.
 - BEJARANO, Jesús Antonio. Economía y poder. La “SAC” y el desarrollo agropecuario colombiano: 1871-1984. Bogotá: SAC / CEREC, 1985. 392p.
 - BOHÓRQUEZ, Jesús. “Percibir el territorio y configurar el espacio. Geografía, propiedad y mundo agropecuario en el nororiente neogranadino: la Gobernación San Juan Girón (1682-1757). En: PEREZ MORALES, Edgardo y GÓMEZ GONZÁLEZ, Juan Sebastián. (Coords.), Espacio, sociedad, guerras e historia. Memorias III foro de estudiantes de historia. Medellín: UNAL (Medellín), 2004.
 - BRAUDEL, Fernand. Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII. Las estructuras de lo cotidiano: lo posible y lo imposible. Madrid: Alianza, 1984. Tomo I. 493p.
 - _____. Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII. Los juegos del intercambio. Madrid: Alianza, 1984. Tomo II, 525p
 - _____. La identidad de Francia. El espacio y la historia. Barcelona: Gedisa, 1993. Tomo I. 402 p.
 - _____. La identidad de Francia. Los hombres y las cosas. Barcelona: Gedisa, 1993. Tomo III. 457p.
 - CARDOZO GALUÉ, Germán. El eje comercial Maracaibo – Cúcuta a mediados del siglo XIX. En: GUERRERO, Amado. (Comp.). Fronteras regiones y ciudades en al historia de Colombia. VIII Congreso nacional de Historia de Colombia. UIS. Bucaramanga: Publicaciones UIS, 1993. p. 53 – 64.
 - COLMENARES, Germán; OCAMPO, José Antonio (Comp.). Historia Económica de Colombia. Santafé de Bogotá: Fedesarrollo / Tercer Mundo editores, 1994. Edición 4ed. 336p.

- COLMENARES, Germán. Historia económica y social de Colombia. Santafé de Bogotá: Universidad del Valle / Banco de la República / Colciencias / Tercer Mundo, 1997.
- DELER, Jean Paul. Ecuador, del espacio al Estado nacional. Quito: Banco Central del Ecuador. 1987. 341 p.
- DELGADO, Ovidio. Geografía, espacio y teoría social. En: MONTAÑEZ GÓMEZ, Gustavo; et. al., Espacio y Territorios. Razón, pasión e imaginarios. Bogotá: UNAL, Red de Estudios de espacio y territorio, 2001. 725 p. p. 39-66.
- DOMINGUEZ OSSA, Camilo A.; GÓMEZ LÓPEZ, Augusto J. y BARONA BECERRA, Guido (Coords.). Geografía física y política de la Confederación Granadina. Volumen V. Estado de Santander. Antiguas Provincias de Vélez, Socorro, Soto, Ocaña, Santander y Pamplona. Obra dirigida por el General Agustín Codazzi. Bogotá: UNAL/Universidad del Cauca, 2004. 498 p.
- DUQUE CASTRO, Maria Fernanda “Comerciantes y empresarios de Bucaramanga (1857-1885): una aproximación desde el neoinstitucionalismo”. En: Historia Crítica n. 29. (Junio de 2005); p. 149 – 184.
- GALÁN GÓMEZ, Mario. Geografía Económica de Colombia. Santander. Bucaramanga: Contraloría General de la República, 1947. Tomo VIII.
- GONZÁLEZ ESCOBAR, Luis Fernando. Ocupación, poblamiento y territorialidades en la Vega de Supía, 1810-1950. Bogotá: Ministerio de Cultura, 2002. 576p.
- GUZMÁN, Ángela. Poblamiento y Urbanismo colonial en Santander. Estudio de 10 pueblos de la región central. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1987. 236 p.
- HERNÁNDEZ VELASCO, Héctor Elías. Apuntes sobre la explotación de las quinas en Santander. En: MARTÍNEZ GARNICA, Armando. (Ed.) Memorias. Escuela de Historia / Universidad Industrial de Santander – UIS – Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2003. p. 295 – 310. p. 297.
- JIMÉNEZ MENESES, Orián y GUTIÉRREZ FLÓREZ, Felipe, “Caminos, Rutas y Técnicas: polifonías históricas y posibilidades de indagación”. En: JIMÉNEZ

- MENESES, Orián; PÉREZ MORALES, Edgardo y GUTIÉRREZ FLÓREZ, Felipe. (Ed.), Caminos, Rutas y Técnicas: Huellas espaciales y estructuras sociales en Antioquia. Medellín: DIME-Universidad Nacional, Sede Medellín, 2005. p. 23 – 124. p. 24.
- JIMÉNEZ MENESES, Orián. Rumores, cartas y caminos en la sociedad colonial. En: Historia y Sociedad n. 8. Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín. Medellín: 2002. p. 199 – 230.
 - JOHNSON, David Church. Santander. Siglo XIX. Cambios socio económicos. Bogotá: Carlos Valencia, 1984. 309 p.
 - KALMANOVITZ, Salomón. Economía y nación. Una breve historia de Colombia. Bogotá: Siglo veintiuno, 1985.
 - LANGEBAEK, Carl. Et, al. Por los caminos del Piedemonte. Una historia de las comunicaciones entre los Andes Orientales y los llanos. Siglos XVI a XIX. Bogotá, Universidad de los Andes, 2000.
 - LEGRAND, Catherine. Colonización y protesta campesina en Colombia (1850 – 1950). Bogotá: Universidad Nacional, 1988.
 - LOPERA GUTIÉRREZ, Jaime. Colonización del Quindío. Apuntes para una monografía del Quindío y Calarcá. Bogotá: Banco de la República. 1986, 192p.
 - MARTINEZ GARNICA, Armando y GUERRERO, Amado. La Provincia de Soto. Orígenes de sus poblamientos urbanos. Bucaramanga: UIS, 1995. 226p.
 - MARTINEZ GARNICA, Armando y RUEDA CARDOZO, Juan Alberto. La Provincia de Mares. Orígenes de sus poblamientos urbanos. Bucaramanga: UIS, 1996.
 - MONTAÑEZ GÓMEZ, Gustavo. Introducción: Razón y pasión del espacio y el territorio. En: MONTAÑEZ GÓMEZ, Gustavo; et. al., Espacio y Territorios. Razón, pasión e imaginarios. Bogotá: UNAL, Red de Estudios de espacio y territorio, 2001. 725 p. p. 15-32.
 - MONTOYA GÚZMAN, Juan David. Espacios, poblamientos y caminos durante el contacto. En: JIMÉNEZ MENESES, Orián; PÉREZ MORALES, Edgardo y GUTIÉRREZ FLÓREZ, Felipe. (Ed.), Caminos, Rutas y Técnicas: Huellas

- espaciales y estructuras sociales en Antioquia. Medellín: DIME-Universidad Nacional, Sede Medellín, 2005. p. 155 – 194. p. 194.
- MORA VILLAMIZAR, Oscar Alonso. La élite en Bucaramanga en la segunda mitad del siglo XIX. Bucaramanga, 1994, 136 p. Trabajo de Grado (Historiador). Universidad Industrial de Santander. Facultad de Ciencias Humanas. Escuela de Historia.
 - NIÑO, Judith y BAYONA, Manuel. Del camino del Paturia al ferrocarril de Santander. Bucaramanga, 1995, 118 p. Trabajo de Grado (Historiadores). Universidad Industrial de Santander. Facultad de Ciencias Humanas. Escuela de Historia.
 - NOVOA, Gladys Patricia. El camino del Carare segunda mitad del siglo XIX. Bucaramanga, 1996, 146 p. Trabajo de Grado (Historiadora). Universidad Industrial de Santander. Facultad de Ciencias Humanas. Escuela de Historia.
 - OCAMPO LÓPEZ, Javier. A Venezuela. El camino real del centro – oriente colombiano. Santafé de Bogotá – Tunja – Bucaramanga – Pamplona – Cúcuta con ramales a Cartagena de Indias y Venezuela. En: USECHE LOSADA, Mariano (editor académico). Caminos Reales de Colombia, Bogotá, Fondo FEN – Colombia, 1995, p. 236.
 - OCAMPO, José Antonio. Historia Económica de Colombia. Bogota: Fedesarrollo / Siglo Veintiuno, 1988. Edición 2ed. 336p.
 - _____ . Colombia y la economía mundial: 1830-1910. Santafé de Bogotá: Siglo veintiuno / Fedesarrollo, 1984. 456p.
 - PALACIOS, Marco. El café en Colombia, 1850-1970: una historia económica, social y política. México: El colegio de México. Bogota: El Ancora editores, 1983. 563p.
 - QUINTERO GALEANO, Olga Lucía y URIBE CORREA, Huber Alberto. Las comunicaciones inmersas en la cotidianidad antioqueña, 1855-1860. Estrategias para la construcción de caminos. En: PEREZ MORALES, Edgardo y GÓMEZ GONZÁLEZ, Juan Sebastián. (Coords.), Espacio, sociedad, guerras e

- historia. Memorias III foro de estudiantes de historia. Medellín: UNAL (Medellín), 2004. P. 37 – 45.
- RAMÍREZ DE JARA, María Clemencia. Frontera fluida entre Andes, Piedemonte y Selva: El caso del Valle de Sibundoy, siglos XVI-XVIII, Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1996. 221 p.
 - RAMOS PEÑUELA, Arístides. Los caminos al río Magdalena. La frontera del Carare y el Opón. 1760-1860. Bogotá: Instituto Colombiano de cultura Hispánica, 2000. 178 p.
 - RODRIGUEZ PLATA, Horacio. La inmigración alemana al Estado Soberano de Santander siglo XIX. Repercusiones socio-económicas de un proceso de transculturación. Bucaramanga: Gobernación de Santander. 1989. 270 p.
 - RUEDA GÓMEZ, Néstor José y ALVAREZ FUENTES, Jaime. Estructura Urbana de Bucaramanga. 1901-1930. Bucaramanga, 1999, 178p. Trabajo de Grado (Historiadores). Universidad Industrial de Santander. Facultad de Ciencias Humanas. Escuela de Historia.
 - SALAZAR MONTOYA, Jaime. De la mula al camión. Apuntes para una historia del transporte en Colombia. Bogotá: Tercer Mundo, 2000.
 - SANCHEZ, Efraín. Gobierno y Geografía. Agustín Codazzi y la Comisión Corográfica de la Nueva Granada. Bogotá: El Áncora / Banco de la República, 1998. 690 p.
 - SANTA, Eduardo. La Colonización antioqueña. Una empresa de caminos. Bogotá: Tercer Mundo editores, 1993. 301 p.
 - SOSA, Guillermo. Redes Comerciales en las Provincias suroccidentales de Colombia, siglo XIX. En: Historia Crítica n. 26. Facultad de Ciencias Sociales / Universidad de los Andes. Bogotá: (julio-diciembre de 2003). p. 99 – 124.
 - TAMAYO ARANGO, Alba. Camino a la región de los Osos. Exploración y colonización de la meseta norte de Antioquia. Bogotá: Ministerio de Cultura, 2002. 212p.
 - TIRADO MEJÍA, Álvaro. Aspectos sociales de las guerras civiles en Colombia. Medellín: Caa, 1995. p. 15.

- VALDERRAMA BENITEZ, Ernesto. Real de Minas de Bucaramanga. 1547-1945. Bucaramanga: Imprenta del Departamento, 1948.
- VALENCIA LLANO, Albeiro. Manizales en la dinámica colonizadora (1846-1930). Manizales: Universidad de Caldas/Fondo Editorial, 1990. 342p.
- VELANDIA, Roberto. Todos los caminos conducen a Santafé. Los caminos reales de Cundinamarca: En: USECHE LOSADA, Mariano (editor académico). Caminos Reales de Colombia. Bogotá, Fondo FEN – Colombia, 1995, p. 227-247.
- VÉLEZ RENDÓN, Juan Carlos. Los pueblos allende al río Cauca. La formación del Suroeste y la cohesión del espacio en Antioquia, 1830-1877. Medellín: Clío/Universidad de Antioquia, 2002. 393 p.