

ECONOMIA, POLITICA Y FERROCARRIL EN SANTANDER: LA  
CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL DE SOTO AL MAGDALENA. 1870-1885

DAVID FELIPE CENTENO BAEZ



UNIVERSIDAD INDUSTRIAL DE SANTANDER  
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS  
ESCUELA DE HISTORIA  
BUCARAMANGA  
2010

ECONOMIA, POLITICA Y FERROCARRIL EN SANTANDER: LA  
CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL DE SOTO AL MAGDALENA. 1870-1885

DAVID FELIPE CENTENO BAEZ

Trabajo De Grado para optar al título de Historiador

ASESORA  
IVONNE SUAREZ PINZÓN  
DOCTORA EN HISTORIA DE LA UNIVERSIDAD DE FRANCHE COMTÉ

UNIVERSIDAD INDUSTRIAL DE SANTANDER  
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS  
ESCUELA DE HISTORIA  
BUCARAMANGA  
2010

## **DEDICATORIA**

**"Aquellas melodías que las aves te cantaban,  
se han vuelto tristes, frías al saber que ya no estabas.  
Las flores que contentas cada día te saludaban  
perdieron sus colores al saber que ya no estabas..."**

**Mil cielo se ha vuelto gris..."**

**...Para Gladys.**

## **AGRADECIMIENTOS**

Me permito en estas cortas líneas, agradecerles a las personas que me apoyaron durante la redacción de este trabajo.

Primero quiero agradecerle a mi amigo, Mauricio Javier Cadena Gatica, el haberme brindado su casa, sin hacer reparo alguno, todas las veces que tuve que desplazarme al archivo de la Biblioteca Luis Angel Arango en Bogotá.

Le agradezco a mi hermano, no de sangre pero si de crianza, Jairo Arturo Martinez Arenas, por su compañía y estar siempre disponible para discutir temas pertinentes a la tesis.

El apoyo y la ayuda que me brindó Laura Marcela de la Ossa Durán, durante la documentación y posterior fichaje de la información, engrandece un poco más la deuda que tengo con ella por su incondicionalidad y paciencia.

La corrección final de este trabajo no se habria podido hacer sin la colaboración de Sandra Vega Carrero, que con su habilidad para desplazarse en las telarañas de las normas Icontec, me rescató de ellas y permitió que hoy se pueda leer este trabajo.

La colaboración de Laura Patricia Rojas, la profesora Lina Díaz, en la búsqueda y comprensión de los documentos del archivo Wilches, permitió que este trabajo adquiriera un valor historico y documental que hasta entonces no se le habia podido imprimir.

Si se pudieran establecer fronteras, entre lo inconmensurable y lo real, tendría que ubicar la ayuda, enseñanza y guía de la profesora Ivonne Suarez Pinzón. Además de tenerme toda la paciencia del mundo me enseñó, que un trabajo de Investigación en Historia requiere, además de lo estipulado por los canones tradicionales; Disciplina, dedicación y constancia; algo mucho más importante: el compromiso ético y moral, del aspirante, con la imaginación.

En estos espacios de gratitud inmensa debo ubicar a mi mamá Graciela que siempre estuvo ahí conmigo, apoyándome y colaborándome en TODO lo que se me presentó, eventualidad o compromiso, que tenía que hacerse en la medida de lo posible.

Una persona que ya por un cierto tiempo está desde hace mucho tiempo en el lugar de los incondicionales, es mi hermana Carolina, quien desde su Universidad en Canadá, me colaboró en la medida de lo posible con la consecución de artículos y bibliografía que de otra manera, con las herramientas que se le ofrecen a un Historiador en Colombia, no habría podido obtener tan fácilmente.

Finalmente quiero agradecerle al resto de mi familia, mi papá Aristóbulo y mi hermana Angelina, por su preocupación por que la tesis se terminara a tiempo, al resto de mis amigos MUCHAS GRACIAS,

**! USTEDES YA SABEN QUIENES SON!**

## TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCION .....	15
CAPÍTULO I .....	28
CONSTRUYENDO UN ESPACIO PARA EL FERROCARRIL: GENERALIDADES RESPECTO DE LA REGIÓN Y SUS VÍAS .....	28
□ La Provincia de Soto.....	30
□ Caminos de Bucaramanga .....	33
□ El camino de Peñas Blancas .....	36
□ El camino del Lebrija.....	44
□ Fundación de Puerto Wilches .....	56
□ El por qué de la escogencia del Departamento de Soto .....	68
CAPÍTULO II .....	79
CONSTRUYENDO UN ESPACIO PARA EL FERROCARRIL. ASPECTOS ECONÓMICOS PERTINENTES EN LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL EN LA PROVINCIA DE SOTO .....	79
□ Tarifas, costos del transporte y un hipotético ahorro social .....	92
□ Un proyecto orientado a acaparar las tierras .....	104
CAPÍTULO III .....	113
CONSTRUYENDO UN ESPACIO PARA EL FERROCARRIL. LOS OCUPANTES DEL TERRITORIO DEL FERROCARRIL DE SOTO: DIVERSIDAD ÉTNICA Y CULTURAL VS UN DISCURSO DE CIVILIZACIÓN Y PROGRESO .....	113
□ El discurso racista de civilización y progreso, o de extinción de los salvajes.....	114
□ Los Yareguíes.....	124
□ Los Bogas.....	144
CAPÍTULO IV .....	150

POLÍTICA Y FERROCARRIL AQUILEO PARRA Vs SOLÓN WILCHES: EL  
FERROCARRIL DEL NORTE Vs EL FERROCARRIL DE SOTO AL MAGDALENA

150

□ El Ferrocarril del Norte una opción centro-nación sostenida por Aquileo Parra .....	151
□ Ferrocarril de Soto al Magdalena impulsado por Wilches: Génesis de su construcción .....	173
□ Primeros avances del Ferrocarril de Santander.....	185
□ Wilches visita el puerto por segunda vez.....	193
CONCLUSIONES.....	200
BIBLIOGRAFIA .....	203

## LISTA DE TABLAS

**Pág.**

Tabla No. 1	Comparativa de los Salarios de los Trabajadores del Ferrocarril de Soto al Magdalena. 1880 .....	65
Tabla No. 2	Costos del Flete en el río Lebrija por Puerto Santos a Bodega Central.....	102
Tabla No. 3	Valor real de los montos de apoyo del Gobierno para el fomento del Ferrocarril de Soto al Magdalena .....	191

## LISTA DE GRAFICAS

**Pág.**

Grafico No 1. Costos del transporte en el Río Magdalena en el Siglo XIX. Tomado de: PALACIOS Marco. <i>El café en Colombia (1850-1970): una historia económica, social y política</i> . 4a. ed. corregida y actualizada. México: El Colegio de México, 2009.p. 105. ....	93
--	----

## LISTA DE ILUSTRACIONES

	<b>Pág.</b>
Ilustración No. 1 Camino del Lebrija.....	49

## RESUMEN

**Título:** Economía, Política y Ferrocarril en Santander: “La construcción del ferrocarril de Soto al Magdalena 1870 - 1885” \*<sup>1</sup>

**Autor:** David Felipe Centeno Báez \*\*<sup>2</sup>

**Palabras claves:** Región, Espacio, Ferrocarril, Redes sociales, economía agroexportadora, Progreso.

**Resumen:** Este trabajo analiza la relación económica existente en los planes políticos de las élites de la provincia de Soto por construir un ferrocarril que uniera la ciudad de Bucaramanga y el río Magdalena. El análisis de este trabajo busca abarcar las cuatro esferas que componen la vida social: la Política, la Economía, y los discursos de la sociedad.

Las redes sociales conformadas alrededor de los dos líderes políticos radicales; Solón Wilches y Aquileo Parra; son reflejadas y relacionadas con las políticas del gobierno estatal y en particular las concernientes con la construcción de obras públicas.

La puesta en marcha de este proyecto implicó la ocupación de amplios territorios selváticos, terrenos baldíos y terrenos ya ocupados por colonos; extractores de quina, tagua y pequeños cultivadores; y la acumulación de estas tierras en pocas manos.

La justificación del proyecto del ferrocarril de Soto al Magdalena, fue promovido por sus impulsores a través de un discurso ideológico que ponderaba al Progreso material. Este discurso se apoyó en los ideales de las élites de Soto por conformar una sociedad europeizada de la cual el ferrocarril sería su símbolo principal.

Finalmente, la construcción de la línea del camino de hierro, fomentó la exploración de las zonas ricas de las selvas de Soto, las cuales eran ocupadas por integrantes de la etnia Yareguí. El contacto entre los exploradores, obreros, misioneros y los Yareguíes, significaría la extinción de estos últimos como grupo humano independiente productor de cultura.

---

<sup>1</sup> Trabajo de Grado

<sup>2</sup> Facultad de Ciencias Humanas, Escuela de Historia. Directora: Profesora Ivonne Suarez Pinzón

## SUMMARY

**Title:** Economics, Politics and the Santander Railway: "The construction of the Soto-Magdalena Railroad 1870 – 1885" \*<sup>3</sup>

**Author:** David Felipe Centeno Báez \*\*<sup>4</sup>

**Keywords:** Region, Space, Railroad, Social Networks, Agro-export Economy, Progress.

**Abstract:** This paper analyzes the economic circumstances concerning the political plans of the Soto province's elite regarding the construction of a railroad linking the city of Bucaramanga to the Magdalena River. This paper is looking for comprise the four factors that ridges the social life: Politics, Economics and the language issued of the social discourses.

The social networks formed around the two radical political leaders, Solón Wilches and Aquileo Parra, are reflected and related to the state government politics and particularly, to those regarding the construction of public works.

The implementation of this project involved the occupation of vast jungle territories, wasteland and land that was already occupied by settlers, quina extractors, tagua and farmers; and the accumulation of these lands in a few hands.

The promotion of the Soto-Magdalena railway project was encouraged by its organizers through an ideological discourse that extolled materialistic progress. This speech supported the ideals of the Soto's elite of creating a Europeanized society in which the railroad would be its main symbol.

Finally, the construction of the railroad line encouraged the exploration of rich Soto's forest areas that were occupied by members of the Yareguí ethnic community. The contact between the explorers, workers, missionaries and Yareguíes will lead to the extinction of the latter as an independent and prosperous cultural human group.

---

<sup>3</sup> Paper of Thesis

<sup>4</sup> Faculty of Human Sciences, Department of History. Director: Professor Ivonne Suarez Pinzón

## INTRODUCCION

El siglo XIX en Colombia ha sido definido como una constante lucha política en la cual las facciones conservadoras y liberales se enfrentaron queriendo imponer sus respectivos modelos de organización político y social. A nuestro juicio, al querer establecer sus características generales, el modelo explicativo ha abusado del conflicto ideológico como argumento principal para dar luz sobre los factores que estaban condicionando el curso de los acontecimientos.

La construcción de obras públicas en Colombia buscó mejorar las condiciones generales de desarrollo en medio de una economía que durante tres siglos había sido sometida al monopolio de la Corona española. Una vez alcanzada la llamada 'Independencia', las elites buscaron apropiarse del vacío legal y administrativo que había sido dejado una vez los españoles fueron expulsados de América. La búsqueda principal por insertarse en los mercados internacionales fue uno de los mayores argumentos que los miembros de las distintas elites emplearon para provocar la ruptura con España.

En medio del contexto de afirmación política y hegemónica de las elites en Colombia desde la década de los años 70 del siglo XIX, la construcción de una nación y su posterior consolidación política y económica se vio favorecida por el auge en la exportación de materias primas tales como la quina, la tagua y el caucho, que provocaron que los modelos de instauración de una economía de tipo agroexportador y extractivo fuera enarbolado como la bandera según los personajes de la época, que llevaría a los países recientemente 'independizados' a unos nuevos estándares de riqueza y poder que no se habían podido alcanzar

en gran parte, por la estructuras monolíticas de la colonia que no permitían un verdadero crecimiento económico.

La construcción de vías de transporte que pudieran sostener el esfuerzo por llevar las mercancías y los productos de las economías locales al exterior, estuvo representado por la fiebre ferrocarrilera que se apoderó del país, más precisamente durante el dominio de los liberales radicales. Este auge ferrocarrilero estaba sustentado en la creencia según la cual, la construcción de una línea de ferrocarril significaría automáticamente un despegue fenomenal de la economía.

Desde un punto de vista teórico, la construcción de un ferrocarril acarrea la suma de unas condiciones técnicas, industriales, de fuentes de energía y de consistencia en los mercados locales que permiten la consolidación del transporte ferroviario. Las relaciones que el ferrocarril establece con las industrias y el abaratamiento subsiguiente de las tarifas del transporte, hicieron sospechar que su construcción era el principal atributo que rompía los parámetros económicos y daba paso a una nueva era de desarrollo. En palabras de Walther Rostow: "La introducción del ferrocarril ha sido históricamente el más poderoso iniciador singular de despegues [del crecimiento sostenido]"<sup>5</sup>.

El papel entonces de la Historia económica que buscaba determinar las bondades de la construcción del ferrocarril y su impacto en la economía, pronto tuvo que hacer varias distinciones sobre el cómo éste había provocado las modificaciones con las cuales tanto se le alababa. Se decía que al haber disminuido los costos

---

<sup>5</sup> ROSTOW Walter Whitman, *The Stages of economic growth. A Non Communist Manifesto*, Cambridge University Press, Cambridge, 1960. p 18.

del transporte, los ferrocarriles redujeron el grado de dependencia que existía entre la cercanía de una zona de producción y su lugar de venta en el mercado. La velocidad del transporte que aportaba el ferrocarril era suficiente para permitir que zonas que a pesar de su riqueza y fertilidad, por estar muy alejadas de los sitios de distribución no podían especializarse en la producción de uno o dos productos. Se consideraba entonces que el ferrocarril entonces serviría para modificar los circuitos y los centros mercantiles de la región.

Los investigadores buscaron medir entonces el impacto de los ferrocarriles de dos maneras, Albert Hirschman dice que se imponen dos órdenes de impacto sobre la economía: "En su construcción y mantenimiento, los ferrocarriles imponían una demanda sin precedentes de materiales de hierro y acero, explosivos, durmientes, locomotoras y carbón, y a través de tal demanda se vinculaban con las industrias productoras de esos insumos. Estas vinculaciones, o 'eslabonamientos hacia atrás, ejercieron un impacto poderoso sobre la industrias respectivas, que encontraron un mercado seguro e incrementado que las estimuló a elevar su producción, mejorar su productividad y mantener un ritmo sostenido de crecimiento. Por otra parte, en su calidad de oferente de servicios de transporte, el ferrocarril desplegó una serie de defectos directos sobre la economía, que en su mayoría derivaron del abaratamiento en el costo del transporte y la ampliación de los mercados, a los que se llamó 'eslabonamientos hacia adelante'".<sup>6</sup>

De ahí entonces que, pese a su impacto novedoso, los ferrocarriles no podían ejercer la misma influencia en la economía sino que esta dependía de su contexto de inserción. En palabras de Paolo Riguzzi: "[...] la implantación de la tecnología ferroviaria no se reducía "al tendido de rieles entre dos puntos. Mientras que a la

---

<sup>6</sup> HIRSCHMAN Albert, *the Strategy of Economic Development*. Yale University Press New Haven, 1958. p. 18.

innovación industrial o financiera se le considera forzosamente problemática en la adaptación a contextos atrasados, se piensa erróneamente que los requisitos del ferrocarril son sólo su existencia operativa y una estructura tarifaria que no obstaculice el transporte. De ahí en adelante se trataría de cargar y transportar, abriendo mercados a producciones crecientes. Y si esta dinámica no se realiza, entonces la responsabilidad es de las compañías ferroviarias, de los inversionistas extranjeros o hasta del comercio internacional".<sup>7</sup>

¿Qué decir entonces del caso de una economía como la del Departamento de Soto, encapsulada entre una cordillera prácticamente inaccesible con cifras bajísimas de producción, sin una verdadera organización de la economía, ni una industria que sostuviera ni empujara el proceso de construcción, en la cual un ferrocarril pretendía ser sembrado prácticamente como la única forma de transporte moderno?

La idea expuesta en el caso de la construcción del Ferrocarril de Soto al Magdalena, busca mostrar las condiciones bajo las cuales el agro de la provincia de Soto y el sector interesado en conformar una economía de exportación de materias primas, era afectado por la falta de un transporte barato, eficiente y rápido. Esto implica hablar del precio que se pagaba por llevar una determinada cantidad de mercancías desde un lugar, dentro de la zona de producción, hasta la zona de embarque. Este trayecto generalmente se hacía por dos medios de transporte muy fustigados por una parte de los comerciantes de Bucaramanga. Hablamos de las recuas de mulas y el transporte fluvial por los vapores por el río Lebrija. Si bien el objeto de este trabajo no es el análisis particular de los precios que se tuvieron que pagar para llevar los productos de un lugar a otro, dentro de la explicación general se presentan algunos datos que sin pretender ser

---

<sup>7</sup> RIGUZZI Paolo, *"Los caminos del atraso: Tecnología, instituciones e inversión en los ferrocarriles mexicanos, 1850-1900"*. En: Kuntz y Riguzzi, *Railways*, 1996, p. 31.

exhaustivos, muestran una tendencia que dificultaba la conformación de unas zonas de alta productividad, que estimularan la inversión de capital.

Los trabajos de Historiografía sobre el proceso de construcción de ferrocarril en Santander durante el siglo XIX, se limitan a algunas aproximaciones descriptivas de las condiciones y las leyes que fueron empleadas para la promoción de la construcción de la vía férrea. Estas investigaciones no aportan un análisis y un cuestionamiento que permitiera evaluar las formas bajo las cuales se negociaban las concesiones y se planeaban los trazados de los ferrocarriles. Ese es el caso de la tesis de pregrado de Judith Sarmiento y Miguel Bayona y del trabajo del historiador Augusto Olarte Ocampo.<sup>8</sup>

La forma escogida para llevar a cabo dicha construcción enarboló siempre las marcas distintivas de búsqueda del "Progreso redentor que sacara de su atraso a Santander". Estas afirmaciones de orden progresista tenían como objetivo la apropiación del espacio circundante a través de la usurpación de los territorios pertenecientes a los pobladores aborígenes, de su amancebamiento y de su posterior inserción en una nueva sociedad considerada esa sí como civilizada y la cual ya no avergonzaría a sus amos, miembros de las elites de la región. Es interesante la apreciación que de esta problemática expresiva de una ideología racista hacía en los tiempos de la *Regeneración* un escritor del periódico *Eco de Santander*, refiriéndose al "aislamiento" y "asedio" a que era sometida Bucaramanga por los aborígenes: 'Triste sería la vida del pueblo Santandereano si hubiera de seguir sepultado al pie de los Andes como reliquia valiosa de

---

<sup>8</sup>BAYONA SARMIENTO Manuel *et al*, *Del camino de Paturia al ferrocarril de Santander*. Trabajo de grado, Bucaramanga, Universidad Industrial de Santander, Facultad de Ciencias Humanas, Escuela de Historia, 1994. OLARTE CARREÑO Augusto. *La construcción del ferrocarril de Puerto Wilches a Bucaramanga 1870 a 1934: Síntesis de una obra discontinua y costosa*, Bucaramanga: Sic Editorial, 2006.

aborígenes, pero no, la hora del progreso fue dada por la Providencia en 1886. La paz se hizo".<sup>9</sup>

Entre otras razones es por dicha concepción que el proyecto venía de la mano de una serie de intentos por promover las anheladas migraciones extranjeras, para que con la ayuda de las 'buenas razas de Europa' se educara a los labriegos y campesinos de las haciendas en la Provincia. Eso sí, buscando siempre impulsar las migraciones a través de la adjudicación de tierras baldías o de la agregación de extranjeros a las haciendas ya existentes, para con ellos lograr una mejora en la calidad de vida y de los cultivos, proporcionándole a los autóctonos 'herramientas materiales y no solo ideológicas'. En el caso de estas migraciones la información oficial es poca, pero se sabe que dentro de algunos de sus proyectos se pensó en el modelo de pequeñas colonias, o de padrinazgo de campesinos. Así lo revela Ernesto O. Palacio:

Juzga el actual encargado de la gobernación que sin gasto desmedido y haciéndolo lentamente, se pueden traer cada año de algunos países de Europa, aunque no sea sino como ensayo, unas cuatro o cinco familias elegidas por un colombiano, de entre los que, además de reunir buenas costumbres, ser pobres y católicos, posean los conocimientos que conviene divulgar entre los obreros de Santander, como nociones sobre las distintas calidades de terreno, principales abono y manera de usarlos, elección conveniente de terrenos y plantas; aparatos que simplifican el esfuerzo humano, construcción de estos y épocas de siembras, riego, enfermedades de las plantas sus remedios [...].<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup> MONTEITH Clair, "Progreso en Santander". En: *El Eco de Santander*, Bucaramanga, noviembre 24 de 1893.

<sup>10</sup> PALACIO Ernesto O., "Migración en Santander". En: *El Norte*, Bucaramanga, viernes 10 junio de 1898.

Era también un proceso en el cual los ciudadanos tenían la aspiración personal de hacer de la Provincia de Soto un sitio más interesante y atractivo para las grandes migraciones que se proyectaban.

Se consideraba entonces que los buscados objetivos de progreso, migración, mejoramiento económico y social se harían más fáciles con la construcción del ferrocarril, ya que según todos los individuos que promovieron su realización, ésta vendría acompañada de un grandísimo crecimiento económico. En un discurso a la Asamblea, el Gobernador del Departamento de Santander Aurelio Mutis hablaba de las bondades que vendrían una vez se lograra la construcción de dicho ferrocarril, entre ellas el aliento y un definitivo empuje para las grandes migraciones europeas en la Provincia de Soto:

Es evidente que si se poseyeran los ferrocarriles, tranvías, carreteras etc. la inmigración se haría espontáneamente o con un pequeño esfuerzo, pues nada puede ser más tentador para los extranjeros que la fertilidad de estas tierras, la riqueza de los bosques y la variedad de climas; ellos que están acostumbrados a luchar verdaderamente con los suelos ya estériles viejos campos, saben calcular en lo que vale la feracidad de la tierra colombiana.<sup>11</sup>

Mucho se habló de las bondades económicas que vendrían galopando junto al ferrocarril que conduciría al progreso. Los personajes de la época siempre pretendieron que así sería, pero muchas veces resultaron defraudados con las realidades económicas que una construcción de estas conllevaba. Lo primero era

---

<sup>11</sup> MUTIS Aurelio, “Migración en Santander”. En: *El Norte*, Bucaramanga, viernes 10 junio de 1898.

el altísimo costo que la obra requería. No sólo era la construcción en sí. Para 1874, cuando se empezó a planear se hablaba de cerca de \$20.000.000, lo cual cuadruplicaba el presupuesto de toda la nación en un año. Era también el mantenimiento y el uso que se le daría a la vía. Además del precio, estaban las condiciones con las cuales se pretendía firmar el contrato. Nunca se le informó a la opinión, por inadvertencia o por casualidad, que los concesionarios extranjeros estaban más interesados en imponer monopolios de transporte y cláusulas de exclusividad y adjudicación de tierras, que en colaborar con las naciones que estaban llamadas a ocupar, según ellas mismas, un sitio entre las naciones más importantes del mundo. Conscientes o no, los dirigentes de la Provincia de Soto mostraron una variedad de posturas respecto al grado de intervención que debían tener los extranjeros en la construcción del ferrocarril.

Independiente del hecho de su filiación política, las contradicciones entre los distintos proyectos fueron importantes. Se pasaba de creer que el ferrocarril fuera el producto de una iniciativa autóctona, como una empresa que creciera junto a las economías, a pensar en un proyecto concedido totalmente al capital inglés o estadounidense, dependiendo del nombre del proyecto escogido o el concesionario de turno. Se movían los ánimos entre una profunda admiración y gratitud hacia las naciones extranjeras y una indignación fruto del desengaño producido por las ilusiones frustradas a raíz de las estafas de muchos de estos intermediarios. Lo anterior reflejaba entonces una desarticulación entre aquello que se creía debía servir para darle un empuje al Departamento en cuanto a lo que se esperaba de parte del ferrocarril y aquello que en realidad la obra iba a dar. La relación entre esto último y la economía de mercado que se pretendía implantar en la Provincia de Soto es de crucial importancia, ya que el proyecto que buscaba impulsar los anhelos exportadores debía *arrastrar* a toda una cadena de economías pequeñas y desarticuladas entre sí.

Mucho se ha dicho sobre el impacto que tuvieron en esta desarticulación los factores espaciales. Frank Safford ha tratado el tema con mucha seriedad y ha demostrado que las provincias vivían en un aislamiento total, lo cual en cierta forma las había acostumbrado a no tener necesidades para establecer lazos comerciales con las comarcas vecinas:

Puesto que era posible sustituir utilizando los productos del área circundante, no existía un fuerte incentivo para mejorar los caminos. Además, las condiciones físicas de las montañas tropicales hacían esto fuera muy difícil. Sin embargo, la topografía abrupta no fue el único obstáculo. El hecho de que la mayor parte de los andes colombianos tengan prolongadas estaciones de fuertes y, con frecuencia, torrenciales lluvias, también impidió el desarrollo vial. Si las mejoras en los caminos de las laderas de las montañas no eran terminadas antes de que llegaran las lluvias o si los caminos no tenían un drenaje adecuado, cosa muy común, estos eran arrasados por el agua, quedando de ellos tan solo peligrosos lodazales.<sup>12</sup>

Según Safford la situación descrita cambia una vez en 1870, cuando:

Los Estados Federales pueden establecer una relativa comercialización con los países extranjeros, Antes de 1870, los colombianos habían estado buscando desesperadamente por un intercambio provechoso, después de 1870 se asentaron confortablemente en un monocultivo del café. Antes de 1870, los esfuerzos de los colombianos para desarrollar los transportes terrestres fueron esporádicos y desconectados entre sí, y no se

---

<sup>12</sup> SAFFORD Frank, *El ideal de lo práctico: el desafío de formar una élite técnica y empresarial en Colombia*, Bogotá, Empresa Editorial Universidad Nacional; El Ancora Editores, 1989, p. 45.

hicieron grandes adelantos y mejoras. Después de 1870, la era de los ferrocarriles colombianos, había comenzado efectivamente, con los gobiernos estatal y Nacional, tratando de construir hasta 8 líneas diferentes".<sup>13</sup>

De esta afirmación tan contundente, bien hay que matizar y decir que no se puede afirmar que esto haya sido así en el caso de la Provincia de Soto. Es cierto que a partir de 1870 los mercados del café empiezan a abrirse para los cultivadores en los alrededores de Bucaramanga, pero era más como un proyecto que pronto se quedaría sin aliento, debido a los altísimos costos del transporte, a una mala organización de las cosechas y una muy baja calidad del café producido en la Provincia. Charles Bergquist señala la baja calidad del producto como una causa de la rápida alta depreciación que tenía el café, producido no sólo en Soto, sino en todo Santander. "Durante su periodo inicial la expansión cafetera estuvo prácticamente confinada al sector norte de la cordillera oriental de los andes colombianos, en lo que entonces se llamaba el Estado de Soberano de Santander. Las tarifas de tránsito venezolano, los costos de bodegaje y los retrasos mermaban considerablemente el margen de ganancia de los cafés santandereanos, los cuales se vendían a veces hasta por la mitad del precio de los cafés de primera de Cundinamarca, La baja progresiva en la participación de Santander fue el resultado de las complicaciones y los altos costos del transporte internacional y de la calidad relativamente inferior del café santandereano".<sup>14</sup>

La necesidad de Soto por afirmarse como la Provincia líder y que por lo tanto acaparaba todos los recursos del Estado o Departamento, dependiendo del

---

<sup>13</sup> SAFFORD Frank, *Commerce and Enterprise in Central Colombia, 1821-1870*, PhD Dissertation. Columbia University, Faculty of Political Science, 1965, p. 26. Traducción del autor de: "Before 1870, Colombians were searching desperately for an exchange earner; after 1870 they settled comfortable into coffee monoculture. Before 1870, Colombian efforts to develop land transportation were sporadic and disconnected, and no major improvements were made. After 1870, the Colombian railroad era effectively began, with state and national governments actively pushing eight different lines."

BERGQUIST Charles, *Café y conflicto en Colombia, (1886-1910): la Guerra de los Mil Días; sus antecedentes y consecuencias*. Bogotá: Banco de la República, El Áncora Editores, 1999. p. 43.

periodo escogido, resalta un papel que no se había hasta entonces analizado. Es por eso que me ocuparé en las líneas siguientes de matizar este tipo de afirmaciones tan generales como la de Safford y llevar el análisis hacia el campo de lo particular. El objeto principal de este capítulo radica entonces en conocer los aspectos bajo los cuales se buscó llevar a cabo el proyecto del ferrocarril, entiéndase por esos aspectos los de tipo geográfico ¿Cuáles eran los caminos empleados antes para las exportaciones? ¿Cómo eran las condiciones topográficas y en general lo que ofrecía el entorno a algún comerciante que buscara hacer negocios de exportación? La construcción de la obra, que se sustentaba en un discurso conceptual y simbólico de las elites, ¿Cómo se articuló con su espacio, con su entorno?

Otro aspecto que analizaré es el de las expectativas que debería satisfacer el tren, tanto en lo económico como en lo moral y en el plano de las aspiraciones personales, en los ideales. Esto se enmarca en las aspiraciones materiales de los promotores. La noción de progreso sirve para explicar dichas aspiraciones. Necesitamos conocer en ¿qué se basaban y qué tipo de sociedad quería construirse en Santander para esa época? Bergquist define en parte las aspiraciones que tenía la gente de Soto: "Sus problemas más sentidos giraban alrededor del crédito y de las inversiones productivas, tanto domésticas, como extranjeras. La disponibilidad del crédito y el alcance de las inversiones en la agricultura de exportación y en modernos sistemas de transporte decidirían el futuro de Colombia como productor viable de café dentro de una división internacional del trabajo, basada en la teoría económica liberal y en las instituciones capitalistas". Aquello provocaba que la construcción del ferrocarril estuviera tan llena de esperanzas, como de ideas contradictorias. Las ideas liberales propias del siglo XIX, sin importar si los que las expusieran fueran liberales o conservadores, debieron influir en la preocupación por no estar íntegramente insertos en el mercado internacional y por estar excluidos de los lugares de privilegio a nivel mundial, pensando hacer parte orgánica de los

grandes emporios capitalistas mundiales. Trataré de responder a los siguientes interrogantes que pueden ser tomados en el orden que se necesite, ya que la mayoría se complementa. Hay que mirar cómo se quiso enfocar la economía santandereana hacia el modelo agroexportador, todo al promover la construcción de ferrocarriles y qué tipo de experiencias de exportación se habían frustrado. Veremos los momentos relativos a la expectativa inicial y la frustración posterior al no poder disponer de una adecuada red de transportes que impulsara las economías de la quina, el tabaco, el cacao, la tagua, el caucho, el café, los cueros, los sombreros, la panela, los trapiches, los cigarros y las minas de oro y plata. Otro aspecto a tener en cuenta a la hora de hacer el análisis económico de los aspectos relacionados con la construcción del Ferrocarril de Soto, es el interés expansionista sobre los terrenos de poblamiento indígena, de los ocupados por colonos y de los baldíos y, en general, la existencia de una política de acumulación de tierra en pocas manos.

Los nexos entre política y ferrocarril, se analizan particularmente en la parte final de la investigación, en la cual se hace un esbozo entre las discusiones que se generaban a raíz de la diferencia de criterios sobre cómo debería hacerse el trazado de los proyectos que reflejaban el choque entre los modelos regionales y de Estado nación, es decir, de Parra y de Wilches versus Rafael Núñez.

*"Que la Historia no registre un hecho no significa que ese hecho no haya  
ocurrido."*  
José Saramago.

## CAPÍTULO I

### CONSTRUYENDO UN ESPACIO PARA EL FERROCARRIL: GENERALIDADES RESPECTO DE LA REGIÓN Y SUS VÍAS

El espacio es una construcción del ser humano generada en su relación con los otros seres humanos y con la naturaleza. En el caso de la construcción del ferrocarril de Puerto Wilches a Bucaramanga, para los interesados en el proyecto se trató siempre de construir un espacio que favoreciera a un solo grupo humano, el de la ciudad capital. En este espacio objeto del proyectado ferrocarril existieron otros seres que habitaron esas regiones mucho antes que surgiera la idea de la línea férrea y, por consiguiente, la necesidad de construir un camino de hierro que acortara las distancias entre la capital del Departamento de Soto, Bucaramanga, y el río Magdalena.

En principio la escogencia de la ruta por el Magdalena resultó ser una decisión sencilla, porque debido a las desavenencias con las autoridades fronterizas venezolanas fue abandonada la ruta por el Cáchira que permitía sacar los productos de exportación a través del lago de Maracaibo.<sup>15</sup> La contradicción de

---

<sup>15</sup> En 1888 Santander gozaba de los servicios de un ferrocarril de 55 kilómetros que unía a Cúcuta con Puerto Villamizar en el río Zulia, pero este ferrocarril contribuía sólo a exacerbar las relaciones comerciales con los venezolanos, que habían construido su propio ferrocarril cafetero e intentaban desviar el tráfico hacia él mediante derechos de aduana. Archivo del Congreso, Senado, 1898. Vol. IV, Proyectos pendientes, "Memorándum: Cúcuta y su situación comercial en relación con Venezuela, Proyecto de Ferrocarril a Tamalameque". Legajo 8, f. 183-189. Tomado de BERGQUIST En: BEJARANO (comp), *El siglo XIX visto por historiadores norteamericanos*, p. 185.

intereses se manifestaba en muchos documentos. Así por ejemplo, en 1874 en su mensaje a la Asamblea, Aquileo Parra hacía un llamado a la necesidad de cambiar las tendencias naturales de intercambio comercial con la frontera venezolana, debido a las exigencias aduaneras de sus autoridades:

El impuesto a que están sujetos nuestros productos a su paso por territorio Venezolano es sobre manera gravoso i hasta vejatorio en algunos casos. El gobierno no solo en atención a los intereses comerciales de los valles de Cúcuta, sino hasta *por su propio decoro*, está en el deber de dictar providencias encaminadas a minorar los males que el pago de aquella contribución causa al Comercio de una de las mas populosas i ricas secciones de la Republica [...] La dificultad está en hallar los medios de conseguir este objeto que a juzgar por la pasado, no puede obtenerse por medios de tratados de Comercio con la República de Venezuela. Un ferrocarril al magdalena redimiria, sin duda, a los valles de Cúcuta, de la servidumbre a que tiene condenados su posición jeografica.<sup>16</sup>

Veinticuatro años más tarde la publicación de filiación conservadora llamada *El Norte* señalaba que este problema con Venezuela se buscaba solucionar con la construcción de dos ferrocarriles, ya que la situación fronteriza no daba para más negociaciones con los venezolanos.

Si los ferrocarriles de Bucaramanga y Tamalameque llegan a ser una realidad, si nuestro Congreso estudia y resuelve el problema de aduanas con Venezuela, si nos hacemos sentir en este último asunto como nación que vela por sus más sagrados intereses,

---

<sup>16</sup> “Memoria al presidente de la Unión para el Congreso de 1874”. En: *El Progreso*. Pamplona, 25 de enero de 1875.

Santander será tierra privilegiada rica y poderosa como bien se lo tiene merecido. [...] El asunto de aduanas con la frontera Venezuela, por ejemplo, es cuestión de vital importancia para nosotros. En Venezuela se graba hasta el pan de dulce, los bocadillos y las alpargatas que llevamos a los mercados del Táchira en cambio, nuestros rematadores de aguardiente, por ejemplo, en vez de producirlo en el país lo traen libremente de allende la frontera lo mismo pasa con los cigarrillos, y somos verdaderamente tributarios del Táchira, cuando lógica y naturalmente debiera ser lo contrario.<sup>17</sup>

La situación descrita se debió en parte a los intereses regionales que tenían Bucaramanga y su *lebensraum*<sup>18</sup>, por afianzar una política de expansionismo comercial y de crecimiento de las exportaciones de materias primas, porque al priorizar la escogencia del río Magdalena como principal ruta para el transporte de mercancías, se ayudaba a la creación de un monopolio de las vías de comunicación. Tal monopolio buscaba la determinación del curso que debían tomar las demás Provincias distintas a la de Soto, que estuvieran pretendiendo igualmente exportar al exterior el producto de sus economías.

- **La Provincia de Soto**

Este territorio es una creación político administrativa de mediados del siglo XIX.

Según Armando Martínez: "Este tardío hecho político es una consecuencia de la especial circunstancia social encontrada en dicho territorio por la colonización española de la segunda mitad del siglo

---

<sup>17</sup> "Hablemos en Familia". En: *El Norte*, Bucaramanga, sábado 5 marzo 1898.

<sup>18</sup> El territorio que un estado o nación cree que es necesario para su desarrollo natural. "Lebensraum". Oxford Dictionaries, April 2010. Oxford University Press, 20 September 2010. [http://oxforddictionaries.com/view/entry/m\\_en\\_us1262714](http://oxforddictionaries.com/view/entry/m_en_us1262714).

XVI: no era el asiento de una diferenciada "provincia de indios". Se trataba más bien de una zona despoblada, fronteriza de los grandes territorios ocupados por las etnias guane y chitarera, *así como del desconocido mundo de la etnia yariguí que de vez en cuando asomaba por los ríos Sogamoso y Lebrija.*<sup>19</sup>

A principios de los años 70 del siglo XIX, tiempos en los cuales para las elites que detentaban el poder económico y político era de una prioridad altísima la construcción de un ferrocarril que comunicara el centro de aquello que entonces se conocía como la Provincia de Soto, el espacio ocupado por los distintos grupos humanos era una incógnita, ya que poco se sabía respecto del territorio, que iba a ser invadido por los colonos y el ferrocarril. Predominaban los prejuicios y las leyendas, pero los estudios científicos y un conocimiento confiable eran muy escasos. Los relatos de Albert Millican y de la Comisión Corográfica<sup>20</sup> eran las poquísimas luces que permitían tener una vaga idea sobre el entorno que rodeaba a los habitantes del Estado, entre ellos los interesados en la construcción del ferrocarril quienes estaban principalmente radicados en la ciudad de Bucaramanga. En este entonces, y sigue siendo así en el presente, es poco lo que se sabía sobre el espacio geográfico de la Provincia, debido a la carencia de suficientes estudios específicos sobre esta región que se ha visto siempre con un alto potencial de crecimiento, el cual, a pesar del gran interés, ha sido mal aprovechado.

Los estudios generales revelan que la Provincia de Soto ha sufrido bastantes cambios territoriales a lo largo de la Historia. Cuando la división administrativa de

---

<sup>19</sup> MARTÍNEZ Armando et al., *La Provincia de Soto, orígenes de sus poblamientos urbanos*, Colección de Historia Regional, Bucaramanga, 1995, p. 10. (las cursivas son mías)

<sup>20</sup> CODAZZI Agustín, *jeografía física y política de las provincias de la nueva granada*. Provincia de Soto, p. 39. Publicación digital en la página web de la Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República: <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/viajes/indice.htm>, Búsqueda realizada el 16 de mayo de 2010.

la República había determinado que estas regiones se agruparían bajo el nombre de Estado Soberano de Santander, los límites de la Provincia comprendían partes que ahora se conocen bajo el nombre de Provincia de Mares, sobre todo los linderos que dan hacia el Río Magdalena. En los mapas que en 1858 fueron levantados por Agustín Codazzi basándose en los estudios que hizo durante su participación en la Comisión Corográfica, los territorios comprendidos por la citada división administrativa alcanzaban al norte la población de El Banco, extremo sur de la Provincia del Valle de Upar. Luego, siguiendo el curso del río Lebrija hacia el sur oriente, limitaba con las Provincias de Ocaña, Santander, y Pamplona, en ese orden respectivo, y separados por el río Magdalena, con las Provincias de Medellín y Mompox.<sup>21</sup>

La Provincia de Soto, fue creada a partir de las de Pamplona y Girón, en 1853, durante la administración de José Hilario López. Unos años después, cuando la administración de Mariano Ospina Rodríguez, los Constituyentes del Estado de

---

<sup>21</sup> Ver la descripción de la Provincia de Soto que hace Agustín Codazzi, hasta la fecha la más completa descripción de los terrenos que ocupaba entonces la jurisdicción provincial; "Confina esta provincia con las de Ocaña, Santander, Pamplona y Socorro inmediatamente, y por medio del Magdalena, con las de Córdoba, y Mompox en pequeña parte. Tomando por punto de partida la boca del caño Chocó, en el Magdalena, extremo N. de la provincia, sus límites siguen al Naciente por aquel caño, y al través de selvas desconocidas, hasta encontrar el río Lebrija, cuyo curso, aguas arriba, los continúa para el S. aquí recupera la línea su rumbo al Oriente, pasa por las cumbres del Tigre y de las Jurisdicciones, sigue la depresión de la serranía, y después sube a lo alto del páramo de Guerrero, donde concluyen los límites con Ocaña Desde el mencionado páramo comienza la línea divisoria con Santander dirigiéndose al 5, y enlazando las cumbres de los páramos Picacho del Fraile, Bagueche, Cachirí y Sumalina, entre el cual y el de Picacho termina la demarcación de Santander, con 7 leguas de trayecto. Sigue la línea de Pamplona para el S.E. [...] hasta enfrentar los cerros Cruz de piedra; en fila estos cerros con el alto del Azogue hacia S.S.O., tuerce de allí casi al Poniente buscando la extremidad N. del páramo de las Ollas [...] y termina sobre la ribera derecha del Chicamocha en el punto que llaman Chicacuta, cerrando el lindero de Pamplona con 29 leguas de frontera. En Chicacuta empiezan los límites comunes a Soto y el Socorro; márcalos el río Chicamocha en la dirección general del N. y S.S.O. hasta su confluencia con el Sarabita (Suárez), los cuales confundidos toman el nombre de Sogamoso y el oficio de línea divisoria, llevándola hasta desembocar en el Magdalena, y completando las 28 leguas que miden los límites de las dos mencionadas provincias. El río Magdalena, por espacio de 3 leguas que se cuentan de la boca del Sogamoso a las cercanías de Bohórquez, separa la provincia de Soto de la de Córdoba, en la antigua Antioquia. Finalmente, el mismo río, aguas abajo, hasta la boca del caño Chocó frente a Paturía, señala las 8 leguas de lindero con Mompós. Por tanto, el perímetro de la provincia de Soto, mide 87 leguas granadinas por distancias directas, despreciando las pequeñas sinuosidades de las serranías, riachuelos y quebradas." *Ibíd.* p. 42.

Santander en la promulgación de la nueva Constitución crearon la figura de Departamento. Una de las leyes más trascendentales para Santander fue la del 25 junio de 1859, que dividió el Estado en siete Departamentos, a saber: Soto, capital Bucaramanga; Socorro capital Socorro; García Rovira, capital Concepción; Ocaña, capital Ocaña; Pamplona, capital Pamplona; Cúcuta, capital San José y Vélez, capital Vélez.<sup>22</sup> Esta nueva denominación se refería generalmente a la organización de justicia y de hacienda pública. Durante la revuelta de los conservadores auspiciada por el gobierno conservador de Ospina Rodríguez, la administración manejada por los radicales fue depuesta y en su lugar, el 8 de septiembre de 1860, se posesionaron miembros del partido conservador. Su máximo representante era Leonardo Canal. Ellos promovieron una nueva Constituyente que incluía entre sus varios puntos una nueva reforma de la división administrativa del Estado: "el estado fue dividido en ocho departamentos: Cúcuta, capital San José; Ocaña, capital Ocaña; Pamplona, capital Pamplona; García Rovira, capital Málaga; *Lebrija*, capital Bucaramanga; El Fonce, capital San Gil; el Socorro, capital Socorro; Vélez, capital Vélez".<sup>23</sup> Al ser depuesto el gobierno de Canal, el 15 de diciembre de 1862 bajo la presidencia de Aquileo Parra, la Asamblea dictaminó volver a los antiguos nombres y divisiones administrativas del Estado.

- **Caminos de Bucaramanga**

Cuando se pensó en construir el ferrocarril en los territorios que ocupaban los distintos pobladores de la Provincia de Soto a lo largo del trayecto que habría de recorrer éste en el Departamento del Estado de Santander, la ocupación de los terrenos y el uso que se hacía del espacio era bien distinto de aquello que

---

<sup>22</sup> REY Gloria, *Justicia y sistema penitenciario en el Estado de Santander 1857-1878*. Tesis de Maestría, Universidad Industrial de Santander, Bucaramanga, 2006, p. 61.

<sup>23</sup> *Ibíd.*, p. 68. (Las cursivas son mías).

podríamos pensar ahora. Los inicios de la década de los años setenta del siglo XIX pueden ser considerados como el primer momento en el cual se habló de la necesidad de un ferrocarril para el Departamento de Soto. Para ser más exactos, fue el 5 de junio de 1871 cuando el Presidente Eustorgio Salgar promulgó la Ley 69 de fomento, en la cual se dispuso la construcción de vías férreas que pusieran en comunicación la capital del Estado Soberano de Santander, entre otros, con el río Magdalena. Las elites políticas de la entonces República, y también las elites locales, no solo estaban al tanto de la necesidad que tenían las pequeñas economías locales en mejorar las vías de comunicación, sino que las concebían compartiendo la aspiración de conseguir tener un aspecto más civilizado. Esto se traduce pues en el despertar del interés por conocer los territorios de los cuales se hablaba con más o menos conocimiento y lo más importante, sobre los cuales se trazaban proyectos grandiosos, exclusivamente en mapas, y con los que se pretendía cambiar la tendencia de lentitud y atraso. Es así como los viajeros foráneos, en este caso el cazador de orquídeas Albert Millican, describieron paisajes que a sus ojos eran tan hermosos, como peligrosos e inhóspitos.

En las inmediaciones de Bucaramanga, la por entonces recién nombrada capital del Estado Soberano de Santander, la situación no era muy distinta. Su economía local se basaba en la producción de café y tabaco, entre otras. En la práctica el casi total aislamiento en el que se encontraba esta ciudad frente a los demás puntos de importancia en el Estado o más en general en el país, se debía en gran parte a una inexistente red de transporte de lo cual se desprendía que la economía de la región estaba más enfocada hacia el autoconsumo. La riqueza de los terrenos y la baja densidad de población no estimulaban el intercambio, ni el espíritu aventurero que muchas veces se ha asociado con los pioneros del desarrollo del capitalismo.

La dificultad del terreno, si bien se ha mencionado como una de las causas para el tardío desarrollo de la red vial, no ha sido analizada con detenimiento pero tampoco debe considerarse como determinante. La ciudad de Bucaramanga está ubicada en una meseta en medio de la Cordillera Oriental, en un punto donde el terreno es muy accidentado. El único medio que permitía una comunicación de Bucaramanga con el norte, era a través de la navegación a vapor por el río Lebrija, así como unas cuantas embarcaciones por el río Sogamoso. Pero en la mayoría de los casos, estos ríos no tenían ningún mantenimiento lo cual hacía de los viajes para las mercancías y viajeros una aventura peligrosa y azarosa y así continuó siendo hasta la construcción del ferrocarril en la década de 1930.

Antes de la construcción del camino de Peñas Blancas para llegar al norte por tierra, se empleaba un camino que iba desde la capital del Estado y buscaba la ciudad de Pamplona, para luego dirigirse a la ciudad de Ocaña, que era un paso obligado de las mercancías que venían por el río Magdalena desde Mompox. La comunicación con el sur debía hacerse por una ruta que bordeaba el cañón del Chicamocha y se dirigía al Socorro y luego a Barbosa. El viaje por dicha vía se hacía principalmente a lomo de mula o de caballo, pero en algunos casos debido a las dificultades del terreno era necesario recorrer trayectos a lomo de hombre. Respecto de la parte que había que recorrer a pie antes de la habilitación del camino de Peñas Blancas para llegar a Bucaramanga, encontramos el interesante relato del viajero, médico y constructor de caminos Ángel María Otero, quien habla de las dificultades del terreno, casi insalvables, a las cuales se debieron someter los aventureros comerciantes para alcanzar la meseta de la ciudad de Bucaramanga. Indica él que las temporadas de lluvias y la falta de mantenimiento del río o de la ruta terrestre eran los principales agravantes de la situación a que eran enfrentados los individuos una vez abandonaban la ciudad y empezaban a andar estos caminos. A continuación, un extracto de su relato:

Antes de seguir mi narración haré una pequeña reseña de mi viaje, con el objeto de dar una idea al lector sobre la vía que se halla en construcción. Salimos en la mañana del 3 junio de ‘Palmas’ y llegamos a las 10 de la mañana al ‘Cáchira’; después de haber tomado ahí alguna alimentación proseguimos camino para el sitio llamado ‘paso’; allí encontramos un camellón muy bien construido que mide, más o menos, 600 m de largo, y separa el camino nuevo del antiguo para Botijas, en este punto el general Carreño dejó a mi elección seguir el camino de Botijas, o tomar con él, a pie, la trocha que conduce al campamento de ‘angostura’, haciéndome el presente que por la trocha o pica llegábamos el mismo día antes de las cinco de la tarde, y caso contrario tenía yo que quedarme en ‘El Volador’ y seguir el siguiente día a dar la vuelta por Botijas. Opté por acompañarlo a pie, en la creencia de que sería muy fácil, porque no suponía encontrar un piso en terreno tan accidentado, y sin recordar que en mi edad pasando de 60 años, ya no era el tiempo de la juventud cuando estuve en los bosques de Venezuela trazando y construyendo caminos. Principiamos por trepar palizadas de los montes derribados; luego de precipicio en precipicio, entre peñascos e inmensos raiceros, teniendo que subir y bajar hasta con las escaleras rocas escarpadas, afianzándonos en los bejucos y en las ramas al uso del mono.<sup>24</sup>

- **El camino de Peñas Blancas**

---

<sup>24</sup> OTERO Ángel María, “Verdad a la Luz”. En: *El Eco de Santander*, Bucaramanga, julio 1º de 1893.

El camino de Peñas Blancas mejoró las condiciones del transporte terrestre desde el puerto de Botijas hasta la ciudad de Bucaramanga desde cuando se planificó su construcción en 1890. La construcción de dicho camino se emprendió buscando mejorar la comunicación entre el Puerto de Botijas que comunicaba a su vez la ciudad de Bucaramanga con el río Magdalena a través de la navegación del río Lebrija. Una vez se terminó el camino, la comunicación terrestre se hizo una opción mucho más viable que la porción que usualmente se empleaba del río Lebrija que venía después del puerto de Botijas. Por tiempo y por costo, el uso de esta porción del río Lebrija que era empleada antes de la puesta en servicio del camino de Peñas Blancas representaba grandes pérdidas para las exportaciones de los comercios establecidos en Soto:

En una excursión de 30 días por las riberas del Lebrija, desde la isla hasta más abajo de Peñas blancas, hemos tenido ocasión de conocer la navegación del río en su parte superior, *así como el camino llamado de Peñas blancas, que se está construyendo bajo el impulso del gobierno departamental, y con el cual se propone este evitar el trayecto de navegación del río entre aquél, y el actual puerto de Botijas.* Antes de conocer las obras ejecutadas en el camino, estábamos en la creencia de que las recuas de mulas no podrían hacer competencia ventajosa a las canoas sino en la subida, o sea para la carga de importación, y de que la de exportación adoptaría, como vía más rápida y económica con la navegación del río entre Botijas y Peñas blancas; y como esta carga es tres o cuatro veces mayor que aquélla, deducíamos la conclusión de que el puerto más frecuentado seguiría siendo Botijas, y que, por consiguiente, el camino de Peñas Blancas sería poco útil. Pero después de nuestra excursión hemos cambiado de parecer en vista de la realidad. [...] También recorrimos en canoa el río tanto de bajada como de subida en la primera invertimos dos horas y media

y en la última ocho horas, con bastantes penalidades, porque el río estaba un tanto crecido. Contamos más de 18 raudales o planos inclinados, muchos de ellos en rocas duras por donde las aguas se lanzan con bastante velocidad para poner en peligro las embarcaciones con las vidas e intereses que conducen; *lo que explica los frecuentes siniestros (tumbas) que ocurren en el río, siendo de advertir que el 80% de tales siniestros tiene lugar entre Botijas y Peñas blancas, y sólo un 20% ocurre abajo de este último punto.* En consideración a esto podemos rectamente esperar *que al trasladarse el puerto a Peñas blancas (lo que creemos tendrá lugar en el presente año), se reducirán las pérdidas del comercio al 20% de las actuales y que, por tanto, se reducirá en la misma proporción el seguro que hoy grava fuertemente el comercio de Santander.* Haciendo un paralelo entre la vía terrestre que se está construyendo con la rapidez que permiten el clima, la escasez de recursos y la estación lluviosa, y que estará terminada este año, -por una parte,- y la sección de vía fluvial por otra, quedan a favor de la vía terrestre el ahorro de tiempo, la comodidad y, sobre todo, la seguridad: condiciones que me parece son los factores primordiales para poder decir con certeza que el camino sustituirá con ventaja la difícil y peligrosa navegación del Lebrija entre Botijas y Peñas Blancas.<sup>25</sup>

El puerto de Botijas, dejó de funcionar como principal punto de salida de los productos de la capital de la Provincia de Soto con la fundación de Puerto Santos, como lo indican las disposiciones de la Comisión de viajeros: "Como complemento podemos agregar que conocimos el sitio escogido para el nuevo puerto en Peñas blancas, donde se está armando una bodega de hierro bastante amplia; el suelo está más elevado, tiene más declive y es menos permeable que

---

<sup>25</sup> "Obras públicas en Santander". En: *El Eco de Santander*, Bucaramanga, julio 1 de 1893.

el de Botijas, lo que promete un clima más benigno que el del puerto viejo".<sup>26</sup>

Uno de los principales objetivos de la construcción del camino de Peñas Blancas era ofrecer nuevas instalaciones de bodegaje y despacho de los productos de exportación que transitaban por este nuevo puerto:

Al día siguiente por la mañana, bajamos a Peñas Blancas y allí tuvimos ocasión de observar el estado en que se hallan los trabajos de armadura de dos bodegas destierro para el depósito de la carga; igualmente vimos dos espacios tambos de propiedad del gobierno. En nuestro entusiasmo por esta magna empresa, que nunca será bien elogiada, y que es una gloria más para el jefe de la actual administración de Santander, denominamos Puerto Santos, que viene a ser el punto final de la obra muy natural era dejar unido el nombre del general Santos a la de la hermosa vía que ha sido su sueño favorito. Según nos informó el señor gobernador, sus deseos eran los de inaugurar la obra completa, es decir, con las bodegas debidamente armadas, pero el mal despacho de ellas en el exterior no lo permitió porque hubo necesidad de reclamar varias piezas que faltaron, lo cual vino a producir una demora de dos meses. Así es que en noviembre próximo ya tendremos en Puerto Santos el anclaje definitivo de las embarcaciones del Lebrija.<sup>27</sup>

El 5 de Octubre de 1890 *La Voz de Soto* publicaba el Acta de la Asamblea Departamental que reglamentaba la construcción del camino de Peñas Blancas a Bucaramanga:

La ordenanza número 3, expedida por la Asamblea Departamental del año en curso, dispuso en su artículo 3º, inciso 7º, que si el

---

<sup>26</sup> *Ibíd.*

<sup>27</sup> "Peñas Blancas". En: *El Eco de Santander*, Bucaramanga, septiembre 30 de 1893.

Gobierno del Departamento tomare en su cargo la vía de herradura de Bucaramanga á Puerto Wilches, por Peñas Blancas, aplicará a la conclusión de ella el producto de la orden de pago por suministros hechos al Gobierno nacional en la guerra de 1885, o al fomento de la empresa del ferrocarril al Magdalena. Quedó también autorizado el Sr Gobernador para tomar acciones en la empresa, y para abrir en el presupuesto de gastos los créditos necesarios, si la situación del tesoro lo permite. [...].<sup>28</sup>

Este proyecto fue financiado y organizado por las casas comerciales de Bucaramanga, pero llevado a cabo por la administración departamental, ya que la encargada de la construcción de los caminos hasta la fecha había sido la Junta de Comercio que fue muy criticada debido a su bajo rendimiento. Con respecto a esta Junta de Comercio, una editorial del *Eco de Santander* decía:

Anteriormente, la renta de caminos de Soto al Magdalena era recaudada y administrada por una Junta de Comerciantes, y producía poco menos que hoy; el importe de tal renta se consumía casi en su totalidad en la *composición* de los mismos caminos, sin que hubieran abierto uno nuevo y sin que el estado de los antiguos satisficiera al Comercio. Hoy recauda el Gobierno casi la misma cantidad, y con ella atiende en cuanto puede á la *conservación y mejora* de las antiguas vías y a *la apertura* y trazado de otras nuevas, sin disponer sino de la misma renta de que disponía la Junta de Comercio.<sup>29</sup>

---

<sup>28</sup> "Ordenanzas de la Asamblea", *La Voz de Soto*, Bucaramanga, Octubre 5 de 1890.

<sup>29</sup> "La Junta de Comercio", *El Eco de Santander*, Bucaramanga, Septiembre 20 de 1892.

La función que tuvo la Junta de Comercio para la construcción del camino de Peñas Blancas, fue la de transmitir sus sugerencias a los agentes del Gobierno para que el trazado lograra poner conforme a todos.

Entre las sugerencias presentadas por dicha Junta, que más bien deberían considerarse como quejas de los testigos de aquellos tiempos, se aseguraba que el principal objetivo que debía alcanzar el camino de Peñas Blancas era evitar el paso por el cerro del *Volador*. Este obstáculo fue la queja de múltiples viajeros a lo largo del siglo XIX, como se desprende de las observaciones que ofreció la Comisión de viajes que despachó en 1894 para este camino el Gobernador Santos:

En el sitio denominado *el Paso* empieza el camino nuevo de *la Angostura*, que evita el cerro del *Volador*. Desde este sitio se contempla con horror la empinada mole, colocada allí como un gigante para estorbar nuestro comercio. Las recuas escalaban su lomo por la escarpada y azarosa senda, sembrada de esqueletos de las mulas que perecían rodadas bajo el peso de la carga. El viajero tenía que desmontarse llevar su caballería de la brida para atravesar con peligro de su vida barrancos y precipicios por entre confusas acumulaciones de piedras rodadas, hoy la agenda está borrada; los ecos no repiten ya los enemigos y maldiciones de los arrieros, y la casa que corona la altura será el nido de las aves nocturnas. ¡El grande obstáculo ha sido vencido benditas sean las obras del progreso!<sup>30</sup>

---

<sup>30</sup> "Ferrocarril de Santander". En: *El Eco de Santander*, Bucaramanga, marzo 17 de 1894.

El camino ofrecía en su trayecto unas rutas más despejadas, más seguras y más eficientes en cuanto a su mantenimiento. Según los relatos de los viajeros, ni siquiera las temporadas de lluvia deterioraban el paso. Ángel María Otero nos ilustra sobre el estado de la construcción y su resistencia ante este fenómeno:

Muy de mañana mi noble compañero, señor general Carreño, vino en busca mía y proseguimos en la pica; a poco rato de camino nos sorprendió una detonación como de un cañonazo y una lluvia de arena nos alcanzó: era la explosión de una roca causada por la dinámica. Que nos anunció llegamos al punto de los trabajos; efectivamente así fue, y la sorpresa mía fue mayor al encontrar una obra que no esperaba, pues se parece más a una carretera que un camino de herradura. El desmonte es de 28 a 30 m, el piso o camino propiamente dicho, es de cinco a 6 m de ancho, muy sólido, bien pisado, con corrientes bien dispuestas, tiene sus correspondientes chambas con abundantes desagües que prestan toda la garantía el camino para que no se formen fangales; las acequias para los desagües son empedradas sólidamente, hasta con piedras labradas, fuera de todo peligro de ser destruidas ni por la más fuertes lluvias, ni por el tránsito continuo de los animales. El camino, en su parte de declinación tiene muy buenos falsos que merecen especial mención por su solidez y en muchas partes hasta con lujo, pues se han construido de piedras labradas y muchas de ellas tienen de tres a 5 m de altura, sin contar su base que es de uno a 2 m de profundidad; todo el trabajo está construido a plomo y en la misma forma se encuentran algunos puentes. El camino es plano en general su descenso no pasa en muy raras partes del 10 al 15%, de modo que muy bien pudiera servir para carros de ruedas anchas. Éste camino bien inspeccionado presta todas las garantías para que no se formen fangales; el viaje de

Bucaramanga a Peñas blancas será un paseo divertido para los comerciantes que vienen a vigilar sus intereses, empleando menos de dos días sin fatigarse, y aun pueden llevar de paseo a sus familias para que tengan una idea de lo que son los bosques seculares con sus abundantes animales extraños para ellas; conocerán a la vez el río, con sus caimanes y sus variados y abundantes peces, y llegando al puerto, conocerán también la lancha de vapor que nos trae las brisas del caudaloso Magdalena; y el regreso a su hogar, tendrán mucho que contar y todos abrigaran en su corazón el reconocimiento y gratitud por el inmenso bien que ha hecho el benemérito general santos con su decidido y abnegado empeño por el progreso y el bien del departamento que tan dignamente representa, y a pesar de la contrariedad y adversas opiniones con que ha tenido que luchar. Y no solamente esto, sino que sin tener consideraciones a su edad y a su salud se ha expuesto al rigor de este clima mortífero, con verdadero heroísmo que no entra en sus deberes ni en su categoría como gobernante; siendo así que estas diligencias podrían haberse hecho por medio de comisiones; pero quiso hacer este sacrificio, comprendiendo la magnitud de la obra que iba a emprender. Los que transiten por el camino después de concluido, no se imaginarán jamás cuanto sacrificio se hace en una empresa como la presente, en un clima mortífero, un militar en la guerra lucha contra un solo enemigo, el hombre, mientras que el trabajador en estas regiones lucha contra muchos y muy terribles enemigos; sólo hombres de mucho valor, energía y abnegación pueden llevar a cabo una empresa como esta. Se necesita, pues, una resignación y constancia sin igual; se principia la lucha con los obreros que son siempre los primeros enemigos de los contratistas: por muy bien que se les trate jamás están contentos; a ellos siguen los tantos otros enemigos que atacan al hombre en estos bosques: los animales venenosos; tras ellos las tantas enfermedades

que producen estos climas mortíferos; la mortificación de los insectos que sin piedad enclavan su aguijón terrible en la piel; luego vienen privaciones de toda clase, como puede suponerse el lector que sabe lo que son los bosques lejanos de las poblaciones. El hombre que soporta todo esto con paciencia y constancia, es un valiente.<sup>31</sup>

Se puede indicar, a manera de conclusión, que en relación con la antigua vía por el Lebrija, los puntos críticos de la comunicación que se mejoraron para solucionar el transporte gracias al camino de Peñas Blancas fueron:

1. Establecimiento del Puerto de Peñas Blancas, Puerto Santos.
2. Se construyó un puente en el sitio de Angostura, arriba de Botijas, de bajo costo, que sacó el máximo provecho de las ventajas que ofrecía el río y el terreno en ese lugar.
3. Se hizo una variación en el camino comprendido entre Cáchira y el Volador.
4. Se abrió el camino de Angostura a Peñas Blancas, en la banda occidental del Lebrija.

- **El camino del Lebrija.**

Antes que terminara la construcción del ferrocarril en 1936, Bucaramanga se comunicaba con el río Magdalena a través de dos caminos principales (Ver mapa N° 1).

---

<sup>31</sup> OTERO Ángel María, “Verdad a la Luz”. En: *El Eco de Santander*, Bucaramanga, julio 1° de 1893.

El conocimiento directo que puede tenerse de este territorio se remite casi exclusivamente a la visión que se forjó en sus viajes el cazador de orquídeas, como le gustaba llamarse así mismo a Albert Millican. El argumento a los ojos del europeo, se verá reforzado por estos aportes que se refieren en el tiempo a un espacio indómito, que se caracterizaba por una belleza natural inexplicable, única e irrepetible y que contrastaba tajantemente con la visión de los individuos autóctonos. El Inglés, al adentrarse por el río Lebrija caracterizaba el espectáculo que se ofrecía ante sí diciendo,

Navegamos a través del río de la Magdalena y entramos en la desembocadura del Lebrija, la luz del día se hace presente generalmente a las cinco y media, y con ella un espectáculo de la más bella naturaleza que jamás hubiera visto. Disfruté mucho de la magnificencia salvaje del bosque y de los troncos de los enormes arboles maderables, a su vez adornados con tal profusión de magníficas, enredaderas con flores, complementado por matorrales de agraciadas palmas y bambúes.<sup>32</sup>

Por el contrario, la mirada de los intelectuales de Soto se distanciaba de la anterior al decir con un juicio más pragmático que,

La extensa e inexplorada región occidental de Santander contiene inextinguibles riquezas aguardando su turno en los mercados, el caucho, las taguas, el cacao, el añil, el café, toda suerte de maderas

---

<sup>32</sup> MILLICAN Albert, *Travels and Adventures of an Orchid Hunter, An Account of Canoe and Camp Life in Colombia, while Collecting Orchids in the Northern eludes*. p. 82. Traducción mía de: " We steamed across the Magdalena and entered the mouth of the Lebrija, daylight coming about half-past five, and with it a sight of more natural beauty than I had seen before. I greatly enjoyed the wild magnificence of the forest and the enormous timber-trees festooned with such a profusion of gorgeous, flowering creepers, supplemented by thickets of graceful palms and bamboos.

de construcción y cuantos frutos puede producir su fecundo suelo, hábilmente cultivado; en sus arroyos y riachuelos rueda el oro desprendido de sus ricos filones, en sus vertebras rocallosas están incrustadas las piedras y metales preciosos; y, en sus inmensas e intrincadas selvas, la fauna se aglomera en mil variedades aguardando el pito de la locomotora para concurrir con su presencia á la riqueza general del Departamento. En nuestra tierra tenemos que ser partidarios de todo ferrocarril cuya construcción no sea ilusoria.<sup>33</sup>

La principal ruta de comunicación era por el río Lebrija, tributario del Magdalena. Sobre este río la mejor descripción es la publicada por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi en el Diccionario Geográfico de Colombia.<sup>34</sup> El río era medianamente caudaloso todo el año, pero a través de los años se presentaban

---

<sup>33</sup> ZURBARÁN, *El eco de Santander*. Cartas de Bogotá, octubre 29 de 1892.

<sup>34</sup> "Río que nace en el departamento de Santander, al noreste del municipio de Piedecuesta, a 3.200 m sobre el nivel del mar, a los 07° 04' de latitud norte y 72° 57' de longitud oeste; sirve de límite entre los departamentos de Cesar y Santander y desemboca en el río Magdalena, por su margen derecha, a los 08° 08' de latitud norte y 73° 47' de longitud oeste. Tiene un curso de 190 km y una hoya hidrográfica de 8.025 km<sup>2</sup>. En su recorrido baña tierras de los municipios de Aguachica y San Martín, en el departamento del Cesar, y Bucaramanga, Floridablanca, Girón, Lebrija, Piedecuesta, Puerto Wilches, Rionegro y Sabana de Torres, en Santander. En su primera parte avanza en dirección noroeste, regando con sus aguas y las de sus afluentes el valle de Piedecuesta; toma una dirección norte y pasa por tierras de topografía ondulada, muy prósperas en cultivos de caña de azúcar y tabaco principalmente; en este sector se conoce con el nombre de río Oro. Adelante de Bucaramanga y en las depresiones finales de la meseta bumanguesa, el río Oro recibe las aguas de los ríos Frío y Suratá, por su margen derecha, y forman el Lebrija propiamente dicho. Al recibir las aguas del río Negro, en jurisdicción del municipio de Rionegro, toma un rumbo noroeste más acentuado. En este sector funciona una central hidroeléctrica que suministra energía a la ciudad de Bucaramanga y a las poblaciones vecinas. En su parte baja, el río se explaya formando pequeñas islas; sus aguas tranquilas se deslizan describiendo un curso meándrico y atraviesa tierras fértiles donde existen varios núcleos poblados que cultivan arroz, pastos y explotan sus bosques. Cerca de la desembocadura toma un rumbo norte y se divide en numerosos caños que alimentan varias ciénagas, para tributar finalmente sus aguas al río Magdalena. Además de los afluentes mencionados se pueden citar por su importancia los ríos Cáchira del Espíritu Santo y Cáchira del Sur. El río es navegable por pequeñas embarcaciones en un trayecto de más de 100 km. Por mucho tiempo constituyó el principal medio de comunicación de la región que recorre. Actualmente la navegación es mínima. La hoya del río Lebrija comprende tierras productivas, aprovechadas en algunos sectores con explotaciones ganaderas y agrícolas. Lleva el nombre en memoria del capitán español Antonio de Lebrija, que lo descubrió en su expedición del año de 1529." IGAC, *Diccionario Geográfico de Colombia*,

múltiples quejas respecto a la baja de su caudal, el cual fue disminuyendo progresivamente debido a que las riberas no fueron sometidas a mantenimiento. Varias eran las causas de disminución del caudal. En primer lugar, que Soto tenía entre sus principales fuentes de riqueza la explotación maderera:

Con el avance del tiempo un nuevo factor se ha venido presentando en el problema de nuestra comunicación con el Magdalena. *Nos referimos a la notable merma de la cantidad de aguas del Lebrija que se va acentuando en cada nuevo verano, merma explicable por los desmontes en las márgenes de sus afluentes, a que es imposible poner remedio, pues tales afluentes pertenecen a una región que cada día se desmonta más porque así lo exigen sus necesidades.* Por otra parte, es natural que el caudal de aguas del Lebrija sea tan escaso y sus afluentes sólo recorren una extensión pequeña. En los últimos veranos se ha marcado mucho la merma del Lebrija causando grave perjuicio al comercio con el estancamiento de carga en las bodegas de Puerto Santos y daños consiguientes.<sup>35</sup>

A lo anterior se sumaba otro factor de deterioro del cauce señalado en 1913 por comerciantes de Bucaramanga, quienes observaban que el fenómeno del descenso de nivel del río Lebrija era debido a la ganadería extensiva:

Se introdujeron a la provincia durante el semestre 2066 reses, procedentes de la costa atlántica. *A propósito de movimiento comercial, es este el lugar de consignar la observación de cómo disminuye de año en año el caudal de aguas en los ríos Sogamoso y*

---

<sup>35</sup> “Vías públicas”. En: *El Pueblo*, Bucaramanga, marzo 28 de 1914. (Las cursivas son mías.)

*Lebrija. Al paso que va ese movimiento deseca en estos afluentes del Magdalena, dentro de cinco años dejarán de ser vías fluviales. ¿Qué será entonces de la vida económica de Santander? Entretanto, la compañía del ferrocarril de Puerto Wilches no da señales de vida.*<sup>36</sup>

Además, fueron fallidos los proyectos que se buscó implementar para darle un adecuado mantenimiento al lecho del río. La mayoría de éstos se limitaron a labores secundarias, ya que al entender de los promotores del ferrocarril, insistir con la navegación era estar en contravía con su proyecto. Los trabajos en su totalidad eran dejados en manos de los concesionarios de la ruta del Lebrija, los señores López y Navarro.

Con la canalización y limpia del río Lebrija que está contratada con fondos del departamento, y con las repetidas y serias mejoras y composiciones que se están haciendo a las vías que conducen a estos puertos, entre las cuales figuran los 21 km de carretera que lleva por nombre Peñas blancas, y que comerciantes que bien saben lo que dicen en esta materia llaman *obra redentora del comercio* las 1000 dificultades de la exportación de los productos de Santander han quedado en su mayor parte vencidas.<sup>37</sup>

---

<sup>36</sup> “Movimiento Comercial”. En: *El Pueblo*, Bucaramanga, marzo 20 de 1913.

<sup>37</sup> MONTEITH Clair, “Progreso en Santander”. En: *El eco de Santander*, Bucaramanga, noviembre 24 de 1893.



relativamente pobre y estaba compuesta por unas pequeñas habitaciones y unas bodegas. Albert Millican da sus primeras impresiones diciendo que:

Cuando hice el ascenso del Lebrija, abandoné el vapor del Magdalena en Bodega Central (municipio de morales), que pertenece casi en su mayoría por dos estimables comerciantes, los señores López y Navarro si es remarcable las inmensas bodegas, repletas con pilas de sacos de café, pieles, caucho, cacao, plantas, y otros productos del magnífico estado de Santander, uno de los más ricos, más importantes y más progresivo estado de la República de Colombia. Los señores López y Navarro, además de tener la mayoría de canoas en el río, poseen también varias pequeñas embarcaciones a vapor, las cuales circulan por el Lebrija hasta un lugar llamado Estación Santander<sup>39</sup>.

En un anuncio aparecido en el periódico *Eco de Santander* se precisa la calidad de las canoas y bodegas así:

**López y Navarro** Comisionistas empresarios de navegación por lanchas de vapor y embarcaciones menores:

**En el Río Lebrija**

Bodega central

Esta empresa, establecida el año de 1879, cuenta hoy:

---

<sup>39</sup> MILLICAN Albert, *Op. Cit.*, pp.81- 82. Traducción del autor de: " *When I made the ascent of the Lebrija I left the Magdalena steamboat at Bodega Central, which is largely owned by two estimable merchants, Messrs. Lopez and Navarro, and is remarkable for the immense thatched warehouses, crowded with piles of bags of coffee, hides, gutta-percha, cocoa, plants, and various other products of the magnificent State of Santander, one of the richest, most important, and most progressive States in the Republic of Colombia. Messrs. Lopez and Navarro, besides owning most of the canoes on the river, also have several small steam-launches, which ply on the Lebrija to a place called Estacion Santander.*"

- Con dos lanchas de vapor, primera y segunda, con capacidad para 60 y 250 cargas.
- Con una lancha de vapor, tercera, en construcción que estará al servicio dentro de cuatro meses, con capacidad para 350 cargas.
- Con 30 canoas, la mayor parte con capacidad para 100 cargas cada una.
- Con bodegas en estación Santander para depósito de cargas de importación y exportación, echadas con hierro galvanizado y por consiguiente garantizadas contra incendio. Capacidad dos 3000 cargas.
- Con bodegas como esta, de importación y exportación, construidas de paredes de tierra y con techos de hierro galvanizado, garantizada contra incendio. Capacidad, 4000 cargas.
- Con bodegas para depositar sal en ambos lugares. Todas esas bodegas están estimadas y resguardadas de tal manera, que no hay riesgo sufran los cargamentos en caso de fuertes avenidas de los ríos.<sup>40</sup>

La primera parte del río Lebrija era navegable por pequeños barcos a vapor, hasta un sitio bien adentro del río conocido como Estación Santander. Para llegar hasta allí, desde Bodega Central se necesitaban aproximadamente unas cuatro a cinco horas. Las condiciones del viaje eran algo ajustadas y al parecer el precio de transporte muy elevado, pero el espectáculo imponente. Según Millican se destacaba por la exuberancia del paisaje:

---

<sup>40</sup>MILLICAN Albert, *Op. Cit.*, p. 81. (ver traducción nota 25.)

Navegamos a través del río de la Magdalena y entramos en la desembocadura del Lebrija. La luz del día se hace presente generalmente a las cinco y media y con ella un espectáculo de la más bella naturaleza que jamás hubiera visto. Disfruté mucho de la magnificencia salvaje del bosque y de los troncos de los enormes árboles maderables, a su vez adornados con tal profusión de magníficas, enredaderas con flores, complementado por matorrales de agraciadas palmas y bambúes.<sup>41</sup>

Una vez llegados los vapores a estación Santander el viaje debía proseguirse en un vehículo de transporte que avergonzaba sobremanera a los personajes ciudadanos de Bucaramanga: la canoa. Estas canoas de diverso tipo, iban desde la humilde empleada por los aborígenes tanto de África como de América, en la cual cabían apenas dos hombres con su equipaje y carga, hasta la gran canoa, posiblemente conocida hoy en día como planchón, en la cual se podían ubicar hasta 10 a 12 personas junto a 40 sacos de carga. La mayoría de estas canoas eran manejadas por bogas descendientes de esclavos africanos criollizados, que al parecer escaparon de las minas y plantaciones de la región de Girón y Pamplona.<sup>42</sup> Desde ahí, el viaje se volvía azaroso y complicado debido a los múltiples rápidos y caídas de agua que presenta este río en su ascenso hasta la ciudad de Bucaramanga.

Desde Estación Santander hasta el puerto de Botijas, o posteriormente hacia el lugar de embarque que fue fundado durante la construcción del camino de Peñas Blancas, Puerto Santos, el viaje duraba aproximadamente cinco a seis días, en los cuales los viajeros eran sometidos a todo tipo de vejámenes, contados éstos

---

<sup>41</sup> ibíd. P. 82 (la traducción es del autor)

<sup>42</sup> Más adelante se explicará con mayor amplitud la procedencia de estos habitantes asentados entonces en la región de Soto.

desde la incomodidad de la canoa, el inclemente sol y las nubes de mosquitos, hasta las noches de improvisados campamentos al aire libre en medio de la jungla.

La consecución de la comida no era muy difícil, ya que para entonces la población de peces en el río era aún muy elevada. En un momento de "alto" o una pausa en el viaje, tanto los viajeros como los bogas sacaban un tiempo para pescar. Al menos así es como lo cuenta el citado viajero inglés, quien debido en parte a su gran afición por la fauna y la flora también se dedicó a la colecta de huevos de tortuga y a cazar el caimán de río, especie hoy extinta.

La navegación por este tramo del río, era agitada y lenta. Esto se debía a la extrema tensión que ponían los bogas en no permitir que la canoa fuera arrastrada hacia los mortales rápidos y las terribles barreras de piedras. Ellos buscaban mantener la canoa en los bordes de las orillas, donde el agua era más clara y lejos del estruendo y rocas de la mitad del río. Si el único paso del río era a través de los rápidos, los bogas se bajaban de la canoa y la levantaban haciendo una gritería infernal para darse apoyo.

Al otro día nosotros llegamos a unos rápidos que se extendían por una distancia considerable, donde el agua se precipitaba por un declive con una velocidad espantosa. Lo que obligaba a los nativos a llevar a la canoa la orilla menos profunda y todos saltando al agua, literalmente levantamos el bote a través de la espumosa corriente,

caminando con el agua hasta el cuello haciendo gran ruido, gritándose el uno al otro en su mal español como para alentarse.<sup>43</sup>

Albert Millican relata también la habilidad de los bogas para maniobrar la canoa mientras bajaban en dirección del río Magdalena:

Una vez pasamos los rápidos nos detuvimos para descansar, y mientras estuvimos allí fuimos alcanzados por tres canoas, cargadas de café que bajaban el río. Estaba curioso por saber cómo se las arreglarían para pasar los rápidos - una milla de rápidos, espumosos torrentes, atravesados por intervalos de troncos de árboles que en algún momento fueron traídos por la corriente, y estaban ahora firmemente amarrados en las orillas. Esos obstáculos causaron que la furiosa y pesada agua se arremolinara e hirviera como el caldero de un monstruo. El principal peligro para esas canoas de pasar esos rápidos es la probabilidad de ser tallado en piezas contra uno de esos destructores escondidos. El barquero parece entender plenamente su peligro inminente, y así como la primera canoa se alejó de la orilla, yo los pude escuchar alentándose el uno al otro. La primera canoa estaba cargada con 40 sacos de café y apenas que la frágil barcaza fuera empujada por el costado, fue atrapada por la corriente. El descenso desde ahí donde estábamos, a las aguas calmadas, les tomó aproximadamente cinco minutos, y fue tan importante la velocidad que alcanzó la canoa que se podría pensar que al ser sacudidas por la corriente hacia alguna de las piedras de la orilla, inevitablemente sería tallada en piezas. Pero la habilidad de

---

<sup>43</sup> *Ibíd.* p. 103. Traducción del autor de: "Next day we came to some rapids, which extended a considerable distance, where the water rushed down a declivity with terrific velocity. Here the natives were obliged to bring the canoe to the bank on the shallowest side, and, all jumping into the water, literally lifted the boat up through the foaming torrent, wading up to the neck in the water and making a great noise, shouting to each other in their bad Spanish by way of encouragement."

los nativos es tan impresionante que ellos guiaron todas las canoas con seguridad hacia las aguas más calmadas río abajo. Una vez despejados los peligros, dieron un grito que nosotros pudimos oír por encima del estruendo de los rápidos.<sup>44</sup>

El viaje llegaba a término en el puerto de Botijas, lugar de almacenamiento de mercancías y productos tanto de importación como de exportación. Este sitio era de una pobreza extrema, y además tenía un clima muy malsano. Tanto es así que las personas encargadas de administrar las bodegas no podían permanecer en ese lugar por más de dos meses, ya que luego de pasado ese tiempo estaban enfermos: "Este lugar ha probado ser el más malsano. Uno o dos colombianos son ubicados acá por los comerciantes del interior, para que vigilen los despachos de cargas en las canoas. Estos pobres sujetos sólo se pueden quedar un mes y después de él buscar tierras más altas para recomponer su salud de la malaria que inevitablemente los ha de golpear".<sup>45</sup>

---

<sup>44</sup> Ibíd. p.p. 100-101. Traducción del autor de: *"I was curious to see how they would shoot the rapids—a mile of rushing, foaming torrent, intersected at intervals by enormous trunks of trees, which, at sometime or other, had been brought down the stream, and were now firmly embedded in the banks. These obstacles caused the angry weight of water to eddy and boil like a monster caldron. The principal danger to the canoes shooting these rapids is the probability of being dashed to pieces against some of these hidden destroyers. The boatmen seemed to understand fully their desperate danger, and as the first canoe moved away from the bank I could hear them encouraging each other. The first canoe was loaded with forty bags of coffee, and no sooner was the frail bark pushed off from the side than it was caught in the current. The descent from where we were to the still waters below occupied about five minutes, and so great was the velocity that had the canoe only jarred with any of the projections of the banks it must inevitably have been dashed to pieces. But the skill of the natives is so great that they guided the whole of the canoes safely into the calmer waters below, and, once clear of their danger, gave an exulting shout which we could hear above the roar of the rapids."*

<sup>45</sup> Ibíd. p. 103. Traducción del autor de: *"This place is proved the most unhealthy. One or two Colombians are placed here by the merchants of the interior to look after the despatch of cargo by the canoes. These poor fellows are only able to stay about a month, and then seek the higher ground to recruit themselves from the terrible malarial fever which inevitably fastens itself upon them."*

- **Fundación de Puerto Wilches**

La fundación de Puerto Wilches en 1882, está íntimamente ligada con los proyectos de construcción del ferrocarril planeado para comunicar a la región provincial de Soto con el río Magdalena. El Estado de Santander hacía parte de un gran proyecto económico nacional, que buscaba poner en dicha jurisdicción un gran puerto que fuera el eje industrial del Magdalena Medio y el interior del país. Durante un periodo de tiempo considerable, la legislación incentivó la construcción de obras públicas y buscó por medio de herramientas legales y alientos económicos a los constructores, empujar el crecimiento de la red ferroviaria nacional. Con la promulgación de la Ley de 28 de mayo de 1864 se pusieron las bases para lo que sería la política de construcción de obras de transporte, en la cual se reflejaba el interés importante que existía por parte de las elites en el poder por incluir al Estado de Santander en sus proyectos de expansión vial. En sus principales rasgos ésta pretendía que:

Se construyera un camino desde Bogotá hacia el río Magdalena; la apertura de caminos entre las ciudades de Cartagena, Riohacha, Medellín y *los centros poblados de los Estados de Santander y Boyacá, con el mencionado río; el fomento de la navegación por vapor del río Zulia, la comunicación por una vía carretable entre Cúcuta y el mencionado río, así como la mejora en las comunicaciones con la construcción de telégrafos eléctricos y cables submarinos.*<sup>46</sup>

Para los intereses de este apartado sobre la dimensión espacial que abarcó el ferrocarril, se hace mención a los intentos por colonizar dichos territorios y en particular a la fundación de Puerto Wilches sobre el río Magdalena.

---

<sup>46</sup> Diario Oficial, *ley de 28 de marzo de 1864*. pp. 1-3. (las cursivas son del autor).

Alfredo Ortega señala el interés porque el puerto sobre el Magdalena se encontrase en Santander, ya que además de una cuestión política y de intereses regionales, representaba una ubicación geoestratégica óptima, "El de Puerto Wilches, que unirá la ciudad de Bucaramanga [...] [era] de fácil navegación todo el año [...]".<sup>47</sup>

En las visitas efectuadas por el General Wilches durante la construcción del Ferrocarril de Soto al Magdalena, se puede apreciar cómo se iniciaron los trabajos de la fundación del puerto escogido para el Ferrocarril. Según el propio Presidente del Estado, los primeros poblamientos fueron:

En el sitio denominado puerto Wilches, (puerto del ferrocarril de Santander) sobre el río Magdalena, jurisdicción del distrito de Lebrija, circuito de Girón y departamento de Soto, a 31 agosto 1881, presente en dicho sitio ciudadano presidente del estado, general Solón Wilches, en asocio el secretario de hacienda, doctor Torcuato Carreño, del jefe departamental de Soto, señor Francisco Ordóñez, y de los ingenieros señores Abelardo Ramos y Andrés Villarreal, procedió a practicar una inspección en dicho puerto y sobre los trabajos hasta ahora ejecutados en la obra del ferrocarril, y a verificar en un examen sobre todos los demás relativo a la empresa. Primero que el puerto se estableció el día 12 noviembre 1880 en la antigua vivienda del señor Pedro rojas, establecida, según él, desde el año 1840, previos el estudio y comparación de los diversos puntos circunvecinos, para hallar el adecuado para el puerto del ferrocarril, teniendo en cuenta o consultando la profundidad de las aguas, la dirección de las corrientes, la consistencia del banco correspondiente y su altura. Hecho un sondeo por indicación del ciudadano presidente

---

<sup>47</sup> ORTEGA Alfredo, *Ferrocarriles Colombianos*. Resumen Histórico. Academia de Historia Bogotá, 1923, p. 8.

del estado en el fondeadero los vapores, resultó haber una profundidad de 6 m, término medio.<sup>48</sup>

El viajero Rufino Gutiérrez, durante mucho tiempo encargado de la compañía del camino del Carare, habla de la siguiente manera de los primeros poblamientos de Puerto Wilches: "Antes de construir el Gobernador de Santander, el General Solón Wilches, los cuatro kilómetros de vía férrea, aquí no había más que un rancho habitado por Pedro Rojas, según me informó el anciano antioqueño Joaquín Gallón, quien vive en estas reverás [sic] desde antes de 1860".<sup>49</sup> Por su parte, Abelado Ramos relata las primeras exploraciones para la ubicación del mencionado puerto que se hicieron en los alrededores de la ciénaga de Paturia y señala que:

Entre Sogamoso y Lebrija, en la dirección del primero, corre el Paturia, alimentándose del estanque natural o ciénaga de su nombre. Hay, por tanto dos razones para ir de Botijas al Magdalena; la una comprendida entre Lebrija y el Paturia conduce a la boca del Rosario, y la otra limitada por éste y el Sogamoso, comunica con monte Cristo. En la primera las inundaciones son muy notables, hay muchas ciénagas y la parte inferior de su área cubre terrenos del estado del Magdalena; el estudio de la segunda era, pues obligado, y sólo dificultades mayores podrían haberla hecho abandonar para seguir la otra. Principió el trazo en la

---

<sup>48</sup> WILCHES Solón, "Primera visita practicada por el ciudadano presidente del estado, en los trabajos del ferrocarril de Santander". En: *Colección de documentos relativos al Ferrocarril de Santander*, Imprenta del Estado, Socorro, 1884.

<sup>49</sup> GUTIÉRREZ Rufino. *Monografías de Rufino Gutiérrez*. Tomo I: "El ferrocarril de Puerto Wilches" Publicación digital en la página web de la Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República, <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/dos/dos20a.htm>, Búsqueda realizada el 21 de Agosto de 2010. (Las cursivas son del autor).

extremidad sur del lago de Paturia, avanzando en línea recta hacia el puerto elegido en el Magdalena a tres lenguas abajo de la boca del Sogamoso en las cercanías de Cantagallo. Abierto 10 km de trocha, todo hacía comprender que habría ventaja en suspender ahí el trabajo o ir a contrario en el Magdalena; así se hizo, y el 12 noviembre quedamos unidos los trazos y establecida la comunicación. A partir del Magdalena, en los dos severos kilómetros de la línea, la zona que ésta recorre se alza entre las ciénagas de yarirí y pájaral, de tal modo que no puede variarse el trazo 200 m a un lado o al otro sin internarse en aquéllas. La primera comprende el inmenso triángulo formado por la línea del ferrocarril, el caño de Paturia y el Magdalena; la segunda hasta Sogamoso, la alimentan las vertientes de las tierras altas de la línea, además de los derrames ocasionales del Sogamoso y el Magdalena, desagua en este por el caño del pájaral y se comunica con la primera por el caño de pontón, descubierto con el trazo. Recorridos los 2 km mencionados, el terreno se alza más, y continuado plano, con los accidentes de los cursos de agua, avanza así hasta sábana de Torres.<sup>50</sup>

Augusto Olarte habla de la escogencia del nombre del puerto e indica que :

Solón Wilches, presidente del estado, se comprometió organizar los trabajos que se iniciaron el 14 de julio de 1881, con apenas 12 hombres bajo las órdenes del ingeniero Abelardo Ramos, en el sitio denominado Pajaral, que en 1882 se conocería como Puerto Wilches por iniciativa de Francisco Ordóñez, jefe departamental de Soto, y aprobada por la Asamblea Legislativa del estado de Santander, en

---

<sup>50</sup> RAMOS Abelardo. "Informe general del ingeniero en jefe de los trabajos del ferrocarril de Soto al Magdalena". En: *Ferrocarril de Santander número 17*, Bucaramanga 4 diciembre 1880.

honor al gobernante Solón Wilches elevó el puerto a la categoría de corregimiento por decreto del 24 de mayo de 1882.<sup>51</sup>

James William Park, por otra parte, comenta sobre la importancia de la visión liberal con respecto a la ocupación de este territorio en que el cual fue planeada la vía férrea. Ésta implicaba la fundación de un puerto sobre las riberas del río Magdalena, que se ubicara en la jurisdicción de Soto:

La aprobación de la legislación en la década de 1870 buscando el apoyo a la construcción del Ferrocarril del Norte, una ruta proyectada para conectar a Bogotá con un puerto no especificado en la parte baja del río Magdalena, representó el ejemplo más conspicuo de ejercicio de la unión regional de su poder político. Este proyecto expresó una aspiración principal de cada uno de los tres estados - la prestación de transporte barato y seguro, hasta el río Magdalena. Fue diseñado para satisfacer los intereses comerciales de Cundinamarca, aliviar los problemas de exportación de Santander, y ofrecer una posible solución al malestar económico general de Boyacá".<sup>52</sup> Por su parte, Donald Barnhart estima que la situación geográfica de Puerto Wilches con relación a los otros puertos existentes río arriba, incluyendo a Barrancabermeja, era supremamente ventajosa porque "600 millas río arriba las caídas de Honda, técnicamente dividen el río en dos partes, la superior y la

---

<sup>51</sup> WILCHES Solón, "Decreto sobre creación de un corregimiento". En: *Colección de documentos relativos al Ferrocarril de Santander*. Imprenta del Estado, Socorro, 1884.

<sup>52</sup> PARK James William. *Rafael Núñez and the Politics of Colombian Regionalism, 1863-1886*. United States of America, Louisiana State University Press, 1985. p. 33. Traducción del autor de: "*Passage of legislation in the early 1870's supporting the construction of the Northern Railroad, a route projected to link Bogotá with an unspecified port on the lower Magdalena River, represented the most conspicuous example of the region's exercise of its political power. That project expressed a principal aspiration of each of the three states, the provision of cheap, reliable transportation to the Magdalena River. It was designed to meet the commercial interests of Cundinamarca, ease the export problems of Santander, and offer a possible solution to the general economic distress of Boyacá.*"

inferior. Sin embargo, el punto crítico para una segura, ininterrumpida navegación es en la vecindad de Puerto Wilches, menos de 400 millas desde su desembocadura. Un curso variable, canales cambiantes, numerosos bancos de arena, dificultades, e islas que hacen la navegación azarosa y traspera, mientras que dos fluctuaciones estacionarias en los niveles del agua, hacen la navegación por encima de Puerto Wilches extremadamente peligrosa.<sup>53</sup>

A lo largo del tiempo se propuso que se conectara finalmente el ferrocarril de Puerto Wilches a Bucaramanga con los extremos del ferrocarril que se estaba construyendo desde la sabana de Bogotá y que debía atravesar la región central de estos Departamentos, ya que la ubicación geográfica de Puerto Wilches hacía que la región central compuesta por los entonces departamentos de Cundinamarca, Boyacá y Santander pudiera obtener un acceso mediante el ferrocarril central a un puerto del bajo Magdalena. "Últimamente, fue propuesto conectar este ferrocarril [el Central del Norte sección II] en Bucaramanga con el ferrocarril Central del Norte sección I, que viniendo desde Puerto Wilches sobre el río Magdalena, y esto daría a Bogotá y el departamento de Cundinamarca, Boyacá y Santander una conexión entre cada uno de ellos y un puerto sobre el bajo río Magdalena".<sup>54</sup>

---

<sup>53</sup> BARNHART Donald, *Colombian Transportation Problems and Policies, 1923-1948*, PhD Dissertation University of Chicago. Department of History. Chicago, 1953. p.48. Traducción del autor de: *"Six hundred miles up the river falls of Honda technically divide the river into its upper and lower reaches. Nevertheless, the critical point for safe, uninterrupted navigation is in the vicinity of Puerto Wilches, less than four hundred miles from the mouth. A winding course, shifting channels, and numerous sandbars, snags, and islands make navigation treacherous, while two seasonal fluctuations in the water level render navigation above Puerto Wilches extremely Hazardous."*

<sup>54</sup> BELL, Colombia, p. 247; MONSALVE, *Colombia Cafetera*, p. 843; PLATT, "Railroad Progress in Colombia". p. 93; *The Southamerican year Book*, p. 544; ESCOBAR, *Los Ferrocarriles de Colombia en 1925-1926*, pp. 30-31.

La construcción de Puerto Wilches significaba un intento más en la lucha que había mantenido el hombre con la naturaleza inhóspita y malsana de la región. Estas cálidas regiones bajas del valle del río Magdalena y de la costa Caribe, como lo indica Frank Safford, representaron siempre un constante peligro de enfermedad y muerte a causa de la fiebre amarilla, la malaria y la disentería.<sup>55</sup> La ubicación geográfica de este ferrocarril era extremadamente malsana, ya que la terminal de Puerto Wilches era caliente, húmeda, pantanosa e infestada de enfermedades tropicales.<sup>56</sup> Las dificultades sanitarias implicaron un aumento en los costos que no fue previsto hasta bien entrado el siglo XX. Debido al clima tropical fue necesaria la organización de un completo servicio médico, primero para atraer a los trabajadores y segundo para preservar su salud una vez fueran contratados.<sup>57</sup> Los efectos del clima sobre los obreros empleados en la construcción reflejaron que las condiciones de trabajo eran paupérrimas y en muchas ocasiones debido a la escasez de mano de obra generada por el temor a las enfermedades tropicales, fueron reos las personas encargadas en los trabajos para el ferrocarril. Tal como lo dispuso Solón Wilches:

La ley 26 de fomento de 1880, en su artículo 2º, autorizaba a las autoridades para destinar a los reos condenados a más de diez meses de reclusión [sic] penitenciaria, a los trabajos en la empresa del "*ferrocarril de Soto al magdalena*" [...] "Art. 1º Los Rematados existentes en la Penitenciaría de Pamplona, así como los demás que estuvieran destinados á [sic] ella y los que en lo sucesivo sean condenados á [sic] más de diez meses de reclusión, serán ocupados en la ejecución de los trabajos sobre la vía férrea de Soto al

---

<sup>55</sup> SAFFORD Frank, *El ideal de lo práctico: el desafío de formar una élite técnica y empresarial en Colombia*, p. 43. Bogotá, Empresa Editorial Universidad Nacional; El Ancora Editores, 1989.

<sup>56</sup> ESCOBAR Pablo Emilio, *Los Ferrocarriles de Colombia 1925-1926*. Bogotá, Colombia; Imprenta del M de G, 1926. pp. 556-557.

<sup>57</sup> HOFFMAN, H. Theodore. A History of Railway Concessions and Railway Development Policy in Colombia to 1943. Unpublished Ph.D. Dissertation, American University, Washington 1947. *Op. Cit.*, p. 251 Traducción del autor de: "Because of the tropical climate, it was necessary to organise a complete medical service, firstly to attract laborers and secondly to preserve their health after they had arrived on the job. this added to the cost of construction but paid dividends in better and speedier work."

Magdalena, con la inspección ordinaria del Director de la Penitenciaria, bajo la dirección del Ingeniero en Jefe de la obra del ferrocarril y con sujeción [sic] á [sic] la vigilancia del Jefe departamental de Soto y del Comandante de la fuerza encargada de la custodia de dichos recluso.<sup>58</sup>

El Estado Soberano de Santander buscaba suplir el déficit de trabajadores para las diferentes obras públicas, mediante la sanción de decretos. Con ellos, la política no buscó que los trabajadores del común se sintieran estimulados, por ejemplo en cuestión de salarios, que eran muy bajos, mientras la mano de obra calificada, como era el caso de los ingenieros, recibía hasta 8 veces más dinero a cambio de su trabajo. Al salario en dinero se sumaban otros complementos en especie: "La ley 26 de fomento de 1880, en su artículo 13: además de las asignaciones indicadas, recibirá todo el personal por cuenta del gobierno la alimentación, asistencia médica y medicamentos gratis; y los Zapadores y rematados, toldillas y camas con el abrigo conveniente".<sup>59</sup>

Las dificultades para encontrar mano de obra se pueden también atribuir, además de lo bajo de los salarios, a lo malsano del clima y al tipo de trato que recibían los trabajadores por parte de los jefes de la obra. No está de más decir que estos últimos tenían en el peor de los conceptos a los obreros que eran contratados para los trabajos más difíciles. Durante la construcción del camino de Peñas Blancas, Ángel María Otero se refería así a la actitud rebelde de la mayoría de los obreros: "Se necesita, pues, una resignación y constancia sin igual; se principia la

---

<sup>58</sup> WILCHES Solón, "Decreto por el cual se destinan los reclusos á trabajar en la vía férrea de Soto al Magdalena". En: *Disposiciones relativas al ferrocarril de Soto*, p.7. Imprenta del Estado, Socorro. 1882

<sup>59</sup> WILCHES Solón, "Decreto Asignación de sueldos de empleados, sobresueldo de oficiales y cuerpo de zapadores y gratificación diaria de rematados". En: *Disposiciones relativas al ferrocarril de Soto*, p.8. Imprenta del Estado, Socorro. 1882

lucha con los obreros que son siempre los primeros enemigos de los contratistas: por muy bien que se les trate jamás están contentos [...].<sup>60</sup> Estos trabajadores que se emplearon en la construcción tanto del ferrocarril como del camino de Peñas Blancas, eran traídos de las poblaciones ribereñas del río Magdalena, como lo termina de confirmar el mismo Ángel María Otero al referirse a las condiciones del contrato verbal que alcanzaban con los obreros: " El señor Álvarez ha tenido *casi constantemente que atender a la consecución y remisión de obreros de las riberas del Magdalena y de la costa*, con muchos sacrificios, avanzando es de 15 a 40 fuertes, comprometiéndose a darles el pasaje de ida y de vuelta a sus correspondientes hogares, y a alimentarlos con libra y media de carne por día, café comparen la mañana y por la noche, frijoles, arroz, mazamorra de maíz y aletas, plátano y yuca, de modo que cuesta a los contratistas la alimentación de un peón \$1.10. El obrero recibe, según la clase de trabajo, de un peso fuerte hasta un peso con 40 diarios de jornal; además, al enfermarse, el médico y las medicinas son gratis, de modo que sin contar con esos gastos últimamente mencionados, y con los fugitivos, los que se mueren y deben sumas ya considerables a los contratistas, y, además, los sueldos de los altos empleados de la empresa, viene costando cada obrero por término medio a \$2.40 diarios. A pesar de todo esto, ha habido y hay quienes se ocupen en censurar la obra, diciendo que es un escándalo o exceso que el gobierno pague a los contratistas a ocho pesos el metro por la construcción del camino".<sup>61</sup> No por nada los obreros huían del trabajo. Estas personas que estuvieron sometidas a condiciones extremas, eran reclutadas, y ubicadas en campos en los cuales la disciplina era de tipo de militar. Se supone que las deserciones eran muy numerosas y que seguramente la alimentación y las condiciones de salud, así como la desmotivación ante un bajo salario, no daban pues lugar a que hubiera una alta demanda para este tipo de trabajos.

---

<sup>60</sup> OTERO Ángel María, "La Verdad a la Luz". En: *El eco de Santander*, Bucaramanga, julio 1º de 1893.

<sup>61</sup> *Ibíd.* Las cursivas son del autor.

**Tabla No. 1** COMPARATIVA DE LOS SALARIOS DE LOS TRABAJADORES DEL FERROCARRIL DE SOTO AL MAGDALENA. 1880<sup>62</sup>

Función	Salario
Al ingeniero en jefe	300 pesos mensuales
Segundo ingeniero	150 pesos mensuales
Jefe de la fuerza (cuerpo de zapadores)	120 pesos, según su graduación, cuando sea jefe separado del director de rematado
Zapadores	Además de su ración como individuos de tropa, 20 centavos diarios
Rematados	Fuera de alimentación diez centavos diarios
Peones jornaleros	Hasta sesenta centavos diarios, según su clase, fuera de alimentación

Al menos mientras duró el periodo de tiempo en el cual se buscó la conexión de Puerto Wilches con Bucaramanga, a través del ferrocarril, la estación como tal no dejó de ser una población en extremas condiciones de pobreza y de inhóspita

<sup>62</sup> WILCHES Solón, "Asignación de sueldos de empleados, sobresueldo de oficiales y Cuerpo de zapadores y gratificación diaria de rematados, & &". En: *Disposiciones relativas al ferrocarril de Soto*, p. 8.

situación sanitaria. Se supone que la descripción que hace el viajero Rufino Gutiérrez en 1917 ilustra de una manera contundente el estado de abandono en el que se encontraba la población, ya bien entrado el siglo XX y haciendo referencia a lo que era cuando se empezaron los trabajos de construcción para el ferrocarril:

El poblado es muy poco más del rancherío, de paja en su mayoría, que da frente al río. No hay una miserable capilla, ni por parte alguna se ve una cruz o algo que revele la menor manifestación del culto divino. El caserío hace parte del Curato de Lebrija que esta á 30 leguas de distancia. Sin embargo, esto es cabecera de Municipio. El movimiento comercial es casi ninguno, lo mismo que el de correos y telégrafos, y a pesar de esto los dos ramos están separados. La oficina de telégrafos, situada en el extremo del poblado, funciona muy poco, porque la línea está casi constantemente interrumpida, en términos que el día 23 llegó un telegrama para mí, puesto el 17. El mobiliario de esta oficina es de lo más escaso y miserable, como el de casi todas las oficinas del ramo que he encontrado en estos viajes, pues ni los contratistas cumplieron los compromisos que a ese respecto contrajeron, ni la Administración se ha preocupado de ello. [...] En 1870, cuando se levantó el último censo de población, Puerto Wilches era Corregimiento del Distrito de Lebrija (El censo de 1918 le da a Puerto Wilches 3,260 habitantes.) [...] De lo construido por el General Wilches no queda más que un puente de hierro y algunos rieles delgados que hacen el oficio de postes telegráficos. La locomotora la vendió el General Quintero Calderón al Ferrocarril del Norte cuando fue Gobernador de Santander. En Puerto Wilches no tiene el ferrocarril estación, ni bodega, ni siquiera, aparato telefónico, pero sí está la oficina del Administrador y del Cajero depositario. En cada uno de esos lugares no hay más que un Jefe, que es el mismo

tiempo bodeguero, expendedor de tiquetes y telefonista, con un ayudante.<sup>63</sup>

Lo anterior explica de cierta manera que la región en la cual se construyó el ferrocarril, estuviese deshabitada durante mucho tiempo, pues los planificadores de la colonización de dichos territorios no tuvieron la política de crear condiciones bajo las cuales los trabajadores fueran tratados y alentados a habitar los terrenos con los que muchas veces se les pagaba. La concesión del Ferrocarril de Soto al Magdalena, ofrecía como tipo de pago a los ingenieros y demás trabajadores, entre ellos los obreros, tierras baldías del Estado que habían sido adjudicadas a los concesionarios. Entre otros aspectos que serán discutidos más adelante, la motivación para que los trabajadores del ferrocarril, colonizaran estos terrenos puede leerse en los Artículos 14 y 18 citados a continuación: "Artículo 14: Para corresponder a los esfuerzos del personal en beneficio de la obra y ratificar el buen comportamiento de ingenieros maestros, ayudantes y obreros, de toda especie se procurará eficazmente obtener del Congreso y de la asamblea, cada cual en la esfera de su derecho, tierras baldías para adjudicarles en la porción que haya de corresponderles según sus esfuerzos y merecimientos en la obra, predios comprobantes que se obtendrán de las respectivas anotaciones. Artículo 18: "Por especial decreto, y tan pronto como el Congreso y la asamblea lo acuerden, el poder ejecutivo hará concesiones de tierras baldías a los pobladores empleados y trabajadores en la obra, en atención al mérito de los servicios prestados por cada uno".<sup>64</sup> Los trabajadores preferían vender sus parcelas y devolverse a sus pueblos.

---

<sup>63</sup> GUTIÉRREZ, Rufino. GUTIÉRREZ Rufino. *Monografías de Rufino Gutiérrez*. Tomo I: "El ferrocarril de Puerto Wilches" Publicación digital en la página web de la Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República, <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/dos/dos20a.htm>, Búsqueda realizada el 21 de Agosto de 2010.

<sup>64</sup> Véase: WILCHES Solón, "Medidas de fomento en bien de la obra". En: *Disposiciones relativas al ferrocarril de Soto*, p. 11. Socorro

Factores entonces tales como maltrato, bajo salario, pobrísimas condiciones de higiene, presión social sobre de la gente más pobre, la intolerancia e incapacidad de los gobernantes y comerciantes representados por los contratistas o concesionarios, hicieron que hasta bien entrado el siglo XX, la fundación de Puerto Wilches fuese una construcción meramente burocrática. En una observación de Rufino Gutiérrez sobre el aspecto de los kilómetros del ferrocarril que ya habían sido construidos y referido al tipo de agrupaciones y poblamientos que había en esta parte de la región de Soto, se puede apreciar que eran terrenos completamente deshabitados.

En el kilómetro 8 empieza una extensa llanura cubierta de paja, que probablemente fue asiento de un lago en épocas remotas. *Hay allí unos treinta ranchos ruinosos, desocupados y seis habitados.* Eso se conoce con el nombre de campamento de Soplaviento. En el kilómetro 20 está la estación provisional del extremo del ferrocarril, con gran bodega pajiza y otro edificio chico, de la misma construcción, donde están las oficinas y habitación de los empleados. *Hay además veintidós casucas nuevas, de paja, ocupadas por, peones y colonos.*<sup>65</sup>

- **El por qué de la escogencia del Departamento de Soto**

Tratemos ahora de comprender las razones de escogencia del espacio en donde finalmente se hizo el ferrocarril, es decir, los aspectos de carácter regional que

---

<sup>65</sup> GUTIÉRREZ Rufino. GUTIÉRREZ Rufino. *Monografías de Rufino Gutiérrez*. Tomo I: “El ferrocarril de Puerto Wilches” Publicación digital en la página web de la Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República, <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/dos/dos20a.htm>, Búsqueda realizada el 21 de Agosto de 2010.

influyeron para que el trazado de la vía haya sido exclusivamente escogido tal como se hizo. Desde un principio, la Construcción del Ferrocarril de Soto al Magdalena había recibido mucha atención por parte de los agentes gubernamentales. Desde 1860, hasta el principio del siglo XX existen varios informes enviados por los Ministros de la cartera de Fomento, hablando de la necesidad por conectar a Bucaramanga con el río Magdalena por un lado y con Bogotá por el otro, para permitir un libre intercambio de los productos de los Departamentos de Santander, Boyacá y Cundinamarca entre ellos y con el mundo exterior.<sup>66</sup>

En este aparte no nos ocupamos particularmente de los proyectos como tales, los cuales serán tratados con detalle en el capítulo IV de esta tesis que habla de las políticas que se relacionaron con los diversos proyectos de construcción. Nos ocupamos aquí de analizar los proyectos desde el punto de vista de la organización y de la conceptualización del regionalismo.<sup>67</sup> Trataremos de responder a la pregunta sobre las formas como se definía, bajo el nombre que fuera, la naturaleza regionalista del ferrocarril de Soto al Magdalena.

---

<sup>66</sup>Para más información sobre estos proyectos de unir las regiones de la Colombia central a través de un ferrocarril ver: MORALES Alejo, *Memoria 1867 del secretario de hacienda i fomento de Colombia*. Bogotá, Colombia, 1867, p. 85; SAMPER Miguel, *Memoria 1868 del secretario de hacienda i fomento al ciudadano presidente de la unión para el congreso federal de 1868*, Bogotá, Colombia, p. 131; SALGAR Juanuario, *Memoria 1870 del secretario de hacienda i fomento dirigida al ciudadano presidente de los estados unidos de Colombia para el congreso de 1870*. Bogotá, Colombia, 1870, p. 382; ESGUERRA Nicolás, *Memoria 1876 del secretario de Hacienda i fomento dirigida al presidente de los Estados Unidos de Colombia para el congreso de 1876*. Bogotá, Colombia, 1876, p. 210; POSADA Alejandro, *Memoria 1883 que el encargado de la secretaria de fomento dirigió al Presidente de los Estados Unidos de Colombia*. Bogotá, Colombia, p. 179. (Para una explicación más detallada de estos proyectos ver capítuloII.)

<sup>67</sup> En este apartado, se toma el concepto de regionalismo de los trabajos de los historiadores Marco Palacios y James William Park y la definición de regionalismo del el Diccionario de Oxford que dice: Política según la cual los intereses de una nación con respecto a sus asuntos y negocios en los mercados mundiales se definen en función de alguna región en particular. Tomado de: *The Concise Oxford Dictionary of Politics*. Oxford University Press, 1996, 2003.

Marco Palacios habla de la principal característica del regionalismo en Colombia. Dice él que "La historia política colombiana se caracteriza por la persistencia de un arraigado particularismo localista que se origina en la sociedad colonial y que, desde los albores del periodo 'nacional' se ha considerado como uno de los obstáculos más formidables que se interponen en el proceso de la centralización política y la integración nacional".<sup>68</sup> Esta visión supone que en la división regional de las provincias, en todo el territorio de la Nueva Granada, y en el caso específico de la Provincia de Soto, existiera un marcado sentimiento de arraigo, hacia el terruño y una aversión a asimilar los procesos de integración nacional que se planearon desde las distintas elites en el país. En ningún momento, la situación de Soto fue un caso aislado en relación con los demás núcleos regionales de Santander y en general del país. Aquí simplemente se revela que sus elites tuvieron la necesidad de: "Al romperse el nexo colonial y barrer con sus agentes y representantes, la clase dominante tiene que convertirse en una clase dirigente; más aun tiene que convertirse en clase dirigente nacional, desbordando el localismo colonial y superando la fragmentación y la dispersión del poder".<sup>69</sup> Es decir, esta expresión, de fragmentación sólo va a demostrar la poca madurez que tenían las elites para conformar proyectos, llámese Federales o Centralistas. De ahí que desde el discurso se puede detectar que, aquello que en teoría es una política de tinte Liberal, en el fondo sólo refleja las intenciones localistas de los gamonales de la elite de Soto y en general de Santander.

Desde una crítica al modelo Liberal se revelan los intereses por favorecer sus negocios dentro de la región e imponer modelos de monopolio a las demás regiones. Este monopolio se puede entender también como la forma en la cual el empleo del discurso de la teoría económica era utilizado para imponer unas

---

<sup>68</sup> PALACIOS Marco, *La fragmentación regional de las clases dominantes en Colombia: una perspectiva histórica*, Revista Mexicana de Sociología, Vol. 42, No. 4 (Oct. - Dec., 1980), Universidad Nacional Autónoma de México Stable URL: <http://www.jstor.org/stable/3539965> Accessed: 04/05/2010 p. 1663.

<sup>69</sup> *Ibíd.* p. 1664.

condiciones asfixiantes para la sociedad en general. Es por eso que en el momento de entrar a analizar los postulados de los discursos de los promotores del ferrocarril en Santander, hay que tener un especial cuidado por matizar el hecho que:

Quando se constatan fenómenos como la propagación de una retórica radical e igualitaria, el influjo del benthamismo, el impulso a la educación pública, la navegación a vapor por el río Magdalena, cierta fluidez de las inversiones mercantiles [...] no debe perderse de vista que durante todo el siglo pasado, Colombia fue un país abrumadoramente agrario y muy débilmente conectado con el comercio internacional.<sup>70</sup>

La existencia de marcados intereses regionales implicaba que para llevar a cabo la construcción, o sea cuando se empezó a planear la obra, los promotores entendían el alcance de la construcción del ferrocarril como obra de interés regional. Aquí es importante aclarar al lector que a lo largo de su historia el proyecto del Ferrocarril de Soto al Magdalena conoció otros nombres, a saber, Ferrocarril de Puerto Wilches, Ferrocarril de Santander, El Gran Ferrocarril Central del Norte de Colombia y Ferrocarril Central del Norte Sección I. Estos distintos nombres corresponden a distintos proyectos que tenían por único objetivo buscar la comunicación entre el río Magdalena y Bucaramanga. Teniendo en cuenta la historia del concepto que abarca la palabra región, esta aclaración adquiere una importancia capital a la hora de entender la problemática del asunto, porque si bien era claro para la gente de la época que los únicos beneficiados con la construcción de este ferrocarril eran los “habitantes de la provincia de Soto”, muchas veces en el tiempo durante el cual se buscó construir el ferrocarril, este

---

<sup>70</sup> *Ibíd.* p. 1664.

quiso ser presentado indistintamente como una obra de interés regional, federal, del Estado Soberano de Santander y, con la Constitución del 86, como nacional-departamental.

La mentada nacionalización revelaría ser una complicación después, porque al perder el predominio de sus intereses la región, su ferrocarril perdió toda la importancia. Bien lo dice Marco Palacios: “Como el patricio criollo, el nuevo comerciante era profundamente localista; identificaba la organización federal de la República con las fronteras de su distrito comercial. En algunas regiones se definía primero por lealtades locales y subsidiariamente en términos ‘colombianos’”.<sup>71</sup>

Es decir que la planeación del ferrocarril estaba permeada desde el principio por los intereses de las elites locales, que para el caso de este ferrocarril eran las de la zona de influencia de la ciudad de Bucaramanga, recientemente nombrada capital del Estado en detrimento del Socorro. Buscaban ellas la implementación de una economía agroexportadora, ya que, como dice David Church Johnson, el Estado de Santander “fue un verdadero laboratorio de ‘utopía radical’, desde los cincuentas”.<sup>72</sup>

Este interés por desarrollar un tipo de economía expansionista y capitalista, revelaba en los actores políticos y sociales de entonces una concepción del espacio que buscaba la total dominación del circundante, para el dominio del poder regional y un total aprovechamiento de sus recursos naturales. Este aspecto de dominio radical y de imposición de la "Libertad" provocó que las

---

<sup>71</sup> PALACIOS Marco, *El café en Colombia, 1850-1970*, Bogotá, Áncora editores, 1983, p. 30.

<sup>72</sup> JOHNSON D. Ch, pp. 16-17.

hondas divisiones regionales brotaran, en medio de una supuesta lucha por la adopción de un modelo económico y político. En la parte sur del Estado de Santander, las Provincias de Socorro, García Rovira y Guanentá, haciendo alarde de su filiación conservadora se opusieron a la Constitución radical y al modelo económico que los liberales apoyaban, especialmente en Bucaramanga. Es así posible notar que las diferencias en el campo de la política solo fueron el reflejo de distintos intereses económicos de las elites de las comarcas en cuestión. Hay indicios que llevan a afirmar que la jurisdicción de la Provincia de Soto ha sido modificada con el paso de los años. Es más, en la actualidad el área total de su jurisdicción no alcanza las riberas del río Magdalena, pero para el periodo que se va a estudiar, la demarcación de las antiguas provincias explica un poco mejor la nominación de la obra que se buscaba construir, Ferrocarril de Soto al Magdalena.

Como lo precisa Marco Palacios, "con la adopción del librecambismo, la asignación de recursos productivos dependía de la ventaja comparativa internacional, pero la localización geográfica de los centros potenciales de producción en que esta existía, requería fuertes inversiones de capital social (transportes terrestres por ejemplo) para que los productos fuesen verdaderamente competitivos".<sup>73</sup> Los dirigentes comerciales y políticos de la provincia de Soto tenían el marcado interés por la construcción de su ferrocarril, y con caracteres monopolísticos buscaban imponer a las demás comarcas del Departamento un medio de transporte. Como se explicó anteriormente, las únicas vías que existían para el transporte desde el interior de las provincias Soto y las de Socorro y Guanentá que en realidad eran las más habitadas y "principales",

---

<sup>73</sup> PALACIOS Marco, *La fragmentación regional de las clases dominantes en Colombia: una perspectiva histórica*, Revista Mexicana de Sociología, Vol. 42, No. 4 (Oct. - Dec., 1980), Universidad Nacional Autónoma de México Stable URL: <http://www.jstor.org/stable/3539965> Accessed: 04/05/2010. p. 1675.

con el río Magdalena, eran respectivamente las rutas de los ríos Lebrija y Sogamoso.

En múltiples relatos pueden verse las discusiones referidas a la construcción del ferrocarril, en lo concerniente a la escogencia de una de las rutas que delineaban estos ríos a través de sus valles. Sus autores mostraban de forma implícita el interés porque, al escogerse una de estas dos vías, se negaría automáticamente la utilidad de la otra. Es decir, al escogerse la vía del río Lebrija para comunicar el interior del Estado o Departamento, dependiendo ésta definición del momento en el cual se buscara llevarla a cabo, con la ruta del ferrocarril de Bucaramanga las Provincias de Socorro y Guanentá serían convertidas en tributarias de Soto en lo concerniente la unión de sus principales ciudades, es decir San Gil y el Socorro. Por ejemplo, Rafael Núñez confirma la apreciación sobre estas intenciones de los políticos regionales que en medio de las contiendas políticas, estaban promoviendo ferrocarriles con fines de crear monopolios regionales:

[...] hace un año más o menos que a propósito del entusiasmo por los ferrocarriles en Colombia i del asunto en jeneral, me permití aconsejar el mayor cuidado, o la mayor cautela, mejor dicho, en cuanto a los términos de las concesiones. *¡Que se guarden bien los gobiernos, esta fue la sustancia sino el tenor literal de mis palabras, de entregar el tránsito al monopolio de individuos o compañías particulares!* En aquella revista me propuse también combatir la preocupación de que los economistas de la escuela de Say, partiendo de un buen principio sin duda, han contribuido tanto a propagar; la preocupación, digo, en virtud de la cual los gobiernos son en absoluto considerados Malos Empresarios.<sup>74</sup>

---

<sup>74</sup> NÚÑEZ Rafael, “los partidarios del señor Núñez”. En: *El Republicano*, Socorro, 1875. (las cursivas son del autor).

Dentro de lo que se puede llamar como una fuerte crítica al liberalismo económico, que tal como se mencionó anteriormente hacen Marco Palacios y David Church Jones, estas apreciaciones de Núñez sobre la naturaleza librecambista que encerraban los intereses 'ferrocarrileros' de las elites radicales del Estado de Santander, entiéndase por esto tanto de los del Grupo del Socorro, como de los del grupo de Bucaramanga, mostraban el carácter absolutamente regionalista de sus proyectos.

Decía Rafael Núñez respecto de la construcción del Ferrocarril del Norte, proyecto que como ya se dijo era impulsado por los Liberales Radicales del sur de Santander, que de cierta manera ellos estaban promoviendo que el ferrocarril pasara por la región del personaje que lo planeó, es decir Aquileo Parra. En ese momento, el Presidente de la Unión, Parra, estaba haciendo todo lo posible para promover la construcción del citado ferrocarril. Su principal opositor político era Núñez, quien denunciaba que las políticas liberales estaban buscando impulsar monopolios, que en otras palabras se traducían en intereses regionales:

Voi ahora a hacer unas apreciaciones que son especialmente aplicables a nuestro caso. Me contraigo al ferrocarril llamado del Norte, porque es respecto de éste que las objeciones contra la construcción por cuenta de compañías particulares tienen en mi concepto irresistible fuerza, a causa de su topografía, extensión e importancia de todo género [...] El caballo de Troya no guardaba en su vientre más elementos de mal que los que contendrían los pliegos o ejecutorias del contrato en que se cediese a una compañía particular el derecho exclusivo de explotar en nombre del progreso, a estilo un poco de los adelantados españoles i por un número de años más o menos largo,

por todas esas poblaciones llamadas a comunicarse personal e industrialmente por medio del ferrocarril del Norte!.<sup>75</sup>

La posición que optaba por escoger el sitio de Puerto Wilches, a pesar de sus bondades estratégicas y su particular ubicación geográfica, no siempre fue unánime. Esto refuerza la hipótesis de esta investigación que se refiere a la importancia que como región fue adquiriendo el Departamento de Soto, constatable en el momento en el cual la Provincia del Socorro que ejercía para entonces la mayor influencia sobre las otras Provincias en el Estado a través de sus hombres políticos entre quienes Aquileo Parra era el más conocido, buscaba la construcción de un ferrocarril que comunicara a esta región, de gran actividad quinera, con el río Magdalena. Bien lo confirma el señor Rufino Gutiérrez al señalar que:

Al entrar don Aquileo Parra al Ministerio de Hacienda, y después a la Presidencia de la República, tuvo el proyecto de construir por allí [Por la vía del Carare] el Ferrocarril del Norte, *pero las rivalidades políticas e intereses de partido hicieron fracasar aquella obra, que habría sido la salvación del país. Nuevas revoluciones y resentimientos políticos hicieron que los esfuerzos del doctor Parra quedaran perdidos, y nadie volvió a pensar en ese camino hasta 1877, en que se celebró un contrato con Mr. Ross para la construcción del ferrocarril del Norte. Declarado caducado éste, se expidió la Ley 21 de 1879, que votó la partida de \$ 50,000 para auxiliar la apertura de uno de herradura, y dispuso que a ese auxilio se agregara el de \$ 10,000, que había apropiado el Estado de Santander.*<sup>76</sup>

---

<sup>75</sup> *Ibíd.*

<sup>76</sup> GUTIÉRREZ Rufino. *Monografías de Rufino Gutiérrez*. Tomo II: "El Camino del Carare". Publicación digital en la página Web de la Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República.

Los planes por construir un ferrocarril en la región del Carare<sup>77</sup> tomaron forma cuando "Parra fue ministro de hacienda de la confederación y a través de Justo Arosemena, entonces ministro de Colombia en Londres, contrató a la compañía inglesa Public Works Construction Company para que hiciera el trazado. Orientó que las exploraciones se hicieran por el Carare, el Suárez y el Saravita"<sup>78</sup>. La ruta recomendada por el ingeniero William Ridley fue la del Carare. Al ser presentados los estudios posteriormente y al ser escogida la ruta del ferrocarril por Soto, se argumentó por parte de la gente del Carare, que los planos y la cotización del proyecto estaban sobrevaluados y se iba a pagar un precio excesivo por él. "Cuando avanzaban en el trazado por el Carare, los políticos de Soto liderados por Wilches, solicitaron al ejecutivo que se explorara una línea desde el caño Paturia por las márgenes del río Lebrija, que llegará hasta Piedecuesta y a Boyacá; tal propuesta fue rechazada por recomendación del ingeniero William Ridley, ante lo cual los solicitantes, también miembros de la facción radical, ampliaron sus diferencias con Parra. *Éstos señalaban que su interés [el de Parra] por la ruta del Carare obedecía a que era propietario de considerables extensiones de tierras baldías en la región, las que quería valorizar mediante el ferrocarril*".<sup>79</sup>

Al enfrentarse en la guerra de 1876, los liberales se dividieron en dos bandos que marcaron aun más las divisiones que aquejaba el partido desde hacía unos años. En el Estado Soberano las facciones de Parra eran opositoras de aquellas lideradas por Solón Wilches, y éstos, a pesar de ambos ser liberales, hacían parte cada uno de un distinto grupo partidista. Más allá de las doctrinas, los intereses regionales porque la región de Soto fuera favorecida significaron la oposición a la parte de los liberales radicales de las regiones del sur, lideras por Aquileo Parra.

---

<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/dos/dos20a.htm>. Búsqueda realizada el 21 de Agosto de 2010. (Las cursivas son del autor).

<sup>77</sup> Nota: al referirse al Carare se habla del río Carare, uno de los afluentes del río Magdalena.

<sup>78</sup> ARIZA ARIZA Nectali, *Oligarquías ascendentes en el estado soberano de Santander en la segunda mitad del siglo XIX: las redes de Aquileo Parra y Solón Wilches*, Estudios Sociales No 32, p. 158.

<sup>79</sup> ARIZA ARIZA Nectali, *Oligarquías ascendentes en el estado soberano de Santander en la segunda mitad del siglo XIX: las redes de Aquileo Parra y Solón Wilches*, Estudios Sociales No 32, p. 159. (las cursivas son del autor).

Esto se puede concluir de la definición de Marco Palacios, que redondea de la mejor manera el interés de este apartado:

La adopción del modelo librecambista respondía más a la necesidad de un dinámico sector de las oligarquías locales para reforzar su dominio social, que a la adopción deliberada de una política económica que posteriormente se calificó de errónea. Para la emergente burguesía comercial de las provincias neogranadinas, participar en el comercio mundial implicaba la posibilidad objetiva de consolidar su dominio de clase en una 'nación' que transitaba el camino de la 'civilización' como entonces se llamaba al desarrollo económico. Para esa burguesía emergente, el único nexo para superar la barbarie y civilizarse era el comercio internacional: difundió así, a partir de una posición concreta en defensa de sus intereses como clase, la ideología del 'desarrollo liberal'.<sup>80</sup>

---

<sup>80</sup> PALACIOS Marco, *La fragmentación regional de las clases dominantes en Colombia: una perspectiva histórica*, Revista Mexicana de Sociología, Vol. 42, No. 4 (Oct. - Dec., 1980), Universidad Nacional Autónoma de México Stable URL: <http://www.jstor.org/stable/3539965> Accessed: 04/05/2010. p. 1775.

## **CAPÍTULO II**

### **CONSTRUYENDO UN ESPACIO PARA EL FERROCARRIL. ASPECTOS ECONÓMICOS PERTINENTES EN LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL EN LA PROVINCIA DE SOTO**

La planeación de la construcción de la obra del ferrocarril de Soto al río Magdalena estuvo enmarcada en el contexto económico de una región agrícola que se había caracterizado por buscar el establecimiento de un mercado para sus materias primas, en el comercio nacional e internacional. Hay una teoría económica liberal en la cual se sustenta en parte el proyecto económico de construcción del ferrocarril. Esta se basa en la necesidad que tenían las elites comerciantes de Bucaramanga, que en adelante llamaremos simplemente las elites de Bucaramanga cuando se esté hablando de las promociones y acciones que éstas emprendieron para llevar a cabo el ferrocarril, pues según se mira en el estudio de las evidencias que aportan los documentos, los comerciantes de Bucaramanga impulsaron la construcción y mejora de las vías de comunicación entre los sitios productivos de la provincia de Soto y el Río Magdalena, obedeciendo a distintos intereses.

A mediados del siglo XIX primaban las expectativas de avance económico sobre aquello que realmente se podía considerar como potencialidades agrícolas o de extracción. Se pueden enumerar los distintos periodos de bonanza que tuvieron de forma relativa los cultivadores en Santander. La producción de tabaco, cacao, café y algodón estuvo muy favorecida. Además de estos productos la economía de extracción, de tagua y de quina, minera, constituía una importante fuente de esperanza de crecimiento para los promotores del proyecto del ferrocarril de Soto. Se destacaban pues las minas de oro y plata, las quinas de las selvas, el caucho,

la tagua, los cueros, los sombreros, la panela y los trapiches y los cigarros y tabacos.

Ocupémonos ahora particularmente del potencial económico de la región de Soto, terreno comprendido por el *lebensraum* de la ciudad de Bucaramanga y su zona de influencia generada como el producto de las relaciones comerciales entre los propietarios de las tierras aledañas a Bucaramanga, sus vínculos comerciales, es decir la importancia de las casas comerciales y la forma como completaban el capital. Este tipo de relación económica da el curso del interés que tenían las personas involucradas en la planeación y el establecimiento de una economía agroexportadora en el sector comercial. Las casas comerciales en Bucaramanga, como las de la mayoría del país, funcionaban en claro contacto con los mercados de las potencias económicas de la época. Así como lo ilustra el investigador Hernán Horna, se puede decir que las elites en Soto seguían las mismas tendencias que la mayoría de elites en el país. Por eso se puede asumir que el caso del constructor de vías públicas en el país, Francisco Javier Cisneros, sirve de modelo de explicación,

Intelectuales y filósofos Cisneros y sus partidarios colombianos, eran estudiosos, así como seguidores del 'laissez-faire', teorías económicas que se popularizaron en las Inglaterra, Francia, y los Estados Unidos del siglo XIX. Todos estuvieron de acuerdo en que el camino más directo para el progreso y un eventual desarrollo industrial, debía ser encontrado en la modernización de la agricultura y la promoción de la producción para el mercado de exportación.<sup>81</sup>

---

<sup>81</sup> HORNA Hernán, *Transportation Modernization and Entrepreneurship in Nineteenth Century Colombia*, Journal of Latin American Studies, Vol. 14, No. 1 Cambridge University Press, mayo 1982, URL: <http://www.jstor.org/pss/155726> Accessed: 09/08/2009 p. 33. Traducción del autor de: "Intellectually and

Para Charles Bergquist refiriéndose al café el progreso se alcanzaría a través del cultivo del café en gran escala y su comercialización en una economía agroexportadora:

La comercialización del café colombiano estaba dominada por grandes casas comisionistas, de Nueva York y de Londres, en su mayoría. Aunque todas eran extranjeras, algunas estaban controladas por capitalistas colombianos. Los grandes cultivadores embarcaban su café directamente con destino a las casas comisionistas, con las cuales a menudo estaban en deuda por anticipos recibidos. Los pequeños caficultores vendían a las tiendas cuyos propietarios o bien eran agentes de las firmas comerciales extranjeras o bien comerciantes que financiaban sus compras con libranzas a 60 y 90 días que obtenían de las casas comisionistas.<sup>82</sup>

Esta aspiración por conformar una economía que sirviera para abastecer de materias primas los mercados europeos y norteamericano no se sustentaba exclusivamente en una teoría económica, sino también en la teoría del progreso y en un discurso construido por las elites, orientado a destacar y difundir su potencialidad de civilización y progreso, las expectativas que para conseguir este anhelado progreso despertaba el proyecto de ferrocarril y la necesidad de estos dos elementos.

---

philosophically, Cisneros and his Colombian supporters were students as well as followers of the laissez-faire economic theories being popularized in nineteenth century England, France and the United States. They all agreed that the most direct path to progress and eventual industrial development was to be found in the modernization of agriculture and the promotion of production for the export market."

<sup>82</sup> BERGQUIST Charles, *Café y conflicto en Colombia, (1886-1910): la Guerra de los Mil Días; sus antecedentes y consecuencias*. Bogotá: Banco de la República, El Ancora Editores, 1999. p. 45.

La implementación de políticas de corte liberal, sin hacer distinción de si sus promotores eran miembros del partido Liberal, fue el principal motor que utilizaron los empresarios miembros de la clase política y en general las elites que dirigían la administración del Estado de Santander para impulsar un aumento en las exportaciones. Curiosamente la casa comercial que mejor representaba esta forma de hacer negocios era la Casa de Enrique Cortés y Compañía<sup>83</sup>,

uno de los principales impulsores de la construcción del Ferrocarril de Soto al Magdalena, y uno de los concesionarios más importantes del Ferrocarril Central del Norte de Colombia, que fue la forma y el nombre que tomó el proyecto de Ferrocarril del Norte que impulsaron los radicales mientras estuvieron en el poder después de desintegrada la Unión Federal e instaurado el centralismo con la Carta Magna de 1886.

La función de las casas comerciales era ofrecerse ante los cultivadores y extractores como prestamistas o patrocinadoras de las actividades de comerciales, mediante préstamos de plata o mercancías y adelantos para la constitución de sus tierras. Se puede decir con seguridad que las casas comerciales fueron las principales promotoras de la construcción de caminos<sup>84</sup>,

---

<sup>83</sup> La actividad de la casa comercial de Cortés se articuló alrededor de la figura de Don Enrique Cortés: "Para fines del siglo, Cortés dirigía una de las mayores casas comerciales que negociaban con Colombia, y que además hacía numerosos negocios con otras naciones latinoamericanas, especializándose en la importación de materias primas tropicales, particularmente café, pieles y productos silvestres, y en la exportación de bienes manufacturados. La vida de Cortés, quien era liberal, sigue un modelo similar a la de muchos otros hombres influyentes de su partido. Viajó mucho, se educó parcialmente en el exterior, y todo a lo largo de su vida se vinculó de forma estrecha al comercio de exportación-importación. Durante el período de hegemonía liberal actuó durante varios años como secretario de la legación colombiana en Washington. Después de la guerra de los mil días, Cortés desempeñó varias posiciones importantes en el Gobierno de Rafael Reyes. SANTAMARÍA ORDÓÑEZ Ricardo, "Don Enrique Cortés". En: *El Tiempo, Suplemento literario*, marzo 14 de 1943.

<sup>84</sup> En el primer capítulo de esta tesis, en el apartado dedicado a la construcción del camino de Peñas Blancas, se demostró que los comerciantes de Bucaramanga eran quienes recogían el fruto de las rentas y producidos de los caminos en los peajes. Esta Junta se encargaba además del mantenimiento de las vías y de la

como resultado, de la política general de los Estados Federales de impulso hacia el progreso y la civilización. Este interés se refería exclusivamente a la necesidad, que ellas como representantes del sector ágil de la exportación tenían, de reducir los costos del transporte y de acaparar terrenos baldíos con fines de especular con tierras. El "cónsul Inglés Bunch estimaba en 1871 que los costos de transporte de café desde Bucaramanga hasta Bremen equivalían al 55%-57% del precio CIF, lo que de hecho implicaba que tanto productores como intermediarios apenas reponían sus costos".<sup>85</sup>

Lo anterior estaba asociado a que las casas comerciales pretendían impulsar una estrategia de acaparamiento de las tierras vírgenes y baldías de la región de Soto, al promover la construcción de caminos, en especial el ferrocarril de Soto al Magdalena:

[...] este camino [el que unía a la ciudad del Socorro y Bucaramanga a través del vecindario de los Santos], y los que en tiempos del estado federal se pasarían hacia la ciénaga de Paturia, una vía paralela al gran sueño del ferrocarril que conectaría directamente a Bucaramanga con Puerto Wilches, indicaban no sólo el propósito de disminuir las dificultades y los fletes de las mercancías que saldrían y

---

construcción de nuevas: "1891, según vemos en el informe del señor tesorero general para la asamblea de 1892, la renta produjo \$ 3424595 y en lo que va corrido del año puede calcularse á razón de \$4500 mensuales, según los datos que hemos tomado: lo cual hace un total de \$7024595 recaudados hasta agosto último del producido de los caminos de Soto a Magdalena; de modo que el Gobierno no ha necesitado apelar a otra renta para atender á aquellos gastos; lo que también demuestra la situación desahogada del Tesoro que cuenta hoy con una existencia en caja de más de 65.000 sin que se haya dejado de pagar religiosamente el servicio público y de amortizar la deuda del extinguido estado y de los municipios. Y sin embargo, aquello no implica que hubiera habido despilfarro de parte de la Junta de comercio, pues la componían comerciantes tan respetables como respetados. Como tampoco puede imputarse á descuido o falta de honradez de parte de ellos el alto precio de la carretera de esta ciudad á la Florida (\$190894.70) en donde, sin los inconvenientes que hay en Peñas Blancas, el metro de camino entendemos que cuesta más del doble de lo que importa en aquella región porque a cuantas censaras pudieran hacerse, responde elocuentemente la honorabilidad de la administración departamental en ese entonces. "La Junta de Comercio". En: *El Eco de Santander*, septiembre 20 de 1892.

<sup>85</sup> Parliamentary papers consular reports from Colombia, vol. LXVII, London, 1871, pp. 253-255. Citado por: PALACIOS Marco.

entrarían de la costa, sino además la promesa de incorporar por fin el territorio enmarcado por los ríos Sogamoso y Lebrija al mercado inmobiliario.<sup>86</sup>

Se planteaba entonces la construcción de una vía por una ruta que estuviera abierta todo el año a los viajeros, no sólo a caballo sino a todo tipo de vehículos y por eso se promovió la construcción del ferrocarril. En 1874 el empresario inglés Roberto Augusto Joy se ofreció pues a construir el camino que uniera la ciénaga de Paturia con las haciendas de la región de Bucaramanga, Girón, Piedecuesta y Floridablanca, que producían café, cacao, tabaco, fique y algodón. Para ese año entre las principales casas comerciantes de Bucaramanga, que habían establecido cierta regularidad entre sus envíos y recibos desde el exterior y que habían logrado especular con tierras y acumularlas estaban las de Lengerke, Cortissoz, Puyana etc. El representante de esta última, David Puyana, construyó una gran fortuna con la modalidad de acumulación de tierras, especulando, con el préstamo sobre hipotecas y con la importación de artículos de lujo.<sup>87</sup> El establecimiento y crecimiento estas casas comerciales en la región de Soto obedeció a varios agujeros de la economía exportadora en la América Latina del siglo XIX. El panel de necesidades que tenía el mercado europeo y norteamericano por los productos de la América latina, se relaciona directamente

---

<sup>86</sup> MARTÍNEZ Armando et al, *La Provincia de Soto, orígenes de sus poblamientos urbanos*, Colección de Historia Regional, Bucaramanga, 1995, p. 10.

<sup>87</sup> Sobre las actividades de Puyana, se dice que: "Un negociante como David Puyana, resulta típico para la época: en 1855 lo encontramos exportando sombrero de nacuma vía Maracaibo hacia La Habana; en 1857 obtuvo derechos de importación por la aduana de Cúcuta; en 1863 lideraba una sociedad que remató un derecho para distribuir aguardientes por un valor de \$93,784; en 1868 tenía el control de los estancos de Piedecuesta, Bucaramanga, río negro, Girón, Botijas, Papayal; un año antes había registrado una compañía comercial junto a Francisco Ogliastri, con la que llevaban a cabo operaciones de exportación e importación, explotaban estancos de aguardiente, además, compraban y vendían ganado; en 1873, controlaba los estancos de aguardiente de Florida y Girón, Lebrija, Matanza, Suaita, California y Tona. Puyana incrementó su fortuna como prestamista sobre hipotecas y tierras, acumulando tal cantidad, que sus descendientes se dedicaron a la especulación con tierras urbanizables y mantienen hasta hoy, predominio económico y prestancia social en la región. ARIZA, *Oligarquías de Solón Wilches y Aquileo Parra*, p. 2.

con los elementos de la economía en Soto que se entrelazaban estrechamente con los intereses por exportar. El primero de estos elementos es el auge de materias primas como el café, tabaco, caucho y cacao, durante cuyo auge se buscó desesperadamente la construcción del ferrocarril de Soto Magdalena como una obra que redimiría a la región. El segundo, el auge de la economía extractiva de quina, tagua, añil y mineral en los yacimientos auríferos de Vetas y California.<sup>88</sup>

Las formas en que el ingreso de capital extranjero a la economía en Santander estaban restringidas a la estructura social y cultural de la región. El carácter especulativo con que este era reinvertido fue una constante por lo menos durante los finales del siglo XIX. A la larga se basaba en una casi nula redistribución de los ingresos, lo que impedía la implementación de las condiciones para la consolidación de un mercado interno. Es decir, esta política económica de acumulación de tierras, de especular con caminos o promover materias primas de exportación, tipificaba las prácticas económicas en Soto, de tal forma que su alcance se veía limitado por condicionantes de tipo estructural. Estas chocaban con las rigideces estructurales sociales en Soto, la necesidad que tenían los comerciantes por acumular tierras, desposeer a los que las tenían y acaparar los baldíos so pretexto de llevar el progreso. Evidentemente esto se oponía a las "dinámicas naturales" que el liberalismo radical pregonaba y más en general, las del capitalismo. Los colonos que habían ocupado los terrenos baldíos en los valles y laderas de las montañas, y que se habían dedicado a la plantación de café fueron perjudicados por los promotores del ferrocarril y en general por los encargados de la economía exportadora. La reacción por parte de las elites comerciantes, es en gran parte impulsada por su necesidad de satisfacer la creciente demanda de los mercados internacionales. La forma que emplearon

---

<sup>88</sup> PALACIOS Marco: *El café en Colombia (1850-1970) : una historia económica, social y política*. 4a. ed. corregida y actualizada. México, El Colegio de México, 2009. p. 101.

para hacerlo, es un reflejo de la mentalidad de la época, en la cual los privilegiados siempre eran unos pocos.

Es importante entonces aclarar cuáles eran los intereses comerciales de las elites de Soto con respecto a hacer parte del mercado de materias primas demandadas por europeos y norteamericanos. Al mencionar estas intenciones se revela de entrada la profunda estructura de dependencia que existía entre los mercados internacionales y los sectores productivos de la provincia de Soto. Esta situación hacía muy dependiente de las fluctuaciones del mercado al comercio, los sectores bancarios y en general, a los sectores productivos. La provincia de Soto para el año de 1890 había arropado casi cuatro proyectos productivos. En poco tiempo se pasó de extraer quina para producir café y se abandonó el tabaco para irse a explorar las selvas en busca de tagua. El proyecto como tal del ferrocarril siempre estuvo confinado por los promotores, para permitirle a Soto una rápida y barata salida al río, pero el proyecto de consolidación de áreas productivas que debía empujar el arranque económico y apoyar la construcción de un ferrocarril que estuviera nunca llegó a cuajar del todo. Las cifras sobre exportación de materias primas indican que más bien fue poco lo que se demandó y esto nunca iba a ser la causante de un espontáneo y brillante crecimiento de las cantidades y calidades, como lo suponen los cánones del liberalismo. Los intereses que acompañaron la construcción del ferrocarril siempre estuvieron enmarcados dentro de la especulación tanto en tierras como en potenciales de producción. Antes de seguir resulta importante aclarar que en este trabajo no se va a hacer un estudio detallado de todos los proyectos, pero que si se va a tratar de explicar la relación entre éstos y la promoción para la construcción del ferrocarril.

En los estudios sobre la situación económica de la provincia de Soto en el momento en el cual se empezó a planear el ferrocarril, poco se puede decir distinto a la descripción de una economía que producía bienes de autoconsumo,

con muy poco mercado por fuera de los límites de las comarcas. Este tipo de economía favoreció la producción de un discurso a favor de la construcción, en el sentido que se apoyaba en los constructos imaginarios de aquello que debía ser la vía para construir una nación en progreso. Los análisis de estos discursos se verán luego, pero lo que sí interesa recalcar acá, es la presencia en ellos de una marcada preferencia por el ferrocarril, que de por sí era muy onerosa.

Fueron muchos los proyectos que se impulsaron amparados en las facilidades que promovía la Ley de fomento de obras públicas. Durante un periodo de tiempo considerable, la legislación incentivó la construcción de obras públicas y buscó empujar el crecimiento de la red ferroviaria del país por medio de herramientas legales y alientos económicos a los constructores. Con la promulgación de la Ley de 28 de mayo de 1864 se pusieron las bases para lo que sería la política de construcción de obras de transporte y en la cual se reflejó el interés importante que existía por parte de las elites en el poder por incluir al Estado de Santander en sus proyectos de construcción de vías. En sus principales rasgos ésta pretendía que:

[...] Se construyera un camino desde Bogotá hacia el río Magdalena; la apertura de caminos entre las ciudades de Cartagena, Riohacha, Medellín y *los centros poblados de los Estados de Santander y Boyacá, con el mencionado río; el fomento de la navegación por vapor del río Zulia, la comunicación por una vía carretable entre Cúcuta y el mencionado río*, así como la mejora en las comunicaciones con la construcción de telégrafos eléctricos y cables submarinos [...].<sup>89</sup>

---

<sup>89</sup> “ley de 28 de marzo de 1864”. En: *Diario Oficial*, pp. 1-3. (Las cursivas son del autor).

Como se puede observar para ese entonces no estaba muy claro aún cuál sería el medio de transporte empleado para permitir que las materias primas y los productos agrícolas y de manufactura pudieran ser sacados de manera eficiente de las comarcas de Soto. Esto denota pues que la necesidad de los ferrocarriles vino como resultado del éxito y fama que éstos tuvieron a partir de la segunda mitad del siglo XIX. Luis Ospina Vásquez hace un comentario muy fuerte sobre el tipo de fiebre que se generó entre las elites en el poder, en el cual se perdió de vista el potencial real de las economías locales para costear el ferrocarril,

Al abrirse el periodo [radical 1863-1886] todavía se miraban como de imposible o muy difícil realización los ferrocarriles, sobre todo en el interior del país, se pensaba más bien en carreteras, y se emprendieron algunas [luego] se generalizó la idea de que nos convenía más fomentar las comunicaciones por ferrocarril. Desde luego mientras para el transporte por las carreteras no se contara sino con el motor de la sangre, la relación en que se hallaba con respecto al transporte por ferrocarril era muy distinta a la que se dio cuando se hubo perfeccionado el motor de explosión. Por otra parte la prosperidad y la tranquilidad relativas de los años que precedieron a la guerra de 1876 [y posteriores también] se tradujeron en una euforia general: no se veía ya difícil dotar al país de comunicaciones de la clase más eficiente.<sup>90</sup>

Es entonces posible entender que los comerciantes de Soto estuvieran separados por sus objetivos, pues es claro que estuvieron divididos en varios grupos que alternativamente ofrecieron proyectos de transporte distintos, entre los cuales se

---

<sup>90</sup> OSPINA VÁSQUEZ Luis, *Industria y Protección en Colombia*. Medellín, Biblioteca Colombiana de Ciencias Sociales, FAES, 1987, pp. 267-268.

pueden distinguir tres tipos, el fluvial, el pedestre y el del ferrocarril, pero entre los cuales existía una verdadera locura como menciona Luis Ospina Vázquez y no deja de ser curiosa la forma como un comerciante anónimo que bien podría ser Antonio Nigrinis, se refiere a la necesidad que había en Soto por construir dicho ferrocarril. Hay que analizarlo desde la forma como se promovió, en las modalidades en que beneficiaría a la región, no sólo en lo económico, sino en lo moral, en todos los aspectos, sería una obra de gran valor, como diría este entusiasta comerciante Bumangués con por lo demás una frase bastante expresiva de su concepción organicista de la sociedad:

La necesidad número uno es, hoy por hoy, la de una buena vía al magdalena, si esta fuera un ferrocarril, mejor que mejor, esta es la necesidad permanente de Bucaramanga. Que esta población llegue a tener su ferrocarril para el río, y lo demás le vendrá por añadidura. Yo así lo creo, lo sostengo y lo propalo. Y ya que ahora es moda, según parece, referirnos todo a las dolencias humanas, yo confesaré, ya que otros ocultan sus afecciones, que estoy atacado de *ferrocarrilomania*, o si se quiere, que tengo una *ferrocarrilitis sobre aguda*, y que mi grande anhelo es el de que toda la población Santandereana se contagie de esta enfermedad.<sup>91</sup>

El presidente Manuel Murillo Toro sancionó la Ley 52 de 1872, mediante la cual se planteaba la primera política concerniente la construcción de ferrocarriles, donde Santander era uno de los principales objetivos. Con esta Ley se pretendía, mirándolo siempre desde la perspectiva de la importancia del proyecto para la nación, que Puerto Wilches ocupara un lugar primordial en la política económica del país. Así, se buscaba fomentar "[...] la apertura de caminos de herradura y la navegación por buques de vapor en varios ríos; desarrollar por cuenta de la

---

<sup>91</sup> "Chamil". En: *La Voz de Soto*, Bucaramanga, 3 de marzo de 1890.

nación una línea mixta de transportes, interoceánica, que debería partir desde Buenaventura, en el océano pacífico, atravesar la parte más poblada de los Estados del Cauca, Tolima, Cundinamarca, Boyacá y *Santander*, y *terminar en un puerto sobre el río Magdalena con fácil acceso al océano Atlántico [...]*".<sup>92</sup>

La explicación dada por Frank Safford respecto del papel de los condicionantes geográficos para la conformación de una economía sólida, así fuere una economía que buscara simplemente exportar sus materias primas y ser dependiente de las manufacturas que le ofrecían a cambio los países que tenían industrias, parece abrir un campo a la discusión de las verdaderas capacidades de las economías de estas comarcas. Para Safford:

La combinación de terreno montañoso y el clima tropical obstaculizaron las relaciones comerciales en formas diversas. Puesto que las temperaturas en el trópico varían no de acuerdo con la estación sino con la altitud, las tres cordilleras de Colombia ofrecen grandes diferencias climáticas en el espacio de distancias muy cortas. Los alimentos necesarios para una dieta diversificada pueden ser cultivados en una localidad estrechamente circunscrita [...] esta situación superficialmente ideal tendió a quién votar la economía, desestimulando el desarrollo de un mercado nacional. Muchas localidades del país, que no tenían que salir de la región inmediata en busca de alimentos básicos y que tampoco estaban en capacidad de vender mayor cosa fuera de ella, operaban sobre una base de subsistencia local que estaba muy lejos de ser dinámica.<sup>93</sup>

---

<sup>92</sup> "Ley 52 de 1872". En: Diario Oficial, pp. 1-3. (Las cursivas son del autor).

<sup>93</sup> SAFFORD Frank, *El ideal de lo práctico: el desafío de formar una élite técnica y empresarial en Colombia*, Bogotá, Empresa Editorial Universidad Nacional; El Ancora Editores, 1989. p.45.

Si bien parece que el condicionante geográfico y su explicación dejan entrever una leve tendencia hacia un determinismo geográfico, lo verdaderamente relevante de este apartado, es demostrar como éstas reflejaban dificultades en el transporte de mercancías, por ende unas deficientes comunicaciones y por lo tanto de intercambio espacial, lo que a la postre se veía reflejado en la nula conformación de mercados interregionales. Esta falta de comunicación apuntaba a que la mayoría de pueblos estaban aislados entre sí, lo cual hacía que la mayoría de ellos tuviera una economía basada totalmente en el autoconsumo y auto-sostenimiento y que no estaba en capacidad de producir en grandes cantidades que permitieran un verdadero descenso de los precios que permitiera que el costo de producción bajo permitiera despertar el interés de los mercados internacionales.

En este trabajo como se dijo desde un principio, la relación económica de la construcción del ferrocarril de Soto al Magdalena está dividida en dos puntos para la explicación histórica, así los dos en la realidad hayan funcionado como un todo. La primera de las bases es la promoción del tren como una herramienta que va a permitir mejorar las condiciones técnicas, de infraestructura, de costos, de velocidad del transporte enfocado a suplir una demanda hacia la exportación de materias primas y agrícolas. La segunda es la parte de la promoción del proyecto como herramienta para la especulación de tierra, la colonización y acaparamiento de tierras baldías del Estado, relacionadas con su trazado y la planeación de las estaciones donde se detendría el tren. Esto también se relaciona con las prácticas y políticas con relación a las ocupaciones de territorios colonizados u ocupados por aborígenes en razón de su potencial productivo o por su cercanía al trazado del camino de hierro.

- **Tarifas, costos del transporte y un hipotético ahorro social**

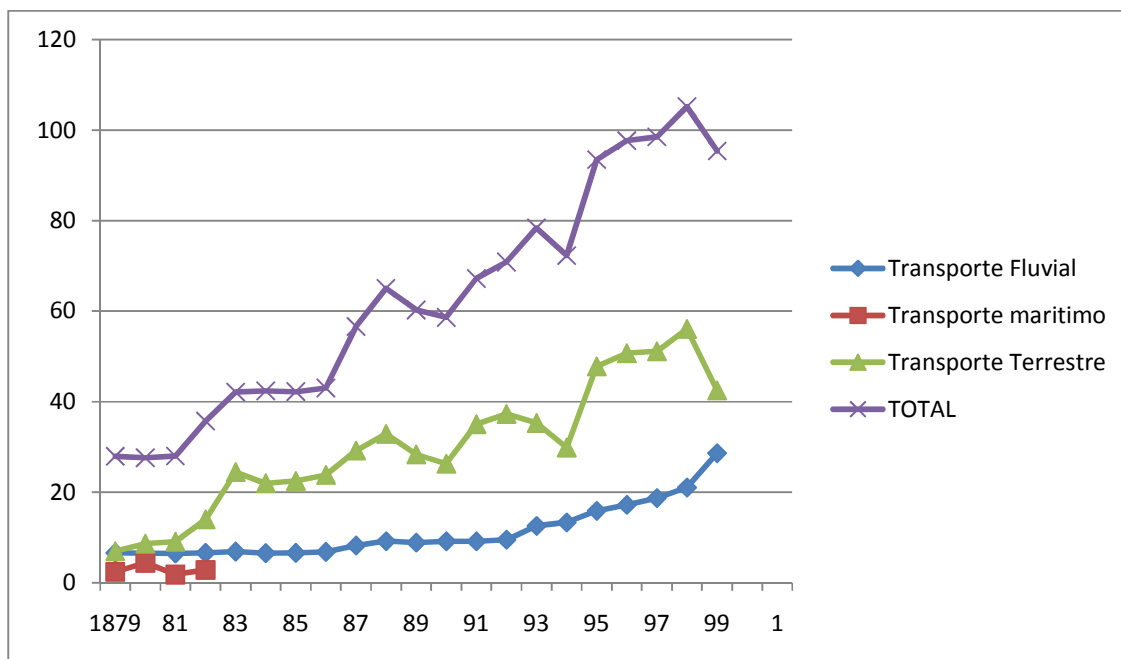
Se ha entendido el problema del costo de los transportes en Soto como el gran impedimento para el despegue de las exportaciones, pero según las personas de la época, esto era absurdo. Para ambientar la preocupación que tenían estos gremios económicos de comerciantes y agroexportadores, se puede uno referir con seguridad a las palabras de un columnista anónimo del periódico *La Voz de Soto* que bajo el pseudónimo de "Agricultor", instaba a los *Santandereanos* a que el tema de la construcción de los ferrocarriles saliera una vez por todas de los cajones de los escritorios de las oficinas de los políticos, y que ese tren dejara de ser pues un estribillo de campañas, según lo dice él:

Y entretanto Santander ¿qué hace para no quedarse atrás en esta materia? [Del Ferrocarril] Casi nada. Casi nada, a pesar de que su tráfico con el exterior tiene ya tal significación, que los que se ocupan de estudios sobre esta materia, han dicho por la prensa que en Colombia el ferrocarril más practicable física y económicamente es el de Bucaramanga a Puerto Wilches.<sup>94</sup>

La situación estaba planteada más en el sentido de los beneficios en futuro que habrían de obtener los comerciantes una vez fuera construida la línea del tren, puesto que el estado actual de las tarifas de transporte fluvial no había hecho más que subir en los últimos 25 años. Entonces, como se verá más adelante en el punto sobre el monopolio de transporte en el río Magdalena, una forma de reducir los costos de transporte interno (Ver gráfica N° 1) con relación al ingreso total, producto de las ventas en el exterior, era a través de la construcción de un medio de transporte que asegurara una conexión rápida y eficiente entre el centro de producción en Soto y el río Magdalena.

---

<sup>94</sup> "Un Agricultor". En: *La Voz de Soto*, 25 de julio de 1890.



**Grafico No 1.** Costos del transporte en el Río Magdalena en el Siglo XIX. Tomado de: PALACIOS Marco. *El café en Colombia (1850-1970): una historia económica, social y política*. 4a. ed. corregida y actualizada. México: El Colegio de México, 2009.p. 105.

Es menester entonces ver los beneficios que aliviaran la situación del costo del transporte a los comerciantes en la Provincia de Soto ¿Cómo se podía esperar que este tema fuera presentado por los interesados?

En un primer momento es necesario presentar las condiciones bajo las cuales el agro de la provincia de Soto y el sector interesado en conformar una economía de exportación de materias primas se comunicaba con el mundo exterior y tener presentes las observaciones de testigos que referían las dificultades con las cuales el sector económico de producción era afectado por la falta de un transporte barato, eficiente, y rápido. Esto implica hablar del precio que se pagaba por llevar una determinada cantidad de mercancías, desde un lugar, dentro de la

zona de producción en la provincia de Soto, principalmente, hasta la zona de embarque en las riberas del río Magdalena. Este trayecto se hacía generalmente a través de dos medios de transporte, muy resistidos por una parte de los comerciantes de Bucaramanga.<sup>95</sup> Hablamos pues de las recuas de mulas y el transporte fluvial por los vapores del Río Lebrija. Si bien el fruto de este trabajo no es el análisis de los precios que se tuvieron que pagar para llevar los productos de un lugar a otro, dentro de la explicación general se presentarán ciertos datos que, sin pretender ser exhaustivos, muestran una tendencia de alza de los precios lo cual dificultaba a la larga, la conformación de unas zonas de alta productividad que estimularan la inversión de capital autóctono.

El comercio de la provincia de Soto estaba principalmente sometido al monopolio ejercido por *La Compañía Colombiana de Transportes*. Esta compañía se encargaba en exclusiva de asegurar el transporte de mercancías y pasajeros por el río Magdalena, a través de su flota de vapores. El alto interés que existía por controlar dicho río estaba motivado por la necesidad que tenían los exportadores de café de llevar sus productos hacia los mercados internacionales y por ello, la mayoría de agentes e intermediarios extranjeros buscaban asegurar esta comunicación. La Compañía fue fundada por Francisco Javier Cisneros, un empresario cubano que había estado, entre otros, a la base de la promoción y construcción del Ferrocarril de Antioquia. El éxito principal que llevó a la conformación de dicho monopolio se debió a que la compañía fundada por el señor Cisneros había absorbido las compañías locales que eran manejadas por extranjeros. Particularmente en el caso de Soto, la Compañía de Vapores del

---

<sup>95</sup> El tema de la lucha por determinar cuál sería el medio de transporte elegido por las autoridades políticas en la Provincia de Soto, y en general en Santander, será tratado más adelante.

Lebrija que era de alemanes y colombo-alemanes, también había sido adquirida por la compañía Colombiana de Transportes.<sup>96</sup>

Según datos encontrados en material documental de la época, tales los cálculos hechos por la Comisión de vías, si se construía el ferrocarril éste no solo abarataría los costos del transporte en la primera fase, que era llevar los productos de las zonas productivas al río Magdalena, sino que permitiría concentrar todo el transporte de la región centro y oriental del país en un solo punto.

El tráfico de Soto en 1889 por los actuales puertos de Botijas y Marta, fue de 84654 bultos de importación y exportación; en el primer semestre de 1890 ha sido de 57665; él aumentará al doble al establecerse el ferrocarril, porque las provincias de allende el Chicamocha se surtirán de preferencia del comercio de Soto y enviarán sus producciones como café, cacao sombreros, tejidos &°, para el Exterior y la costa, así como también en toda la extensión de la vía se fundarán colonias agrícolas que traerán la prosperidad á estas comarcas. Además los viajeros de las Provincias del Norte que se dirijan a Bogotá, preferirán, por comodidad y por ahorro de tiempo y de dinero, la vía de soto al magdalena.<sup>97</sup>

---

<sup>96</sup> *La Compañía Colombiana de Transportes* alcanzó a tener 16 de las 19 compañías pequeñas que aseguraban el transporte entre los ríos tributarios y el Magdalena llegó a dominar el tráfico en el río y el transporte y la compra de café colombiano. Rippy Frank, "Latin America and the Industrial Age", New York, 1944, p. 54. Traducción del autor de: "To enable the *Compania Colombiana de Transportes* to purchase the American firm. Thus, the *Compania Colombiana de Transportes*, which owned 16 of the 19 steamers cruising the Magdalena, 54 virtually dominated river traffic, and the transport and purchase of Colombian coffee.

<sup>97</sup> En: *La Voz de Soto*, 25 de septiembre de 1890.

Esta preocupación se ve reflejada en la constante pugna que existió entre los socios de las distintas casas comerciales por el tipo de transporte que debía ser escogido para abaratar los costos, es decir, o se promovía la mejora de los caminos terrestres y un verdadero acondicionamiento de la navegación a vapor por el río Lebrija, o se escogía la ruta modernizadora encargada de llevar el progreso a toda la región de Soto: el ferrocarril. Se puede intuir que además de la disputa por el tipo de medio de transporte que se escogería o favorecería, esta escogencia reflejaba una lucha de intereses comerciales por la adjudicación de unos beneficios que estaban ligados a la tenencia de tierras cercanas al ferrocarril o a los caminos del Lebrija. El inconveniente que acarrearía la continuación del transporte a través del río Lebrija, era que su compañía al haber sido absorbida por la *Compañía Colombiana de Transportes* era dependiente del monto de tarifas que se establecieran desde Barranquilla.

En una extensa carta, firmada por la mayoría de grandes comerciantes de la ciudad de Bucaramanga,<sup>98</sup> se solicitaba explicaciones a la *Compañía Colombiana de Transportes* sobre el repentino aumento en el costo de los fletes en el río. El nacimiento del conflicto al parecer estaba impulsado por la reciente adquisición por parte de la *Compañía de la United*,<sup>99</sup> empresa de transporte por el Magdalena

---

<sup>98</sup> Los comerciantes firmantes de la misiva eran: Minlos Breuer y Compañía; Roberto J Minlos; L Larsen ; César Lülle; Zapata, Vergara & Compañía Limitada; Koppel y Schloss; Ruperto Arenas; Francisco Vargas & Hermanos; José M Silva; Trinidad Parra de Orozco & Compañía; Ernest Langebach; C P Clausen; José Puyana & Hermanos; Julio Cadena, Reyes Gonzales & Hermanos; Valenzuela Forero & Lopez; Lorent Keller & Compañía; Miguel Samper e Hijos; Francisco A Barreto; Laureano Ruiz; Camilo Ordoñez, Rafael Antonio Galvils; Sinfonso García e Hijos; Nepomuceno Cadena; Paul Polko; Santafé Cadena; Manuel A Cadena; Victor Paillié; Miguel Diaz Granados; Rugeles Hermanos; Julio Ogliastrri & Hermanos; Ogliastrri & Hermanos; D' Costa Gómez & Hermanos; Tomás Arango; Victor M Leal. "Revista Comercial", *La voz de Soto*, Bucaramanga. agosto 25 de 1890.

<sup>99</sup> Hernan Horna habla de la lucha que se desarrolló entre los miembros de ambas compañías con tal de imponer un monopolio en el río Magdalena. Para 1883, la Compañía *United* poseía el control de la mayoría de puertos sobre el río. 6 años más tarde, en 1889, la compañía *United* fue obligada a vender sus acciones a Cisneros debido a la gran competencia que le organizó desde todas las esferas, particularmente en las oficinas gubernamentales. Cisneros además de ser un mago con las finanzas, tenía una amplia red de intermediarios: Camacho Roldán y Compañía, Muñoz y Espiriella, Diego de Castro y Compañía, Vengoechea & Compañía, José Ribón & Compañía, *Pérez Triana y Compañía*, *José María y Enrique Cortés & Compañía*, y *Reyes y*

que perteneció a unos capitalistas norteamericanos y que según lo que se puede interpretar de la lectura de la correspondencia, tenían un acuerdo con los comerciantes de Soto. *La Voz de Soto* publicó en su apartado semanal de la Revista comercial, la naturaleza del tipo de convenio que existió entre los comerciantes de Soto y la por entonces desaparecida compañía de transporte Norteamericana: "Asunto de permanente y nutrida crónica ha sido la nueva tarifa de fletes en el Magdalena fijada por la *Compañía Colombiana de Transportes*. Los administradores de esta no se cuidaron ni de dar un aviso anticipado sobre el alza considerable que iban a hacer en los fletes, lo cual ha ocasionado perjuicios al comercio y le ha valido a la compañía calificativos de desconsiderada e injusta, que, en nuestro concepto, son bien merecidos. Todos esperábamos que la desaparición de la *Compañía Unida traería un alza en los fletes, pero no contábamos ni podíamos contar con un cambio tan repentino, que, naturalmente, trastorno operaciones hechas sobre muy diferentes bases. Este comercio se ocupa con todo interés y perseverancia en el estudio de lo que convenga a sus intereses, y no dudamos de que se llegará pronto a una solución que allane las dificultades que la nueva tarifa le opondrá. Así lo esperamos, pues un comercio de la importancia de este todo casi todo lo puede por el camino de buscar su salvación*".<sup>100</sup> El verdadero interés expuesto en la carta, además de la *Sorpresa Inicial*, era evitar a todo coste la imposición de un monopolio en los transportes:

"Ha llegado a nuestro conocimiento que la compañía que ustedes representan y que es la empresa de transportes fluviales en el río

---

*Hermanos* [los resaltados en cursiva son los que tuvieron algo que ver de una u otra forma con el Ferrocarril de Santander en uno u otro momento]. El grado de control del monopolio se debía a la simpatía que Cisneros se había granjeado en las oficinas de los diplomáticos británicos y norteamericanos. Cualquier malentendido que el cubano tuviera con alguno de los gobiernos en Colombia, este se comunicaba con la respectiva embajada y solicitaba de sus buenos servicios. Cisneros no solo tenía la simpatía de los cónsules y negociantes extranjeros, sino mas bien que la mayoría de ellos eran sus empleados. Tomado de: HORNA Hernan, "Francisco Javier Cisneros: A pioneer in Transportation and Economic Development in Colombia". En: *The Americas*, vol. 30, No. 1, julio 1973, Catholic University of America Press on behalf of Academy of American Franciscan History Stable. URL: <http://www.jstor.org/stable/980447>, Accessed 09/08/2009. pp 301-302.

<sup>100</sup> "Revista Comercial", En: *La Voz de Soto*, Bucaramanga agosto 25 de 1890.

Magdalena por vehículos de vapor de que se vale el comercio de Santander, ha adoptado la nueva tarifa que, con fecha 1° de los corrientes, corre impresa en hoja volante. El asunto corresponde á determinaciones industriales ajenas, sobre las cuales no nos es lícito discutir en lo que se refiere al alza de los fletes, porque esas son bases que fijan los dueños de las empresas de este género según convenga á sus intereses, para los contratos de transporte. Pero sí, nos creemos autorizados para hacer algunas observaciones, no sobre el alza que se ha determinado, sino sobre la desigual distribución de los fletes entre los puntos intermedios de la línea general del bajo Magdalena, comprendida entre Yeguas y Barranquilla, y especialmente entre los puertos de Bodega Central, Puerto Lebrija, Paturia y Sogamoso, que son los que sirven para el tráfico de esta parte del Departamento de Santander. No hay duda que la distribución de la tarifa para el servicio que se presta en parte de la línea fluvial, debe corresponder equitativamente á la que se han fijado para toda la línea; en otros términos, que el servicio parcial debe ser retribuido proporcionalmente, y que esta proporcionalidad debe tener alguna manera razonable de establecerse para que la retribución sea equitativa. La proporcionalidad, si las condiciones físicas del río fueran unas mismas en toda la niña, debería tomar por base la distancia longitudinal. Algunas modificaciones pueden seguramente, y con bastante justicia, introducirse en los trayectos en donde la navegación ofrece algunos peligros, por lo cual no se puede fijar absolutamente la proporcionalidad de la retribución del servicio parcial por la distancia recorrida. Más hay otra consideración que se desprende de la precedente, y es la de que donde no comparecen aquellos peligros, la regla equitativa debe ser la de la distancia. *Nos proponemos hacer algunas comparaciones: de*

*Bodega Central a Puerto Lebrija hay XIV leguas de distancia, y la diferencia de flete de subida es de 4\$ por tonelada; para Sogamoso la distancia es de 22 leguas, y la diferencia de fletes de subida es de seis pesos por tonelada. Sabido es que de Sogamoso para abajo la navegación es siempre facil para vehiculos de las mayores dimensiones. De Magangué al Banco hay 30 leguas de distancia y la diferencia de flete de subida por tonelada es de 2\$, siendo de advertir que en este trayecto es en donde existe el obstáculo mas serio en la navegación del río, el peñón de "Juana Sánchez." Juzgamos que los transportes que tiene que hacer el comercio de este Departamento por el río Magdalena, no serán insignificantes para la empresa que ustedes administran, y que ustedes están advertidos de que los dueños de vehículos de transporte y los comerciantes que tienen objetos que transportar, tienen intereses estrechamente ligados; de suerte que toda rivalidad entre ellos es pernicioso y funesta. La presente carta tiene por objeto cultivar aquella buena inteligencia; y al efecto suplicamos a ustedes se sirvan tomar en consideración nuestras observaciones, y modificar la tarifa en lo relativo á los puertos de este departamento hasta Sogamoso, en el sentido de que la distribución diferencial se apoye en la equidad. Esto dará responsabilidad a la tarifa y hará armonizar intereses que, como atrás hemos dicho, deben ser mancomunados. Conviene que ustedes adviertan que al comercio de esta comarca le es pernicioso el monopolio de conducción de cualquiera de los ríos tributarios, Sogamoso y Lebrija, por lo cual ha sido antigua costumbre hacer uso del uno y del otro; y además porque una sola vía sería insuficiente. Esta es una nueva consideración que no queremos omitir al analizar la tarifa de ustedes, pues se ha señalado conduce a anular los puertos de Sogamoso y Lebrija, con*

*exclusivo provecho para el de Bodega Central, y perjuicio para el comercio. Tan importante es para nosotros la modificación de la tarifa en el sentido en que la solicitamos, que tenemos que suplicar a ustedes nos den pronta respuesta para poder tomar, en el caso de no ser atendidos, las medidas de precaución que nos corresponda.*<sup>101</sup>

La opción manejada por estos comerciantes era la construcción de una ruta que abriera al mercado internacional de materias primas una alternativa más confiable que las existentes. Antonio C Nigrinis, Secretario Ejecutivo del Departamento de Santander y editor de *La voz de Soto*, comentaba sobre las dificultades que existían para el comercio en la región por el mal estado de las vías. Para llegar a Bucaramanga desde la Costa Atlántica se acostumbraba tomar la ruta del Río Lebrija en unos pequeños vapores, se hablaba de unos 10 o 12 pero se cree que estos vapores eran en realidad pequeñas embarcaciones en canoa, las cuales, a pesar de las pretensiones de los comerciantes, por su calado y envergadura no permitían una navegación por el río. Así parecía considerarlo un agricultor, quien hablaba de la gran dificultad que existía para comunicar a la Provincia de Soto y su región productiva con el exterior y se permitía la libertad de explicarla

---

<sup>101</sup> “La Compañía Colombia de Transportes”. En: *La Voz de Soto, Bucaramanga*, agosto 5 de 1890. En la respuesta a esta petición, la *Compañía Colombiana de Transportes* contestó: "ofreciendo un 10%, de rebaja en el precio de los fletes sobre la carga que se conduzca desde Barranquilla a Puerto Lebrija y viceversa, con la condición de que los favorecidos con ese descuento, se comprometan por un tiempo determinado [que la compañía no fijó] a anotar sus cargamentos sino a los vapores de ella. Sabemos que el comercio no está dispuesto a contraer el compromiso que se le exige, y tal determinación es muy juiciosa y la aplaudimos. Las cosas no están para entrar en obligaciones que mañana pudieran ser motivos de mayores perjuicios y, por consiguiente, de arrepentimiento. La compañía colombiana de transportes sigue sosteniendo que fue moneda corriente del alza repentina de los fletes, y se defiende alegando que cuando, con motivo de la competencia, se redujo el precio de los fletes, no se estipuló el tiempo de la duración de la rebaja. Qué argumento! Hemos sostenido que hubo sorpresa en el establecimiento de la nueva tarifa, y eso no lo sostendríamos si hubiéramos sabido cuando cesaba la rebaja; y cómo de lo que nos quejamos es de la sorpresa, y ella se nos dio y no tiene justificación, claro es que nuestra queja queda vigente. “Revista Comercial”, *La Voz de Soto*, Bucaramanga, octubre 14 de 1890.

basándose en que los obstáculos físicos de la cordillera obligaban a buscar una salida a través de los ríos, pero que en vista de lo apretado de sus valles, lo único que podían emplear para este río eran obsoletos medios de transporte.

En resumen: en la actualidad en nuestros climas con nuestra topografía, cuesta mas [sic] proporcionalmente construir un camino de herraduras, que un ferrocarril, máxime si este es de vía angosta, que para nosotros sería suficiente; *los caminos, además, no nos redimen de los ríos afluentes, en éstos, dado su curso y al caudal de sus aguas, no podrá haber otra embarcación que la rústica canoa, igual en todo á las que usan los salvajes.*<sup>102</sup>

La ruta del Lebrija era controlada por empresarios alemanes, antiguos socios comerciales de Lengerke: Lorent & Volkmann. Esta compañía fluvial de vapores en el río Lebrija cambiaría de nombre al ser retomada por sus hijos, López & Navarro. Según parece por las declaraciones de Nigrinis, estaban en "contravía", haciendo alusión a la imagen de la búsqueda de un transporte válido para los comerciantes, con los intereses de Bucaramanga y el Departamento de Soto, debido pues a que eran agentes de la *Compañía Colombiana de Transportes*.

Los altos costos del flete (Ver Tabla No 2) para el año de 1890 llevaron a los comerciantes a implorar por la intervención del Gobierno Central, para que solucionara de una manera definitiva y fundamental el problema de comunicación entre Bucaramanga y el río Magdalena. Además se implementaron varias negociaciones con los encargados de la *Compañía* en Barranquilla para llegar a un acuerdo sobre el monto de las tarifas: "Anteayer salió de Bodega Central con dirección a esta ciudad el comisionado de la *Compañía Colombiana Transportes*,

---

<sup>102</sup> "Un Agricultor". En: *La Voz de Soto*, 25 de julio de 1890. (Las cursivas son del autor).

con el objeto de tratar con el comercio tan importante asunto, y creemos que se llegará a un arreglo satisfactorio. *La Compañía Colombiana de Transportes* puede ofrecer bastantes ventajas, y más si como creemos, *cuenta con la colaboración inteligente de los veteranos del Lebrija, los indomables luchadores de la navegación fluvial, señores López y Navarro. Cada día se palpa más las ventajas del camino de Peñas Blancas, y el General Santos debe sentirse orgulloso de su obra*<sup>103</sup>.

**Tabla No. 2** Costos del Flete en el río Lebrija por Puerto Santos a Bodega Central.<sup>104</sup>

<b>Fletes de Río Estación Santander, Marzo 15 de 1893.</b>	<b>Precio en Pesos</b>
De estación Santander a Botijas, toda carga	\$5.00
De Botijas a Estación Santander toda carga	\$4.00
El petróleo, la dinamita, etc. Es decir, los inflamables y explosivos,	Flete doble.
Para haber alzado los fletes por canoas de este puerto al de Botijas, hemos tenido en cuenta lo siguiente	Nuestras canoas gastaban en un viaje redondo, una suma de \$80 A \$100; y podíamos soportar esos gastos con los fletes que cobrábamos. Mas, como hoy en vez de aquella suma gastamos una mucho mayor, por razón á la escasez de brazos, carestía de víveres y el mal estado en que se encuentra el río; y además nos vemos obligados a igualar el salario de lo que gana un peón en Puerto Wilches, Peñas-Blancas y Sogamoso, aumentando el valor del viaje a los bogas

<sup>103</sup> "Transportes Fluviales". En: *El Eco de Santander*, Bucaramanga, noviembre 2 de 1894.

<sup>104</sup> "Nuevos Fletes". En: *El Eco de Santander*, Bucaramanga, noviembre 2 de 1894.

La compañía de vapores del Lebrija representó de hecho una vía que fue satanizada. Los principales argumentos presentados por los opositores a la navegación, estaban basados en la explicación de las dificultades geográficas. La condición espacial de Bucaramanga no podía solucionarse sino por la vía terrestre. Este tipo de explicaciones, muy en la tónica de finales de siglo XIX, enmarca la cuestión del atraso de los transportes en un plano de claro determinismo geográfico. Así por ejemplo, los promotores del ferrocarril aseguraban en el año 1890 que:

En cambio, el ramo de fomento si necesitará gran consideración. Nuestras condiciones topográficas son muy exigentes. Cortado cómo está el departamento por la cordillera oriental de los andes, todos los caminos son de montaña y muy aptos a descomponerse en las épocas de lluvia. Las numerosas corrientes de agua que se descuelgan de la cordillera imponen la necesidad de construir y conservar numerosos puentes; y el desierto que está interpuesto entre la cordillera y el río magdalena, da la principal importancia al problema de comunicar el departamento con aquella arteria por donde se alimenta comercio del país. *Ya en otra ocasión hubimos de examinar lo inadecuados que son los ríos tributarios para prestar el servicio que, en otras condiciones, podrían exigírseles. La consecuencia forzosa es, pues, la construcción de una vía terrestre que elimine los inconvenientes si de una lenta y peligrosa navegación.*<sup>105</sup>

Para concluir la mirada sobre la detección de la existencia del monopolio en el transporte, determinado por el costo de la navegación fluvial en Soto por el río Lebrija, digamos que, al parecer, la escogencia de la opción del ferrocarril estuvo

---

<sup>105</sup> NIGRINIS Antonio, En: *La voz de Soto*, Bucaramanga, 25 de marzo 1890.

determinada en parte como una respuesta al alto costo del transporte fluvial en el río Lebrija, ya que el transporte por el río Sogamoso estaba siendo desviado por la *Compañía Colombiana de Transportes*. Un comunicado de prensa sobre la necesidad de llegar a un acuerdo parece reforzar esta hipótesis: "Decididamente, parece que el comercio de Soto opta por la vía de puerto santos para todos sus negocios de importación y exportación. Sabemos que casi todos los comerciantes de Bucaramanga hicieron propuestas a las compañías de navegación por vapor en el Magdalena, para asegurarle a la que contrate con ellos, toda la carga (hasta 50,000 al año), *a condición de que se obligue a movilizarla desde Puerto Santos hasta Barranquilla*, con un solo conocimiento y en las mejores condiciones posibles".<sup>106</sup> Que el puerto construido para el transporte por el Sogamoso y los antiguos del Lebrija, llámese Botijas o Puerto Lebrija, no fuera controlado por la *Compañía* de Cisneros, parecía condenar el transporte de las mercancías a un altísimo costo en los fletes. La construcción de Peñas Blancas y la fundación de Puerto Santos, buscaba la consolidación del monopolio del transporte fluvial a través de las vías que habían sido promovidas por la *Compañía Colombiana de Transportes*.

- **Un proyecto orientado a acaparar las tierras**

La idea básica que rigió esta iniciativa de acumulación de tierras en manos de los propietarios de las casas comerciantes dentro del Estado de Santander, fue la de crear un monopolio en el transporte, llámese caminos o ferrocarril, para la consolidación de una economía agroexportadora. Este monopolio buscaba la implementación de condiciones favorables para la adjudicación de terrenos a través de la modalidad de la construcción de caminos, lo cual también era una

---

<sup>106</sup> "Transportes Fluviales". En: El Eco de Santander, Bucaramanga, noviembre 2 de 1894. (las cursivas son mías)

táctica para aquellos interesados en la acumulación de tierras con fines especulativos. Esto se entendía puesto que los especuladores consideraban positiva la ocupación de dichas tierras por seres humanos civilizados' que aseguraría la consolidación de los proyectos para el progreso y la civilización. Estos seres considerados 'civilizados' eran para las elites algún comerciante extranjero o en general cualquier inmigrante extranjero, o colonos mestizos 'cristianizados'. Esto tiene una serie de implicaciones. Para la Profesora Legrand,

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.<sup>107</sup>

En aquellos tiempos, la construcción de un camino revelaba los intereses que se derivaban de su realización. Con el paso de éste por sus tierras, algún propietario podía llegar a ofrecer al viajero desde atenciones, con la construcción de fondas y casas de reposo, hasta el pago de peajes por uso del camino construido por el propietario de los terrenos. 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".<sup>108</sup>

---

<sup>107</sup> LEGRAND Catherine, *Colonización y protesta campesina en Colombia 1850-1950*. Bogotá, Universidad Nacional, 1988, p. 42-45.

<sup>108</sup> LEGRAND Catherine, *ibíd.*

Sintiendo la necesidad por integrarse en el mercado, los personajes que traficaban con mercancías de exportación, llámese productos agrícolas o del resultado de las practicas extractivas, debían comenzar a asegurarse dos aspectos en la constitución de una economía de este tipo, es decir de la cercanía de las zonas de producción y la existencia de un camino que permitiera una rápida salida de estos productos a los mercados donde esperaban venderlos. Este no era el caso de la Provincia de Soto. Como se mencionó en el apartado anterior, las cosas estaban a medio hacer, ya que no existía, ni una red de caminos confiable e instalada, ni la existencia de un sector agrícola especializado en la producción de uno o varios de los elementos que el mercado internacional requería. Aquello que existía eran proyectos por transformar el espacio circundante y ocuparlo para darle la forma que se creía conveniente, con el objetivo de producir para el mercado internacional. Así es que el impulso por la apropiación de tierras, a través de la construcción de caminos primero buscó acercarse a tierras que estuvieran cerca de las ricas selvas de la región de Soto, donde se podía extraer quina.

Para la profesora Legrand, este proyecto se efectuó en los primeros años de la década de los 70: "Para la década de 1870, las 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 diera paso a la apertura de potreros y tierras para el cultivo".<sup>109</sup> En la mayoría de los casos este desmonte implicaba las entradas en las selvas ricas en quina y, para asegurarse la presencia cerca de estas zonas ricas en tales árboles, era necesaria la construcción de caminos que aseguraran un control real de las tierras. Además era importante también decir que las tierras no estaban aún adjudicadas, para evitar que aquellos colonos que

---

<sup>109</sup> ibíd. pág. 42.

se habían instalado allá no pudieran hacer validos sus derechos legales. Refiriéndose a la colonización del Quindío, Jaime Lopera afirma que: “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: contrato; por cuenta del estado, por venta; por la apertura de un camino, como cultivadores que la reclamaran; por pobladores o por auxilio de un camino.”<sup>110</sup> La necesidad de adjudicar tierras obedecía pues al hecho de que una vez construido el camino, este permitiría el rápido acceso a la zonas productivas, pero también implicaba que la mayoría de tierras por donde pasara, fueran ocupadas con el fin de mantenerlo y hacer de la tierra un sitio productivo según los intereses capitalistas de las elites.

Si bien la construcción del ferrocarril de Soto vino después es menester presentar el accionar de Lengerke, ya que este explica cómo los principales promotores del ferrocarril obrarían luego dentro de estas mismas dinámicas. Como lo señala la profesora Legrand, uno de los mecanismos empleados para la adjudicación de baldíos, era que el demandante de las tierras, fuera extranjero, esto con la intención de promover la inmigración extranjera. A idea de los gobernantes en el país, las cifras de ocupación de las tierras eran muy bajas. Por lo tanto, se hacía necesaria la llegada de inmigrantes que pudieran promover el crecimiento económico de la región. 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:

---

<sup>110</sup> LOPERA GUTIÉRREZ Jaime, *Colonización del Quindío. Apuntes para una monografía del Quindío y Calarcá*. Bogotá, Banco de la República, 1986, p. 74-75.

"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".<sup>111</sup> 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 baldíos.<sup>112</sup> Las políticas de adjudicación de baldíos se habían diseñado como una de las condiciones para incentivar y promover la inmigración de extranjeros. La puesta en ejercicio de lo previsto en la Ley implicaba que, como indica Carreño, "La venta de bonos de deuda externa fue uno de los mecanismos para concentrar la propiedad de tierras públicas en pocas manos, a su vez sirvió para la explotación a los colonos ya asentados en tales áreas".<sup>113</sup> Esta práctica, lejos de ser novedosa es hija de la ambición que tuvieron los próceres de la llamada Independencia, por, una vez adquirida ésta, entrar rápidamente en el mercado Inglés. Esto significaba que la única manera era la promoción de una economía agroexportadora, pero vistas las paupérrimas condiciones del agro en esos tiempos, y la alta mortalidad y devastaciones debidas a las guerras, se pensó que la solución sería la ayuda de campesinos y labradores extranjeros. Así lo entiende el historiador Plata, quien afirma que

Los bonos o títulos de deuda externa, resultaron de un convenio firmado en París, el 25 marzo 1861, entre la confederación granadina con un grupo de acreedores europeos. Se acordó la entrega de tierras baldías a cambio de los bonos. Estos títulos estaban en circulación y los empresarios al ver oportunidades de negocio, se apresuraban a adquirirlos y luego nos tramitaban ante el estado. La

---

<sup>111</sup> ANCÍZAR Manuel, "Circular recomendando el cumplimiento del decreto dictado en ejecución la lei de 2 julio último sobre inmigración de extranjeros" En: GNG, Bogotá, No 911, 12 septiembre 1847, pp, 597-598. Citado por: CARREÑO TARAZONA Clara Inés, *Construir caminos para conducir cargas y especular con tierras: Los caminos de Lebrija y Sogamoso en el departamento de Soto, 1865 - 1885*. Universidad Industrial de Santander, Escuela de Historia, Bucaramanga, 2007, p. 141.

<sup>112</sup> *Ibíd.* p. 32.

<sup>113</sup> *Ibíd.*, p. 13-18.

entrega de bonos de deuda externa por tierra fue una práctica establecida desde los años 50.<sup>114</sup>

Pues bien, las gentes de Soto pensaban que sólo un extranjero estaba en condiciones de abrir la ruta y ese hombre era el alemán Geo Von Lengerke, quien fue comisionado para encargarse de la apertura de caminos que le dieran salida a la Provincia de Soto, a través de los caminos de Paturia, por las vías del Lebrija y Sogamoso. "El estado de Santander le entregó en dos de estos contratos, un total de 22,200 ha de tierras baldías, más de \$20,000 y privilegios para cobro de peaje si administración de los caminos carreteros hasta por 25 años. Los baldíos permitían ubicar arrendatarios para el cultivo de tabaco, además, las tierras entregadas, resultaron ricas en quinas".<sup>115</sup> Estos primeros grandes negocios los llevó a cabo Lengerke con el Presidente de Santander Eustorgio Salgar, radical que mantuvo estrechos vínculos políticos con Wilches. En la comisión entregada se contempló el adelanto al gobierno de \$10,000 por concepto de utilidades; recursos que fueron destinados a la empresa del ferrocarril de Soto, que para entonces ya estaba asociada al Estado<sup>116</sup>. "Una triangulación que hacía del general gobernante un socio del estado en virtud de los contratos acordados con sus empresas"<sup>117</sup>. Durante el segundo Boom de las quinas, siendo Solón Wilches Presidente, éste estuvo muy interesado en que sus socios, como es el caso de Lengerke, alcanzaran acuerdos con el Estado para la explotación de tierras ricas en quinas y Wilches estableció para ello una sociedad: «el gobierno del estado y la sociedad Lengerke compañía se constituyen en sociedad industrial para la explotación de los terrenos baldíos situados en el occidente los departamentos de

---

<sup>114</sup> PLATA José María, "Historia, explicación y defensa de los contratos de tierras baldías". En: *El Tiempo*, noviembre, diciembre de 1856.

<sup>115</sup> ARIZA ARIZA Nectali, *Oligarquías ascendentes en el estado soberano de Santander en la segunda mitad del siglo XIX: las redes de Aquileo Parra y Solón Wilches*. Estudios Sociales No 32, p. 159.

<sup>116</sup> *Gaceta de Santander*, No 209, Bucaramanga, 2 marzo 1884, p. 225.

<sup>117</sup> ARIZA ARIZA, *Ibíd.*, Pág. 161.

Socorro y Guanentá».<sup>118</sup> Es importante señalar que además de las tierras que fueron adjudicadas al alemán, su socio y heredero comercial, Juan Lorent, estuvo a cargo de la organización de la Compañía de Vapores del Río Lebrija, junto al señor Pedro Volkmann. La firma era conocida como Lorent & Volkmann.

En lo directamente concerniente a la obra del ferrocarril de Soto, se puede anotar que las prácticas y las redes de influencia que se tejían entre los Gobernantes y comerciantes para la adjudicación de baldíos, funcionaron en general de la misma manera que el caso Lengerke. La construcción del ferrocarril de Soto fue planeada desde un principio por las elites de la región que eran manejadas por Solón Wilches. Éstas buscaban apropiarse de las tierras comprendidas entre los ríos Sogamoso y Lebrija. Tal interés empezó en parte con el segundo auge de las quinas, en el año de 1880, pero una vez la corteza de quina se hizo escasa y sobrevino la caída de los precios en el mercado internacional, esto provocó un replanteamiento del proyecto, al notar que el café estaba siendo un producto con bastante aceptación en el exterior y en general el café producido dentro del Estado tenía una relativa buena apreciación por parte de los compradores. Se buscó entonces que las tierras fértiles que se encontraban en los valles de los ríos fueran utilizadas para la creación de una zona productiva cafetalera. Ello se explica siempre desde el punto de vista de la potencialidad de la zona, y no sobre bases de una verdadera economía cafetera.

Dentro de este contexto, la estrategia empleada por las redes de Wilchesera la constitución de empresas supeditadas a la administración Federal.<sup>119</sup> Esto permitía que el Gobierno alentara las migraciones dentro del mismo Estado, desde las provincias del sur, Socorro, Vélez y Guanentá, que buscaban instalarse

---

<sup>118</sup> *Gaceta de Santander*, No 1437, Bucaramanga, 10 septiembre 1880, pp. 311 -312.

<sup>119</sup> Para una explicación más detallada de las relaciones entre Política y construcción de ferrocarril, con las redes de poder de Solón Wilches, ver el capítulo II.

en las tierras donde se estaba empezando a cultivar café. Como lo señala de manera clara David Church Johnson,

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 de recobrar las pérdidas ocasionadas por la decadencia económica que miraba desde algunos años aquella región".<sup>120</sup> Esta inmigración local fue claramente impulsada por los líderes locales de Soto, con el fin de procurarse mano de obra barata, y poder poblar la región que estaban construyendo: "El reparto de baldíos a cambio de caminos y proyectos ferroviarios y el boom de las quinas, incrementó el latifundio en Santander".<sup>121</sup> Esto tendría consecuencias sobre los conflictos por la tierra y sobre la configuración de la economía de las haciendas, tal como lo señalara Catherine Legrand para el conjunto de la Nueva Granada: "La privatización de las tierras públicas, lejos de democratizar la propiedad de la tierra, consolidó el latifundio y marginó el campesino de una participación de las ganancias de la producción dadas en la economía agrícola de exportación en la segunda mitad del siglo XIX."<sup>122</sup>

---

<sup>120</sup> JOHNSON David Church. *Ibid.* p. 271.

<sup>121</sup> ARIZA ARIZA, Nectali, *Op. Cit.*, p. 159.

<sup>122</sup> LEGRAND Catherine, *Ibid.* pp. 45-47.

*Antes que la peluca y la casaca*

*fueron los ríos, ríos arteriales:  
fueron las cordilleras, en cuya onda raída  
el cóndor o la nieve parecían inmóviles:  
fue la humedad y la espesura, el trueno  
sin nombre todavía, las pampas planetarias*

*[...]*

*Nadie pudo  
recordarlas después: el viento  
las olvidó, el idioma del agua  
fue enterrado, las claves se perdieron  
o se inundaron de silencio o sangre.*

*Canto General, Amor América*  
**Pablo Neruda**

### **CAPÍTULO III**

#### **CONSTRUYENDO UN ESPACIO PARA EL FERROCARRIL. LOS OCUPANTES DEL TERRITORIO DEL FERROCARRIL DE SOTO: DIVERSIDAD ÉTNICA Y CULTURAL VS UN DISCURSO DE CIVILIZACIÓN Y PROGRESO**

Las primeras noticias sobre la presencia en la región de nativos y seres humanos distintos a los españoles, datan de las primeras conquistas y correrías de indios. El objetivo de este aparte es mostrar de la presencia del ser humano en los lugares por donde se planeaba hacer el camino del ferrocarril e intentar determinar el impacto de la planeación de la realización de la obra en cuanto a la existencia de un terreno por conquistar y colonizar de parte del ciudadano, obedeciendo a los intereses económicos del transporte de mercancías y materias primas, tendiendo a negar o desvalorizar la ocupación del espacio por nativo quien la habitaba según como concebía dicho espacio dentro de su cosmogonía y cultura. La nueva ocupación de estas tierras, la mayoría de ellas selváticas, se hacía con el fin de transformarlas en monocultivos extensivos e implantación de industrias. Los proyectos, por lo menos en lo mencionado en los escritos de los letrados de Soto, apuntaban al aprovechamiento de los recursos naturales de una manera tal que se transformara el espacio obligando a los primeros habitantes de estas regiones a cambiar su concepción y modo de vida y adaptarse al nuevo, o desaparecer. Estos habitantes estaban acostumbrados a vivir de la pesca y de la caza, a apropiarse del terreno de una forma no invasiva con el medio ambiente. Además de los aborígenes, se encontraban también en estas regiones descendientes de esclavos, que fueron traídos durante la explotación minera en el río de Oro, rama tributaria del río Lebrija. También es importante mencionar que el espacio que se encontraba entre Bucaramanga y el río Magdalena, dentro de la región de Soto, no estaba poblado por grupos humanos “cristianos”. Escasos

caseríos de trabajadores del ferrocarril, así como el crecimiento colonizador de las gentes de Soto, fueron los que poco a poco formaron y fundaron pueblos.

Además de las dificultades del terreno y la ausencia de caminos, la mayoría de comerciantes y hombres políticos locales se quejaban de los defectos inherentes a las poblaciones autóctonas, es decir, de los grupos aborígenes que estaban en esos territorios antes de la llegada de los españoles, así como de la población mulata o mestiza de los nacientes lugares urbanos. Según los letrados y políticos, la pereza y las malas costumbres habían condenado a la región a un atraso, que si bien era denunciado con crudeza podía solucionarse con la migración de personas provenientes de países europeos nórdicos. La búsqueda por colonizar los territorios que ocupaban los aborígenes con gente 'civilizada', reflejaba la visión euro-céntrica de las tierras que según ellos, eran para aquel que sabía sacarles provecho.

- **El discurso racista de civilización y progreso, o de extinción de los salvajes**

Como parte de los elementos de promoción para la construcción del Ferrocarril de Soto al Magdalena, las elites en Bucaramanga y sus áreas aledañas se dedicaron a reivindicar su presencia dentro del mundo como miembros del grupo de los mas 'iluminados'. Para ello produjeron un discurso que buscaba reflejar las potencialidades de progreso y la necesidad por emprender el recorrido del camino hacia la civilización. La culminación de este proceso de crecimiento, de purificación, de tendencia hacia lo divino se daría con la llegada a buen puerto del ferrocarril.

En sus rasgos principales, dicho discurso buscaba marcar una profunda diferencia entre ellos, los miembros de las elites considerados a sí mismos como los hombres blancos e hijos directos de los españoles y las otras etnias culturales que ocupaban desde tiempo atrás los territorios en la Provincia de Soto, es decir, los integrantes de los distintos grupos de aborígenes y los descendientes de los esclavos. En que los ciudadanos, como buenos descendientes de los conquistadores de Castilla y León, la diferencia se medía ante todo en el hecho de ser devotos católicos practicantes. La unión de la visión del progreso con el de la fe católica condicionaba a los otros grupos étnicos a la aceptación de los civilizados como superiores, en tanto que iguales al europeo.

Mostrarse ante los ojos del europeo como su igual era el principal objetivo de la construcción del discurso del progreso que venía de la mano del ferrocarril. En Europa, este medio de transporte fue símbolo del progreso material y elemento fundamental en la llamada búsqueda de la universalidad. Poseer un ferrocarril o construirlo era la mejor prueba que debía superar una nación si quería ser respetada por las demás en el concierto de las naciones civilizadas:

Sea ésta la ocasión de hacer votos por la felicidad por la paz de esta tierra cien veces querida. *En vez de utópicos programas políticos, formulemos programas de trabajo, de labor, de adelanto y de progreso, que nos conquisten la verdadera gloria en la titánica lucha de la civilización.* Imitemos a ese gran pueblo de dónde vienen estos Mister Hanson y Mister Case, pueblo esencialmente práctico, laborioso y activo, que no gasta sus fuerzas en el campo de lo improductivo y de lo estéril, sino en la amplia zona donde ha cosechado sus laureles el siglo XIX. *El Ferrocarril de Santander está llamado a operar un cambio esencial de nuestra vida y a efectuar*

*una salvadora evolución cuyos incalculables alcances no podemos aún apreciar. El fomento de la agricultura, el desarrollo de la industria, el natural aumento de nuestras exportaciones, vendrán a ser lógico resultado de la construcción de tan importante vía. Cuando el pito de la locomotora libre entre la selva virgen, y caigan al golpe del hacha los árboles centenarios que cubren el terreno a inmensas plantaciones, hasta nuestro mismo carácter sufrirá benéficas modificaciones. Colombia ha entrado de lleno en el camino del orden y de la paz y si, como es de esperarse, no abandonamos la tarea emprendida, veremos en poco tiempo realizada nuestra redención económica. Las vías de comunicación que nos hacen falta serán construidas por los capitalistas extranjeros cuando vean en nosotros un pueblo serio, amante del progreso, y de la paz, y con esas vías de comunicación, Colombia ocupará el puesto que le corresponde por su historia, por sus tradiciones y por su carácter nacional.*<sup>123</sup>

La medida de los valores por los cuales los intelectuales de Soto se medían en relación con los países europeos estaba permeada por conceptos de supremacía racial. Pretendían las elites mostrar que en el caminar por los senderos que debían llevarlos hacia la civilización, era necesario quemar ciertas etapas que por su pasado hispánico y su mezcla con lo indígena y lo africano, no habían podido alcanzar.

La Raza latina, como decían ellos, era poco metódica y no estaba acostumbrada al trabajo pesado, lo que según los intelectuales de Soto no sólo había hecho lenta, sino detenido, la marcha de sus comarcas hacia el progreso. Para Enrique O. Palacio, columnista del periódico *El Norte*, las causas de las constantes

---

<sup>123</sup> PALACIO Enrique O. "Ferrocarril de Santander". En: *El Norte*, Bucaramanga, viernes 1 de octubre de 1897.

guerras civiles y conflictos políticos internos que habían desgastado los recursos de las Provincias en Santander, entre ellas Soto, eran atribuibles también al temperamento de la raza heredada de los españoles, carente del pragmatismo característico de otros países europeos:

En esta como en todas las repúblicas suramericanas nos preocupamos más por la política que por lo vivamente y el más alto grado debiera interesar toda nuestra atención en vez de dedicar todas nuestras fuerzas al desarrollo del comercio y de la industria, la política absorbe todo nuestro tiempo y limitará nuestra labor de ciudadanos a un campo estéril y sombrío donde las más de las veces no cosechamos nada bueno. [...] *El vigor de esta raza inteligente y activa se pierde cada día más en esa continua lucha política que nos enerva y que mata en nosotros cualquier ideal querido.* En los grandes países de Europa se hace menos política que entre nosotros, y apenas de tiempo en tiempo se sienten violentas sacudidas en aquellos poderosos y complicados organismos, cuando entre nosotros la confusión es permanente. Allá se discute, allá se plantean y se resuelven difíciles problemas políticos y sociales a cada instante, pero todo marcha regularmente, y la actividad de la mayoría no se dirige sino en el sentido del trabajo. Allá la política no es de todos y para todos, y aunque cualquier ciudadano tenga opiniones y creencias personales arraigadas, no sacrifica a estas su verdadera independencia personal, ni el tiempo que le debe a su familia y a su patria. Nosotros, herederos de la ardorosa sangre de los peninsulares, nos dedicamos todos a la política, y desde nuestros inocentes juegos infantiles hasta los últimos días de la vejez nos anima el ciego espíritu de partido. Nuevos y esforzados quijotes, vemos enemigos endriagos por todas partes, y después del vehemente discurso apelamos a la

lanza y al machete, como único recurso para quedar en el mismo. O para derribar cuando más algún molino de viento que suponíamos una bastilla. Ridícula copia caricaturesca de pueblos más civilizados y maduros, queremos hacer y hacemos a cada paso, y nuestra utopía llega hasta creer que abundan a centenares entre nosotros los Napoleones y los Bismarck.<sup>124</sup>

Para los ilustrados de Soto, la marcha hacia el progreso era entonces el resultado *sine qua non* de una raza que había madurado y se había dedicado a construir obras que engrandecieran el legado civilizador de los conquistadores. A pesar de reivindicar su latinidad y su pertenencia a una raza que era civilizada, los ciudadanos sentían un claro complejo de inferioridad con respecto a las razas sajonas, ya que para ellos mismos las gentes de Soto no se sentían capaces de lograr la construcción del ferrocarril por su propia cuenta, se consideraban descuidados e impulsivos por naturaleza propia de la construcción del ferrocarril, a diferencia de los sajones mucho más eficientes y organizados a la hora de hacer las cosas. Estos últimos vendrían y apoyarían a los pobladores autóctonos para explotar las riquezas de la región. Nuevamente en voz de Ernesto Palacio se puede palpar que aquello que no se había hecho hasta entonces de forma autónoma, es decir, la construcción del ferrocarril, lo ayudaría a hacer la raza anglosajona:

En la lucha de los pueblos por alcanzar su definitivo progreso, éstos dejan conocer su índole de un modo o de otro, y desfallecen o persisten según su temperamento, su grado de desarrollo o su decadencia. Los pueblos de raza anglosajona indudablemente han demostrado una asombrosa virilidad en esa lucha, y han extendido su influencia y su dominio en muy considerable parte de la tierra. *Donde el anglosajón planta su tienda, todo se transforma y en breve tiempo sucede a la*

---

<sup>124</sup>PALACIO Enrique O., "Terrible Mal". En: *El Norte*, Bucaramanga, viernes 28 enero 1898.

*barbarie un estado de progreso inesperado y asombroso. Ellos se atienen más a la práctica que la teoría, a la verdad de los hechos que lo demás y sin detenerse ante los obstáculos avanzan inexorablemente a su fin con una tenacidad de que por desgracia carecen otras razas. Ya se ha visto como Inglaterra, con su política de absorción, cuenta hoy con territorios, colonias y protectorados que en suma representan una totalidad inmensa al lado de las islas británicas. Y esas colonias y territorios están florecientes, prosperan y figuran en el comercio y el desarrollo y evolución del progreso como pueblos nuevos alentados por nueva sangre. El medio de comunicación, el camino, el riel, la locomotora son el principal elemento material con que el anglosajón cuenta para sus pacíficas pero positivas conquistas. En tanto que España oprime a sus colonias hasta lanzarlas a la rebelión, Inglaterra las adormece y las maneja a su gusto con provecho para sí y para todo el mundo. Los yanquis también han extendido su dominio y su influencia por todo el globo y con sus empresarios capitales se han hecho árbitros de los asuntos de América. ¿Es esto, en definitiva, un bien o un mal? Difícil sería la acertada y categórica contestación a esa pregunta. Pero eso cierto, quédanos nuestro temperamento, nuestra habitual desorden, nuestra genial pereza y nuestra inacción, las razas del norte vendrán, sino a prevalecer, si por lo menos a decidir indirectamente de nuestros trascendentales problemas. Creemos más, creemos que la repulsión a eso sería inútil y hasta culpable, porque necesitamos vida de lucha y de agitación en el campo del trabajo y del progreso para salir de este estado de histeria y de nerviosidad que nos hace irritables y desgraciados. Necesitamos el rose y el trato de esas gentes del norte; que ellos vengan como obreros del progreso a enseñarnos la energía que nos falta y a demostrarnos que no somos más porque no lo queremos.*<sup>125</sup>

---

<sup>125</sup> PALACIO Enrique O., "A propósito del ferrocarril". En: *El Norte*, Bucaramanga, sábado 16 abril 1898.

Este complejo de inferioridad no solamente se reflejaba en el sentimiento de ser aún una raza *menor de edad*, sino que se podía palpar a través de la imagen que la gente de Soto se hacía de ella misma. El espejo con el cual hacían la descripción de las comarcas de la región denotaba un grado de imaginación y utopía que no deja de sorprender. Las categorías empleadas para hacer la comparación e ilustración del europeo y lograr así una buena imitación, eran todas utilizadas con la mirada puesta en la aprobación del extranjero. Se buscaba la semejanza hasta en los más recónditos parajes del Departamento:

Entre las poblaciones de esta última se encuentra San José, una de las primeras de la República, con 15,000 habitantes, temperatura de 25 a 30° y altura de 294 m. *El espíritu yanqui se ha infiltrado en sus pobladores, quienes tienen otras cualidades que los ameritan, como la franqueza, la expansiva civilidad y el respeto a las autoridades. La más humilde cabaña sobresale allí por su aseo y el arreglo metódico de su interior.* Las mujeres -aunque no en su mayoría de raza blanca- son morenas, pero arrebatadoras, de imaginación viva, mirada inquieta: muy pocos del sexo feo salen ilesos de entre sus redes. [...] *El comercio es muy activo, y predomina el elemento alemán. Varias naciones tienen allí sus agentes consulares.*<sup>126</sup>

Esta categorización construida por los intelectuales, no sólo en Soto, sino también en toda la América hispana que buscaba que los europeos vieran elementos propios de su raza entre las elites criollas, provocó muchos dolores de cabeza y muchos desengaños. Sin embargo este rechazo, natural por cierto, de parte de la

---

<sup>126</sup> "Un Distinguido Viajero Inglés". En: *La Voz de Soto*, 25 de agosto de 1890.

gente europea hacia las pretensiones civilizadoras de los líderes intelectuales en la Provincia, no desestimó los intentos de estos últimos por mostrar las potencialidades y riquezas que ofrecía su territorio para que una vez logrado el dominio sobre el potencial natural de sus tierras, éste les permitiera finalmente ser aceptados como pares de los avanzados europeos.

En el año de 1890 se organizó la Exposición Universal de París y a pesar de no haber sido conformada ninguna delegación oficial de parte de Colombia, la gente de Soto se las arregló para exponer los productos y peculiaridades que se podían encontrar en su territorio:

A consecuencia de circunstancias sobre las que no hemos tenido datos bien positivos, y que hizo apropiarse una suma importante por las cámaras se radio bosnia renunció a figurar oficialmente en las grandes torneos del trabajo y de la industria que son el *rendez vous* de todas las naciones del globo. Pero un grupo de eminentes ciudadanos de Colombia se propuso que la joven república americana tomará parte en el concurso universal, uno de los más completos y de los más grandiosos que jamás se haya organizado [...].<sup>127</sup>

El resultado de esta exposición, según lo cuenta un artículo publicado en *La Voz de Soto*, fue que la delegación conformada en París por miembros de las élites de Soto ganó varias distinciones entre otras legión de honor:

El jurado de recompensas acordó una medalla de oro, tres de plata, dos de bronce y una mención honorífica a la exhibición de minerales. Las minas del gobierno fueron declaradas fuera de concurso; los insectos y las mariposas obtuvieron una medalla de bronce, el café y el cacao

---

<sup>127</sup> "Exposición Universal". En: *La Voz de Soto*, Bucaramanga, 25 de agosto de 1890.

fueron premiados con medalla de oro; los granos oleaginosos, con una de plata; las plantas útiles, por un gran premio; y las cartas y los libros escolares, por dos medallas de bronce. [...] a la proporción de las recompensas acordadas, relativamente al número de los objetos expuestos, es la más grande entre todas las secciones o pabellones extranjeros. Anunciamos en fin, que el Sr. Triana, comisario General, fue promovido al grado de oficial de la legión de honor; qué los Señores Ferro y Mallarino fueron nombrados oficiales de instrucción pública, y el Sr. Merino, como miembro del jurado, fue hecho caballero de la legión de honor.<sup>128</sup>

Es decir, el verdadero honor para las elites de Soto estaba en que su 'honor' fuese reconocido como tal en París.

La asociación de construcción del ferrocarril, en particular el ferrocarril santandereano, con los modelos de promoción del progreso, que como es bien sabido no sólo se referían a cuestiones económicas, sino que acarreaba nociones de orden moral y social, enmarcan el papel protagónico de las elites en un proceso de formación de identidad y de búsqueda de crecimiento económico. Es bueno el análisis de ciertos aspectos, como los intentos por educar a las masas y cómo ese discurso ferroviario, tomándonos acá la libertad de llamarlo así, también trataba de instruir sobre el que debería ser el papel de un pueblo que ordenándose y siendo austero y emprendedor, de acuerdo a los patrones de la época fuera digno de un comportamiento civilizado.

A este respecto, en *La voz de Soto* Antonio Nigrinis señalaba:

---

<sup>128</sup> *Ibíd.*

La confrontación que hemos hecho en de la metrópoli del mundo pagano y la del comercio moderno, nos permite advertir que el fenómeno es muy complejo [sic]; y que en la solución del problema habrá que tomar en cuenta muchas causas distintas de las que pudieran considerarse como originadas por la influencia del paganismo sobre las condiciones de la vida social. Los lugares florecientes tropiezan y generalmente con las cargas que les imponen las migraciones que, a manera de corrientes, les entran, procedentes de parajes donde la población es de densidad superior a los recursos de subsistencia. Cuando estas migraciones son de personas sanas, enérgicas y adaptar para el trabajo, la corriente que ellas constituyen es benéfica para la comarca que la recibe y provechosa para los inmigrantes mismos, quienes, al llegar a centros de actividad industrial, pueden poner en ejercicio para la obra de la producción su fuerza muscular o sus habilidades intelectuales o manuales tan necesarias como elementos de prosperidad; pero cuando a que ellos son de gentes inútiles para el trabajo, como las enfermizas, baldadas o de hábitos de holgazanería la corriente es perniciosa, su acción se manifiesta en el repugnante espectáculo de la mendicidad.<sup>129</sup>

Los sectores de poder en Santander buscaron con mucho interés la construcción de una vía de ferrocarril que comunicara a esta región con el resto de Colombia y el mundo. Este ferrocarril encarnó desde varios aspectos la mentalidad de una época que buscaba la civilización y el progreso. Desde la forma como se promovió, en las modalidades en las cuales beneficiaría a la región, no sólo en lo económico, sino en lo moral, sino en lo social y lo cultural, sería una obra de gran valor.

---

<sup>129</sup> NIGRINIS Antonio C., *La Voz de Soto*, Bucaramanga, 25 de marzo de 1890.

Además de las dificultades del terreno y de la ausencia de caminos, la mayoría de comerciantes y hombres políticos locales se quejaban de los defectos inherentes tanto a las poblaciones autóctonas, es decir, los grupos aborígenes que estaban en esos territorios antes de la invasión por parte de los españoles, como de la población mestiza de las ciudades. Ellos consideraban que la pereza y las malas costumbres de estos grupos habían condenado a la región a un atraso, que si bien era denunciado con crudeza, podía solucionarse con la migración de personas provenientes de países europeos nórdicos. La búsqueda por colonizar por gentes civilizadas los territorios que ocupaban los aborígenes, reflejaba la visión eurocéntrica según la cual las tierras no eran habitad para estos grupos étnicos originarios, sino un derecho para aquel que sabía sacarles provecho.

- **Los Yareguíes**

Las primeras noticias sobre la presencia de grupos nativos en la región datan de las primeras conquistas y correrías de indios. El objetivo de este aparte es mostrar la presencia del ser humano en los lugares por donde se planeaba hacer el camino del ferrocarril, considerado por las elites como salvaje y violento y, acercarse a determinar el impacto de la planeación y realización de la obra del ferrocarril en cuanto a la consideración de tales elites de la existencia de un terreno por conquistar y colonizar por el ciudadano, obedeciendo ello a los intereses económicos del avance del capitalismo obtenible gracias al mejoramiento del transporte de mercancías y materias primas y negando el derecho de ocupación del espacio al nativo, impidiéndole la permanencia en el territorio tal como él concebía dicho espacio dentro de su cosmogonía y cultura. La ocupación de

estas tierras, la mayoría de ellas selváticas, se hacía con el fin de transformarlas en monocultivos extensivos e implantación de proyectos de carácter industrial.

Los proyectos, por lo menos en aquello que se mencionaba en los escritos de los pensadores de Soto, apuntaban al aprovechamiento de los recursos naturales de una manera que transformara el espacio en el cual los primeros habitantes de estas regiones tuvieran que cambiar y adaptarse. Estos habitantes estaban acostumbrados a vivir de la pesca y de la caza, a apropiarse del terreno de una forma no invasiva con el medio ambiente. Además de los aborígenes, se encontraban también en estas regiones, seres descendientes de esclavos, que fueron traídos durante la explotación minera en el río de Oro, rama tributaria del río Lebrija. También es importante mencionar, que el espacio que se encontraba entre Bucaramanga y el río Magdalena, dentro de la región de Soto, no estaba poblado por grupos humanos 'cristianizados' y por tanto, sujeto de derechos. Escasos caseríos de trabajadores del ferrocarril, así como el crecimiento colonizador de las gentes de Soto, son los que poco a poco fueron fundando pueblos.

Los estudios realizados por Leonardo Moreno sobre los primeros poblamientos en Santander son muy interesantes dado su enfoque innovador y de una interpretación menos literal de las fuentes, a diferencia de los otros trabajos sobre el tema, que no dejan de ser meras descripciones copiadas de los Cronistas, sin mayor aporte analítico. Este autor delimita así los poblamientos yareguíes:

La zona de influencia territorial de los yareguíes, también se extendía a lo largo de las sierras de Agatá siguiendo el norte por el valle de Alférez hasta las márgenes izquierda de los ríos Suarez y Sogamoso, en donde compartían frontera con los guanes. El reconocimiento de la

vertiente izquierda de dichos ríos como el territorio yariguí se infiere del análisis de una incursión realizada por el español Bartolomé Fernández de León encomendero de Chinchón en territorio de la etnia guane en el año de 1551, con intenciones de consolidar entre los yariguíes el mismo patrón de asentamiento de las otras localidades vecinas: 'unas Provincias fértiles y abundantes, que estaban entre los ríos Sogamoso y el Opón, que se llaman yariguíes, de hasta 4000 indios, y otros que tendrían otros tantos de diferentes nombres'. El territorio también se extendía hacia los valles altos de la cordillera oriental, tal como se evidencia en la intención de someter a los yariguíes a vivir conforme a los pueblos españoles, por parte de Bartolomé Fernández, fundador de la ciudad de León de 1552<sup>130</sup>.

Se puede llegar a pensar que el sitio conocido como el Pajara, era en realidad un caserío de pescadores, de procedencia de la etnia Yariguí, quienes ocuparon hasta bien entrado el siglo XIX, el extremo occidental de la Cordillera Oriental en el Estado de Santander, más específicamente en la Provincia de Soto. Como dice Moreno,

se identificaron desde el siglo XVI, como: 'nación yariguí'. Según las fuentes de cronistas, el territorio abarcaba el valle del río Magdalena y se extendía a lo largo de los valles inter andinos, formados por los ríos tributarios del Magdalena, como son: Suárez-Chicamocha, Carare, Opón, Sogamoso y Lebrija. Esta etnia [yariguí] estaba conformada por distintos grupos emparentados culturalmente que se asentaron en zonas montañosas y valles, por lo que su concepción espacial está influenciada en gran medida por los ríos y las sierras. Estos dos rasgos naturales fueron los más relevantes; además del dominio de los

---

<sup>130</sup> MORENO Leonardo, *Espacio político, territorio y guerra entre los Yariguíes: según fuentes etnohistóricas del siglo XVI - XVIII*. p. 37.

ríos como fuentes de subsistencia y de control político, la ubicación de éstos junto a las cadenas montañosas, les permitió definir su territorialidad, caracterizada por un ámbito multivariado desde el punto de vista ambiental.<sup>131</sup>

La concepción del espacio que tenían los yariguíes estaba en clara contradicción con el imaginario del hombre blanco mestizo, que estaba planeando la construcción del ferrocarril de Soto. La libre circulación de los aborígenes por sus territorios y su completo equilibrio con el medio ambiente, chocaba de forma directa con los cánones de las elites de la época. Su dominio territorial consistía en apoderarse de unos corredores cercano a los valles y establecer dominios esparcidos a lo largo y ancho del territorio, para controlar los recursos naturales que les ofrecía el ambiente circundante. Su economía consistía en acumulación de productos agrícolas y los excedentes de sus operaciones de caza y pesca.

Los agentes civilizadores sufrieron durante mucho tiempo con la dificultad que para el transporte representaba transitar por los territorios de los yariguíes. Eran numerosas las quejas y los ataques que sufrían las caravanas. De estas dificultades que se atribuían a los aborígenes, se puede destacar una fuerte concepción racista y de evolucionismo social spenceriano. Los yariguíes eran vistos peyorativamente como caribes; de ahí que los relatos se encuentren alusiones a su salvajismo. Las palabras claves de estos discursos racistas se referían a su rebeldía, a su condición de guerreros belicosos, a su poca voluntad por ser parte integral de la comunidad civilizada. Entre otros aspectos que se buscaba ocultar de la vía del Lebrija, era el de la población que ocupaba las riberas del río y las tierras aledañas, compuesta por los siempre "incómodos

---

<sup>131</sup> *Ibíd.* p. 41.

vecinos" de la etnia yariguí y los Bogas que trabajan en la compañía del Lebrija, hombres y mujeres descendientes de esclavos africanos.

El proyecto del ferrocarril de Puerto Wilches a Bucaramanga se ofrecía entonces como una alternativa de reconstruir el espacio Provincial, como espacio de la civilización. Y ello en las relaciones hombre habitante-hinterland tradiciones, en la ampliación de las redes comerciales y de relación económica hombre-hombre, en las razones políticas espacio de actuación constructivo de la obra-espacio de influencia política, en las relaciones hombre-naturaleza doblegada ésta a la obra constructiva y en conjunto, a la redefinición del espacio Provincial y de las relaciones hombre-hombre, hombre -espacio allí imperantes.

Amparadas en sus intereses económicos, las elites de la Provincia de Soto promovieron un discurso ideológico bajo la estela del progreso y la civilización con fines expansionistas sobre los territorios ocupados por las etnias yareguíes. Para lograr este fin, el carácter racista del discurso empleado tiene como objetivo crear una imagen negativa de los aborígenes, poniendo el discurso en un contexto de incertidumbre sobre el futuro de los negocios. La única solución era así una invitación imperiosa al exterminio de las etnias asentadas tradicionalmente en el territorio que quería construirse como espacio para el ferrocarril. El uso de palabras claves empleadas indistintamente por los intelectuales de Soto tales como canibalismo, salvajismo, antropofagia, belicosidad, estrategias de guerra bárbaras, buscaban legitimar todas las medidas, inclusive la fuerza, que fueran tomadas con el fin de reconducirlos hacia el camino de la civilización. En la medida que las necesidades por ocupar los riquísimos territorios de la etnia de los yareguíes aumentaron, la incomodidad por la presencia allí de estos seres humanos, fue subiendo poco a poco.

Todo este enfrentamiento a los aborígenes parece haber iniciado en el siglo XVII. Según la consulta de fuentes de cronistas, los primeros en relatar la presencia del grupo de los Yareguíes fueron los señores Don Ramón Blanco y Viana a finales del siglo XVII, junto a los sacerdotes Juan María Céspedes y Fray Pedro Pardo, que fueron encargados de la construcción de un camino por las selvas que rodean la región de Barranca, que se podría pensar es la misma de Puerto Wilches. Este camino permitiría el paso de los productos de exportación provenientes de Vélez hacia el río Magdalena. Cerca de un siglo más tarde, las necesidades que tenían las incipientes elites locales de la Provincia de Socorro por asegurarse una vía de salida a los productos de sus talleres de artesanías, así como de materias primas, los llevaron a considerar necesaria la construcción de un camino que desembocara en una salida al preciado río Magdalena. Es entonces claro que la construcción de caminos, impulsó la invasión del territorio de los indígenas.

Como se verá más adelante, desde los inicios del siglo XIX se concibió la construcción de vías como un medio que además de impulsar el comercio interregional e internacional, abría las puertas a la explotación de los recursos naturales ubicados en los terrenos que ocupaban los aborígenes:

[...] a costo de algunos vecinos principales se están abriendo por dicha montaña de Opón veneficio del publico un Camino, que sale al Rio grande de la Magdalena; por el cual se puede extraer de la provincia de Cartagena, e introducir de todo lo mas del Reyno, los efectos del comercio de una á otra parte, sin el menor riesgo, y a mucho menos costo, que se verifique por otras, con lo qual estando

corriente, resultaria mucho veneficio al Real Herario, aumento al Comercio.<sup>132</sup>

Nuevamente la construcción de un camino que permitiera la explotación de los recursos naturales de la región donde se pensaba construir el ferrocarril, provocaría que un año después al ya citado llamado al camino por las vías del Opón y el Carare, se presentara un informe en el que se precisaba que si se quería avanzar por dichas tierras era necesario tener en cuenta que la presencia de los yareguíes iba a entorpecer, sino detener, el proceso de colonización de aquellas tierras. El religioso y empresario fray Pedro Pardo, acompañado por José Antonio Maldonado informaba sobre la supuesta belicosidad de los indígenas:

En su Diario, Villarroel [Corregidor de Zipaquirá] de la subida del Rio Carare, ó Minero desde el día doze de Mayo hasta el veinte y cinco, que invirtió para llegar al Puerto del Otro Mundo llamado Quebrada de Martinez de los peligros, uno el rezelo de yndios barbaros de quehizo especial merito en los dias cinco, siete, y nueve de Marzo con referencia á muertes executadas por ellos arriba del Rio Horta, precipicios, y trabajos, que tubo, que vencer, y del camino de tierra desde la quebrada de Martinez al Otro Mundo, que describe desde primero de junio, hasta tres. Este, dice lo verifico por las Vegas a orillas del Rio paraevitar sin duda los peligros en que se vio a la bajada, y transito de la Montaña Namasuncha, y serros de Yurato, y Atazor, y porque conocio, que estos eran mas inminentes, que los de las abenidas muy frequentes en aquel Rio.<sup>133</sup>

---

<sup>132</sup> AGN, Visitas Boyacá. I, 18011802, ff. 938rv.,y f. 939r.

<sup>133</sup> GOSSELMAN, Karl August, *Viaje por Colombia 1825 y 1826* , Bogotá, Banco de la República, 1982, p. 149

Para aquel entonces el interés de los comerciantes de las provincias, la de Soto incluida, era simplemente el de desplazar a los aborígenes de sus tierras para darle un empuje a las exportaciones. No se hablaba aun de ningún proceso civilizatorio o de misiones emprendidas por los misioneros. De cierta forma su presencia era tolerada por no posible de cambiar porque no se habían detectado las grandes cantidades de quina y tagua, así como de caucho, que habrían de impulsar grandes tentativas en pro de la instauración de una economía extractiva con fines exportadores y por lo tanto, que habrían de justificar y financiar los proyectos de extinción de 'salvajes'. Habría pues que esperar la mitad del siglo XIX, para encontrar un cambio significativo en el discurso concerniente la presencia y actitud de los yareguíes en relación con los colonos y ciudadanos de las provincias de Soto y el Socorro.

Con las reformas liberales de mediados del siglo XIX, impulsadas por el General José Hilario López, en las cuales se daba rienda libre a la presión que los testaferros ejercían sobre los resguardos indígenas como elementos en contradicción con el claro impulso que se debía dar a la explotación de las materias primas y a la inmigración y colonización que hicieran posible la explotación del territorio. En el caso de los yareguíes, la presión fue ejercida por las empresas agrícolas con carácter exportador. Como se sabe, estas empresas requerían la construcción de obras de infraestructura de transporte, así como también la ocupación de las tierras en donde los yareguíes coexistían con la naturaleza en plena armonía.

Al parecer, la primera de las empresas que ejerció presión sobre las selvas de los yareguíes se llamó "Compañía de Agricultura y Comercio del Opón". Se trataba de promover la construcción de un camino que permitiera la salida a los productos de exportación y, en paralelo, que permitiera la adjudicación al constructor del

camino de las tierras aledañas. El religioso Céspedes diría entonces que la presencia de los yareguies era pacífica, pero incomodaba la construcción del camino:

partió el 21 de Agosto del citado año de 1837, llevando consigo veinticuatro hombres armados, dos canoas con sus bogas i diez arrieros para la conducción de acémilas con toldos y provisiones, i algunos regalos para los indios [...] A poco encontraron mas de seis casas, i pudieron cojer un indio que parecia principal i se aficionó desde luego cordialmente al misionero. Los indios son pacíficos, viven de la caza i pesca, usan flechas i unas hachas fabricadas de hueso i de piedra. Sus labranzas se componen de maiz, cultivan dos especies de caña de azúcar, batatas, ñame, yuca, algodón perpetuo, barbasco i totumos: su principal alimento es carne de zahino montes, pescado i tortugas: usan una bebida compuesta de ciruelas silvestres, i su vestido es de cortezas de árboles.<sup>134</sup>

Es en medio de este contexto de búsqueda de la bonanza que ofrecía la naturaleza en las selvas de Soto y el Socorro, que se empiezan a dar las primeras Leyes que buscaban la "Reducción de Salvajes". En el informe del Secretario de Gobierno de 1850 se argumentaba sobre la necesidad de reducir a estos seres humanos amparándose en el deber moral que implicaba conducirlos al catolicismo:

[...] las tribus salvajes sean reducidas a la vida social; nosotros lo acompañamos sinceramente en estos deseos. Creemos que la Nación que se juzga dueña del territorio que los salvajes ocupan, i que considera a estos miembros o súbditos suyos, tiene un deber perfecto

---

<sup>134</sup> CDIHR UIS. Gaceta Oficial (960), "Noticia Biográfica del Doctor Juan María Céspedes", Bogotá, domingo 5 de marzo de 1848, p. 152.

de procurarles los bienes de la civilización, pero sabemos también que esto no puede lograrse sino reduciéndolos al cristianismo<sup>135</sup>.

Como se puede ver, a pesar de la supuesta disputa entre los liberales y el clero, como se notara más adelante, éstos últimos representan la combinación perfecta a la hora de emprender misiones contra estos seres que vivían apartados de aquello que los clérigos llamaban el camino de la redención.

Según lo que se ha podido establecer, las empresas agrícolas y de extracción de productos de las selvas, promovidas por Aquileo Parra, están a la base del primero de los proyectos por construir un ferrocarril en el Estado de Santander. Sus expediciones en la región selvática del río Magdalena abrirían los ojos sobre la presencia de los yareguíes, unos pocos colonos que posiblemente enceguecidos por las riquezas de estas selvas entraron en conflicto con los aborígenes:

Sabido es que el venerable sacerdote doctor Céspedes estuvo en el Opón por los años de 1840; que entabló y mantuvo por algún tiempo amistosas relaciones con las familias que allí había; y que al cabo de algunos meses regresó trayendo cinco mujeres, que vinieron hasta Bogotá. Si se hubiese perseverado en este medio de pacificación, ó si al menos no hubieran sido entradas á saco sus plantaciones del Opón, probable es que esas familias hubieran continuado en la actitud pacífica en que permanecieron hasta el año de 1853, que fue cuando empezó la recolección de tagua en las orillas del Opón, y con ella el pillaje de las sementeras de los indios.<sup>136</sup>

---

<sup>135</sup> *La Civilización*, Bogotá, Mayo 1 de 1850, p. 156.

<sup>136</sup> PARRA Aquileo, *Memorias*. Bogotá, Imprentas la luz 1912, p.p. 116.

Al parecer, la estigmatización de los yareguíes como un grupo aborigen violento y salvaje estuvo impulsada por el interés que tenían los colonos y empresarios como Aquileo Parra, de emprender acciones mucho más decisivas en contra de la presencia indígena en aquellos parajes y por lo tanto, de justificar la ocupación de sus tierras por la vía de la violencia. No es raro encontrar que unos años más tarde el propio Parra cambie de opinión al respecto de la actitud pacífica de los indígenas. En palabras de Parra, estos ya no actuaban impulsados por la natural defensa de sus cultivos, casas y familias, sino que eran dominados por actitudes violentas y sanguinarias:

De 1853 para acá, las agresiones han sido continuas i los indios han cometido en ese tiempo más de cuarenta asesinatos. Por el camino de Carare no se había hecho un comercio regular i constante, sino de dos años a esta parte [...] en 1853 se hallaban establecidas más de doce familias entre Guayabito i las Bocas de Carare, sin contar las que residían en este último punto, que eran en mayor número de las que hoi existen. Los indios asesinaron a algunas de aquellas familias [...] Dos tentativas se han hecho hasta ahora para contener las agresiones de los indios i proteger el tráfico i los establecimientos agrícolas del valle de Carare. Launa en 1855, hecha por el Gobierno nacional, a solicitud del Gobernador de la provincia de Vélez, señor Ricardo Vanégas, i la otra en 1866, hecha por el Gobierno del Estado durante la administración del señor Villamizar Gallardo. La primera expedición fué dirigida por el Capitán Lorenzo Zarria, que con un piquete de veinte hombres del ejército nacional, penetró hasta el Opón i sorprendió una partida de indios que huyeron al verlo, dejando en su poder a un niño de siete años. La expedición del Capitan Zarria produjo el resultado de atemorizar a los indios que suspendieron sus hostilidades durante tres años. [...] Si el Gobierno nacional quisiera destinar por algunos meses

una partida de unos 25 a 30 hombres *a apoyar los esfuerzos de una misión cristiana que costearía la compañía del camino*, no hai duda de que se lograría la reduccion de aquellos infelices indíjenas, a quienes se les proporcionaría herramientas, semillas, animales i vestidos, a cambio de que guardasen la paz.<sup>137</sup>

La reducción de los territorios yareguies era una empresa impulsada desde la misma compañía que estaba encargada de la construcción del camino, en este caso un camino para mulas. Se puede suponer así que las compañías contratadas para la construcción de los caminos, incluyéndose las de los ferrocarriles, debían asegurar la seguridad a los colonos y viajeros que posteriormente habrían de recorrer los caminos y ocupar las tierras que eran arrebatadas a los yareguíes. Por lo tanto, el problema de la construcción y contratación de una empresa de caminos no era considerado tan sólo como una terea de obras de ingeniería, sino también un asunto de aquello que las elites consideraban como seguridad estatal. Nuevamente Aquileo Parra, el gran impulsor de estas empresas de caminos en la región del Carare, comenta con cierto orgullo su apoyo a las actividades de violenta reducción de estos seres humanos para llevar a cabo y buen término la construcción de los caminos:

Por ese tiempo habían venido á ser demasiado frecuentes los ataques de las tribus indígenas á los habitantes y transeúntes en el camino de Carare; circunstancia que me determinó á solicitar del Gobernador de la Provincia el auxilio de la fuerza pública para ir yo mismo en busca de los agresivos salvajes, con la mira de ahuyentarlos de las cercanías del camino, ya que no podía pensarse entonces, como no se ha pensado todavía, en la lenta y difícil labor de apaciguarlos. Acompañado del doctor Domingo Téllez Caro, joven emprendedor,

---

<sup>137</sup> CDIHR UIS, Gaceta de Santander (580), “Camino de Carare. Asalto de los indijenas”, Socorro, 26 de agosto de 1869, p. 149

animoso y entusiasta partidario del camino de Carare, [...] sólo encontramos dos habitaciones de indios, situadas cada una en el centro de una plantación de maíz, yuca y batata; pero esas habitaciones habían sido recién abandonadas. Por lo que se ha podido observar después, los indios bajan en la estación del verano á las márgenes del Guayabito, donde hacen sus plantaciones y gran provisión de pescado (que preservan de la descomposición por medio del humo), y se vuelven luego á las tierras altas, cuando se acerca el invierno. Más afortunado el Capitán Sarria, encontró en el Opón un caserío habitado por ocho ó diez familias, las que huyeron precipitadamente á la vista de la tropa; de modo que sólo un niño de siete años *fue capturado*. A este indiecito se le bautizó en Vélez y se le puso el nombre de Lorenzo, que era el del Capitán Sarria.<sup>138</sup>

El relato de la guerra contra los yareguíes tiene importancia en cuanto a que la búsqueda de su extinción se convierte en hilo conductor de la generación de posibilidades económicas de aprovechamiento de zonas de ulterior cultivo y de apropiación por parte de las elites de las baldías. La extinción de los salvajes es pues uno más de los intereses comerciales relacionado con la construcción de los caminos y ferrocarriles, entendiendo que lo que se referencia aquí es el impulso generado a partir de las actividades de construcción de caminos y los intereses comerciales que estuvieron a la base de estos conflictos. De las impresiones que trataba de informar Parra, sobre un recrudecimiento de la guerra de los colonos y empresarios de la compañía del camino del Carare hay una marcada tendencia hacia la exageración, que trata de cobijar un interés racista de extinción de una población considerada difícilmente aprovechable como fuerza de trabajo vinculada a las nuevas formas de extracción y explotación agrícola vinculadas al capitalismo, que se buscaba implementar en dicho territorio. Tal como relata a

---

<sup>138</sup> PARRA, Aquileo, Op. cit . p.p. 105-106

continuación Aquileo Parra refiriéndose al recrudecimiento de la guerra contra los indígenas, ésta no parece ser más que otra maniobra discursiva de especulación en relación con los precios de la quina y de la tagua y con la construcción del camino como tal ya que, como se ha podido comprobar gracias al trabajo de Leonardo Moreno, el número de yaregués siempre fue muy reducido y su organización social nunca buscó alcanzar la conformación de grandes grupos, ni siquiera con ánimos de defensa. Buscando siempre estigmatizar al nativo, Aquileo Parra informa así sobre el avance de las hostilidades:

Seramente amenazada la empresa del Carare por las incursiones vandálicas de algunas tribus salvajes que vagan por las márgenes de este río y por las del Opón, y muy particularmente por la que tuvo lugar el 18 de Julio último, en que los salvajes llevaron su audacia hasta penetrar unas cincuenta varas de la bodega del puerto de San Fernando, cometiendo allí un horrible asesinato en la persona de un infeliz pescador, creí de mi deber el ocurrir al Poder Ejecutivo dando cuenta de lo sucedido y solicitando algunas fuerzas para enviarlas al Carare á escarmentar á aquellas tribus feroces [...] La expedición, dirigida en su principio por los patriotas ciudadanos Aquileo Parra y Domingo Téllez Caro, y más tarde por el Teniente Lorenzo Sarria, jefe de aquel piquete, tuvo un resultado feliz [...] El número de habitaciones encontradas, lo espacioso de ellas, la abundancia de las provisiones que allí se hallaron, y todos los informes que se han adquirido, conspiran á probar que aquellas tribus son más considerables y más peligrosas de lo que antes se creía [...] Las personas extrañas que llegan á caer en manos de esos salvajes - y adviértase que pasa tal vez de doscientos el número de esas víctimas en los últimos cuarenta años - reciben tantas flechas cuantas les caben materialmente en el cuerpo, de manera que mueren con los más terribles dolores. Por los cadáveres que han

solido encontrarse, se ha venido á conocer esos actos de atroz ferocidad [...] Hasta ahora poco se calculaba que el número total de esos indios no pasaría de trescientos; pero recientes incursiones por las márgenes del Minero dan pie para elevar esta cifra á cerca de dos mil [...] A no haberse procedido de ese modo bárbaro, el camino de Carare no se hallaría hoy despoblado. Empresas agrícolas, como las establecidas á orillas del Sogamoso y del Lebrija, se habrían fundado allí; el camino se habría mantenido constantemente transitado, y no tendríamos que lamentar la pérdida de más de doscientas vidas, sacrificadas por las flechas de los salvajes. En el Estado actual de las cosas no hay tal vez otro medio de reducir esas familias á la vida civilizada que el de capturarlas por sorpresa, formar con ellas, dentro de la misma desierta comarca, colonias agrícolas sostenidas por guarniciones militares, y someterlas á la catequización de misioneros cristianos, dándoles al mismo tiempo lecciones prácticas de agricultura, y enseñándoles algunas artes y oficios.<sup>139</sup>

En lo concerniente exclusivamente al Departamento de Soto, quien emprendió la construcción de estos caminos con fines de la apropiación de las tierras de los Yareguíes fue el empresario alemán Geo Von Lengerke, quien en el año de 1863 fue comisionado por el Presidente del Estado Eustorgio Salgar, para la construcción de un camino que condujera los productos de Soto a través de la boya del río Sogamoso. Con la construcción del camino Lengerke recibiría aproximadamente unas 12.000 hectáreas. Por un camino que comunicara a Girón con dicho camino, recibiría 10.000 hectáreas. En paralelo, otro comerciante de origen venezolano, Manuel Cortissoz, también sería comisionado para la construcción de caminos dentro del Departamento de Soto. Este último recibiría

---

<sup>139</sup> *Ibíd.*, pp. 106-117

20.000 hectáreas de tierras baldías, pero luego de múltiples conflictos con Lengerke, la construcción sería abandonada.

Como se puede entender, gracias a los contratos señalados, la presión de los comerciantes locales por obtener las tierras de baldíos que eran ocupados por los yareguíes que vivían en los valles de los ríos Lebrija y Sogamoso resultaba obvia. Al parecer nuevamente los indígenas iban a ser tomados como bandera de batalla para la apropiación de más tierras, para la obtención de más dinero para la construcción del camino o simplemente, para evadir los compromisos adquiridos en el contrato de construcción, pero no devolver las tierras que le habían sido adjudicadas. Así por ejemplo, Geo Von Lengerke denunciaba la presencia de los Yareguíes y solicitaba la conformación de un ejército para su violenta erradicación, la cual consideraba indispensable para salvaguardar sus intereses y los del Estado:

Los arrieros salieron de Villamizar a las nueve de la mañana con la respectiva carga; una hora después partí yo con mis compañeros, i habiendo caminado como dos leguas i media encontramos a Máximo González (que se había adelantado a los arrieros) tendido en el suelo i atravesado por una multitud de flechas; los salvajes lo habían asesinado i robado, quitándole el vestido, con excepción de la camisa. Las heridas eran horribles [...] Este, ciudadano Diputado, es el segundo asesinato que los indios de Chucurí han cometido en el camino, pero en otro punto de la misma montaña han salido a cometer crímenes no menos horribles [...] He consagrado mi vida i mi fortuna a esta empresa, juzgando que ella daba honor y provecho al Estado; pero si hoy el Gobierno no toma providencia enérgica para reducir esas tribus bárbaras, si no presta su poderoso apoyo, todo lo hecho será perdido, pues con mis propios recursos me es imposible

emprender esta reducción [...] En nombre, pues, de los intereses del Estado que se hayan comprometidos gravemente en esta cuestión, y esperando que no desoigáis esta solicitud, os pido que autoricéis al Poder Ejecutivo para que de acuerdo con el empresario del camino de Barranca Bermeja dicte todas las medidas que sean necesarias para reducir o ahuyentar las tribus salvajes del Chucurí, i para impedir en lo sucesivo nuevos atentados [...] Si queréis evitar la ruina de la empresa i las pérdidas del comercio en los Departamentos de Guanentá, Socorro i Soto, dictad, ciudadanos Diputados, las providencias que respetuosamente solicito.<sup>140</sup>

La estrategia comercial de Lengerke que buscaba la concentración de las tierras fértiles de los valles de los ríos Lebrija y Sogamoso, alcanzada con el traspaso de las tierras a su nombre, tomó el pretexto de la presencia yareguíe para abandonar la construcción> Nótese bien el uso de la palabra *desierto* para referirse a los territorios de los Yareguíes. Según el historiador Felipe Gracia, el uso de esta palabra es en extremo despectivo y es un símbolo de imperialismo intern<sup>141</sup>. En un texto de la época, el alemán señala:

Yo no estoy en posesión actual del privilegio que se me concedió para la apertura de aquel camino; ¿y por qué? porque los salvajes de los *desiertos* que habitan los bosques que atraviesa el camino, se han apoderado de él y en él han sacrificado a pasajeros y jornaleros, razón por la cual desde enero del presente año no he encontrado ni a peso de oro jornaleros ni arrieros que quieran trabajar ni conducir

---

<sup>140</sup>CDIHR UIS, Gaceta de Santander (597), “Nuevo asalto de los indígenas”, Socorro, 9 de noviembre de 1869, p. 223.

<sup>141</sup> GRACIA PÉREZ Felipe, *HIJOS DE LA MADRE PATRIA. El hispanoamericanismo en la construcción de la identidad nacional colombiana durante la Regeneración (1878-1900)*, tesis de maestría, Universidad Industrial de Santander, Escuela de Historia, Bucaramanga 2007. p. 113.

arreas por aquel camino, por temor de ser sacrificados por las flechas de los salvajes. De tales hechos es sabedor tanto el Gobierno Ejecutivo del Estado como el legislativo, de quienes he recabado con razones poderosas el auxilio de gente armada para darles garantías a los jornaleros y arrieros, y la única contestación que he recibido ha sido su profundo silencio [...] Si el Gobierno de Santander hubiera considerado importante el camino del Puerto de Santander, habría sido acucioso en darle garantías al contratista, y este no habría sido tan indolente para mirar con indiferencia un negocio que le reportaba grandes ventajas a sus intereses [...] Si el Gobierno de Santander le da civilizados aquellos salvajes o fuerza armada bastante para repelerlos, Geo von Lengerke, cumplido caballero, no necesita de apremio de multa ni aún documentos para el cumplimiento de sus deberes. Como el infrascrito no tiene poder sobre los espíritus ni los fondos bastantes para sostener 300 o 400 hombres para ahuyentar a los salvajes, ni se cree en la obligación de cumplir con lo que se le exige, tiene la pena de dar término a esta nota, diciendo al señor Secretario que ni pagará la multa de \$2.000, ni emprenderá los trabajos del camino de Puerto Santander hasta tanto que el Gobierno del Estado no cumpla con su deber, *reduciendo los salvajes* que pueblan los bosques que atraviesa el camino de Santander. De los hechos atroces cometidos por aquellos salvajes tiene conocimiento el Gobierno del Estado, tanto por informes dirigidos por mí, como por los que ha dirigido el Jefe Departamental de Guanentá, y el Gobierno ha mirado uno y otro informe con indiferencia o desdén, debido seguramente a la situación anormal que acabamos de pasar.<sup>142</sup>

---

<sup>142</sup> PLATA Horacio Rodríguez, *La inmigración alemana al Estado Soberano de Santander en el Siglo XIX*, Bucaramanga, Gobernación de Santander, 1989, pp. 225-227

Las Empresas de los ferrocarriles de Soto y Carare al río Magdalena son hijas legítimas de estos dos proyectos de caminos y tenían como interés principal el acaparamiento de los terrenos que ocupaban los Yareguíes, buscando siempre la conformación de empresas agrícolas en las regiones que debería haber atravesado el tren. Hay que esperar al año de 1890 para que el tema de los yareguíes sea nuevamente retomado con el fin de implementar operaciones de reducciones de sus habitantes y de sus territorios buscando apropiarse de sus tierras. El proyecto de reducción de los salvajes que había sido encomendado por el Gobierno Colombiano a la Iglesia, tiene un claro asidero en las decisiones tomadas en medio de la firma del Concordato de 1887. Esta vez el proyecto de reducción se buscaría hacer de una manera, a *priori* menos violenta, es decir la búsqueda por la ocupación de estos territorios se haría con el apoyo ideológico y material de la Iglesia.

Según Felipe Gracia, el asidero ideológico de las misiones que estuvieron emprendidas en el contexto de la Regeneración, por lo tanto durante la planeación del Ferrocarril de Santander, se apoyaba en:

La continuación de la obra civilizadora emprendida cuatros siglos atrás por las huestes y misioneros castellanos. Desde los núcleos civilizados de la nación colombiana la labor colonizadora se expandía hasta las últimas tierras indómitas del territorio nacional. Era una campaña de afirmación de la soberanía nacional frente a las apetencias territoriales de otros Estados como el Perú, y una labor de incorporación al cuerpo nacional de aquellas poblaciones que seguían por fuera del curso de la civilización. En un nacionalismo que entendía como prerequisites para la obtención de la ciudadanía la conversión

católica y la reducción a la vida civilizada, las misiones evangélicas eran el primer frente de batalla del imperialismo interior<sup>143</sup>

Durante la construcción del Ferrocarril de Soto en 1890, la Asamblea Departamental estableció la creación de misiones con el fin de que los Yareguíes fueran evangelizados y traídos al mundo de la civilización:

[...] Los capítulos 8 a 16 tratan de la reducción de los indígenas a la vida civilizada, *reconocimiento por parte del departamento del derecho de propiedad que tienen estos sobre el suelo que hayan cultivado; establecimiento de misiones en Barrancabermeja y Carare; renta de que deben disfrutar los misioneros católicos; hospitales en las colonias y deberes del jefe militar, división de ellas; concesiones a los que se establezcan, así como a los indígenas que se reduzcan; establecimientos de castigo en las colonias, etc.* Por demás nos estas sabias y cristianas disposiciones; ellas tienden a un fin benéfico altamente moralizador, cual es el de atraer almas al camino de la verdad, llevar luz a los cerebros atrofiados, y extender y propagar la divina religión del calvario entre multitud de seres humanos que hoy vagan por las selvas sumidos en la más crasa ignorancia y entregados a la concupiscencia y a las más degradantes pasiones. Toda empresa nueva natural es que produzca desaliento, y aún más en aquellas en que no tenemos esperanza de directo provecho pecuniario, ni la de que el parece recomendar sazonado fruto - en hora deseada - llegue a nuestro alcance. Muy pocos herederos han tenido Claver y Las Casas. Pero las debilidades no deben ser nuestra guía. 'No es aflojamiento sino tono lo que demandan los resortes de la vida social'. La

---

<sup>143</sup> GRACIA PÉREZ Felipe, *Hijos de la madre patria. El hispanoamericanismo en la construcción de la identidad nacional colombiana durante la Regeneración (1878-1900)*, Tesis de maestría, Universidad Industrial de Santander, Escuela de Historia, Bucaramanga 2007. p.178.

civilización no es propicia a aquellos pueblos que permanecen en decúbito dorsal, entregados a la molicie. Debemos secundar en la medida de nuestras fuerzas el laudable propósito de los gobernantes que aspiran a dejar recuerdo imperecedero y huella perdurable de bien, y lo dejarán disposiciones tan filantrópicas y civilizadora es como la de que nos ocupamos.<sup>144</sup>

Estas disposiciones se postulaban con la intención de promover la competencia de las distintas órdenes religiosas, ya que la mayoría de los territorios que las misiones iban a recorrer, serían normalmente adjudicados a ellos mismos. Esto se pretendía desde la administración Estatal con el fin de traer más tierras y más seres dentro de las fronteras de Colombia. Es menester aclarar que en la Constitución de 1886, nunca se consideró que las áreas dominadas por grupos aborígenes estuvieran ocupadas por colombianos. El colombiano era el que emprendía una actividad imperialista interna con el fin de asentar la creencia según la cual el más fuerte es aquel capaz de imponer su orden al más débil. Este sería el pequeño matiz con el que habría que observar la diferencia dentro de las misiones que buscaban la reducción de los indígenas, comparándolo con el proyecto meramente económico de los radicales.

- **Los Bogas**

Otros habitantes de la región de los cuales poco se sabe, eran los Bogas que ocupaban las riberas de los ríos Lebrija y Sogamoso. Al parecer, ellos fueron

---

<sup>144</sup> "Mejoras materiales". En: *La Voz de Soto*, Bucaramanga agosto 15 de 1890.

traídos a la región debido a la escasez de mano de obra para el trabajo minero. Dado el maltrato de los indígenas por parte de los españoles, como indica Armando Martínez, estos habían disminuido en número: "La tercera generación de cuadrilleros indígenas era a la sazón bastante escasa, dadas las fugas sociales desde el territorio étnico original hacia el territorio de los colonos, favorecida por los conciertos laborales y el rápido proceso del mestizaje, de tal suerte que la amplia oferta de trabajo gratuito de los primeros tiempos ya había terminado"<sup>145</sup>. La necesidad de mano de obra barata provocó la introducción a la zona de estos personajes exógenos.

Al momento de ser traídos estos esclavos, no eran directamente africanos, ya que el precio de un esclavo traído del África era muy elevado para el presupuesto de los colonos de la Provincia de Soto, por lo cual, al parecer, los seres nacidos producto del mestizaje de los africanos con los aborígenes habrían alimentado las filas de los mineros. Los antepasados de estos bogas eran conocidos como mazamorreros. El "mazamorrero, se hizo cargo de su propio sustento por medio de cementeras familiares y compras de provisiones llegadas de las haciendas vecinas, lo cual significa que podía apropiarse de una parte del oro extraído y que el subsidio campesino a la actividad minera, responsabilidad de los caciques de los pueblos de origen, se había reducido drásticamente".<sup>146</sup>

Puede considerarse que las dinámicas que impulsaron el poblamiento y ocupación de los valles de los ríos Lebrija y Sogamoso por parte de esos descendientes de esclavos, se debieron a dos tendencias. La primera que es señalada por Armando Martínez, es que esta ocupación se dio debido al agotamiento de las vetas del río de Oro y que, "De estas cuadrillas de

---

<sup>145</sup> MARTÍNEZ Armando et al., *La Provincia de Soto, orígenes de sus poblamientos urbanos*, Colección de Historia Regional, Bucaramanga, 1995, p. 11-12.

<sup>146</sup> *Ibíd.*

mazamorreros y negros esclavos dependió entonces la actividad de cateo y extracción en zonas cada vez más distantes, río Lebrija abajo, de tal modo que los mineros se redujeron al control de la entrega semanal del mineral pactado con el encomendero".<sup>147</sup> Esta tendencia era complementada por la cantidad importante de esclavos e indígenas que escapaban del control de sus dueños y encomenderos, respectivamente. Se puede entonces aseverar que las tierras bajas de los ríos Sogamoso y Lebrija, no muy distantes de las aguas del río Magdalena, se habían convertido en refugio de los prófugos cimarrones de las citadas actividades mineras en el río de Oro.

En efecto, según lo señala Martínez, este fenómeno empezó con la conquista española en el siglo XVI y se extendió hasta bien entrado el siglo XIX: "Las tierras pantanosas y selváticas de los ríos Sogamoso y Lebrija que estaban más cerca del río Magdalena servían de refugio a negros, mulatos, mestizos e indios que no admitían la intromisión en dicha zona de ningún representante de la Corona o del clero".<sup>148</sup> Al decir de algunos habitantes de Bucaramanga, una vez asentados allí, ellos se dedicaron, entre otras actividades, a robar las caravanas de los comerciantes que emprendían la ruta del río Lebrija con el fin de llevar los productos al río Magdalena, para ser expedidos hacia el exterior. Esta versión fue desmentida por un empresario de la compañía fluvial del Lebrija quien llamaba a los comerciantes de Bucaramanga a la calma, y buscaba descartar la imagen que existió a través del tiempo según la cual, el río Lebrija estuviera ocupado por *Piratas*:

En el número 30 de su interesante periódico, *hemos leído un suelto que se titula Los Piratas del Lebrija, en que se denuncian robos ejecutados en las mercancías, licores y café que se movilizan por los ríos Sogamoso y Lebrija. Como somos porteadores de cargas en el*

---

<sup>147</sup> *Ibíd.*

<sup>148</sup> *Ibíd.*

último de dichos ríos, y a la vez comisionistas de una parte bien respetable del comercio de la provincia de Soto y otras, nos vemos en el imprescindible caso de hacer algunas aclaraciones al suelto en referencia. El tráfico que se hace por el río Lebrija, se divide en dos días: una que partiendo de Puerto Santos termina en puerto Lebrija, sobre el río Magdalena, con escala en el caserío de Papayal; y otra que partiendo del primer punto termina en esta, con escala en nuestras bodegas de Estación Santander. Somos porteadores o conductores en la última vía, y podemos asegurar a usted que en ella no se cometen los atentados que se denuncian en el suelto de que nos ocupamos; de nuestra aseveración pueden dar testimonio los señores Francisco Vargas y hermanos, Minlos Breuer, Julio y Enrique Silva, Miguel Samper e hijos, Reyes González y hermanos, Rueda, Barrera y Silva, Trino Mantilla, Trinidad Parra de Orozco y compañía, Pero Mantilla, y hermanos, Simón Reyes y hijo, y demás honorables comerciantes que nos honran con confianza. Nuestros enérgicos y multiplicados esfuerzos por moralizar la vía de estación Santander, no han sido ineficaces; y por lo que hace a las tripulaciones de nuestras canoas, no tenemos quejas de ellos por falta de honradez; bien sabido y entendido lo tienen de que por cualquier acto de piratería, haríamos que pesaba sobre el ejecutor todo el rigor de la sanción legal, sin consideración alguna.<sup>149</sup>

Precisamente tocando el tema que se refiere al poblamiento por Bogas en el siglo XIX y principios del XX, El viajero inglés, Albert Millican hace referencia a uno de los asentamientos más conocidos hasta entonces, la Estación Santander. Este asentamiento era de una pobreza absoluta y a propósito señala el viajero:

---

<sup>149</sup> "Piratas del Lebrija". En: *El Eco de Santander*, Bucaramanga, agosto 25 de 1894.

Sin embargo eventualmente nosotros llegamos a Estación Santander algo como 60 millas en aproximadamente 10 horas. La apariencia de este pueblo no es muy atractiva, las casas son de lo más miserable, hechas de tronco de caña brava, atadas entre sí con enredaderas, como inmensas jaulas para pájaros, entechadas con hojas de palmeras estas chozas son casi todas enteramente ocupadas por hombres nativos y son lancheros, o como son llamados en español, bogas. Ocasionalmente, estos quioscos son hechos con troncos extra largos y divididos en compartimientos por una obra de caña brava, cada división contiene por lo menos una familia. Esta situación tiende a empeorar ya que el pueblo como se encuentra al borde de una extensa ciénaga está cubierto de fétido césped, hay muchas partes con porciones de agua estancada y en la temporada de lluvias es totalmente inundado por éstas. Aquí el rocío nocturno es prácticamente incontrolable y el aire es constantemente cargado de miasma, haciendo imposible para cualquier europeo vivir por mucho tiempo en dicho clima. El calor es casi tan insoportable como los millones de mosquitos. Esta es la principal estación para canoas del río y están amarradas a la orilla en gran número.<sup>150</sup>

Si la apariencia pobre de sus habitaciones había sorprendido de manera poco grata al viajero, este se referiría al aspecto y condiciones intelectuales de sus ocupantes desde una perspectiva excesivamente racista y eurocentrista:

Algo así como 200 hombres nativos viven en esas cabañas de la estación. Ellos son del tipo más vasto y burdo de negro, y esta es la

---

<sup>150</sup> MILLICAN Albert, *Travels and Adventures of an Orchid Hunter, An Account of Canoe and Camp Life in Colombia, while Collecting Orchids in the Northern eludes*. p. 83

forma más baja de civilización que es posible encontrar, exceptuando una tribu de indios salvajes. Son absolutamente adversos a cualquier tipo de trabajo excepto que el de la canoa, o sea que cualquier tipo de ofertas de avance social que se les haga no la aceptarían. Sin embargo, en el manejo de la canoa son invaluable, de los cientos de veces que ellos hacen el viaje al río, pasando los terroríficos rápidos a la velocidad de un relámpago, sin importar que lleven las cargas y la canoa por árboles caídos, con lo cual harían de este río un obstáculo infranqueable, o en la temporada seca, trabajando en los canales cortantes de agua, menos del 2% de las Canoas y su carga son perdidas.<sup>151</sup>

A manera de conclusión, afirmamos que informaciones como las citadas atrás nos han permitido un análisis sobre la construcción del espacio que tenga una perspectiva incluyente respecto de las personas que participaron con su trabajo y existencia misma en los procesos de conformación del territorio destinado a la construcción del ferrocarril. Integrarlos en las dinámicas de la Historia es un deber metodológico, ético y moral que el historiador no debe evadir. Estos seres humanos fueron el producto de una cosmovisión que buscaba utilizar y desplazar, y luego esconder, en medio de un descontrol característico de las administraciones españolas y posteriormente republicanas. Como se dice, esta forma de ver las distintas situaciones produjo una desigualdad que las políticas liberales de finales del siglo XIX, habrían de reforzar a la hora de hacer aquello que consideraban 'uso racional de la tierra'.

---

<sup>151</sup> Op cit.

## **CAPÍTULO IV**

### **POLÍTICA Y FERROCARRIL AQUILEO PARRA Vs SOLÓN WILCHES: EL FERROCARRIL DEL NORTE Vs EL FERROCARRIL DE SOTO AL MAGDALENA**

El primer proyecto por tender una línea de ferrocarril por tierras del Estado Soberano de Santander, estuvo enmarcado dentro del proceso de consolidación del modelo federal de los Estados Unidos de Colombia. El auge de la quina y la búsqueda por imponer el modelo agroexportador en la economía del Estado, estuvieron a la base de la planeación y estudios de la línea férrea del Ferrocarril del Norte, cuya relación con el Ferrocarril de Soto al Magdalena, aun tiene muchos aspectos que deben ser estudiados más en profundidad. Según lo que se ha podido interpretar de los informes del Secretario de Hacienda y Fomento es posible afirmar que en un principio existieron dos distintos proyectos de ferrocarril en el Estado Soberano de Santander. El Ferrocarril del Norte buscó una salida al río Magdalena, diferente de Puerto Wilches.

En este aparte exponemos los intereses políticos de los líderes radicales, Solón Wilches y Aquileo Parra, de tal manera que se comprenda el carácter personal que marcó la política nacional y regional en la planeación y la construcción de obras públicas tales como el ferrocarril. Estos dos modelos que se enfrentaron, pero tuvieron la misma piedra angular, el beneficio de los intereses particulares y de sus redes de clientelismo.

Este capítulo no pretende establecer o construir la red de clientelismo de Wilches o de Parra, pero si busca mostrar las tendencias que condicionaron el rumbo de los acontecimientos políticos que fueron influenciados por estos intereses personales en el país durante los años de 1870 a 1885, año en que el estallido de la guerra civil pondría fin a la Constitución de Rionegro, a los trabajos de construcción del ferrocarril desde Puerto Wilches a Bucaramanga, y por lo tanto, a la primacía de los Estados Soberanos y sus intereses particulares sobre los de la nación.

El apoyo de Wilches al programa centralista de Núñez, tenía por objetivo que los intereses regionales de la Provincia de Soto fueran preservados en detrimento de los de la región del Socorro, y en general de los intereses de las elites del sur del Estado Soberano de Santander. Estos intereses, eran a la vez y al mismo tiempo, los proyectos del Ferrocarril del Norte, de Parra y el del Ferrocarril de Soto al Magdalena, de Wilches.

- **El Ferrocarril del Norte una opción centro-nación sostenida por Aquileo Parra**

En una primera instancia se puede definir el proyecto del Ferrocarril del Norte como el modelo rival en la lucha regional por imponer un monopolio de transporte, el modelo opuesto a la línea por Puerto Wilches. La primera idea que existía, era que este ferrocarril saliera desde Bogotá y alcanzara el Estado Soberano de Santander en la región del Carare, más exactamente en un puerto que sería fundado cerca de la desembocadura del citado río, el cual tendría por nombre el de su máximo impulsor, Aquileo Parra. La fundación de Puerto Aquileo, al igual que como se mostró respecto a Puerto Wilches, hacía parte de otro proyecto

orientado a asegurar la acumulación de tierras selváticas con el fin de promover una economía extractiva de colecta de quina y tagua, así como la conformación en la riquísima región del Carare de enclaves de productos agrícolas destinados a la exportación. Sobre este Ferrocarril del Norte, se habló mucho dentro y fuera del Estado. Se juzgaba, que era un proyecto con altos índices de centralismo, en palabras de los máximos opositores a este proyectado ferrocarril radical, como era, el caso de Salvador Camacho Roldán quien decía que se estaban acumulando demasiados recursos económicos de toda la nación para un proyecto que sólo beneficiaría a una pequeña porción de ésta:

*Que la utilidad directa de este ferrocarril no favorecería más de la 10ª parte de la población de la República, en tanto que las cargas impuestas por su ejecución al tesoro público absorberían la mitad, o poco menos, de la totalidad de las rentas de la unión, o la totalidad de éstas, deducidos los gastos más indispensables del servicio puramente administrativo del gobierno federal. Que considerando las diversas necesidades del país en materia de vías de comunicación, tal vez no puede sostenerse que el ferrocarril de Carare sea la primera en importancia nacional ni la más urjentemente reclamada por consideraciones de un orden político o económico.*<sup>152</sup>

Así parezca paradójico, en medio del auge del federalismo, las elites de Bogotá y sus alrededores, aliadas a las del sur del Estado de Santander, buscaban construir un ferrocarril que favoreciera sus intereses. Así se desprende de la afirmación de Celso Serna quien en una carta para Solón Wilches del año 1872 señala que:

---

<sup>152</sup> <sup>152</sup> CAMACHO ROLDÁN Salvador, *Estudios económicos sobre el Ferrocarril del Norte, artículos publicados en el Diario de Cundinamarca; Parte primera: aspecto financiero*, Bogotá, Imprenta de Gaitán, 1874. p. 3.

[...]. Ahora, la asamblea de este estado, se ocupará de ese negocio [de la construcción de un ferrocarril que uniera a las regiones del centro de la Unión con el bajo río Magdalena] con preferencia a todos, i solicitará, de acuerdo con el querer de todo el estado, la exploración de la vía desde Corrales hasta la desembocadura del mismo en el Chicamocha, *i si el gobierno atiende el querer de la generalidad, pueda ser que a pesar de la tenacidad de Aquileo, el ferrocarril se consiga por la vía que usted ha iniciado.* [...] De todo esto, se han dirigido las suficientes representaciones para que se conozca el deseo de los habitantes, i todos creo, cederán todos la parte del terreno que les afecte, en cambio de una obra de tanta magnitud i que brinda para el país tan inmenso porvenir. *La que se pretende por el Carare, no es sino, ferrocarril para Bogotá en donde no se produce nada que esportar, i que no podrá concretarse sino a conducir las remesas de dinero que van para Europa y traer las mercancías que por ella vienen de allí,* mientras que por los centros de Boyacá y Santander, irían productos propios i las ventajas serían inmensas. Usted mejor que nadie las conoce, cuando ha iniciado esa idea tan luminosa.<sup>153</sup>

No era pues el mismo. En una primera etapa el Ferrocarril del Norte y el de Soto al Magdalena hicieron parte de dos proyectos distintos y cómo se ha podido notar, las personas allegadas a la administración fuera federal o estatal llamaban al mencionado ferrocarril del Carare. Para sus impulsores se presentaba este como un ferrocarril de carácter nacional y por lo tanto debía llevar un nombre de naturaleza omniabarcante. Al llamarlo bajo la para ellos despectiva denotación

---

<sup>153</sup> “Carta dirigida por Celso Serna a Solón Wilches”, Soatá, 4 de octubre de 1872. *Fondo Wilches*. Archivo Histórico Regional, Centro de Documentación e Investigación Regional, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Industrial de Santander. (Las cursivas son mías).

"Del Carare", los opositores marcaban la intención regional y los intereses particulares que llevaba impregnados este ferrocarril desde su planeación. Al paso de los años y al verse disminuido el poder de las elites regionales del sur del Estado de Santander, el trazado general del Ferrocarril del Norte se fue haciendo cada vez mas central, como lo quería la gente de Soto. Por eso es menester hacer una presentación de las rutas que se tenía pensado debían atravesar las líneas del ferrocarril en estos territorios.

El principio del Ferrocarril del Norte nos remonta a la promulgación de la Ley 69 de 1871, bajo la administración de Eustorgio Salgar<sup>154</sup>. Este proyecto buscaba la conexión con el río Magdalena de las capitales de los Estados de Cundinamarca, Boyacá y Santander. Como se ha mencionado en múltiples ocasiones, la idea de construir el ferrocarril era mejorar el transporte y estimular el progreso en la región. Para impulsar su construcción, la Ley contemplaba un auxilio de \$11.900.000, al 7% de interés durante 25 años, cifra que se pensaba bastaría para todos los proyectos contemplados hasta entonces por el Gobierno Federal de la Unión Colombiana, tal es el caso del Ferrocarril del Cauca y las pequeñas ramas que habrían de conectar con el río Magdalena a los pequeños enclaves regionales de los Estados de Cundinamarca, Antioquia, Bolívar, Santander y Magdalena. Como en la mayoría de los primeros proyectos de ferrocarril, se esperaba que los recursos obtenidos de las rentas nacionales por concepto de aduanas y sobre la tasa de la sal, fueran suficientes para la financiación. En una carta dirigida a Rafael Núñez, Solón Wilches habla de la precariedad de esta medida de gravar la sal y de los problemas asociados con especuladores debido a los altos precios:

No obstante que el general Trujillo me ofreció que el almacén de sal que está ubicado en este lugar de provincia de la salina de chita, que

---

<sup>154</sup> ORTEGA Alfredo, *Los ferrocarriles Colombianos resumen histórico*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1920, p. 21.

es la más inmediata, no ha venido la determinación, i los pueblos están reventando con él enorme precio de este Artículo, que hoi ha subido a real i medio la libra!. [...] Que le parece esta monstruosidad para las clases proletarias en el primer Artículo necesario para su consumo. Si el general Trujillo no ha cumplido esto, usted debe hacerlo, ya para atender a inmensidad a que tienen derecho más de 50,000 consumidores, ya para ver si mejora la renta de la salina de chita y ya para combatir mucho abuso que se [ ] comete allí por varios especuladores [...]<sup>155</sup>. Un estudio preliminar fue realizado por el señor Verhany quien llegó a indicar que la ruta más apropiada para este ferrocarril debería seguir el curso del río Carare.<sup>156</sup>

Desde cuando en el año 1872 Aquileo Parra llega a la Secretaría de Hacienda, durante la segunda administración de Manuel Murillo Toro, Parra empezó a impulsar de una manera muy decidida la construcción del ferrocarril. Era tal su interés en este proyecto que aceptó el cargo solamente para poder estar pendiente del Ferrocarril del Norte, y duró en él hasta 1875, es decir, el tiempo que fue necesario para ponerlo en pie<sup>157</sup>. A pesar de haber sido nombrado Presidente del Estado Soberano de Santander para el periodo de 1874-1876, se las arregló para asumir el cargo a mediados del año para seguir al frente de las negociaciones concernientes al ferrocarril. Una vez asumió el cargo, lo hizo con la condición de ser nombrado director de la Compañía Nacional del Ferrocarril del

---

<sup>155</sup> “Carta dirigida por Solón Wilches a Rafael Núñez”, Concepción, 19 abril 1880. *Fondo Wilches*. Archivo Histórico Regional, Centro de Documentación e Investigación Regional, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Industrial de Santander.

<sup>156</sup> ORTEGA DÍAZ Alfredo, "Concesiones Ferroviarias". En: *Cuarto Congreso Sudamericano de Ferrocarriles*, Tomo II. Bogotá, Colombia, febrero de 1941, p. 28.

<sup>157</sup> Aquileo Parra escribiría más tarde en sus memorias que había aceptado el cargo de Secretario de Hacienda en 1872 y lo retuvo hasta principios de 1875, específicamente para promover el ferrocarril. PARRA Aquileo, *Memorias*. Bogotá, Imprentas la luz, 1912, pp. 595-596.

Norte<sup>158</sup>, creada por el Gobierno para la consecución de un empréstito y la posterior puesta en marcha de los trabajos.<sup>159</sup>

Parra contrató a la firma inglesa *Public Works Constructing Company Limited*, la realización de los estudios pertinentes para encontrar la ruta más practicable y que fuese menos costosa que lo antes calculado que sería necesario para la Compañía Nacional del Ferrocarril del Norte (v. cita 7). La comisión de ingenieros ingleses se presentó el 10 de enero de 1875 para emprender estos trabajos. Presidida por el ingeniero William Ridley, la comisión estudió dos rutas que debían ser tenidas en cuenta, según la administración federal de la Unión. Eran ellas la ruta del Carare y la ruta central que seguiría el curso del río Sogamoso y se enlazaría con un puerto por el Magdalena que fuera navegable todo el año. Ahora bien, frente a la ruta que buscaba atravesar las regiones centrales, la ruta del Carare, preferida por los ingleses, tenía la ventaja de ser más practicable por su precio y por las facilidades que ofrecía el terreno para la construcción. Se intuye que esta preferencia estaba permeada también por los intereses particulares del Secretario de Hacienda Parra<sup>160</sup>, pero los argumentos expuestos por los ingenieros y la ilustración que estos hacen de los terrenos, indican la seriedad de la sugerencia<sup>161</sup>. La ruta por el río Suarez, que en su confluencia con el Chicamocha empieza a llamarse Sogamoso, fue rápidamente descartada porque el terreno era muy accidentado. En su informe, el señor Ridley señaló las dificultades del terreno como insalvables, así como también que el precio

---

<sup>158</sup> El Gobierno Nacional promovió la conformación de la Compañía Nacional del Ferrocarril del Norte, y en su cabeza fue nombrado Aquileo Parra. La compañía estaba supuesta a comenzar los trabajos de construcción del ferrocarril en enero 25 de 1875. En el contrato con la compañía se llegó a un acuerdo para que nuevos trabajos de exploración fueran iniciados. Así como se le encargaba a la compañía el establecimiento de colonias agrícolas en el valle del río Carare. El capital con el que se constituyó esta compañía con \$15.000.000, de los cuales 12.000.000 serían aportados por el Gobierno Nacional y el resto por los 3 Estados: Cundinamarca, Boyacá y Santander. *Diario Oficial* N°4113. Bogotá, Colombia, 1875.

<sup>159</sup> *Gaceta de Santander* (Socorro), abril 1 y mayo 20 de 1875.

<sup>160</sup> Sobre intereses particulares de Aquileo Parra, ver capítulo III.

<sup>161</sup> RIDLEY William, "Informe de las rutas de Carare y Sogamoso". En: *Colección de documentos relativos al Ferrocarril de Santander*, Imprenta del Estado, Socorro, 1884.

estipulado para la construcción de la obra sería mucho más elevado. Entre otros conceptos dijo que desde los ríos Suárez y Sube era materialmente imposible construir un ferrocarril. Los problemas de lo accidentado del terreno y las extremas dificultades que existirían si finalmente la ruta escogida fuera central a expensas de la del Carare, son revelados en sus impresiones de viaje:

El viaje hasta el Socorro, donde descansamos por un día o dos, nos hizo más fuertes. Hubo parajes donde tuvimos que hacer una trocha en el rastrojo para que pasaran nuestras mulas. Continué mi viaje por la orilla del Sogamoso (el mismo Suárez), resuelto a seguir hasta convencerme del todo si esta vía era practicable o no. El Socorro para abajo sin embargo, hallé que el valle se hacía a la vez más agreste y más y más escarpadas las orillas; hasta que a un día de jornada, presentaban exactamente la apariencia de muros verticales y continuaban así por muchas millas, encajonando el río, que se precipita en una serie de raudales, hasta que al fin se abre paso por el Cerro de la paz a las llanuras del Magdalena.<sup>162</sup>

La dificultad que acarrearía la escogencia de la ruta central la convertía en una de las principales críticas que se hacía al proyecto, dado que se consideraba que en su trazado original, el que sugerían los ingleses, el camino de rieles pasaba muy lejos de la mayoría de sitios poblados de los Estados de Cundinamarca, Boyacá y Santander. Los planes para la construcción del Ferrocarril del Norte, fueron revelados a la opinión pública durante el discurso de posesión de Manuel Murillo Toro, quien entre otras cosas mencionó la importancia de "tender líneas de telégrafo, de ferrocarril, y todos los otros medios necesarios para desarrollar el crecimiento intelectual del pueblo, luchando y creando la solidaridad de los

---

<sup>162</sup> RIDLEY William, *Op. Cit.* En: *Colección de documentos relativos al Ferrocarril de Santander*. Imprenta del Estado, Socorro, 1884.

intereses y simpatías para perfeccionar el sistema Federal en Colombia".<sup>163</sup> En esta revelación, el proyecto era el de una gran ruta interoceánica que consistía en la unión de varias rutas y ferrocarriles para comunicar los océanos Atlántico y Pacífico. Murillo pensaba que las dos porciones que habrían de desempeñar esta labor serían el ferrocarril que uniría el puerto de Buenaventura con Cali y el río Cauca, con el Ferrocarril del Norte.

En esta situación se presentaban una serie de contradicciones que antes de seguir adelante en esta presentación, deben ser tenidas en cuenta. A la hora de presentar su proyecto, los promotores de la vía del Carare argumentaban que el recorrido de su ferrocarril cumplía los requisitos para ser considerado como una obra integradora, ya que su principal objetivo era comunicar las capitales de los Estados del centro y oriental entre sí, con el río Magdalena y, por lo tanto, con el océano Atlántico. De esta manera podían aspirar a la ayuda que la nación ofrecía en estos casos. La Constitución de 1863 impedía que el gobierno federal financiara el desarrollo de los ferrocarriles o cualquier otro medio de transporte que no fuera de importancia nacional. Es decir, los fondos federales sólo podían ser empleados para construir un medio de transporte de carácter interoceánico, o facilitar la navegación por ríos que atravesaran más de dos Estados, o que conectaran a Colombia con una nación extranjera. Afortunadamente para ellos, los políticos podían interpretar estas leyes de una manera bastante amplia. Por lo tanto:

Los Caucanos (nativos del Valle del Cauca) argumentaron que la construcción del Ferrocarril del Cauca tenía por objetivo conectar el Pacífico y el Atlántico. Esta línea de argumentación dejó a un futuro viajero que quisiera ir desde el Pacífico al Atlántico con dos opciones posibles. En primer lugar, podría viajar más de mil kilómetros,

---

<sup>163</sup> *Diario Oficial*, N°2114, abril 1 de 1872.

tomando el Ferrocarril del Cauca a través del Valle del Cauca, llegar a Honda, hacer el ascenso hasta Bogotá a lomo de mula y a continuación, una vez allí, tomar el Ferrocarril del Norte y finalmente completar el viaje en el río Magdalena. O podía tomar el ferrocarril de Panamá, de una longitud de 81 kilómetros para ir de un océano al otro.<sup>164</sup>

En su exposición de críticas al Ferrocarril del Norte, Salvador Camacho Roldán enumera todos los puntos que debía unir el trazado de la ruta del Carare:

[...] el Ferrocarril de Carare, de cuya ejecución se trata, deberá tener, según el trazado hecho por la Comisión de ingenieros anglo colombianos presidida por el señor Ridley, 66 leguas de a 5000 m, o sea 332 km y medio. Empieza en las inmediaciones del parque de San Diego, en esta ciudad [Bogotá], Chia, Cajicá, Cipaquirá, Cogua, Nemocón, Ubaté, Cucunubá, Guacheta, Chiquinquirá, Saboyá i Bolívar, cuya población es de 110,000 habitantes. A dos leguas de distancia, poco más o menos, i con posibilidad de ligarse con el ferrocarril por caminos de ruedas, quedan las poblaciones de Tabio, Tocancipá, Suesca, Tausa, Lenguaque, Jesus Maria, i tal vez Susa i Vélez, que contienen unos 50,000 habitantes. Su término sobre el Carare dista 10 o 12 leguas de la desembocadura de este río en el Magdalena, i 150 del primer puerto marítimo. La mitad de su extensión total, desde Bogotá hasta Saboya, es una llanura horizontal, sin más

---

<sup>164</sup> HORNA Hernán, "Transportation modernization and entrepreneurship in 19th century in Colombia". En: *Journal of Latin American Studies*, vol. 14, No. 1, May 1982, p.7. Traducción mía de: " Thus, the Caucanos (natives of the Cauca Valley) argued that the construction of the Cauca railroad was to connect the Pacific and the Atlantic oceans. This line of argument left a prospective traveler who wanted to go from the Pacific to the Atlantic with two possible choices. First, he could travel over one thousand miles by taking the Cauca railroad across the Cauca Valley, then continue by mule across the Andes, and finally complete the journey on the Magdalena River; or he could take the comfortable eighty-one kilometre long Panama railroad to get from ocean to ocean."

interrupción que la de las cordilleras bajas de Tausa i Zema. Desde Bolívar hasta el puerto sobre el Carare hai un desierto completo de 23 leguas, en que no se alcanzarán a encontrar 500 habitantes en toda la extensión.<sup>165</sup>

La propuesta sobre la ruta sugerida los dirigentes de Soto y algunos miembros de las elites de Boyacá, planteaba que el ferrocarril debía ser más central para que conectara las regiones más pobladas de los tres Estados mencionados. Esta ruta se enfrentaba a obstáculos geográficos que dificultaban de tal manera la construcción del ferrocarril, que aun con la tecnología actual sería imposible realizarlo. En efecto, más adelante en su argumentación, Camacho Roldán hace referencia a las palabras del ingeniero William Martineau:

[...] la línea puede dividirse, poco más o menos, en dos partes iguales: la una atraviesa un terreno que ofrece facilidades para la construcción de la obra; la otra, uno que presenta dificultades insuperables [...] justo es que manifiesta ustedes que sea cual fuere el sistema que se emplee, los fletes de un ferrocarril que atravesase pendientes como las que aquí se presentan, no pueden menos de ser mui subidos.<sup>166</sup>

A pesar de estas advertencias, como se verá más adelante, nunca abandonó esta opción.

En abril 10 de 1872 el Secretario de Hacienda le comunicó a Ridley las ideas que el gobierno nacional tenía al respecto de estas 2 obras y se le solicitó que terminara los estudios de la ruta del Carare ya que, según la preferencia de los

---

<sup>165</sup> CAMACHO ROLDÁN Salvador, *Estudios económicos sobre el Ferrocarril del Norte, artículos publicados en el Diario de Cundinamarca; Parte primera: aspecto financiero*, Bogotá, Imprenta de Gaitán, 1874. p.3

<sup>166</sup> *Ibíd.* Pág. 3.

oficiales del gobierno, esta era la mejor ruta. La presión de la gente de Soto por integrarse al proyecto nacional significó que Parra le comunicara a Ridley sobre la necesidad de diseñar un ramal que conectara el tramo principal con una hipotética línea que se estaba construyendo desde Bucaramanga al lago de Paturia.<sup>167</sup> En efecto, las elites de Soto lideradas por Solón Wilches y las de Boyacá, habían estado haciendo lobby para hacer una ruta más central y que de paso asegurara la conexión de su región con el Magdalena. En una carta enviada por el líder político boyacense Juan C. Rodríguez, se mencionan las características del ferrocarril que había ideado Wilches para su región:

Muy practicable considero la invitación que usted hace relativamente a la vía que debe llevar el camino de hierro pero [...] *pues, indudablemente, en cuanto más se interne el camino al centro de los estados de Santander i Boyacá, tanto más serán beneficiados estos estados, por cuanto que el camino pasará por sus partes más condensadas de población, i de aquí nacerá el mayor incremento en el comercio no conozco prácticamente la ruta que usted señala, en lo que se refiere a Santander; mas en la que dice se relaciona a Boyacá, me parece que el trayecto de Soatá a Corrales es sumamente difícil que pueda practicarse el camino por las costas del Chicamocha, por cuanto que, es tan angosto el lecho que lo ocupan las aguas, y tan pendientes las costas fuertes que [ilegible].*<sup>168</sup>

Del resultado de estos estudios y de los cálculos sobre los montos de dinero que el gobierno debía invertir para la construcción del ferrocarril se supo que serían mucho más elevados que lo estimado en un principio. En efecto, los cálculos

---

<sup>167</sup> PARRA Aquileo, *Memoria de 1873 del Secretario de Hacienda i Fomento, dirigida al Presidente de la Republica para el congreso de 1873*. Bogotá, Imprenta de Gaitán, 1873.1, p. 68.

<sup>168</sup> Carta de Juan Rodríguez a Solón Wilches, Tunja, 17 de agosto 1872. *Fondo Wilches*. Archivo Histórico Regional, Centro de Documentación e Investigación Regional, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Industrial de Santander.

previos y que están contemplados en la Ley de 39 de 1871, ofrecían una ayuda de máximo \$11.900.000 para la construcción total, incluyendo el mantenimiento de la vía.<sup>169</sup> Los cálculos del señor Ridley arrojaban una cifra un poco mayor sólo para la construcción de la vía y la instalación de los rieles. Ridley había calculado un monto total de \$12.500.000 y bajo esta base se firmó el contrato con el señor Salomón Koppel, representante del Gobierno de Colombia en Londres y de la *Public Works Construction Company Ltd.* de Inglaterra.<sup>170</sup> La Compañía nuevamente envió sus expertos para estudiar la vía y sorprendieron a los interesados con el costo real que implicaba la construcción y el mantenimiento de los rieles. En lugar de \$12.500.000, la nueva cifra espantó a propios y extraños, pues se hablaba de un monto cercano a los \$30.000.000. Ante la fuerte presión política que estaba siendo ejercida por los políticos de todos los partidos, incluido el partido liberal radical de Aquileo Parra y ante la falta de apoyo general para el proyecto, este debió ser archivado. La insistencia de Parra traería sus frutos, ya que en 1873 se promulgó una nueva Ley para el fomento en la construcción de ferrocarriles. La Ley 89 de 1873 le daba al Gobierno Federal autonomía para construir el ferrocarril por su cuenta o bien contratar a una compañía extranjera, acogiéndose a la modalidad de concesión por un periodo de años que podía ir desde los 25 hasta los 50. Sin embargo no se pudo hacer nada para modificar la tendencia de dificultades.<sup>171</sup>

En el año de 1874 el Congreso Nacional aprobó la Ley 31 de 1874, en la cual solicitaban una mejor exploración de los terrenos donde se pensaba construir el ferrocarril. Las presuntas necesidades de estudio también se pueden recalcar como un punto más de la lucha política que existía por darle preferencia al modelo

---

<sup>169</sup> CAMACHO ROLDÁN Salvador, *Memoria de 1872 del secretario de Hacienda i Fomento al Presidente de la Republica sobre el curso que han tenido los Negocios Fiscales de la Unión, 1871-1872*. Bogotá, Imprenta de Gaitán, 1872, p. 139.

<sup>170</sup> PARRA Aquileo, *Informe del secretario de hacienda*, p. 68.

<sup>171</sup> ESCOBAR, *Los Ferrocarriles de Colombia en 1925-1926*. p. 35.

regional. Esta nueva comisión conformada por la compañía del Ferrocarril del Norte liderada por Parra, que iba a hacer exploraciones buscando nuevas rutas consistiría una nueva competencia para el ferrocarril que se suponía debía ser construido en Soto. Es preciso señalar que se requiere matizar las afirmaciones porque la información existente sobre este proyecto es poca. Al parecer, fue una de las rutas alternas que se diseñaron y propusieron por parte del gobierno radical con el fin de romper la hegemonía que estaba imponiendo Wilches, con su red de clientelas en la región central y oriental de la Unión. Aun en el año 1884 la competencia y la amenaza del Proyecto Gonzales era palpable para los planes ferrocarrileros de Solón Wilches. En una carta que le dirige su colaborador Agustín Guzmán de lee:

Está discutiéndose en el Senado el privilegio entre el ferrocarril Gonzales; y como es natural nosotros estaríamos y estamos en contra; yo he hablado con mis relacionados entre los cuales, con Galindo, quien me ofreció atacarlo hoy en el debate. Demás está decirle yo, por saberlo usted, por la correspondencia de mis compañeros, que no hemos discutido ni una línea en nuestro proceder como representantes y como amigos de usted, y demostrar que todo el que se dice amigo, lo es con decisión".<sup>172</sup> Esta vez la comisión de ingenieros estaba conformada por colombianos. El Señor Juan Gonzales Vásquez se encargó de la obra. Luego de 6 meses la inspección entregó los planos de una ruta distinta a la diseñada por los ingenieros ingleses, un poco más larga pero mucho más fácil de construir que la diseñada por Ridley<sup>173</sup>.

---

<sup>172</sup> *Fondo Wilches*. Archivo Histórico Regional, Centro de Documentación e Investigación Regional, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Industrial de Santander.

<sup>173</sup> HOFFMAN H. Theodore. *A history of railway concessions and railway development policy in Colombia to 1943*. Un published Ph.D. dissertation, Washington, American University, 1947, p. 224 Traducción mía

Pero en este momento la crisis interna del partido liberal y las luchas por el control del país alcanzaron su paroxismo, lo cual hacía presagiar que no sería muy fácil la construcción del ferrocarril. En el año 1876 tuvieron lugar las elecciones para elegir al Presidente de la República y el tema de la construcción del ferrocarril fue utilizado como caballo de batalla. Los candidatos con más opciones para ser elegidos en esta ocasión eran Aquileo Parra y Rafael Núñez. Por un lado, haciendo énfasis en intereses regionales, Rafael Núñez atacó de manera muy fuerte las aspiraciones de Parra de llevar el ferrocarril a su terruño, y dijo que Parra estaba dilapidando las arcas de la nación e hipotecando el futuro del país, sólo por satisfacer su vanidad personal y egoísta de construir un ferrocarril que sólo favorecería una parte muy reducida de la nación. Con su estilo ladino y sinuoso, Núñez se refirió a la construcción del ferrocarril con términos muy fuertes: "Solo va a beneficiar una porción del territorio y a unos muy pocos habitantes de la Unión, poniendo una carga aplastante de deudas sobre toda la república".<sup>174</sup> En cambio, para los radicales la construcción de un ferrocarril significaba el máximo progreso, era el mayor símbolo de una nación que está en sintonía con sus ideologías, en este caso las referidas al libre cambio y el esfuerzo personal. Ellos aseguraban que el Ferrocarril del Norte era la única salvación para el país y no creían que Núñez no estuviera de acuerdo. En una de las publicaciones que apoyaban la candidatura de Parra aparecida en *El Republicano*, se imprimieron volantes en los cuales, comentando y burlándose de los seguidores de Núñez, porque en una carta el candidato cartagenero afirmaba que al haberse enterado de la firma del acuerdo entre los ingleses y Parra, dijo sentirse muy contento por esta firma. El artículo decía:

---

de: "Under the direction of Sr Juan Gonzales Casquez, wich after a six months inspection proposed a new route somewhat longer but easier to construct than that outlined by Mr. Ridley."

<sup>174</sup>NÚÑEZ Rafael, "La Unión Colombiana". En: *El Republicano*, Socorro, 25 de abril de 1875.

Sin embargo, da lástima i a veces realiza el ver que los partidarios del señor Núñez procuran elevarlo desacreditando e improbando el Ferrocarril del Norte; i el por el contrario, bate en retirada a sus mismos defensores, opinando por el mismo ferrocarril; amparándose ellos por probar que el gobierno no debe echarse a cuestras esa empresa, i replicando el señor Núñez que las compañías particulares tienen inconvenientes gravísimos i que aún el mismo gobierno de Inglaterra ha tomado la iniciativa en estos asuntos, en lo cual ha obtenido mui grandes ventajas; tratando ellos de soñador (por lo menos) al Sr. Parra, *i asegurando que el señor Núñez después que leyó esa comunicación (la dirigida al Senado por el secretario de Hacienda y Fomento señor Aquileo Parra, publicada en el diario oficial de 23 marzo 1874) habría deseado tener cerca de él a su signatario para felicitarlo y apretar la mano cordialmente.*<sup>175</sup>

Dentro del mismo grupo radical, la principal razón de la oposición de los políticos al proyecto del Ferrocarril del Norte era su excesivo costo. Como se mencionó anteriormente, Salvador Camacho Roldán fue uno de sus más acérrimos opositores. La mayoría de sus argumentos revelan un altísimo conocimiento de las condiciones económicas de la región y describe con precisión la realidad del país. Parece que estas críticas estaban alentadas por razones de índole personal e interés particular en los negocios de exportación de sus plantaciones en la región de Honda. Por lo tanto, uno de los motivos por los cuales él se oponía de pleno al proyecto era que el ferrocarril lesionaba sus intereses. Según Hernán Horna, Camacho Roldán era uno de los mayores agentes del constructor y empresario cubano Francisco Javier Cisneros. Este último promocionaba la construcción de un modelo de ferrocarriles pequeños, los cuales, dependieran en exclusiva del monopolio que el cubano había logrado imponer con su Compañía

---

<sup>175</sup> NÚÑEZ Rafael, “Un argumento”. En: *El Republicano*, 22 de abril de 1875.

de Vapores por el río Magdalena. Por esta razón, el Ferrocarril del Norte estaba en contravía de estos propósitos.<sup>176</sup>

La construcción que buscaba la conexión de las regiones centrales con la región del Carare no se acomodaba a los intereses de todos los políticos de los tres Estados, pero lo que más asustaba a sus principales opositores era que aun no estaba muy claro como se harían los pagos del ferrocarril y si el costo total de la línea sería ventajoso para la nación. También el tipo de concesión y de acuerdos que serían alcanzados con las firmas extranjeras, representaba un riesgo para la autonomía e independencia de la nación que Rafael Núñez no dudó en señalar:

[...] La administración por el gobierno es más económica, porque es más central i requiere menos empleados (empleados superiores especialmente); i más favorable al movimiento i comodidad del público, porque su existencia depende de las simpatías de éste, i para él es, además, negocios de honor realizar, por así decirlo, milagros administrativos. Sabida es la influencia del punto de vista para ver mucho i para ver al propio tiempo bien. Eso explica la elevación i encauce que imprimen a las ideas i a los sentimientos las posiciones elevadas; i, partiendo de la hipótesis de una organización política racional, puede afirmarse que este comité de una nación que se quiere competente (en todo el sentido de la palabra) que el Comité de una compañía anónima particular, como administrador i gestor de empresas en que el interés de la comunidad se encuentra seriamente comprometido. [...] La tendencia irresistible, a causa de todo lo espuesto, es hoi jeneral en Europa a clasificar la construcción i

---

<sup>176</sup> El líder de este grupo era Salvador Camacho Roldán, miembro de una de las familias empresariales más distinguidas de Colombia en ese periodo. Durante los años 70, se desempeñó como editor del semanario *El agricultor* y también como Ministro de Finanzas y del Tesoro (1870-72, 1878-80). Camacho Roldán fue uno de los mayores defensores y socio (o compañero, asociado) de Cisneros. Una de sus plantaciones también se benefició directamente por la construcción del ferrocarril de Girardot. HORNA Hernán, *Ibíd*, p. 38.

administración de los ferro-carriles entre las más importantes asuntos de gobierno. I pocos, poquísimos son ya los países en donde el estado no es propietario directo de una o más líneas. Voi ahora a hacer unas apreciaciones que son especialmente aplicables a nuestro caso. Me contraigo al ferro-carril llamado del Norte, porque es respecto de éste que las objeciones contra la construcción por cuenta de compañías particulares tienen en mi concepto irresistible fuerza, a causa de su topografía, extensión e importancia de todo género. [...] Es evidentemente más racional que el gobierno sea al propio tiempo asegurador i empresario de manera que no haya para el país -en cuyo nombre aquel gestiona- perspectiva de pérdida solamente, sino también de ganancia. [...] Volviendo a tomar el hilo principal de mis cavilaciones, diré nuevamente que el aspecto político del asunto de los ferrocarriles no debe ser echado en olvido. Pensemos en efecto en la influencia malsana que podrían ejercer las compañías empresarias, como en tantos casos análogos ha sucedido. Al tratarse compañías extranjeras el peligro adquiere naturalmente fuerza múltiple.<sup>177</sup>

La base de la argumentación en medio de la contienda electoral tenía un serio trasfondo ideológico representado en la visión del ferrocarril como un elemento que demostraba la falta de coherencia del gobierno al intervenir en negocios y asuntos que deberían competir exclusivamente a los Estados Soberanos. Es decir, la crítica severa de que al apoyar la causa del ferrocarril, el gobierno estaba haciendo un uso indebido de la Carta Constitucional, se contradecía después al señalar que para hacer funcionar el ferrocarril era necesaria la intervención del Estado a través de unas instituciones fuertes y no entregarlo a las concesiones extranjeras. El señalar el defecto de la intervención estatal como una de las

---

<sup>177</sup> NÚÑEZ Rafael, *El Ferrocarril del Norte: un punto cardinal del problema*. París, Tipografía Lahure, 1874. p.4.

graves falencias del proyecto del ferrocarril, para luego reclamar que la única forma de que este funcionara era evitando entregar el país a los manos de los extranjeros, parece más bien una maniobra de campaña electoral que otra cosa. Como se dijo, los partidarios de Núñez, caso de Camacho Roldán o Solón Wilches, eran agentes que buscaban la instauración de empresas agroexportadoras equipadas con pequeños ferrocarriles.

La construcción de un gran proyecto que estaba en contravía con lo que se estipulaba en la política federal, la iniciativa propia y el espíritu empresarial, suponía una gran contradicción con los postulados del liberalismo manchesteriano. Es decir, la construcción de grandes ferrocarriles no interesaba mucho a los miembros de las elites regionales. Estos pretendían desde un principio la construcción de un ferrocarril corto, que sirviera de desagüe para las mercancías que se produjeran en las tierras aledañas a la línea y que buscara mantener el monopolio del transporte a vapor en el río Magdalena.<sup>178</sup> El principal objetivo de los comerciantes era reducir costos en el transporte y no la consolidación de grandes proyectos de integración nacional y mucho menos inversiones tan fuertes como la que significaba el ferrocarril. Poco se sabe de las verdaderas intenciones que tenían los interesados en la construcción del Ferrocarril del Norte, pero desde un principio sirvió para acentuar las grandes diferencias que existían entre los distintos líderes políticos y económicos de los diferentes clanes regionales. Este fue uno de los argumentos directamente utilizados por Salvador Camacho. Para él era imposible que la nación se comprometiera a realizar unos ferrocarriles nuevos, mientras ésta tuviera obligaciones con los Estados para la construcción de ferrocarriles pequeños:

Que la concentración de todos los recursos del país en beneficio considerable de un solo estado i mui restringido respecto de otros dos,

---

<sup>178</sup> Sobre el tipo de monopolio de los transportes a vapor por el río Magdalena, ver capítulo II.

con abandono absoluto de los intereses de todos los demás, enjendraría indudablemente un espíritu de descontento i acaso de separación en las secciones de la unión no favorecidas o totalmente descuidadas. Que la diseminación de nuestras escasas poblaciones en un territorio mui vasto, *parece más bien exigir la construcción de un sistema de vías comerciales mucho más económico que el de los ferrocarriles, o si se admite la construcción de estos, debería ser únicamente en líneas de mui poca extensión.*<sup>179</sup>

Y es que según Camacho Roldán, las obligaciones fiscales de la nación eran tan asfixiantes que si se quería mantener el rumbo de paz y armonía, no se podía dejar de ofrecer los \$400.000 que la República había prometido a los Estados que organizaran la construcción de un pequeño ferrocarril y no, en cambio de la ayuda que ofrecía el Estado nacional, gravar el Tesoro público con esta otra pesadísima carga. Así es que también los acuerdos alcanzados con todos los Estados permitían una estabilidad económica que el Ferrocarril del Norte amenazaba muy seriamente. Porque Camacho aseguraba que las condiciones fiscales de la nación para ese entonces no eran lo suficientemente fuertes, se estaba reponiendo de las guerras civiles y los empréstitos pasados. Decía en un análisis muy concienzudo que las arcas nacionales no estaban lo suficientemente fuertes como para asumir un empréstito de 20.000.000:

Que en mi concepto nuestro tesoro no tiene capacidad financiera para responder por un empréstito de 20 millones de pesos al 7% anual i con 1 1/2 por ciento de fondo de amortizacion. Que entre los tres estados de Cundinamarca, Boyacá i Santander no hai comercio interior, o destinado al exterior, que pueda hacer uso de esta línea en

---

<sup>179</sup> CAMACHO ROLDÁN Salvador, *Estudios económicos sobre el Ferrocarril del Norte, artículos publicados en el Diario de Cundinamarca; Parte primera: aspecto financiero*, Bogotá, Imprenta de Gaitán, 1874., p. 4.

cantidad suficiente para pagar con sus fletes los intereses del capital invertido en la obra, i ni siquiera para cubrir en ocho o 10 años los meros gastos de conservación i servicio del ferrocarril.<sup>180</sup>

La capacidad productiva de las regiones por donde debía atravesar el ferrocarril era muy precaria. Como se explicó con anterioridad, la iniciativa de la construcción de los ferrocarriles era para sustentar proyectos y no para darle segundo aire a unas actividades económicas que no se podían contener por sí mismas, debido a su dinamismo. Nuevamente Camacho relata que para lanzar proyectos que aun no se sabía si podían o debían funcionar, era excesivo el precio y resultaría siendo una necesidad, ya que afirmaba no sin razón:

*Que los ferrocarriles han sido, en lo jeneral, en los países en que existen, efecto más bien que causa del progreso. Que los ferrocarriles no pueden transformar, como la varilla encantada de un mago, las condiciones intelectuales, morales i económicas de los pueblos. Su acción es lenta, i necesita el transcurso de una jeneración de hombres, a lo menos, para mostrar resultados bien tanjibles.*<sup>181</sup>

No dejan de sorprender este tipo de afirmaciones tan lucidas en medio de la fiebre por los ferrocarriles que existió en toda la República. Y también por el hecho que se mencionó anteriormente, de los intereses de Camacho en la construcción del Ferrocarril de Girardot.

Retomando el hilo de las elecciones por la Presidencia del año 1876, que son las que marcan el peso que tuvo el trazado del Ferrocarril del Norte como

---

<sup>180</sup> CAMACHO ROLDÁN Salvador, *Ibíd.* (Las cursivas son mías).

<sup>181</sup> *Ibíd.*

herramienta política, esta contienda electoral se puede considerar como una de las más trascendentales del siglo XIX.<sup>182</sup>

Núñez utilizaba el término de *Oligarquía*, para referirse a los líderes del Radicalismo, y consideraba que el mejor reflejo de las intenciones de esta *Oligarquía*, era ver como los recursos de la nación eran utilizados exclusivamente para sus beneficios más particulares. La construcción de un ferrocarril, como este del Norte que pondría en tantos aprietos a las arcas públicas, era un símbolo más del poder que habían acumulado los *oligarcas* y del cual no pensaban desprenderse tan fácilmente. Helen Delpar marca los eventos que antecedieron las elecciones presidenciales del año 1876, desde la victoria de Santiago Pérez sobre Julián Trujillo. Los Núñistas sostenían que los *oligarcas* habían hecho uso de sus posiciones entre el ejecutivo para interferir vergonzosamente en los asuntos de los Estados, para asegurarse el establecimiento o la preservación de los regímenes amistosos a sus intereses. Y que pensaban hacerlo una vez más.<sup>183</sup>

Los Radicales argumentaron que los Núñistas tenían planeado un levantamiento generalizado si Núñez no era elegido como Presidente. El Presidente Pérez despidió, entre otros núñistas declarados, a Solón Wilches, quien en este momento se desempeñaba como Jefe de la Guardia Nacional, porque este rechazó firmar un pacto que aseguraba que la Guardia Nacional permaneciera en neutralidad independiente del hecho de quien ganara las elecciones.<sup>184</sup> El despido

---

<sup>182</sup> DELPAR Helen. "Aspects of liberal factionalism in Colombia 1875-1885". En: *The Hispanic American Historical Review*, vol 551, N° 2, mayo de 1971, p. 7.

<sup>183</sup> *Ibíd.*, p. 8 Traducción del autor: " It was the contention of the Nuñiistas in 1875 that the oligarchs had used their positions in the federal government to interfere shamelessly in the affairs of the states in order to ensure the establishment or preservation of regimes friendly to their interests, even to the extent of using the Colombian Guard, or national army, for this purpose."

<sup>184</sup> *Diario Oficial*, No 1875. Bogotá, Colombia.

de Wilches alarmó a los núñistas, porqué estos pensaban que el Gobierno estaba preparando el envío de tropas a los Estados de Panamá y Bolívar. Núñez convocó a la Asamblea del Estado de Bolívar para que le fueran concedidos honores a Wilches y más tarde en febrero de ese año de 1875, se ofreció un banquete en Bogotá para agasajar al despedido, el cual fue presidido por el candidato Rafael Núñez.<sup>185</sup>

Finalmente estas elecciones tuvieron por claro ganador a Parra, pero debido a la conmoción interna que generaron las luchas electorales, el Presidente tendría muchas dificultades para gobernar. El sentimiento de robo que se propagó entre las filas de los núñistas supondría que si nuevamente querían tratar de subir al solio de Bolívar, una alianza con los conservadores era necesaria. Las consecuencias para Parra serían nefastas, ya que en medio de la conmoción interna no podría dar la atención necesaria para la articulación del proyecto. El empréstito de los \$20.000.000 fue cancelado, entre otras razones por la efervescencia que reinaba en el país y por el alto riesgo que representaba para los bancos la constante agitación política a la que era sometida la República cada dos años cuando se trataba de elegir un nuevo Presidente.

También queda demostrado que con la impulsión del proyecto del ferrocarril, las elites del Sur y lo que Núñez llamó la Oligarquía Radical fueron perdiendo su poder debido a la forma tan contradictoria como se habían elaborado las leyes y la interpretación que hacía de ellas. También se comprende el contraste que existía entre esta Oligarquía y las redes locales de poder que favorecían los proyectos de carácter personalista y si se puede, subregionales, donde el gamonal de pueblo y jefe seccional hacía todo lo que estaba a su alcance para

---

<sup>185</sup> PARK James William, *Ibid.*, p. 15.

acomodar todas las mejoras y presupuestos, a su ventaja. Aquí es donde entra a definirse mejor el carácter regional del Ferrocarril de Soto al Magdalena.

- **Ferrocarril de Soto al Magdalena impulsado por Wilches: Génesis de su construcción**

Al mismo tiempo, un poco más al norte se habían contratado por parte del Jefe departamental de Soto, Solón Wilches, los estudios para la construcción de un ferrocarril que uniera el lago de Paturia con las ciudades de Bucaramanga y Girón. Parece ser que este fue el primer proyecto como tal en el cual se buscó unir a las ciudades de la provincia de Soto con el río Magdalena. El encargado de hacer este ferrocarril fue Robert Augusto Joy, un empresario de ferrocarril inglés, que había insinuado que esta vía se podía equipar con unos vagones tirados por caballos.<sup>186</sup> El primer contrato del ferrocarril de Soto se firmó el 26 de noviembre de 1870<sup>187</sup>. Sin embargo, no se pudo hacer nada con el contrato, porque el gobierno dictó la Ley 52 de 1872, que estipulaba la construcción de un ferrocarril que viniera desde Cúcuta y comunicara a esta ciudad con el lago de Paturia y que de él se desprendiera una rama con dirección a Bucaramanga.<sup>188</sup> Como se sabía, el Departamento de Soto tenía por objetivo asegurar una salida a sus productos por una vía rápida que atravesara estos territorios y apuntara a un lugar del río Magdalena. Este río era el escogido para sacar los productos al exterior, pues como se mencionó, la idea principal de los comerciantes de la ciudad era hacer negocios con el exterior.

---

<sup>186</sup> OLARTE OCAMPO Augusto

<sup>187</sup> *Diario Oficial* No 1842. Bogotá, Colombia, 1872.

<sup>188</sup> *Diario Oficial* No 4117, Bogotá, Colombia, 1872.

El primer proyecto de Roberto Augusto Joy no fue avalado por la Asamblea, que discutía sobre la capacidad del constructor inglés, pero este al poseer los derechos de explotación de un camino que había de comunicar a Cúcuta, Pamplona, Girón y Piedecuesta con el lago de Paturia, era el único con el cual se debía negociar.<sup>189</sup> En el caso del Ferrocarril de Soto al Magdalena, así como se dijo para el Ferrocarril del Norte, tenía un promotor particularmente interesado en que un ferrocarril atravesara sus tierras, Solón Wilches. Los intereses personales que tenía Wilches en la construcción de este ferrocarril debieron articularse con los de los demás personajes que no hacían parte de la Provincia de Soto. La promoción del Ferrocarril de Soto al Magdalena estaba impulsada por el deseo que tenían las elites de Soto de no ser consideradas gregarias de la gente de Cúcuta. Era claro que si se quería construir un ferrocarril que conviniera a los intereses de cada uno de los jefes locales de las distintas Provincias, habría sido algo así como una nueva construcción de la torre de Babel.

A pesar de estas dificultades, en el año 1872 en una proclama Solón Wilches logra sintetizar esto que se quiere decir sobre la multitud de proyectos personales que serían reabsorbidos en uno solo. Se hablaba de la posibilidad de unirse a través del ferrocarril con el norte, San José y Venezuela; con las Provincias más centrales del Estado de Santander; con los Estados de Boyacá y Cundinamarca; para ir hasta Bogotá, sin descuidar la necesidad de construir un puerto sobre el Magdalena. Así se dirigió a los habitantes del Estado para anunciar sus intenciones de lo que debía ser el Ferrocarril de Soto y en sí un coherente Ferrocarril del Norte:

Permítame usted que le dirija la presente, que tiene por objeto hablarle del importante asunto del Ferrocarril del Norte, que creo sea objeto de cuidadosas atenciones de usted. Como la opinión se está

---

<sup>189</sup> *ibíd.*

formando sobre este particular y como la última Ley reformativa de la de 'fomento de empresas materiales' da a los gobiernos de los estados el derecho de aceptar la vía que más convenga a sus intereses, o lo que es lo mismo, a dar o no consentimiento para que el gobierno general pueda acometer la empresa, juzgo que es el caso de que las personas influyentes como usted, obren en el ánimo del gobierno general y de las legislaturas de los estados, a fin de que se adopte juiciosamente la vía que se aproxime más a satisfacer las necesidades de los estados que se trata de favorecer, y que deben contribuir a sostener el gravamen que pesa sobre el gobierno general. Esta vía para que llenara su objeto no debiera ser otra que aquella que aproximándose más a los centros poblados, productores y comerciales de los estados de Cundinamarca, Boyacá y Santander, fuera a terminar en la parte más baja posible del río Magdalena; y por eso creo yo, como multitud de individuos patrióticamente interesados y conocedores prácticos del territorio de Boyacá y Santander, que el ferrocarril que verdaderamente consultaría los intereses del norte del país, sería el que principiando el Paturia atravesara los dos estados del norte, para continuar a Bogotá desde Saboya, siguiendo de ahí la línea marcada por los ingenieros oficiales. Esto no sería de gran dificultad pues que de Paturia al interior del departamento de Soto, está ya averiguada la practicabilidad de la obra con un gasto que no excederá de tres y medio millones de pesos, viniendo del lago [Paturia] al puerto de Botijas o cerca de estos puntos, para seguir a inmediaciones de Piedecuesta por las márgenes del río Lebrija, que atraviesa suavemente la cordillera que domina al Magdalena, por la única parte que se encuentra notablemente deprimida, pues allí terminan las grandes crestas que antes se encuentran partidas violentamente por las aguas del Carare, el opón, y el Sogamoso. De Soto, la misma naturaleza del terreno está indicando la continuación

de la obra hasta el Chicamocha, por las Vegas del río Manco, para seguir toda la costa del Chicamocha arriba hasta Corrales, en el estado de Boyacá, punto de donde es sabido que este río es navegable en pequeñas balsas hasta Sube pasando por Capitanejo lo que demuestra que no hay en todo este trayecto en una rápida inclinación, así como no hay ninguna dificultad de ciénaga, terreno montañoso etc. etc. De Corrales continuaría por la sábana de Sogamoso hasta las inmediaciones de Saboya, pasando por Villa de Leiva; cuyo texto no exige esfuerzo para demostrar su practicabilidad. Como se ve, esta sería la vía que atravesaría el centro de la República; que satisfaría las exigencias de todos los pueblos sin necesidad de costosas e incompletas ramificaciones; que salvaría las dificultades que presenta la navegación del Magdalena; que uniría perdurable mente los intereses políticos y sociales del país; que podría estrechar las amistosas relaciones entre Colombia y Venezuela con la fácil continuación del ferrocarril hasta la frontera, y en fin, que no expondría al tesoro nacional a cargar indefinidamente con el gravamen del 7%, lo que no debe ser motivo de menos reflexiones para los pueblos contribuyentes, siendo así que este gravamen se duplicará a medida que se garantice mayor número de empresas, por lo cual no debe perderse de vista, que si se acomete la vía del Carare, habría también de cometerse la de Paturia, y en este caso no sería el 7 sino el 14% la garantía para las dos empresas a que el gobierno quedaría obligado.<sup>190</sup>

Al no ser posible la construcción de ninguno de los dos proyectos contratados con Joy, se había aducido que el constructor no tenía un contrato debidamente

---

<sup>190</sup> WILCHES Solón, "Circular", Socorro, julio de 1872. En: *Colección de documentos relativos al Ferrocarril de Santander*, Imprentas del Estado, Socorro. 1884.

legalizado y nunca demostró tener el dinero suficiente para llevarlo a cabo. En realidad, estaba en causa la financiación que la nación estaba dispuesta a dar como auxilio a los Departamentos que emprendieran la construcción de ferrocarriles. Una vez se sentaron las bases legales, el estado de Santander en cabeza de Solón Wilches firmó un nuevo contrato con el empresario inglés el 24 de enero de 1873. Nuevamente el trazado partiría desde el lago de Paturia hasta un punto cercano a la ciudad de Bucaramanga y atravesando la ciudad de Piedecuesta. El inconveniente con este ferrocarril propuesto por Joy era que en el sentido práctico, la navegación desde el lago de Paturia no era nada rentable. Por eso los nuevos planes dejaron latente que si no era desde un punto en el Río Magdalena, la vía no debía emprenderse.<sup>191</sup> Es así como Abelardo Ramos, Ingeniero en jefe de la obra del ferrocarril de Soto al Magdalena, sostenía que sin la construcción de un puerto sobre las riberas del río la navegación desde el lago de Paturia no dejaba de ser muy artesanal. En sus propias palabras estos eran los inconvenientes:

*La navegación de los afluentes conocidos y del caño de Paturia, practicable únicamente en la estación de las lluvias y en trayectos limitados, no podía tomarse como base de una obra permanente, llamada a resolver completamente el problema de la comunicación rápida, segura y barata de Soto al Magdalena. Los transportes, inevitables en los afluentes, originarían grandes recargos en los cargamentos y peligros en la buena conservación del Artículo la necesidad de trasbordar de carros grandes a pequeños ha sido el mayor al volumen producido en los Estados Unidos contra la adopción de la vía estrecha en los ferrocarriles. En nuestro caso de los vapores grandes tendría que trasbordar a los pequeños o traer*

---

<sup>191</sup> CARREÑO Torcuato, "Introducción". En: *Disposiciones relativas al Ferrocarril de Soto al Magdalena*.

estos cargadores de Barranquilla lo cual causaría alza en los fletes. Además, en el verano la navegación sería imposible.<sup>192</sup>

El incentivo que se propició por parte del Gobierno Federal, fue el del interés del 7% y recibió el apoyo del Congreso a través de la Ley 9 de 1873.<sup>193</sup> Más tarde este contrato sería modificado nuevamente por el Congreso Nacional a través de la Ley 51 de 1874 que le ofrecía a los concesionarios plazos de provecho de la empresa por hasta 30 años, pero le daba también la posibilidad al Gobierno de comprar el ferrocarril, una vez hubieran transcurrido 20 años contando la fecha desde cuando fuera puesto en servicio.<sup>194</sup> Una vez más, el señor Joy no fue capaz de recaudar los fondos suficientes para la construcción del ferrocarril y el proyecto tuvo que ser cancelado.<sup>195</sup>

En 1876, un empresario inglés, Henry Ross, propone unas modificaciones esenciales al proyecto del Ferrocarril del Norte tal como lo había concebido Aquileo Parra. Ross proponía la conformación de una compañía con sede en Londres que se comprometía a construir un ferrocarril desde Paturia a Bogotá, atravesando las ciudades más pobladas de la región compuesta por esos tres Estados, con un costo de \$ 20.000.000.<sup>196</sup> En medio de las elecciones para la Presidencia, las cuales fueron bastante 'movidas' y explosivas como ya se explicó, Parra tuvo que transarse por abandonar su proyecto con el fin de ser finalmente electo Presidente. La cuestión era la siguiente: El Gobierno Nacional aceptó la propuesta en septiembre 14 de 1877 y un contrato fue firmado, lo cual

---

<sup>192</sup> RAMOS Abelardo, "Informe del Ingeniero en Jefe", En: *Colección de documentos relativos al Ferrocarril de Santander*, Imprentas del Estado, Socorro. 1884.

<sup>193</sup> *Diario Oficial* No 2784. Bogotá, Colombia, 1873.

<sup>194</sup> *Diario Oficial* No 7162. Bogotá, Colombia, 1874.

<sup>195</sup> *Diario Oficial* No 1312. Bogotá, Colombia, 1875.

<sup>196</sup> ESGUERRA Nicolás, *Memoria 1876 del Secretario de Hacienda i Fomento dirigida al Presidente de los Estados Unidos de Colombia para el congreso de 1876*. Bogotá, Librería, Imprenta i encuadernación, 1876, p. 217.

significó que un ferrocarril sería construido desde las bocas del Sogamoso pasando por Paturia a Bucaramanga, San Gil y los otros centros principales de Santander, Boyacá y Cundinamarca, para terminar finalmente en Bogotá.<sup>197</sup> Había entonces que liquidar la Compañía que Aquileo Parra había organizado para la construcción del ferrocarril de Carare. La compañía aceptó la decisión del Gobierno y fue liquidada el 23 de junio de 1877,<sup>198</sup> sellando con esta firma el fin del Ferrocarril del Norte diseñado como una salida de los productos de exportación por el río Carare. Sin poder determinar en qué consistía el proyecto Gonzales, al parecer este fue el último intento de Parra para llevar a cabo su ferrocarril. Nuevamente los contratistas se quedaron cortos a la hora de recaudar los fondos suficientes para construir el ferrocarril y el Gobierno tuvo que cancelar el contrato con Ross el 15 de febrero de 1879.<sup>199</sup>

Lo anterior es seguro puesto que para principios de la década de los 80 del siglo XIX, los intereses particulares por construir el ferrocarril central por la vía de Soto estaban siendo impulsados por el Embajador norteamericano. En una carta dirigida al General Solón Wilches el 19 de marzo de 1881 a través del señor Ingeniero Abelardo Ramos, se revela el carácter regional del citado ferrocarril estatal y que le urdía hacer de este proyecto una cuestión integral, que pudiera despertar el interés de los norteamericanos. Decía la carta:

[El señor Dichman Ministro norteamericano en esta ciudad [...] propone él construir el ferrocarril central por veinte millones de pesos; pero sin tener el país que dar el dinero sino que garantizar el cuatro % de interés anual sobre aquella suma por cierto número de años. Esta garantía se haría al Gobierno de los Estados Unidos, el que á su vez garantizaría [sic] el pago de aquel interés á los

---

<sup>197</sup> *Diario Oficial* No 3127. Bogotá, Colombia, 1877.

<sup>198</sup> *Diario Oficial* No 7342. Bogotá, Colombia, 1877.

<sup>199</sup> *Diario Oficial* No 8731 Bogotá, Colombia, 1879.

empresarios por cuenta suya, medio enteramente eficaz para la realización de la idea; y en último caso, el gobierno americano daría el dinero con el expresado interés y construiría la línea en cuatro años. Esta es la idea General, y él me manifestó que la plata no era obstáculo, y que creía que la dificultad principal era que el gobierno nacional [de Colombia] apoyara el pensamiento. Así pues el señor Dichman, desea saber principalmente si lo apoyaría en el pago del cuatro por ciento sobre los dos y medio millones. Yo le dije por mi parte que el estado se ocupaba hoy sería y resueltamente de la realización de su ferrocarril de Bucaramanga al magdalena [...] [Dichman] creía que las dos empresas podrían refundirse y apoyar Santander la vía central del modo como él [Dichman] propone. PD: La vía es Bogotá, Cipaquirá, Chiquinquirá, Moniquirá, Falúa, Socorro, San Gil, Cepitá, Mauco arriba, Piedecuesta, Bucaramanga, Lebrija al magdalena por el trazo acabado de hacer .<sup>200</sup>

En este mismo año la legislación nuevamente abrió un espacio para la construcción de vías férreas, con la promulgación de la Ley 51 de 1879. Esta Ley autorizaba al poder ejecutivo para que contratara la construcción de las vías férreas que comunicaran los Estados de Cundinamarca, Boyacá y Santander en los términos siguientes: el Estado soberano de Cundinamarca se comprometía a construir una vía férrea que partiera de las riberas del río Magdalena, que pasara por la ciudad de Bogotá y terminara en los límites de de Cundinamarca con el Estado de Boyacá. Luego el Estado de Boyacá se comprometía con su gobierno en construir una línea que arrancara de los límites con el Estado de Cundinamarca pasara por la ciudad de Tunja y terminara en el río Chicamocha. Y el gobierno del Estado de Santander se comprometía a construir un ferrocarril que partiera del bajo Magdalena y pasara por Bucaramanga y continuara hacia el sur

---

<sup>200</sup> "Dos Cartas", *La Bandera Federal*, 6 de abril de 1881.

hasta encontrarse con el Chicamocha en el punto donde debía hacer unión con la línea que venía desde Boyacá. La construcción de este ferrocarril había sido decretada previamente por el Gobierno de Santander mediante la Ley 34 del 8 de mayo de 1879.<sup>201</sup> El gobierno se comprometía a darle a cada Estado \$400,000 anuales de subvención por la obra, correspondientes de los dividendos de la renta del Ferrocarril de Panamá.<sup>202</sup>

Después de todos estos detalles legales y oficiales sobre pronunciamientos de la construcción, el contexto político era muy cambiante y las condiciones de firma de los contratos no permitían mantenerlos a largo plazo. Salvador Camacho Roldán identificaba cómo el problema de estar firmando nuevos contratos con empresas distintas era un peligro para la estabilidad nacional, debido al constante cambio en las burocracias del Ejecutivo, tanto de los Estados Soberanos, como del Gobierno de la Unión. Por lo tanto era necesario que en cada cambio de Gobierno se renovaran los lazos de amistad y colaboración entre los distintos miembros de las elites en el poder. Camacho decía "que en medio de la renovación constante del personal de la administración ejecutiva Federal, la contratación de empréstitos cuantiosos envuelve peligros muy serios para la buena ejecución de las obras, para la moralidad de los partidos i hasta para el orden público mismo".<sup>203</sup>

Por esta misma razón, en el año de 1880 Solón Wilches no estaba muy seguro de la posición que tenía Núñez respecto del ferrocarril de Soto al Magdalena, más aun, a sabiendas de la laxitud moral y poco compromiso de Núñez con sus

---

<sup>201</sup> "Ley 51 del 3 de Julio de 1879, Que reforma la 62 de 1878, por la cual se determinan los auxilios que para mejoras materiales, da el Gobierno nacional a los Estados". En: *Colección de documentos relativos al Ferrocarril de Santander*, Imprenta del Estado, Socorro, 1884.

<sup>202</sup> *Diario Oficial* No 8731 Bogotá, Colombia, 1879.

<sup>203</sup> CAMACHO ROLDÁN Salvador, *Estudios económicos sobre el Ferrocarril del Norte, artículos publicados en el Diario de Cundinamarca; Parte primera: aspecto financiero*, Bogotá, Imprenta de Gaitán, 1874., p. 5.

principios, según expresión de James William Park.<sup>204</sup> Para ese entonces la denominación del proyecto había cambiado y era considerado como la primera fase del proyecto de construcción del Ferrocarril de Santander. Wilches le escribía a Núñez, solicitándole que considerara la ruta por el lago de Paturia como la más conveniente para el diseño parcial de la vía, así:

I me permito que usted, nos habrá de ayudar mucho en ello, así como en las demás importantes empresas del estado, *especialmente en la realización del ferrocarril del Magdalena a Soto, que yo considero como la entrada obligada para la construcción de todos los ferrocarriles del interior del país.* Sobre este asunto dirigí por el correo último un mensaje al Congreso solicitando se le den al gobierno de Santander los \$400,000 anuales que la lei destina para esta obra. Usted verá todas las disposiciones nacionales i del estado que hai sobre el particular, i espero que me participará sus determinaciones.<sup>205</sup>

Como se analizará más adelante, ni Núñez hizo eco de esta solicitud, ni los dineros fueron girados en los plazos estipulados por la Ley. Por esta razón los primeros trabajos se hicieron con fondos recolectados gracias a las leyes que el Estado Soberano de Santander promulgó para el fomento de obras públicas.

Antes de continuar es menester dar una explicación sobre la base de las leyes que fueron expedidas para apoyar la construcción del ferrocarril y sobre el

---

<sup>204</sup> James William Park hace un semblante de la personalidad de Núñez comparándolo con Aquileo Parra y dice que: "El carácter y la vida personal de Parra estaban por encima de cualquier reproche, lo que invitaba al contraste con la reputación de Núñez sobre su laxitud moral y corrupción." PARK James William, "Regionalism in Colombia's 1875 Election". En: *The Americas*, vol 42, No 4, abril de 1986, Catholic University of America press on behalf of academy o American History, p 9. Traducción del autor de: "*Parra's character and personal life were above reproach and invited contrast with Núñez's reputation for moral laxity.*"

<sup>205</sup> Carta enviada por Solón Wilches desde Concepción a Rafael Núñez en Bogotá el 19 de abril de 1880. *Fondo Wilches*. Archivo Histórico Regional, Centro de Documentación e Investigación Regional, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Industrial de Santander.

alcance de éstas. Dentro del Estado Federal era posible que si los miembros y habitantes necesitaban promover la construcción de transporte público, fuese necesario incentivar la iniciativa personal, por medio de una nueva legislación. Es así que durante la primera fase de la construcción del Ferrocarril de Santander, de 1880 a 1885, se promulgó una diversa legislación, a saber:

1. *Por la Ley 68 de fomento* de 1878 se facultó al poder ejecutivo del Estado para que hiciese un estudio comparativo de los caminos de Soto y contratara exploración y trazo de una vía entre Bucaramanga y una de las vías fluviales de aquel Departamento.
2. *Por la Ley 34* de 1879 se dispuso que el Presidente del Estado se pusiera en inteligencia con el gobierno nacional para acordar formalmente la construcción de un ferrocarril entre los ríos Magdalena y Chicamocha, pasando por el Departamento de Soto, ya que la Ley 51 nacional de 1879, destinaba para tal obra \$400,000 anuales y que al efecto, recabara del gobierno del Estado de la Unión dicho auxilio. Por virtud de lo dispuesto en las dos leyes santandereanas citadas, el ciudadano Presidente del Estado abrió licitación general, con el fin de obtener el concurso de los individuos o compañías que quisieran contratar la exploración, estudio y trazo de una vía a propósito para la construcción de un camino de hierro determinado en la Ley 34 de fomento.
3. La Ley 26 de 2 agosto 1880 autorizó el Presidente del Estado para que sin demora acometiera por administración o por contratos parciales o generales, o de ambos modos, o de otra forma, la porción de ferrocarril comprendida entre el Departamento de Soto y el río Magdalena, como parte de la empresa a que se refiere la Ley 34 de

fomento del Estado y 51 nacional de 1879. El 9 diciembre del mismo año en Asamblea extraordinaria se expidió la Ley 105 especial, por la cual se facultó al Presidente para que destinase a los trabajos del ferrocarril una columna de la fuerza pública del Estado, organizada en cuerpo de zapadores. Los informes que entonces se recibieron del Ingeniero en jefe fueron muy satisfactorios pues eran el resultado de sus estudios sobre la vía determinada y el detalle de los trabajos ejecutados en la formación del puerto, así como la preparación de materiales para comenzar la obra con buen éxito.

4. Por la Ley 24 de fomento de 19 octubre 1882 se destinó al servicio público la porción del ferrocarril que se fuera construyendo y también el camino de herradura formado por la línea de dicho ferrocarril, el cual se declaró vía central. La misma Ley estableció la tarifa de peaje y almacenaje. En el citado año de 1882 se expidieron también las Leyes 40 y 41 de fomento. Por la primera se dispuso que los fondos producto de los peajes de Soto al Magdalena se invirtieran en la obra del ferrocarril, debiendo estar a cargo del Tesorero General, para los efectos de la contabilidad. Por la segunda se determinó la manera de formar la "Compañía Empresaria del Ferrocarril de Santander" y se designó como Presidente nato de esta compañía al ciudadano general Solón Wilches. Estas leyes tuvieron su cumplimiento. En la Tesorería General se llevó la cuenta del movimiento de fondos pertenecientes al ferrocarril desde 1883 y por virtud de la Ley 41, la Compañía Empresaria se formó en el mismo año, por escritura pública, ante Notario.<sup>206</sup>

---

<sup>206</sup> “Compilación de leyes santandereanas de fomento desde 1878 relativas al ferrocarril de Santander”. En: *Colección de documentos relativos al Ferrocarril de Santander*, Imprenta del Estado, Socorro, 1884.

- **Primeros avances del Ferrocarril de Santander**

Los trabajos del Ferrocarril de Santander comenzaron en mayo de 1880 con exploraciones, formar un puerto, hacer desmontes y limpieza en el trazo preliminar, campamentos, contratación de personal, hacer caminos de herradura hasta Sabana de Torres y acarrear materiales. El año siguiente el gobierno nacional invirtió casi 50.000 pesos en trabajos exploratorios de la ruta y en la compra de materiales. Los trabajos comenzaron de forma oficial el 11 de julio de 1881.<sup>207</sup>

Los avances en los trabajos que durante esta fecha se contrataron se limitaron prácticamente al establecimiento de la colonia y fundación de Puerto Wilches.<sup>208</sup> En el periodo en cual se trabajó sobre la construcción del Ferrocarril de Soto al Magdalena, se realizaron dos visitas de carácter oficial. La primera fue efectuada el 31 de agosto de 1881, cuando se presentaron los señores Solón Wilches, Torcuato Carreño, Francisco Ordoñez y los ingenieros Abelardo Ramos y Andrés Villareal. Respecto al avance en sí de las obras del ferrocarril, se dijo entonces lo siguiente:

1. “El 14 julio último se dio principio a los trabajos con 12 hombres y posteriormente se ha venido aumentando la cifra, habiendo en la actualidad 59, destinados desde el 21 de los corrientes a la construcción de edificios; y que los empleados actualmente en servicio son el ingeniero en jefe, un ingeniero auxiliar, el ingeniero de carrilera, el señor Murphy, quien también presenció la visita, un sobrestante celador y los carpinteros.

---

<sup>207</sup> OBREGÓN Gregorio, *Memoria 1881 que el Secretario de Fomento dirige al Presidente De Los Estados Unidos De Colombia*. Bogotá, Alcázar editores, 1882, p. 137.

<sup>208</sup> Ver Fundación de Puerto Wilches, capítulo I.

2. Que el señor ingeniero tiene levantado el plano general del proyecto de línea y sólo espera completar el cuerpo de ingenieros para continuar el trazo definitivo hasta la ciudad de Bucaramanga y Piedecuesta.
3. Que él desmonte hecho para el caserío es de 3 ha.
4. Que el banqueo hecho hasta ahora comprende 625 m
5. Que el número de durmientes llegado hasta ahora alcanza a 250.
6. Que hay un surtido de herramienta suficiente para 500 hombres y que hay además herramientas o utensilios necesarios para trabajos de herrería, carpintería y albañilería; herramienta y utensilios que se expresan en las facturas que se publicarán posteriormente, los cuales fueron hechos y deben ir a puerto Wilches por el señor segundo Cote en virtud de contrato celebrado con el gobierno del estado [...]
7. Que las necesidades urgentes a que tiene que atender el gobierno por ahora, son: completar el personal de cuerpo de ingenieros y demás empleados de la empresa; hacer trasladar inmediatamente al campamento el cuerpo de zapadores y el de reclusos; hacer establecer la línea telegráfica de Bucaramanga a 'Sabana de Torres', por el camino de Paturia, y de ahí al 'puerto Wilches', por el trazo del ferrocarril; solicitar del gobierno nacional la traslación de la administración de hacienda de bocas del dique a 'puerto Wilches'; conseguir un buque de vapor para el servicio de la empresa; cerciorarse con los contratistas de materiales, señores Quinn y Cote, sobre la pronta venida de los rieles y material rodante, y con el primero sobre el suministro de los durmientes contratados con él, a fin de proceder sobre bases seguras y determinadas y arreglar lo conveniente a fin de que las remesas de dinero para pago de los contratos, obreros, peones etc., se hagan con precisión y en fechas determinadas".<sup>209</sup>

---

<sup>209</sup> "Visitas practicadas en los trabajos del ferrocarril de Santander Primera visita practicada por el ciudadano Presidente del Estado, en los trabajos del Ferrocarril de Santander". En: *Colección de documentos relativos al Ferrocarril de Santander*, Imprenta del Estado, Socorro, 1884.

En este periodo el trabajo realizado parece haber sido limitado debido sobre todo a la escasez de recursos que acusó la Compañía del ferrocarril. Los únicos trabajos en sí sobre el ferrocarril se limitaban a unas cuantos desmontes y acciones de exploración. Todo lo referente a la construcción de un ferrocarril estaba por hacer. Como se puede apreciar, el número de obreros contratados era muy bajo para los requerimientos de una obra como ésta. Lo anterior debido a la deficiencia crónica de mano de obra de finales del siglo XIX, pero también, con seguridad, a que no había plata suficiente para cancelar los salarios. Solón Wilches no cesaba de solicitar la ayuda que era necesaria para la continuación de los trabajos. Amparándose en la Ley 34 de 1879 solicitaba al Gobierno le fueran girados los montos que la Ley estipulaba para las empresas privadas sobre construcción de ferrocarriles. En una carta al entonces Presidente Rafael Núñez, que parecía haber olvidado sus compromisos burocráticos, un indignado Solón Wilches clamaba:

Con motivo de avieseme avisado del inconveniente que el señor secretario de fomento encontraba *para expedir la orden definitiva de los 400.000 de auxilio para el ferrocarril de Soto al Magdalena, dirigí a Us telegramas y le escribí cartas que supongo haya recibido i me prometo que todo se haya arreglado satisfactoriamente para la empresa, pues confío en la sinceridad de sus ofertas, siendo hoy muy urgente la llegada de esos auxilios, pues la empresa se ha acometido con la debida organización de trabajadores i está ocasionando muchos gastos.*<sup>210</sup>

En carta enviada en respuesta a las múltiples solicitudes de ayuda para que se girara el monto acordado por la Ley, el Presidente Francisco Javier Zaldúa

---

<sup>210</sup> “Carta enviada por Solón Wilches desde Socorro a Rafael Núñez en Bogotá el 17 de julio de 1881”. En: *Fondo Wilches*. Archivo Histórico Regional, Centro de Documentación e Investigación Regional, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Industrial de Santander.

escribía a Wilches para asegurarle que las intenciones del gobierno eran las mejores, pero que la situación del Tesoro nacional no hacía presagiar nada bueno para la construcción de obras tan onerosas como esta del Ferrocarril de Santander:

Mi muy estimado señor general y amigo: muy grato me ha sido saber por su apreciable de los corrientes que usted está en un todo de acuerdo con las ideas que consigne en la mía de 22 del próximo pasado; y que usted da completa fe a las promesas que he hecho a este gobierno respecto del firme propósito que abrigo de cumplir estrictamente los deberes que la Constitución y la Ley me imponen ante respetadas todo la autonomía los estados y de prestar a los jefes de ellas el auxilio a que tienen derecho en caso de una alteración del orden público [...] Me propongo prestar una especial atención a las empresas de positivo progreso en el país, pues con ella las que más eficazmente puedan mejorar nuestras lamentables revueltas y cimentar la paz, que es la suprema necesidad de todos los pueblos. Por lo mismo, me es satisfactorio manifestar que trabajaré en el sentido de que se vote en el presupuesto de gastos la partida necesaria para cumplir el contrato relativo al ferrocarril de ese estado al Magdalena. Sin embargo, debo decir a usted que la situación del tesoro es tan angustiosa que para racionar a la fuerza pública ha sido necesario tomar prestados las sumas indispensables a tiempos que el servicio civil, correspondiente este mes ni se podrá pagar.<sup>211</sup>

---

<sup>211</sup> Carta enviada por Francisco Javier Zaldúa desde Bogotá a Solón Wilches en Socorro el 27 de mayo de 1882. En; *Fondo Wilches*. Archivo Histórico Regional, Centro de Documentación e Investigación Regional, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Industrial de Santander.

Los esfuerzos de Wilches porque el proyecto del ferrocarril fuera aceptado dentro de la nueva política que estaba instaurando Rafael Núñez, se enfrentaban a muchos inconvenientes, al parecer al rechazo del último a promover la construcción de ferrocarriles que estuvieran supeditados al control de los Estados soberanos o las Provincias. Era clara la diferencia de conceptos que existía entre el poder legislativo y el ejecutivo alrededor de la forma en que la Nación podía colaborar con este tipo de proyectos. Es así que en una editorial de *La Bandera Federal*, periódico de filiación wilchista, se condenaba la actitud recientemente adquirida por Núñez vis a vis del Ferrocarril de Soto al Magdalena, y publicaba la decisión de 19 de febrero de 1881 de la cámara de representantes de votar una resolución de apoyo a la construcción del ferrocarril de Soto al Magdalena, solicitando le fueran girados los fondos que estipulaba la Ley:

Para nosotros no hay duda que el primer ferrocarril central que se construirá en Colombia será el de Santander [...] Siendo así que esta empresa ha pasado ya de la teoría a la práctica, de cálculos y problemas a la realidad, *toca al gobierno nacional, inspirandose en sentimientos patrióticos y justos para con este Estado, cuyos intereses ha mirado con tanta indiferencia, darle su puntual cumplimiento a la ley 51 de 1878, que auxilia con la suma de \$400000 la obra del ferrocarril de Soto, [ ...] Si el señor Núñez quiere unir su nombre a las glorias que ya tiene el del señor Presidente de Santander por su eficaz y perseverante apoyo á esta empresa, no debe vacilar un momento en proporcionar á este Estado los recursos que la ley ha votado para auxiliar la construccion del ferrocarril. Ya lo hemos dicho y lo repetimos ahora: las ventajas, las utilidades, los beneficios que reportará esta obra, no son para Santander, son para toda la República [...] no es un nombre propio que el recibe gloria y honores con llevar a cima una empresa de esta naturaleza: es la Republica entera; no es gloria particular, es gloria nacional. [...]*

Fijese el señor Núñez, en los intereses generales del país, y este Estado verá en él un magistrado progresista á quien deberá gratitud por su eficaz ayuda en su redención, y *no un enemigo sistemático de sus intereses, y por consiguiente de los de la Nación toda.*<sup>212</sup>

Finalmente la primera anualidad de \$400.000 de la subvención anual del Gobierno fue girada el día 28 de julio de 1881, según la estipulación contenida en el Artículo cuarto del contrato celebrado en 28 julio 1881 sobre construcción del Ferrocarril de Soto al Magdalena. Esta primera anualidad acordada a la empresa debía abonarse "en dinero efectivo, o en las especies que se acordaran por ambos gobiernos, si las circunstancias del tesoro no permitían hacer el pago en dinero".<sup>213</sup> Esto se traducía en que los giros del gobierno podían ser en especie, materiales o bienes que servirían para mejorar la construcción. Estos giros se entregaban mensualmente y a medida que iban avanzando los trabajos. Durante la firma del contrato de 1811 se entregó un adelanto de \$100.000, luego fueron acordadas unas mensualidades de acuerdo a la cantidad de kilómetros de carrilera construidos. Se pagaba por cada kilómetro el valor de \$25.000 y estaba previsto que después de haber alcanzado una longitud de 30 kilómetros, el costo sería de \$8500 cada uno.<sup>214</sup>

Una de las particularidades más importantes que entonces debía tenerse en cuenta era la cláusula con dinero nominal de supuesto valor que tenían los giros de mercancías o materiales entregados por el Gobierno y el valor real de aquello que en realidad se consignaba. En el cuadro a continuación se hace un recuento

---

<sup>212</sup> CARREÑO Torcuato, "Esplendido voto de confianza", *La Bandera Federal*, Socorro, 7 de marzo de 1881.(las cursivas son mías)

<sup>213</sup> LAZA GRAU Manuel, "Resolución referente al pago de la segunda anualidad de la subvención Nacional. Despacho de Fomento. Bogotá, abril 21 de 1883". En: *Colección de documentos relativos al Ferrocarril de Santander*, Imprenta del Estado, Socorro, 1884.

<sup>214</sup> *Ibíd.*

detallado de lo entregado por el Gobierno y de aquello que en realidad sirvió para utilizar efectivamente en los gastos que acarreaba la construcción. El monto de la primera anualidad real se contabilizó como un aporte en pesos de 218.000 (v. Tabla No 3).<sup>215</sup> Esto se explicaba en el Artículo 4 del contrato, según el cual había que relativizar el aporte de la nación en lo referido al valor real en dinero y no se podía esperar que ésta reconociera la diferencia entre los valores, en dinero, es decir que:

los \$400,000 de la primera anualidad, abonados en pago en documentos de crédito público y en moneda de níquel, sólo puede y debe referirse al valor líquido de estas especies; pero sin que por esto queda la nación obligada a pagar la diferencia que haya habido entre el valor nominal y el valor efectivo de dichos documentos y monedas de níquel; pues el descuento sufrido en la realización de estos, que, según los comprobantes aducidos alcanza la suma de \$182,000, debe o amputarse la indicada diferencia como gasto invertido en la obra del ferrocarril, o considerarse rebaja a la anualidad en una cantidad igual a la diferencia expresada: de manera que la anualidad solamente importe \$218,000.<sup>216</sup>

**Tabla No. 3** Valor real de los montos de apoyo del Gobierno para el fomento del Ferrocarril de Soto al Magdalena

	<b>Valor nominal</b>	<b>Valor real</b>
En pagarés del tesoro al 50%	\$340,000	\$170,000
En libranzas sobre aduanas cotizables al 80%	\$60,000	\$48,000
<b>Suma</b>	<b>\$400,000</b>	<b>\$218,000</b>
Deducirse lo siguiente invertido por el gobierno		

<sup>215</sup> Tabla realizada con los datos de la "liquidación de la cuenta de los Gobiernos Nacional y de Santander". En: *Colección de documentos relativos al Ferrocarril de Santander*, Imprenta del Estado, Socorro, 1884.

<sup>216</sup> LAZA GRAU Manuel, *Ibíd.*

de Santander en la empresa del ferrocarril y según contrato citado así:		
Exploración trazo preliminar y definitivo de la línea construcción de edificios, adquisición de parte del material rodante y demás gastos de la organización de la empresa	\$200,000	\$100,000
Costo del trabajo de carrilera ejecutado hasta el 31 octubre, así:		
Desde julio de 1881 en que se celebró el contrato con el gobierno nacional hasta 31 marzo último, la suma de	\$82,470.70	\$41,235.35
En abril de 1882	\$3736.80	\$1868.40
En mayo de 1882	\$7965.70	\$3982.85
en junio de 1882	\$3285.50	\$1642.75
En julio de 1882	\$22,408.60	\$11,204.30
En agosto de 1882	\$10,000	\$5000
En septiembre de 1882	\$12,402.90	6201 \$.45
En octubre de 1882	\$10,000	\$5000
Para remesar en el presente mes de noviembre y diciembre	\$30,000	\$15,000
A los señores Alejandro Pérez y compañía de Barranquilla, su cuenta por locomotora, material rodante para el ferrocarril de Santander, por medicinas y provisiones suministradas para ferrocarril en el presente año hasta el 31 agosto último	\$46,536.94	\$23,268.47
En libranzas por colocar comas existentes cotizables al 80%	\$40,000	\$32,000
Sumas	\$468,807.14	\$246,407.57

#### De cuentas generales

Recibido el gobierno nacional primera anualidad	\$400,000	\$118,000
Inversión comprobada por parte del gobierno de Santander	\$468,807	\$246,407
Demostración		
Auxilio efectivo que debe dar el gobierno	\$400,000	

nacional según Ley y contrato		
Dado por la primera anualidad	\$218,000	
Saldo líquido a favor de la empresa	\$182,000	

Tenemos pues el siguiente resultado:	
Cantidad líquida dada por el gobierno nacional	\$218,000
Invertida por el gobierno de Santander en gastos de exploración trazo preliminar y definitivo de la línea, construcción de edificios, adquisición de parte del material rodante y demás gastos de la organización de la empresa	\$100,000
En 4 km de carrilera a \$25,000 cada uno y preparación del terreno en 37 km y 700 m para la formación de banqueo y carrilera	\$118,000

- **Wilches visita el puerto por segunda vez**

Esta relación de cuentas tenía por objetivo solicitar el giro de la segunda anualidad que fue finalmente enviado el 21 de abril de 1883. La garantía de haber construido 4 kilómetros de ferrocarril y haber preparado 37 kilómetros de desmonte se obtuvo a través de la segunda visita oficial que se efectuó entre el 7 y 13 de diciembre de 1882. Ésta fue realizada por el Presidente del Estado General Solón Wilches, en asocio con la Secretaría de Hacienda y de Instrucción Pública, el doctor Torcuato Carreño y Roso Cala y el Jefe Departamental de Soto José Domingo Reyes, con asistencia del ingeniero en jefe Dr. Abelardo Ramos, de los ingenieros auxiliares Antonio María Peralta y Crisóstomo Herrera, del Inspector General el General Teófilo del Río y en presencia de la Comisión

Legislativa compuesta por los Camilo Rincón, Abdón Espinosa y el Dr. Moisés García. Respecto de los avances de las obras la Comisión dijo esto:

1. Telégrafo para toda la línea del ferrocarril se está tendiendo el alambre, el cualquiera más allá del kilómetro sexto el inspector nombrado, señor benigno Guarnizo se ocupa actualmente en hacer poner postes y fijar aisladores para dejar concluida la línea telegráfica en el menor tiempo posible.
2. Material rodante la locomotora "general Wilches" recorre desde el día 30 septiembre último parte de la línea férrea. Es americana y consta de cuatro ruedas motrices; pesa 10 t inglesas; los en bolos de 10 pulgadas de diámetro, tienen 16 pulgadas de carrera; el diámetro de las ruedas motrices es de 40 pulgadas; su fuerza alcanza a 60 caballos de vapor; el encargado de manejar la máquina es el consagrado y activos señor Cornelio Mackey, quien ocupa el puesto de ingeniero mecánico. La máquina de clavar pilotes se halla armada y este bastante utilidad en la obra; ahí además siete carros grandes y seis pequeños que prestan su servicio diariamente para los trabajos de la empresa. Últimamente han sido pedidos a los Estados Unidos un carro de pasajeros y otros materiales que muy pronto llegarán al puerto.
3. Descripción de la vía: perpendicularmente a la dirección del río Magdalena arranca la vía férrea, estando el terraplén sobre que descansa a la altura suficiente para impedir la inundación de la vía. La distancia entre los centros de los durmientes es de 0.762 m y disminuye a 0.457 m en los intervalos correspondientes a las conexiones de los carriles. El peso de los rieles es de 14. 87 kg por metro lineal (30 libras por yarda) y la anchura entre rieles es de 1 m.
4. A los 470 m de distancia del puerto se halla la primera curva de

400 m de radio, a 1408 m de la segunda con un radio de 1000 m. Los rieles están tendidos alcanzan hasta los 2122 m. A 2210 m se encuentra la tercera curva de 300 m de radio. El terraplén construido sigue hasta los 3553 m; él desmante, de 30 m de ancho, sigue hasta el kilómetro seis; a continuación se encuentra la trocha que llega hasta los 41 km 721 m o sea hasta la sábana de Torres, encontrándose marcadas diferencias al puerto, en toda ella, sobre postes de madera. Esta trocha pone por consiguiente en comunicación directa al puerto Wilches con Bucaramanga.<sup>217</sup>

Al parecer el enfrentamiento con Núñez, debido al incumplimiento por parte de la nación en la totalidad de los pagos anuales que debían hacerse para llevar a cabo la construcción de la línea férrea, llevó a que dentro del liberalismo se hicieran llamados para la unidad del partido que se había separado por los asuntos pertinentes al Ferrocarril del Norte, entre otros puntos de la agenda nacional durante la elecciones presidenciales de 1876. Ante el panorama sombrío que se presentaba para el Ferrocarril de Soto al Magdalena, el General Wilches decidió candidatearse a la Presidencia de la Unión, en un editorial de *La Bandera Federal*, se hacía un llamado al liberalismo a unirse bajo la bandera del General, ya que este era el único candidato que garantizaba la independencia de las regiones y el buen desarrollo de la construcción de obras de interés para los Estados soberanos y las Provincias, así decía:

La candidatura del ciudadano general Solón Wilches para Presidente de la Unión en el próximo periodo constitucional [...] *su amor a la causa liberal a la cual le ha prestado servicios importantes, su interés por el progreso y prosperidad de este estado*, son bien conocidos del

---

<sup>217</sup>“Visitas practicadas en los trabajos del Ferrocarril de Santander. Segunda visita practicada por el ciudadano Presidente del Estado, en los trabajos del Ferrocarril de Santander”. En: *Colección de documentos relativos al Ferrocarril de Santander*, Imprenta del Estado, Socorro, 1884.

pueblo Santandereano, y por eso ha visto con esa intuición natural hacia el bien, con ese ojo previsor que nunca ha engañado su sensatez y su tino, *que si el señor general Wilches, como Presidente del Estado, ha hecho inauditos esfuerzos por llevar a cabo una de las obras más importantes no sólo para esta sección sino para la república entera, cual es la obra del Ferrocarril de Soto al Magdalena, como jefe del gobierno nacional llevaría la nación a sus más prósperos destinos, iniciando y realizando las más urgentes obras para colocar nuestro país en el rango de uno de los más adelantados de la América del Sur.* Hemos recibido cartas también de otros estados de la Unión en las cuales se nos habla de la favorable acogida que en ellos ha tenido nuestro candidato. *En algunas de dichas cartas nos dicen que el triunfo de la candidatura del señor general Wilches significaría la unión del partido liberal.* Para nosotros no hay duda, no hay la más pequeña vacilación sobre esto. Ajeno el señor general Wilches a los odios y rencores de partido, libre de las viles e insensatas pasiones de la venganza o la emulación, *tan moderado en su política como recto en el desempeño de sus deberes oficiales, sabemos muy bien que él se rodearía en su gobierno de los hombres honrados y patriotas de cualquiera de los círculos en que hoy por desgracia está dividido el partido liberal.* Y esta política, que tendría que merecer la aprobación de todos los hombres sensatos del país, aseguraría y llevaría a efecto la unión del partido liberal, tan deseada como interesante para que llene las aspiraciones y los grandes destinos a que está llamada a nuestra nación. *La inquebrantable fuerza de voluntad que ha animado al actual presidente de Santander para llevar a efecto la realización del ferrocarril de Soto al Magdalena, luchando con la oposición que el señor Núñez le ha hecho para quitarle los recursos fiscales de que podía disponer en obsequio de esta obra, la constancia y tenaz*

*persistencia con que trabaja el señor general Wilches para coronarla, no obstante las muchas contrariedades que se le han querido oponer, hablan muy alto en favor de su decidido interés por las mejoras materiales, son una prenda, un testimonio de la importancia que para él tienen esas obras. El ferrocarril al Magdalena, redentora empresa en que están fincadas las esperanzas de progreso y riqueza de los pueblos del norte de la República, se llevará a efecto, el señor general Wilches habrá unido con esto su nombre a una obra que le conquistará las simpatías y las bendiciones de gratitud de esos pueblos. [...] estamos seguros de que el ferrocarril mencionado será una realidad para Santander, de cuyos provechos los frutos gozará no muy tarde una gran parte de la República.<sup>218</sup>*

Reforzado por el hecho, que una de las principales promesas de campaña de Rafael Núñez, era la reforma de la Constitución de 1863. Wilches atacó las intenciones por destruir el equilibrio que se había alcanzado según ellos en la Carta de Rionegro. Aludiendo a estas promesas de campaña del cartagenero, Wilches se dirigió a los santandereanos durante la conmemoración del primer centenario de los comuneros diciendo lo siguiente:

*Santandereanos: en este esfuerzo de cien años, con que este gran pueblo ha venido lidiando por sus libertades, está fincada vuestra alta reputación, y el derecho con que debéis aspirar a conservar vuestra inmanente soberanía; cuya estabilidad no puede mantenerse sino con el sistema federativo, establecido en la carta fundamental de la unión, que da a los estados autonomía independiente, para regularizar en concreto su marcha progresista, y concurrir al engrandecimiento de toda la República; a manera que en mayor escala, las naciones independientes, bien constituidas, concurren al engrandecimiento*

---

<sup>218</sup> "Nuestro candidato", En: *La Bandera Federal*, Socorro, 6 abril 1881.

universal. Es, señores, moralizando las instituciones con que los pueblos se ríen, como se corresponde al Santo recuerdo y a los heroicos esfuerzos de los abnegados fundadores del derecho republicano. Es, demostrando que el valiente sacrificio de los fundadores de una patria libre, no ha sido mirado con ingratitud por las generaciones beneficiadas. Es, presentando los frutos cosechados de las diversas labores que tan fecundamente abonar la bien cimentada libertad. Es, haciendo palpar las virtudes públicas y privadas, con que desde el hogar muestra los pueblos su grado de civilización. Es, ensanchando la industria y el trabajo, que vigorizará parte material del individuo, y robustece consecucionalmente sus facultades intelectuales. Es, dándole expansión al alma con una sólida instrucción, que haga del hombre un ser capaz de apreciar sus derechos y deberes, y lo ponga en capacidad de sostenerlos, haciéndose digno ciudadano de su patria. *Y es por todo esto, que el gobierno del Estado, anheloso de una paz fecunda para los pueblos, ha trabajado y trabaja con ardor, en el desarrollo de las empresas materiales; y que para esta solemnidad, además de las manifestaciones populares y del ramo de instrucción ha venido preparando una exposición industrial que pronto se inaugurará, bajo los auspicios del glorioso recuerdo del centenario de los inmortales comuneros que con precisión y claridad, formaron el texto en la magna obra de la libertad de Sudamérica. Santandereanos: levantemos los brazos como los heroicos comuneros y honremos su memoria.*<sup>219</sup>

A manera de conclusión reseñamos que finalmente el avance de los trabajos fue interrumpido por la guerra de civil de 1885 y según informa el Secretario de

---

<sup>219</sup> WILCHES Solón, "Alocución del presidente de Santander a sus conciudadanos". *La Bandera Federal*, Socorro, 16 marzo 1881.

Hacienda y Fomento en 1888, General Rafael Reyes, todos los trabajos que se llevaron a cabo durante la administración de la Compañía Empresaria del Ferrocarril de Santander, fueron destruidos y se abandonó todo lo que se había hecho a la selva.<sup>220</sup>

El problema planteado por la demora en los giros que la nación colombiana debía remitir anualmente a los Estados Soberanos como apoyo a la construcción de la vía férrea, enfrentaba dos modelos de concepción de la organización del Estado. Lo 'regional' de Wilches enfrentado a lo 'nacional' de Núñez. Al parecer, el argumento utilizado por los Núñistas, en el que se arguye que la nación no estaba en capacidad económica de responder por los proyectos regionales, es utilizado para revestir a la nación de un manto de pobreza que no era tal, pero que si buscaba fortalecer el proyecto de construcción de Estado Nación que requería un debilitamiento de las regiones para poder salir adelante y e imponerse como modelo único.

---

<sup>220</sup> REYES Rafael, *Informe 1888 Que presenta el Ministro de Fomento al Congreso de 1888*. Imprenta de A. Ñ, Silvestre, Bogotá, Colombia, 1888, p. 138.

## CONCLUSIONES

Del proceso de evaluación de los documentos y el análisis de estos se puede concluir que la construcción del Ferrocarril de Soto al Magdalena fue un proyecto de carácter regional que tuvo una vida útil mientras las condiciones que le proporcionaba la Constitución de Rionegro eran apoyadas por el Poder Ejecutivo. Una vez este apoyo se dio por terminado con la llegada al poder de Rafael Núñez en su primer mandato (1880-1882), posteriormente con los gobiernos de sus aliados Zaldúa y Otálora (1882-1884) y nuevamente con Núñez (1884-1886) y con la promulgación de la Nueva Carta Constitucional de 1886, la construcción quedó sin apoyo financiero y por lo tanto tuvo que ser condenada al olvido. Esto quiere decir que en el plano de la política, la construcción de proyectos regionales fue ampliamente impulsada por y para las elites políticas radicales que buscaban además del crecimiento de su patrimonio personal, la conformación de una economía agroexportadora a gran escala.

Las formas empleadas para llevar a cabo esta construcción son la expresión de una sociedad altamente jerarquizada y elitista. Su estructura social no permitía el ascenso social que se esperaba de la aplicación de las políticas liberales, tales como la incentivación de la colonización a través de la entrega de tierras baldías para colonos y, especialmente para inmigrantes extranjeros. Estas políticas sólo buscaron favorecer ideologías europeizantes, aliadas a políticas económicas de dependencia en cuanto a la vinculación con un mercado exterior de exportación-importación a más bajos costos y más favorable al crecimiento del capitalismo externo. Así mismo, la construcción de caminos con tintes monopolísticos, como es el caso de la navegación a vapor por el río Lebrija y Magdalena con la fundación de Puerto Santos y, todo lo anterior, sin la conformación de una economía que estimulara la libre competencia y el desarrollo de mercados internos.

La conquista y reducción de la etnia Yareguíes, la producción de un discurso que promovía el progreso material y la civilización, son dos elementos que refuerzan esta última hipótesis. En gran medida los proyectos de comunicación fueron el producto de las presiones que ejercieron las elites para llevar a cabo su plan de acumulación de tierras en pocas manos, violando y llevándose por delante la legislación y los derechos, justificando estas últimas acciones en la necesidad que tenía el Departamento de Soto de salir adelante y alcanzar un lugar en el mundo de los 'pueblos civilizados'. El marcado interés y las acciones represivas que de éste se derivaron, encaminadas a expropiar a los integrantes de la etnia Yareguí de sus tierras en las selvas, obedecía a la intolerancia y concepción racista que respecto de ellos comportaban los integrantes de las elites quienes para conseguir sus propósitos se aliaron con el discurso cristiano y las misiones religiosas. Todos ellos, bajo supuestos de evangelización y civilización, buscaban la extinción de este grupo étnico para declarar esas tierras como baldíos aptos para ser incorporados en los territorios que recibían o abrían al mercado gracias a la construcción del ferrocarril.

En todos los casos, de parte de las elites, la acumulación de las tierras y la apropiación ilegal o legalizada por el Estado de los baldíos, está directamente relacionada con la promoción de proyectos de construcción de caminos y ferrocarriles. Entre ellos, los proyectos del Ferrocarril del Norte y del Ferrocarril de Soto al Magdalena fueron máxima expresión y representativos de este proceso buscado en cuanto al mejoramiento de los intereses económicos de sus promotores Aquileo Parra y Solón Wiches.

La confrontación entre política de nacionalismo vs regionalismo estaba interferida en el caso de estos dos líderes regionales en el Estado de Santander, por claros intereses económico-empresariales. En últimas, la política tenía un fin práctico liberal burgués: la consolidación de los proyectos económicos de los promotores de los diferentes proyectos de ferrocarril.

Este tipo de análisis y conclusión abre de nuevo las puertas al replanteamiento de los estudios de la política enfrascada en sí misma, para dejar planteada la necesidad de profundizar en investigaciones que profundicen sobre las relaciones concretas entre el accionar político y los intereses económicos de los políticos y sobre la forma como la economía y las políticas económicas se cruzan con las redes político-sociales y el manejo del poder y del gobierno, tanto a escala regional, como nacional.

## BIBLIOGRAFIA

### Documentos y publicaciones del Gobierno Colombiano

- Informes de prensa oficial

\_\_\_\_Diario Oficial, Bogotá Colombia. (1872-1890)

\_\_\_\_Gaceta de Santander. (Años 1870-1890)

- Secretaria de Hacienda i Fomento

1. CAMACHO ROLDÁN, S. (1872). *Memoria de 1872 del secretario de Hacienda i Fomento al Presidente de la Republica sobre el curso que han tenido los Negocios Fiscales de la Unión, 1871-1872.*
2. ESGUERRA, N. (1876). *Memoria 1876 del Secretario de Hacienda i Fomento dirigida al Presidente de los Estados Unidos de Colombia para el congreso de 1876.*
3. OBREGÓN, G. (1882). *Memoria de 1881 que el Secretario de Fomento dirige al Presidente De Los Estados Unidos De Colombia.*
4. PARRA, A. (1973). *Memoria de 1873 del Secretario de Hacienda i Fomento, dirigida al Presidente de la Republica para el congreso de 1873.*

### Ministerio de Fomento

1. REYES, R. (1888). *Informe Que presenta el Ministro de Fomento al Congreso de 1888.*

## Informes de Compañía

1. *Colección de documentos relativos al Ferrocarril de Santander*, Imprenta del Estado, Socorro, 1884

\_\_\_CARREÑO Torcuato, "Introducción". En: *Compilación de Leyes Santandereanas de Fomento desde 1878 relativas al ferrocarril de Santander*".

\_\_\_LAZA GRAU Manuel, "Resolución referente al pago de la segunda anualidad de la subvención Nacional. Despacho de Fomento. Bogotá, abril 21 de 1883".

\_\_\_RIDLEY William, "Informe de las rutas de Carare y Sogamoso".

\_\_\_RAMOS Abelardo, "Informe del Ingeniero en Jefe"

\_\_\_Visitas practicadas en los trabajos del ferrocarril de Santander Primera visita practicada por el ciudadano Presidente del Estado, en los trabajos del Ferrocarril de Santander".

\_\_\_Visitas practicadas en los trabajos del Ferrocarril de Santander. Segunda visita practicada por el ciudadano Presidente del Estado, en los trabajos del Ferrocarril de Santander"

\_\_\_WILCHES Solón, "Circular", Socorro, julio de 1872.

2. *Disposiciones relativas al Ferrocarril de Soto*, Imprenta del Estado, Socorro. 1882.

\_\_\_WILCHES Solón, "Decreto por el cual se destinan los reclusos á trabajar en la vía férrea de Soto al Magdalena".

\_\_\_\_WILCHES Solón, "Decreto Asignación de sueldos de empleados, sobresueldo de oficiales y cuerpo de zapadores y gratificación diaria de rematados".

3. *Ferrocarril de Santander número 17, 1880.*

\_\_\_\_RAMOS Abelardo. "Informe general del ingeniero en jefe de los trabajos del ferrocarril de Soto al Magdalena".

Periodicos

*El Progreso*. Pamplona 1875.

*El Republicano*, Socorro 1875.

*La Bandera Federal*, Socorro 1881.

*La Voz de Soto*, Bucaramanga 1890.

*El Eco de Santander*, Bucaramanga, 1894.

*El Norte*, Bucaramanga, 1898.

*El Pueblo*, Bucaramanga, 1911.

Libros, Tesis y Articulos

1. ARIZA ARIZA, N. (2007). Oligarquías ascendentes en el Estado Soberano de Santander en la segunda mitad del siglo XIX: las redes de Aquileo Parra

- y Solón Wilches. *Estudios Sociales. Revista Universitaria Semestral*, XVII(32), 143-165.
2. BARNHART, D. (1958). Colombian Transport and the Reforms of 1931: An Evaluation. *The Hispanic American Historical Review*, 38(1), 1-24.
  3. BARNHART, D. S. (1953). *Colombian transportation problems and policies, 1923-48*. Unpublished Thesis, University of Chicago., Chicago.
  4. BATEMAN, A. D., ORDUZ DUARTE, A., & Sociedad Colombiana de Ingenieros. (2005). *Historia de los ferrocarriles de Colombia* (1. ed.). Bogotá: Página Maestra.
  5. BAYONA SARMIENTO M. *et al.* (1994). *Del camino de Paturia al ferrocarril de Santander*. Trabajo de grado, Bucaramanga, Universidad Industrial de Santander, Facultad de Ciencias Humanas, Escuela de Historia.
  6. BERGQUIST C. (1999). *Café y conflicto en Colombia, (1886-1910): la Guerra de los Mil Días; sus antecedentes y consecuencias*. Bogotá: Banco de la República, El Áncora Editores.
  7. BERGQUIST, C. (1978). On Paradigms and the Pursuit of the Practical. *Latin American Research Review*, 13(2), 247-251.
  8. BEYER, R. C. (1947). *The Colombian coffee industry : origins and major trends, 1740-1940*. Unpublished Thesis (Ph. D.), University of Minnesota.
  9. Bogotá: la sociedad, 1887 (Hoy). *Anales de ingeniería*.
  10. CAMACHO ROLDAN, S. (1874). *Estudios Economicos sobre el Ferrocarril del Norte, Artículos publicados en el Diario de Cundinamarca, Parte primera: aspecto financiero*. Unpublished manuscript, Bogotá.
  11. CARREÑO TARAZONA, C. I. (2007). *Construir caminos para conducir cargas y especular con tierras: los caminos de Lebrija y Sogamoso en el*

*Departamento de Soto, 1865 - 1885*. Unpublished Trabajo de Grado, Universidad Industrial de Santander, Bucaramanga.

12. CARREÑO TARAZONA, C. I. (2009). ¿Espíritu visionario? Geo von Lengerke: proyectos comerciales y de caminos en la segunda mitad del siglo XIX. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 36(2), 17-40.
13. CASTAÑO PAREJA, Y. J. (2007). *Esclavos y Libertos en la jurisdicción de Girón, 1682-1750*. Unpublished Tesis de Maestría, Universidad Industrial de Santander, Bucaramanga.
14. COATSWORTH, J. (1974). Landholding, and Agrarian Protest in the Early Porfiriato. *The Hispanic American Historical Review*, 54(1), 48-71.
15. COLMENARES, G., & OCAMPO, J. A. (2007). *Historia económica de Colombia* (Ed. revisada y actualizada. ed.). Bogotá: Planeta.
16. COLSON, R. F. (1978). *THE DESTRUCTION OF A REVOLUTION POLITY, ECONOMY AND SOCIETY IN BRAZIL, 1750 - 1850*. Unpublished PHD DISSERTATION, Princeton University, PRINCETON.
17. Cultura, F. p. I. I. y. I. Medellín: La Fundación, 1981. *Revista Antioqueña de Economía y Desarrollo*.
18. DELPAR, H. (1971). Aspects of Liberal Factionalism in Colombia, 1875-1885. *The Hispanic American Historical Review*, 51(2), 250-274.
19. ESPINOSA SUÁREZ, C. H. (2009). *Negociantes en Bucaramanga 1902 - 1929*. Unpublished Tesis de Maestría, Universidad Industrial De Santander, Bucaramanga.
20. FISHLOW, A. (1965). *American railroads and the transformation of the antebellum economy*. Cambridge,: Harvard University Press.

21. GRACIA PEREZ, F. (2007). *Hijos de la Madre Patria, el Hispanoamericanismo en La Construcción De La Identidad Nacional Colombiana durante La Regeneración 1878-1900*. Unpublished Tesis de Maestria, Universidad Industrial de Santander, Bucaramanga.
22. GUAJARDO, G. (1999). Tecnología y campesinos en la Revolución mexicana. *Mexican studies/Estudios Mexicanos*, 15(2), 291-322.
23. GUAJARDO, G. (2005). La tecnología de los Estados Unidos y la "americanización" de los ferrocarriles estatales de México y Chile, c.a. 1880-1950. *Transportes, Servicios y telecomunicaciones*(9), 110-129.
24. HARRISON, J. (1952). The Evolution of the Colombian Tobacco Trade to 1875. *The Hispanic American Historical Review*, 32(2), 163-174.
25. HOFFMAN H. T. (1947) *A history of railway concessions and railway development policy in Colombia to 1943*. Unpublished Ph.D. dissertation, Washington, American University.
26. HORNA, H. (1973). Francisco Javier Cisneros: A Pioneer in Transportation and Economic Development in Latin America, 1857-1898. *The Americas*, 30(1), 54-82.
27. HORNA, H. (1982). Transportation Modernization and Entrepreneurship in Nineteenth Century Colombia. *Journal of Latin American Studies*, 14(1), 33-53.
28. JAIMES RAMIREZ, A. (2009). *Los Efectos de la Extracción y Exportación de La corteza de quina en el Departamento de Soto, Estado Soberano de Santander, 1876 - 1884*. Unpublished Trabajo De Grado, Universidad Industrial De Santander, Bucaramanga.
29. JOFFRE, A. (1949). *Desarrollo del sistema de transportes en Colombia: economía de transportes*. Bucaramanga.

30. JUNGUITO, A. (1997). Historia Económica del Ferrocarril del Norte. *Revista de la Universidad de los Andes*, 1 - 18.
31. LATORRE, E. (1986). *Transporte y crecimiento regional en Colombia* (1a ed.). Bogotá, Colombia: CIDER CEREC.
32. LEGRAND, C. (1988) *Colonización y protesta campesina en Colombia 1850-1950*. Bogotá, Universidad Nacional,
33. LOPERA GUTIÉRREZ, J. (1986). *Colonización del Quindío. Apuntes para una monografía del Quindío y Calarcá*. Bogotá, Banco de la República.
34. MARTÍNEZ, A et al., (1995). *La Provincia de Soto, orígenes de sus poblamientos urbanos*, Colección de Historia Regional, Bucaramanga,.
35. MCGREEVEY, W. P. (1981). Reinterpreting Colombian Economic History. *Journal of Interamerican Studies and World Affairs*, 23(3), 352-363.
36. MCGREEVEY, W. P. (1988). *Historia económica de Colombia 1845-1930*. Bogotá, Colombia: Tercer mundo.
37. MORENO L. *Espacio político, territorio y guerra entre los Yariguíes: según fuentes etnohistóricas del siglo XVI - XVIII*.
38. NOLA, R. (1986). The Consolidation of the Import Export Economy in Nineteenth-Century Colombia: A Political Economic Analysis. *Latin American Perspectives*, 13(1), 75-98.
39. NÚÑEZ, R. (1874). *El Ferrocarril del Norte: Un punto cardinal del problema*. Unpublished manuscript, Paris.
40. ORTEGA DIAZ, A. (1920). *Los ferrocarriles Colombianos resumen histórico*, Bogotá, Imprenta Nacional,

41. ORTEGA DÍAZ, A. "Concesiones Ferroviarias". En: *Cuarto Congreso Sudamericano de Ferrocarriles*, Tomo II. Bogotá, Colombia, febrero de 1941
42. PALACIOS, M. (1980). La fragmentación regional de las clases dominantes en Colombia: una perspectiva histórica. *Revista Mexicana de Sociología*, 42(4), 1663-1689.
43. PALACIOS, M. (2002). *El café en Colombia, 1850-1970: una historia económica, social y política* (3. ed.). Bogotá, Colombia: Planeta.
44. PARRA, A. (1912). *Memorias de Aquileo Parra*. Unpublished manuscript, Bogotá.
45. PÉREZ ANGEL, G. (2008). *Nos dejó el tren: la historia de los ferrocarriles colombianos y los orígenes del subdesarrollo* (1. ed.). [Colombia: s.n.].
46. PLATT, R. (1926). Railroad Progress in Colombia. *Geographical Review*, 16(1), 82-97.
47. REY VERA, G. C. (2006). *Administración de justicia y sistema penitenciario en el Estado de Santander (1857-1878)*. Unpublished Tesis De Maestría, Universidad Industrial De Santander, Bucaramanga.
48. RIPPY, J. F. (1943). Dawn of the Railway Era in Colombia. *The Hispanic American Historical Review*, 23(4), 650-663.
49. ROJAS GOMEZ, R. (2009). *Cuatro Empresarios: Bucaramanga 1857-1886 (Geo Von Lengerke, Francisco Ordoñez Rodríguez, David Puyana Y José María Valenzuela)*. Unpublished Trabajo de Grado, Universidad Industrial de Santander, Bucaramanga.
50. SAFFORD, F. (1989). *El ideal de lo práctico: el desafío de formar una élite técnica y empresarial en Colombia*, Bogotá, Empresa Editorial Universidad Nacional; El Ancora Editores.

51. SAFFORD, F. (1965a). *Commerce and Enterprise in Central Colombia, 1821 - 1870*. Unpublished Phd Dissertation, Columbia University, New York.
52. SAFFORD, F. (1965b). Foreign and National Enterprise in Nineteenth - Century Colombia. *The Business History Review*, 39(4), 503-526.
53. Scaperlanda, A. E. (1966). The Role of Transportation in the Economic Integration of Underdeveloped Areas. *Land Economics*, 42(2), 205-209.
54. STONE, I. (1962). *The Composition and distribution of British investment in Latin America, 1865 To 1913*. Unpublished Phd Dissertation, Columbia University, New York.
55. SUMMERHILL, W. The Origins of Economic Backwardness in Brazil: Colonialism, Slavery and Dependency Reconsidered. *Department of History, UCLA*.
56. SUMMERHILL, W. (1995). *Railroads and Brazilian economy before 1914*. Stanford.
57. SUMMERHILL, W. (1998). Intervention in a Backward Economy: Railway Subsidy in Brazil, 1954-1913. *The Economic History Review, New Series*, 51(3), 542-568.
58. SUMMERHILL, W. R. (1995). *Railroads and the Brazilian Economy before 1914*. Unpublished PHD Dissertation, Stanford University, Palo Alto
59. SUMMERHILL, W. R. (2003). *Order against progress : government, foreign investment, and railroads in Brazil, 1854-1913*. Stanford, Calif.: Stanford University Press.
60. WILLIAM PARK, J. (1986). Regionalism as a Factor in Colombia's 1875 Election. *The Americas*, 42(4), 453-472.

61. WORLD BANK., & CURRIE, L. B. (1950). *The basis of a development program for Colombia*. Washington.