

**COLONIZACIÓN DE TIERRAS Y ORGANIZACIÓN COMUNITARIA
EN EL MAGDALENA MEDIO SANTANDEREANO:
SABANA DE TORRES – RIONEGRO (BAJO).
1857 – 1973.**

FABIÁN ENRIQUE RAMOS RANGEL



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

**COLONIZACIÓN DE TIERRAS Y ORGANIZACIÓN COMUNITARIA
EN EL MAGDALENA MEDIO SANTANDEREANO:
SABANA DE TORRES – RIONEGRO (BAJO).
1857 – 1973.**

FABIÁN ENRIQUE RAMOS RANGEL

**Trabajo de Investigación para obtener el título de
HISTORIADOR**

Asesor por la Escuela de Historia:
**JAIRO GUTIERREZ RAMOS.
SOCIÓLOGO
DOCTOR EN HISTORIA
DIRECTOR ESCUELA DE HISTORIA**

Evaluador por la Escuela de Historia
**ARMANDO MARTÍNEZ GARNICA
DOCTOR EN HISTORIA
COORDINADOR MAESTRIA EN HISTORIA UIS**

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

El esfuerzo materializado en este modesto trabajo es mi homenaje a todos los
pobladores de los municipios de
Sabana de Torres y Bajo Rionegro porque han sabido
Sortear las dificultades que les ha impuesto su medio hostil.
Un reconocimiento a la memoria, un tributo a su idiosincrasia.

DEDICATORIA

Al ser supremo por significar la fuente eterna de sabiduría y amor, por mostrarme siempre el camino tal y como se lo he pedido desde mi niñez. Gracias bendito Dios porque sé que has estado conmigo cada segundo de mi vida. Padre celestial infinitamente agradecido por las bendiciones otorgadas y por los favores recibidos. A mis padres Gladys y Enrique con quienes crecimos juntos y a quienes pertenece este trabajo. Infinitas gracias padres adorados por haber prodigado sus cuidados para
Con nosotros.

A mis hermanitas preciosas Catalina y Juanita, porque eso son. Niñas, abro la puerta del progreso para que ustedes la mantengan abierta y busquen incansablemente las maneras para que así permanezca por siempre, Juanita ahora te toca a ti. Te doy mi guiño y mi bendición para que en adelante seas tú.

A mi Abuela Helena mi segunda madre, invaluable tesoro.

A Jaquelincita por estar siempre a mi lado, por ser la mujer excepcional.

A ustedes este esfuerzo porque lo que creo y soy lo he
Aprendido de manos vuestras.

AGRADECIMIENTOS

Son muchos los maravillosos seres con los que entretejé nuestras vidas, lo cual ahora permite dar a luz este trabajo.

A mis padres, a mi abuela, a mis hermanitas y a Jaqueline por ayudarme en el logro de esta primera meta. A mis amigos, Carlos Lehmann, Juanita Lehmann, Marcia Vanderlaan, L. Fernando Vallejo R, Paúl, George, John y Richard, por su apoyo incondicional, por estar ahí, siempre.

A Luna, Katy, Cielo, Fermín y Niña por su fidelidad.

A Germán, Mario y Santiago por permitir renovar mis conocimientos en las tertulias.

A mis amigos de Historia, Rodrigo Romero Moreno, Andrea Lucía Ortiz Criollo, Milton Leonardo García, Jackelyne Jiménez Sierra, Guillermo Arturo Fonseca, Marco Antonio Mantilla, Abelardo Martínez, Layra Katherine Covelli Gómez, Juan Pablo Quintero, Pedro Núncira, Mayra Fernanda Rey, Jenny Beatriz Quijano, Héctor David Varela, Angélica Alarcón, Juan Pablo Rolón, Yesid David Sequeda, Esther Sofía Sierra Jiménez, Juan Diego Serrano. Cristhian Toloza R.

A mis amigos de toda la vida, Edwin Sáenz, John Carlos Díaz, Héctor Hernández, Roque Julio Hernández.

Al Doctor Jairo Gutiérrez Ramos, Director de mi proyecto, por enseñarme la importancia del pensamiento transdisciplinar para mayor comprensión de lo social. También por las lecturas juiciosas de mis avances y por la agilidad e interés en mi trabajo ya que fue usted quién me alentó a historiografiar 116 años de uno de los más importantes capítulos de la Historia Regional Santandereana. Al Doctor Armando Martínez por instigarme a escribir aún antes de ser resueltas las cuestiones burocráticas de la propuesta que tan gustosamente fue recibida por la Escuela; profe Armando; gracias por manifestarme su satisfacción con el Trabajo de Investigación sobre el Ferrocarril del Norte (base de la presente investigación) que me significó un 5.0 en Taller de Hist. Reg. II. A los dos, muchas gracias por contagiarme el amor por la Historia. A mis amigos Emilio Arenas y Hernando Pita por las lecturas preliminares del trabajo y sus aportes constantes a la investigación.

A Todos mis Maestros, Juan Manuel Latorre, Gloria Rey, Armando Martínez Garnica, Anastassia Espinel Souares, Armando Gómez Ortiz, Carlos Fuentes, William Buendía Acevedo, Heraclio Bonilla, Liliana Cajiao Valdivieso, Cesar Ayala, Amado Antonio Guerrero, Juan Alberto Rueda, Roberto Sancho Larrañaga, Bertha Lucía Correa Uribe.

A mis amigos de la Biblioteca de la Universidad Industrial de Santander, Luis Gerardo Hernández y Janeth Vergél Gélvez.

A Doris Eugenia Santos en la Biblioteca Turbay por su confianza y animo cada vez que mi cansancio hacia mella en las ganas de seguir escribiendo.

A Mauricio Ortiz del Archivo Histórico de la UIS, por su diligencia en la búsqueda de los documentos solicitados.

Finalmente a los amigos del AGN, la Biblioteca Nacional, la BLAA y de las Bibliotecas Públicas El Tunal y Virgilio Barco en Bogotá por servirle siempre de manera atenta a un foráneo Santandereano, gustoso de la Investigación Histórica; todos Funcionarios Ilustres.

A todos aquellos que posibilitaron de alguna manera el alcance de esta meta.

***Nada está quieto, todo se mueve
y lo que se mueve cambia y lo que cambia pasa
y lo que pasa se olvida...Con la vejez, el tiempo
se echa a correr y los años se nos vuelven meses
y los meses días. El niño es una piedra estulta,
el viejo una pavesa que se lleva el tiempo.
Fernando Vallejo.
El don de la vida, 2010.***

***..... yo no sabía que el azul mañana,
es vago espectro del brumoso ayer.
Lamentación de Octubre.
Porfirio Barba Jacob, 1915.***

***.....a nosotros Silva nos ha dejado unos versos,
de los más hermosos entre los más hermosos
que se hayan escrito en este idioma.
Y su verdad. Que fue ninguna.
Fernando Vallejo.
Chapolas Negras, 1995.***

CONTENIDO

	PÁG.
PRESENTACIÓN	18
CAPÍTULO 1. CONTEXTO GEOGRÁFICO E HISTÓRICO	21
CAPÍTULO 2. LA POLÍTICA DE COLONIZACIÓN	27
CAPÍTULO 3. POLITICOS Y LIBERALISMO	31
CAPÍTULO 4. SOLÓN WILCHES	36
CAPÍTULO 5. LA COLONIZACIÓN DURANTE LA REGENERACIÓN	43
CAPÍTULO 6. UN NUEVO SIGLO: RAFAEL RÉYES Y LA HEGEMONÍA CONSERVADORA	48
CAPÍTULO 7. EL PETRÓLEO Y LOS PROPIETARIOS DE TIERRA	55
CAPÍTULO 8. INICIO DE LOS ESTUDIOS EN EL FERROCARRIL DE MONTECRISTO	58
CAPÍTULO 9. COLONIZACIÓN Y CONFLICTO EN EL SIGLO XX	81

CONCLUSIONES	100
FUENTES DOCUMENTALES	103
BIBLIOGRAFIA	105
ANEXOS	114

LISTA DE TABLAS

	PÁG
Tabla 1. Reporte de gastos presentado por el ingeniero Rafael Nieto París	62
Tabla 2. Cronología de la construcción del Ferrocarril de Santander	78

LISTA DE FIGURAS

	PÁG
Figura 1. Mapa 1. Cartografía general de la Región del Magdalena Medio	22
Figura 2. Fotografía del General José Pacífico Solón Wilches Calderón	36
Figura 3. Fotografía del General Wilches con sus Hijos Milciades, Andrés, Rosalina, Solón y María. Anónimo	36
Figura 4. Inspección de los trabajos del Ferrocarril de Puerto Wilches por el Presidente Rafael Reyes Octubre 12 de 1908	50
Figura 5. Bonos al portador emitidos por el Estado Soberano de Santander hacia 1878 para subsidiar el Ferrocarril	65
Figura 6. Inicio de las obras de Construcción del Ferrocarril de Puerto Wilches	70
Figura 7. Obreros participando de la Construcción de Primeros Tramos	72
Figura 8. A y B. Primeros tramos construidos	72
Figura 9. Primera locomotora “General Wilches”	73
Figura 10. Cartel de Invitación a Junta para tratar el Proyecto del Ferrocarril estancado Hasta ese momento	74
Figura 11. Casino del edificio que conformó la Estación del ferrocarril de Puerto Wilches, en el punto conocido como Estación Provincia	75
Figura 12. Vista frontal del antiguo casino del Ferrocarril en la Estación Provincia	75
Figura 13. Vida cotidiana en la Estación La Provincia	77
Figura 14. Disposición de la edificación que sirvió como estación del ferrocarril en la zona de la actual Sabana de Torres	77
Figura 15. Vista panorámica de la Bodega de la otrora Estación del Ferrocarril en Provincia	78

Figura 16. Mapa 2. Asentamientos producidos por las Colonizaciones durante el Siglo XIX	87
Figura 17. Mapa 3. Los Poblamientos Urbanos de la Provincia de Mares	88
Figura 18. Mapa 4. Límites de la concesión de Mares	91
Figura 19. Mapa 5. La Región del Magdalena Medio	93
Figura 20. Mapa 6. Esquema de Sabana de Torres dentro del Departamento de Santander	95
Figura 21. Mapa 7. Conformación veredal del Municipio de Sabana de Torres	97
Figura 22. Mapa 8. Cartografía veredal del Municipio de Sabana de Torres	99

LISTA DE ANEXOS

	PÁG
Anexo 1. Fotografía de uno de los tramos del ferrocarril que Mayor dificultad impuso a los obreros	114
Anexo 2. Fotografía del Hotel Ferrowilches Vista frontal. 1926	114
Anexo 3. Fotografía del Hotel Ferrowilches Vista posterior. 1926	114
Anexo 4. Maquinaria utilizada en la Construcción	115
Anexo 5. Construcción vía Bocas-B/manga	115
Anexo 6. Construcción viaducto en la vía Bocas-B/manga	115
Anexo 7. Fotografía A de la Estación Las Bocas, 1930	116
Anexo 8. Fotografía B de la Estación las Bocas, 1930	116
Anexo 9. Inspección de Trabajos en zona de Derrumbe	116
Anexo 10. Fotografía Talleres y Estación en La Gómez, 1927	116
Anexo 11. Fotografía de Otra vista de la Estación La Gómez	116
Anexo 12. Ferrocarril de Puerto Wilches llegando a la Est. Bocas	116
Anexo 13. Decadencia del Puente sobre el río Lebrija, devastado por el Terrorismo de las FARC en 1979.	117
Anexo 14. Panorámica del puente sobre el río Lebrija que comunica a Sabana de Torres con el Bajo Rionegro	117
Anexo 15. Esquina de la Estación de la Compañía del Ferrocarril tras la Guerra de los mil días	118
Anexo 16. Fotografía de la Estación Bucaramanga	118

RESUMEN

TÍTULO: COLONIZACIÓN DE TIERRAS Y ORGANIZACIÓN COMUNITARIA EN EL MAGDALENA MEDIO SANTANDEREANO: SABANA DE TORRES - RIONEGRO (BAJO). 1857 – 1973*

Autor: Fabián Enrique Ramos Rangel**

Palabras claves: Camino de Lebrija, ciénaga de Paturia, Estado Soberano de Santander, Solón Wilches, Radicalismo en Santander, Ferrocarriles, tierras, cargas, recuas de mulas.

Descripción: Esta Investigación se enfoca en el estudio de las relaciones políticas, presente en los procesos sociales y económicos, que vivió El Estado Soberano de Santander durante la segunda mitad del Siglo XIX, lo cual condujo con la legislación sobre caminos a la colonización y posterior fundación de las tierras que hoy conforman el municipio de Sabana de Torres. Esta política de apertura de caminos nació en medio de las pocas ganancias y los grandes esfuerzos que los comerciantes de la época debían hacer para sacar sus productos al Magdalena Medio, principal ruta de comunicación con el interior del país. En atención a esto, los Radicales buscaron mejorar las condiciones de vida de muchas personas, para lo cual, el Estado Soberano de Santander, bajo una política de apertura liberal, auspició y promovió muchas de las excursiones colonizables en aras de sortear con mayor facilidad la compleja geografía del Estado para ese entonces, para lo cual dispuso a través de la Asamblea Departamental una serie de leyes, resoluciones y decretos que facilitarían la incursión a estas tierras. Es así como se propuso la creación de un número determinado de caminos que facilitarían la campaña colonizable y de comercio.

Para la segunda mitad del siglo XIX se hizo evidente que el éxito económico del Estado Soberano de Santander, residía en su ponderable comercio que incluía infinidad de productos como el Cacao, la Quina, Palo de Tinte, El Tabaco, la Caña de Azúcar y el Café entre otros.

Se destaca en primer lugar las causas de los primeros intentos colonizadores. En un segundo momento se analizará las políticas que permitieron la materialización de los primeros estudios de apertura de caminos para su posterior entrega en calidad de concesión a empresas de capital extranjero. De igual manera, se repasará los momentos de auge y estancamiento de los trabajos realizados en la zona. En un tercer momento estudiaremos la relación de poseer tierras productibles, en aras de afianzar la posesión, para acaparar las rutas comerciales y acumular las tierras que circundaban los caminos. Finalmente, se destaca el papel del enclave económico petrolero en la zona estudiada y su impacto en los procesos de nuevas colonizaciones. El periodo analizado responde a los objetivos planteados por este estudio, partiendo de la base que el municipio que antaño estuvo relegado a ser aldea, parroquia o corregimiento de Puerto Wilches, logra figurar en la división política de la actual nación Colombiana como municipio a partir de 1973, a través de Ordenanza número 16 del gobierno departamental.

* Trabajo de Grado.

**Facultad de Ciencias Humanas. Escuela de Historia. Director Jairo Gutiérrez Ramos. Doctor en Historia. Codirector: Armando Martínez Garnica. Doctor en Historia.

SUMMARY

TITLE: LAND SETTLEMENT AND COMMUNITY ORGANIZATION IN THE MIDDLE SOUTH OF MAGDALENA RIVER: SABANA DE TORRES - RIONEGRO (LOW). 1857 - 1973*

Author: Fabián Enrique Ramos Rangel

Keywords: Lebrija's road, swamp of Paturia, Sovereign State of Santander, Solón Wilches, Radicalism in Santander, railways, lands, cargo, recuas" of "mulas" **

Description: This research focuses on the study of political relations in the social and economic processes that lived The Sovereign State of Santander in the second half of the XIX century, which led to colonization and subsequent founding of the lands, now make up the municipality of Sabana de Torres. The opening of roads policy was motivated by the few profit and the great efforts that the merchants of the era had to do to get their products to Middle Magdalena, main route of communication with the interior country. So that, the Radicals sought to improve the lives of many people, the Sovereign State of Santander, under a liberal open policy, hosted and promoted many of the excursions colonization for the sake of more easily circumvent the complex geography of the State then. However, to expedite this process the departmental assembly had to do a series of laws, resolutions and decrees to facilitate the raid on these lands. Thus, he proposed setting a specific number of roads that facilitated trade and colonized campaign. Start up to the policy of opening roads.

For the second half of the nineteenth century it became clear that the economic success of the Sovereign State of Santander was its weighty trade that included a host of products such as, quinine, logwood, The Snuff, cocoa, sugar cane and Coffee among others.

It first highlights the causes of the first attempts colonizers. In a second phase will analyze the policies that enabled the realization of the first studies of road opening for delivery as a concession to foreign companies. Similarly, reviewed some moments of booms and stagnation of the works in the area. In a third stage will study the relationship of owning productive land, in order to strengthen the office, to monopolize the trade routes and build up land that bordered the road. Finally, it highlights the role of oil economic enclave in the study area and their impact on processes of new settlements. It is appropriate to clarify that the period studied to meet the objectives proposed by this study, on the basis that the town which once was relegated to a village, parish and district of Puerto Wilches, does appear in the current political division of the Colombian nation as single as municipality since 1973 through Ordinance number 16 of the regional government. We refer to Sabana de Torres. This has been taken as the reference path road to Lebrija and the Paturia's Swamp.

* Project of Degree

** Faculty of Human Sciences. History's School. Director: Dr. Jairo Gutiérrez Ramos. PhD. Historian. Armando Martínez Garnica. PhD. Historian.

PRESENTACIÓN

El ideal de progreso, motor del pensamiento y el actuar de los siglos XIX y XX, postulaba que no todo estaba hecho y pensado y que el ser humano podía, con las luces de su razón y sus capacidades, perfeccionar su naturaleza y el mundo. Partía de la creencia en la bondad intrínseca de esa naturaleza y de la concepción lineal del tiempo. Nació a finales del Renacimiento cuando el hombre logró liberarse de los conceptos de la Antigüedad y de la idea del tiempo cíclico o circular, reivindicó su capacidad innovadora y entró a la modernidad en el siglo XVII.

La Enciclopedia afirmaba la certidumbre de la perfectibilidad del hombre e inauguró una era de optimismo y de fe en la progresividad del saber, la cual dio origen a la idea de progreso de la sociedad. Rousseau introdujo las ideas revolucionarias de la igualdad y la democracia entre los hombres. Otros pensadores las asociaron a la teoría del progreso y fueron tomadas como las claves para la marcha de la humanidad en un indefinido aumento del saber. Lo moderno se identificó entonces con el progreso y con las nociones de crecimiento y continuidad¹.

Todas estas permearon las mentes de muchos personajes ilustres de la historia nacional colombiana. Así, entre dichos ideales el progreso caló fuertemente como símbolo de enriquecimiento, dando la oportunidad, tanto a nacionales como extranjeros, de preparar una serie de proyectos que logran culminar unas empresas pioneras. Máxime cuando la mayor extensión del territorio de la actual Colombia se encontraba sin explorar para los tiempos de la Colonia y del siglo XIX.

¹ BURY B, John. *La idea de progreso*. Madrid, Alianza, 1973.

El pensamiento liberal, producto de sucesos como la Ilustración, la Independencia Norteamericana y la Revolución Francesa, y las posteriores, indujo a que muchos políticos, empresarios e industriales se le midieran a la realización de proyectos innovadores y progresistas. Un caso, particularmente cercano y que es el objeto de estudio del presente artículo investigativo, correspondió a la región del Magdalena Medio Santandereano, que entre los años de 1857 a 1973, sufrió grandes transformaciones geográficas y espaciales.

Factor que se acrecentó con la toma de los ideales federales hacia 1857 cuando se determinó la creación de Estados autónomos, que bajo la implantación de Constituciones, sistemas judiciales, delimitación territorial, otorgamiento de derechos ciudadanos y educativos a sus habitantes, entre otros, le permitió nacer a una nueva forma de gobierno, el federalismo.

Entonces para realizar dichos pensamientos liberales se debió impulsar una serie de leyes, decretos, resoluciones y demás ordenamientos que permitieran a nacionales como a extranjeros la migración y colonización de ciertos territorios aún inhóspitos. Otro factor que ayudó a esta tarea correspondió a la movilización de los ejércitos patriotas y la ruptura de los sistemas de dependencia personal como el crecimiento demográfico lo cual brindó la oportunidad para la colonización de baldíos en tierras del Estado de Santander².

Dicho proceso se intensificó entre los años de 1850 a 1930, ante la ampliación de la frontera agrícola como efecto de las reformas económicas y políticas impulsadas por el Estado. Pero no sólo ante estas iniciativas estatales creció la frontera, también cabe resaltar el papel transcendental jugado por las constantes guerras que obligaron a muchas poblaciones a moverse para escapar del horror de la

² TOVAR PINZÓN, Hermes. *Que nos tengan en cuenta: colonos, campesinos y aldeas: Colombia 1800-1900*. Tercer Mundo Editores, Santa Fe de Bogotá, 1995.

misma, favoreciendo la colonización de nuevos territorios, generalmente selváticos y agrestes³.

Todos estos factores facilitaron la colonización y la expansión de la frontera agrícola, lo cual no significó dejar atrás unas huellas de horror y miseria. Cuestión que marcó gran parte del siglo XIX pero que se transformó en el siglo XX. Pues, muchos de los territorios sometidos a la figura de la provincia o parroquia determinaron separarse y consolidarse como municipios autónomos, caso del municipio de Sabana de Torres para el año de 1973.⁴

Los conflictos entre los campesinos, colonos y hacendados o latifundistas dio origen a un proceso de separación, libre o instigados, de sus cabeceras provinciales. Esto ayudó a ampliar el número de municipios en las zonas poco pobladas en la búsqueda de mejores recursos y administración económica política independiente. Por lo tanto, la colonización del Magdalena Medio Santandereano está plagada de múltiples cuestionamientos con respecto a la forma de apropiación de la tierra, su explotación, su comercio, sus políticas progresistas (camino, aduanas, puertos fluviales, etc.), los conflictos armados, las luchas partidistas y otras más que permiten vislumbrar su historia, su desarrollo y su actualidad.

³ LEGRAND, Catherine. *Colonización y protesta campesina en Colombia, 1850-1950*. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 1988.

⁴ MARTINEZ GARNICA, Armando. RUEDA CARDOZO, Juan Alberto. *La Provincia de Mares*. Ediciones UIS, Bucaramanga, 1997. P.61.

CAPÍTULO 1 CONTEXTO GEOGRÁFICO E HISTÓRICO.

GEOGRAFÍA DEL MAGDALENA MEDIO SANTANDEREANO

EL Magdalena Medio santandereano se ha caracterizado por una serie de accidentes geográficos circunscritos al principal río de Colombia. El Magdalena, principal arteria fluvial del país siempre ha jugado un papel de suma importancia en la economía; pues durante muchas décadas ha servido como medio de transporte de mercancías y pasajeros, ya fuese en bohíos, canoas, o, barcos de menor y mediano calado que remontaron las corrientes y esquivaron los peligrosos bancos de arenas u otras vicisitudes que proveía el río a quien intentaba surcar sus aguas.

La zona objeto de estudio está situada en el occidente del Departamento de Santander, y limita con el río Magdalena en su extremo occidental, por el norte con los departamentos del César y Norte de Santander y, por el sur con el departamento de Boyacá. La zona es una de las cuatro regiones naturales del Departamento de Santander, siendo las otras tres: la Montaña santandereana, el cañón del Suárez y del Chicamocha y el Altiplano Santandereano. La mayor parte de la región tiene una temperatura superior a los 24 ° centígrados, zona calurosa y húmeda.

Su constitución poblacional está confluida por los municipios de Girón, Lebrija, Puerto Wilches, Rionegro y Sabana de Torres, pertenecían a la antigua provincia de Soto; Barrancabermeja, Betulia, Galán, El Carmen de Chucurí, El Hato, San Vicente de Chucurí y Simacota de la antigua provincia de EL Socorro; Vélez,

Albania, Bolívar, La Belleza, Jesús María, La Paz, Puerto Parra, San Benito, Sucre y Cimitarra a la antigua provincia de Vélez.⁵

Su topografía es plana y ondulada hacia el río Magdalena que oscila entre los 0 a 500 M.S.N. M., y con pendientes en las estribaciones del ramal occidental de la cordillera oriental. Dentro de sus accidentes geográficos más sobresalientes encontramos: El Cerro de Armas a 3.400 M.S.N.M., la Cordillera de los Cobardes, la Serranía de Yarigüies y la Cordillera La Paz.



Figura1: Mapa 1. Cartografía general de la Región del Magdalena Medio

⁵ MARTINEZ GARNICA, Armando. RUEDA CARDOZO, Juan Alberto. *La Provincia de Mares*. Op. Cit.

⁶ ARRIETA, Gustavo Iván. Áreas de actuación del Programa de Desarrollo y Paz del Magdalena Medio. PDPMM. [online] [Santander, Colombia] [citado el 31 de Enero., de 2010]. Disponible en internet en www.pdpmm.org

Toda la región pertenece a la Cuenca del río Magdalena, posee un área aproximada de 28.411 Kilómetros cuadrados, que representa un 11% del área total nacional. Su hidrografía está compuesta por una gran serie de afluentes, pero en el Departamento de Santander las más importantes son: los ríos Ermitaño, Carare o Minero, Opón, Suárez o Sogamoso, Lebrija y Paturia, con sus respectivos subafluentes. Dentro de sus ciénagas más importantes se destacan: en el municipio de Bolívar, La Montecristo, C. del Baúl, C. La Garrapata, C. del Remolino; en el municipio de Vélez, C. Ríoviejo, C. San Juan, C. San Antonio, C. Chucurí, C. La Porquera; para el municipio de Barrancabermeja, C. de San Esteban, C. San Silvestre; y en el municipio de Puerto Wilches, C. Cantagallal: C. Paturia, C. Torcoroma, C. La Doncella y Ciénaga Yará.

CAUSAS DE LOS PRIMEROS INTENTOS DE COLONIZACIÓN

El Magdalena Medio santandereano, se caracteriza por haber sido unas de las regiones más difíciles de poblar, debido a lo insalvable de sus selvas y de los fuertes hostigamientos de los grupos aborígenes establecidos, con lo cual los primeros intentos de colonizar y explotar dichas zonas fue una empresa colosal.

Además se debía agregar a las dificultades del terreno, el clima insano que provocaba una gran cantidad de enfermedades que mermaban a los grupos, conquistadores y colonizadores en sus respectivos momentos. Pero, ¿por qué conquistar y colonizar unas zonas de tan difíciles males?

El principal objetivo según muchos historiadores⁷, fue la necesidad de abrir caminos, más cortos y menos costosos, que agilizaran el transporte y la comunicación entre el interior del país con sus costas, y por ende, de los mercados internacionales. Esta obra titánica efectuada por unos pocos, estuvo inmersa en un proceso que se llevó a cabo lentamente, pues no existían garantías por parte del Estado para que estos caminos perduraran, dado el alto costo de mantenimiento, así como la recaudación de las aduanas y demás impuestos que se realizaba mediante la concesión a particulares.

La apertura de caminos fue una de las principales obras que realizaron los distintos gobiernos para facilitar la apertura de la frontera agrícola, el poblamiento, la fundación de nuevos poblados y de nuevas rutas de comercio, que ayudarían a la economía incipiente que existía, pues se intentaba pasar de una economía de sostenimiento a una de mercado exterior, con el inicio del comercio de productos apetecidos en Europa y los Estados Unidos. Es así como el país comienza la exportación de sus primeros monocultivos, para la segunda mitad del siglo XIX.

Entre dichos productos podemos contar el Palo de Tinte, la Quina, El Tabaco, Cacao, Caña de Azúcar, para terminar con el que realmente se sostuvo hasta la actualidad, el Café. La gran adaptabilidad de este producto favoreció la colonización pues al ser un cultivo que se podía establecer entre los 1200 a 1800 metros sobre el nivel del mar, se facilitaba su producción por lo cual las tierras del Magdalena no se quedaron atrás.

Una vez propiciada la colonización por las autoridades gubernamentales de las tierras del margen del río Magdalena y zonas de interior, empezó un proceso de

⁷ Ver: **KALMANOVITZ**, Salomón. *El Desarrollo de la agricultura en Colombia*. Bogotá Carlos Valencia Editores. 1982. y **OCAMPO**, José Antonio. *Colombia y la economía mundial 1830 – 1910*. Bogotá: Siglo XXI. 1984.

expansión de las fronteras agrícolas y pecuarias, pues a la par de los cultivos, también se fueron despejando grandes extensiones de selva para volverlos campos de ganadería. Estos cambios de la tierra irán a producir otro fenómeno que más adelante explicaremos, la violencia por la tierra.

En el territorio del Estado de Santander y luego Soberano, 1857-1886, se fue localizando una población trashumante, que se desplazaba por distintos motivos. Entre los más conocidos tenemos los conflictos armados (guerras civiles); los problemas entre campesinos y hacendados; el crecimiento demográfico, la fundación de nuevos poblados que atraían a nuevas gentes con visiones comerciales y la búsqueda de nuevas tierras que convirtieran a los campesinos en propietarios.

*“El poblamiento de la región, por sus características de frontera interna, ha tendido a configurarse mediante oleadas de colonización de aluvión, que se remonta a la Colonia, todos alrededor de la búsqueda de salida al río Magdalena y a unas transitorias bonanzas”.*⁸

Para Luís Enrique Duran Arias, el Estado de Santander se había dividido en cinco (5) unidades administrativas que facilitarían su control. Estas zonas fueron creadas como provincias inicialmente para luego ser denominados como departamentos⁹. Máxime cuando la adjudicación de tierras baldías estaba en furor, provocando un desplazamiento masivo de personas a las zonas rurales.

⁸ VARGAS VELÁSQUEZ, Alejo. *Colonización y conflicto armado*. Colección Sociedad y Conflicto, CINEP, Bogotá, 1992. p. 43.

⁹ DURÁN ARIAS, Luís Enrique. *Río de Oro. Historia y Leyenda*. Bogotá, s. e. 1982, p. 22.

Se cree que el desplazamiento de estas poblaciones se debe a un sinnúmero de causas entre las que se encuentra “...la disminución de mano de obra indígena que obligó a muchos de sus habitantes a emprender labores productivas por su propia cuenta, la búsqueda permanente de nuevos yacimientos auríferos, la falta de tierras fértiles en los valles interandinos para cultivar, el crecimiento demográfico, la presión de las guerras civiles sobre la población, la expedición temprana de leyes por parte del Estado favoreciendo la ocupación de baldíos, la identificación y búsqueda de productos vegetales como el caucho a partir de 1870, la construcción del ferrocarril y el cultivo del café”.¹⁰

Estos factores como otros, motivaron una serie de expediciones de colonización y poblamiento que rendiría frutos hacia las primeras décadas del siglo XX, como veremos más adelante.

¹⁰ RAMÍREZ, Nelson. Colonización de tierras y conflicto en el Sur del Magdalena: Río de Oro y Aguachica, 1858-1961. Universidad Industrial de Santander, Facultad de Ciencias Humanas, Escuela de Historia, Bucaramanga, 2001, tesis de grado. p, 1.

CAPÍTULO 2

LA POLÍTICA DE COLONIZACIÓN

Dentro de los marcos legales establecidos para la adquisición de tierras baldías, se debió recurrir al uso de la fuerza para apaciguar a grupos de indígenas que luchaban por evitar la expropiación de sus tierras ancestrales por campesinos, colonos y hacendados. Es así como en varias oportunidades las autoridades federales del Estado de Santander dispusieron que se empleara la fuerza para apaciguar y expropiar de las tierras a los indígenas. Un ejemplo de lo anterior se expuso en la Gaceta de Santander, donde se aprecia las disposiciones del secretario general, Sergio Camargo basado en las leyes para su realización.

“En vista i consideradas por el Poder ejecutivo las disposiciones del decreto del Gobierno del Estado Soberano de Santander, dictado en ejecución de la lei 17, “sobre reducción de indígenas”, en lo que se refiere al empleo de la fuerza pública nacional, i hallándolas legales i de acuerdo con los objetos que se han tenido en cuenta al destinar a ellos una parte de la fuerza al servicio de la Unión, se resuelve: (sic).

Apruébase el espresado decreto en la parte que se refiere al empleo de la fuerza pública nacional”¹¹. (sic).

La política de tierras desde los tiempos de la Colonia jugó un papel trascendental, pues con ella se lograba unos grados importantes de enriquecimiento, razón por la cual resultaba de suma importancia las gracias de mercedes. Estas mercedes son reemplazadas durante los tiempos de la República mediante el otorgamiento de

¹¹ Gaceta de Santander (en adelante, G. S.) Poder Ejecutivo, 10 de febrero de 1870, nº 616, Socorro, p. 306.

tierras a través de la colonización y explotación de tierras baldías. Los cambios no son tan grandes pero si su forma.

Muchos de los campesinos y colonos que recurrían a un puesto notarial lo realizaban con el fin de poseer una propiedad, ya fuese para cultivo, ganadería o explotación de alguna mina. Sin importar los medios, muchos colonos optaron por incursionar en territorios vírgenes en la búsqueda de nuevas oportunidades, enfrentándose a los indígenas, a las difíciles condiciones del terreno, del clima, y las enfermedades.

Ante estas expectativas de mejorar las condiciones de muchas personas, el Estado Soberano de Santander, bajo una política liberal, auspició y promovió muchas de las excursiones colonizables. Sin embargo, para agilizar dicho proceso el Estado debió realizar una serie de leyes, resoluciones, y decretos que facilitarían la incursión a estas tierras. Es así como se propuso la creación de un número determinado de caminos que facilitarían la campaña colonizable y de comercio. Se da inicio a la política de apertura de caminos.

Esta política de apertura de caminos produjo una serie de ramales que comunicarían a los principales centros urbanos del Estado con nuevas zonas de explotación. Entre dichos caminos los más sonados fueron los del Casanare, Caráre - Opón, Paturia, Río de Oro, Lebrija, y otros más. Estos a su vez comunicarían con poblados que sobresalían como principales centros administrativos y de comercio, Málaga, Socorro, San Gil, Pamplona, Charalá, Girón, Ocaña, Cáchira, Cúcuta, Bucaramanga, y muchos más.

Dentro de un marco de liberalismo, los presidentes y autoridades estatales de Santander auspiciaron muchos proyectos a particulares para la explotación de tierras como también de creación de caminos. Un ejemplo de dicha política fue el

caso de los alemanes, en especial el de Geo Von Lengerke. Algunos caminos, fueron patrocinados y costeados por el erario público del Estado, para lo cual se localizaban en zonas determinadas, puestos de control policivo y de aduanas. Por otro lado, los caminos privados, financiados y construidos por capital privado, tuvieron prerrogativas para el cobro de aduanas y de paso¹².

Dentro de este marco político para auspiciar y construir caminos, también cabe destacar el papel jugado por las administraciones locales, las cuales mediante sus acciones procuraron que sus regiones se vieran beneficiadas, tanto presupuestal como políticamente. Lo importante era lograr que dichas localidades figuraran en el mapa político y económico.

La preocupación de algunas provincias consistió en un conflicto de intereses entre las distintas regiones, máxime cuando las vías de comunicación al Magdalena no favorecía a provincias del interior del Estado, beneficiando de forma significativa a las más cercanas al río. Es de tal forma que se promulga la creación de dos o tres caminos que comuniquen a provincias como la de Vélez, García Rovira, Pamplona y otras. Uno de estos caminos fue el de Carare, propuesto por Vélez, a quienes de no oírles y remediarles tal situación se inscribirían al Estado de Boyacá.

La cuestión de vías jugó un papel importante pues la Asamblea Constituyente había señalado mediante leyes seis vías a cargo del Estado. Ley que fue impugnada por Murillo Toro, pues argumentó que sólo sería un pretexto para gravar con más impuestos a los contribuyentes, complicar las cuentas y satisfacer

¹² Art. 2º. *“Los Jefes departamentales distribuirán la suma asignada respectivamente, a la composición de los trayectos de las vías centrales que pasen por el territorio de su jurisdicción, en proporción a la naturaleza i magnitud de las reparaciones que exija cada trayecto; dando preferencia a los caminos de mayor tráfico i longitud...”*. G. S. Poder Ejecutivo. Sección de Gobierno. Decreto sobre composición de los caminos centrales, 8 de enero de 1878, nº 1139, Socorro, p, 7.

los caprichos o la corrupción de los gobernantes. Ante tal situación, se determinó que la creación de vías y caminos corriera por cuenta de particulares.

Como resultado de esta política pocos particulares optaron por correr los riesgos y los costos para la construcción y mantenimiento de los caminos, y los existentes fueron abandonados, tanto por el Estado como por los empresarios y comerciantes, máximes interesados en que los caminos funcionaran de forma idónea.

“Por estos o semejantes motivos los caminos se pusieron no muy tarde intransitables, como era natural sucediera en esta tierra de exuberante vegetación; y de tal manera se descompusieron que las personas necesitadas de trasladarse de uno a otro lugar un poco distante de las poblaciones, a caballo o a pie, con cargas o sin ellas, se veían en la necesidad de llevar en la mano el machete de roza para ir cortando los árboles que daban en cara e impedían el paso, habiendo trechos donde se cruzaban de una a otra orilla del camino y formaban bóvedas impasables”¹³.

¹³ OTERO MUÑOZ, Gustavo. *Wilches y su época*. Biblioteca Santander, Volumen IX, Imprenta del Departamento, Bucaramanga, 1936, p. 32

CAPÍTULO 3

POLITICOS Y LIBERALISMO

Muchos fueron los políticos que figuraron durante el tiempo en que duraron los Estados Unidos de Colombia, los veintinueve años configuraron una serie de directrices políticas y económicas, encabezadas por prominentes hombres que ocuparon los principales lugares de la administración federal. Es así como *“La liberación económica requería de un espacio institucional, por ello los cambios en el régimen jurídico-político no se hicieron esperar, medidas sobre “descentralización de rentas públicas” fortalecieron a las provincias; el propósito era claro y coherente: desmontar plenamente el modelo imperante centralista y colonial. Ello era consecuente con el ascenso de una nueva forma de hegemonía: el poder regional, alimentado por las corrientes ideológicas europeas”*¹⁴.

Esta apertura de liberación política y económica permitió que muchos personajes, considerados de segundo rango en la política nacional, salieran a flote y jugaran un papel transcendental en la implantación e implementación del liberalismo. Pero una de las herramientas que favoreció dicho despegar liberal originaría el ambiente político propicio para dar origen a la primera carta política del Estado. En esta carta se dio las pautas o directrices con la cual se gobernaría el Estado, siendo de obligatorio cumplimiento por parte de sus gobernantes y de sus ciudadanos.

El primer modelo abordado por estos liberales fue el parlamentario, así los Radicales de Santander encontraron que éste garantizaba *“... el desarrollo de su*

¹⁴ PARDO MARTÍNEZ, Orlando. Génesis del Estado de Santander. En: Sistema Jurídico en el Estado de Santander, 1857-1886. Armando Martínez Garnica y Orlando Pardo Martínez (editores). Tomo I, octubre de 2008. Universidad Industrial de Santander, Bucaramanga, 2008. CD.

*pretendido proyecto universalista, que materializaría la modernidad en nuestro territorio al contemplar los postulados axiológicos más caros y en boga del liberalismo europeo, pues no dependería de posiciones individuales sino de la fuerza colectiva, legitimada por las mayorías, esperanzadas en que este proyecto sería la senda del progreso y, desde luego, representado y materializado por el Radicalismo liberal*¹⁵.

Ante tales perspectivas se debe tener en cuenta que dentro de las funciones de aquellos que detentarían el poder se centraría también en una Asamblea que regiría los destinos del Estado, para lo cual nombraría a un Presidente del Estado por un período de dos años, pudiendo ser reelegido indefinidamente, quien tendría dentro de sus funciones la de administrar los asuntos del Estado, resolver los problemas de las provincias que conforman el Estado y ejecutar las leyes.

La Asamblea determinó durante sus años de funcionamiento que en el Estado en lugar de Provincias se establecieran quince circuitos municipales, siendo estos: Vélez, Socorro, Suaita, Charalá, San Gil, Barichara, Bucaramanga, Piedecuesta, Girón, Concepción, Málaga, Pamplona, Fortoul, Cúcuta y Ocaña¹⁶.

Los políticos de la segunda mitad del siglo XIX estuvieron inmersos en las ideas del liberalismo, con lo cual procuraron llevar a cabo una serie de reformas que garantizaran los derechos y deberes de sus ciudadanos. Esto es muy importante teniendo en cuenta que muchos de los procesos iniciados por estos fueron adelantados, entre estos lo referente a la educación y a la administración de justicia.

¹⁵ *Ibíd.*

¹⁶ GÓMEZ ORTÍZ, Armando y PARDO MARTÍNEZ, Orlando. *Las Constituciones Políticas del Gran Santander, 1853-1885*. UIS, 2004, pp. 39-40.

Mediante estas ideas liberales surgieron los primeros políticos que defendieron y promulgaron unas reformas progresistas. Así tenemos a Francisco J. Zaldúa, Eustórgio Salgar, Victoriano D. Paredes, Santos Gutiérrez, Manuel Murillo, Ulpiano Valenzuela, Solón Wilches, Aquileo Parra, y otros¹⁷.

Dentro de los parámetros que se administraron para ejecutar las ideas liberales, se puede contar la total eliminación de las trabas comerciales, máxime cuando se quiere explotar de forma más frecuente y aminorar tiempo y distancia por la principal arteria fluvial del país, el Río Magdalena. Santander mediante la implementación de una serie de leyes reguló de forma significativa dichas trabas, pues lo ideal sería lograr colocar al Estado en la parte más alta de la pirámide productiva del país. Para lograrlo también se debió recurrir al concepto de civilización, pues alcanzando dicho estatus el hombre lograría una estabilidad social y de progreso material. Por esto, los radicales pensaron que el activo comercio santandereano haría de ésta tierra el medio propicio para ensayar su experimento político.

Si bien, los políticos del radicalismo se vieron enfrentados a unas adversidades de tipo constitucional, pues inicialmente, estas ideas fueron usadas como caballo de batalla para lidiar unos obstáculos impuestos por los opositores, esta batalla no sólo fue en los escritorios, sino también a través de las armas.

A pesar que los políticos radicales de Santander se habían fraccionado, esto no los alejó demasiado de la doctrina liberal, la cual albergaba en buena parte su concepción del hombre. En la que se promulgaba que este era libre y bueno, y el estado debía propender por la conservación de estos valores fundamentales. Su principal defensor fue Murillo Toro, quien además “*Creía que el liberalismo*

¹⁷ RODRIGUEZ PIÑERES, Eduardo. *El Olimpo Radical*. Bogotá, 1950.

propendía por la guarda de la libertad por encima de los intereses que defienden la igualdad, y que la democracia abogaba por conservar la igualdad, independientemente de la libertad individual”¹⁸.

Ahora bien, el liberalismo propendía porque el Estado fuera la última y acabada razón de convivencia humana. Empero sobre una concepción suprema como lo fue la Soberanía, fuente inagotable del poder popular. Pues es en las gentes donde reside la soberanía, delegada a unos representantes mediante un contrato social, según las ideas de Rousseau, sin dejar a un lado la separación de poderes planteada por otro ilustre adalid de las ideas liberales, Montesquieu.

Este pensamiento fue mejorado a través de las distintas Constituciones, que fueron presentando nuevas prerrogativas para los ciudadanos. Después de 1862, al salir de una guerra interna que enfrentó al partido Liberal defensor del Federalismo encabezado por Mosquera, con el partido Conservador y sus doctrinas en cabeza de Murillo Toro y Ospina Rodríguez, se decide que el liberalismo tome un nuevo rumbo, el de impulsar de forma enérgica y vigorizante los proyectos económicos. La forma más clara de alcanzar dicho plan constituyó la promulgación de una serie de leyes que garantizaran la paz, pues con esta se mejoran las vidas de los ciudadanos, se progresa materialmente y se alcanzan grandes metas civilizadoras.

El papel activo del Estado quedó evidenciado en el monopolio oficial de la instrucción pública y la necesidad de los caminos, los cuales se veían ya como un elemento de progreso. Eustórgio Salgar lo dejó plasmado en el periódico *El Liberal* de Santander, después de asumir la presidencia del Estado.

¹⁸ DUARTE BORRERO, Juan Fernando. *Los proyectos políticos del liberalismo en Santander, 1857-1880. El caso de Solón Wilches*. Universidad Industrial de Santander, Facultad de Ciencias Humanas y sociales, Departamento de Historia, 1994, tesis de grado. p. 27.

“En primer lugar, es menester hacer algo cierto i positivo a favor de la instrucción del pueblo. De resto es de vital importancia que se proceda inmediatamente a construir un par de buenos puentes...”¹⁹. (Sic).

“Profesamos la idea de que los caminos no se abren ni se conservan sino por el empuje de los productos que tienen necesidad de salir. Cuando estos se acumulan en grande cantidad i necesitan una salida más breve i barata que tenían, entonces los obstáculos desaparecen, las montañas se cortan, los bosques se abaten, la tierra se allana i los pantanos se secan a medida del deseo”²⁰.

Estas circunstancias marcaron una nueva ruta con respecto a las tierras que conformaban el territorio de Santander, entre estas las del Magdalena Medio. Por lo tanto, en Santander, se debió considerar además de su situación geográfica otras situaciones vividas en el transcurrir del siglo XIX, como la relativa ausencia de estructuras estatales fuertes y la alteración periódica del orden público debido a constantes conflictos bélicos. Estas condiciones sin embargo, no impidieron que a mediados de los años 70s aumentará el volumen del comercio en la estructura económica regional, que no presentó un cambio notable, resultado de un proceso de recomposición económico, determinado desde afuera por los mercados mundiales y desde adentro especialmente por la iniciativa particular de una población heterogénea que hizo de los comerciantes, el centro y polo de desarrollo de la historia económica de este Siglo XIX.

¹⁹ *El liberal de Santander*. Piedecuesta, Sábado 13 de septiembre de 1862. En: *Ibíd.*, p. 68

²⁰ *El Norte*. Socorro, 15 de octubre de 1862. En: *Ibíd.*, p. 69

Santander. *“Esos, los comienzos burocráticos y aun triviales de quien habría de ser, de ahí a poco, lo contrario de un burócrata y de un ser adocenado”²³.*

Wilches, aunque no de forma directa, ve cómo fue el surgimiento del Estado de Santander el 13 de mayo de 1857, constituido por un territorio dividido en provincias, Socorro, Pamplona, García Rovira, Soto (Bucaramanga), Santander (Cúcuta), Ocaña (Segregada de Mompóx) y Vélez. Se empezaron a vislumbrar las dificultades para que algunas de estas provincias pudieran comunicarse más eficiente y rápidamente entre los distintos territorios nacionales o regionales.

En el marco de los enfrentamientos internos de 1859, por opositores a algunas de las medidas tomadas por la Asamblea Constituyente, se trabajó fuertemente por imponer las ideas liberales a un gran cúmulo de santandereanos divididos, pues a pesar de poseer una mayoría de ciudadanos liberales y adeptos a dichas directrices, existían unos poblados seguidores del conservatismo. Este sería el primero de una serie de conflictos bélicos que marcaron las pautas de la política y la economía de la región, y por supuesto, del país.

Para los años posteriores y con varios enfrentamientos armados, Wilches en 1864 regresó de las campañas militares del sur del país, siendo promovido al grado de General, además de ser electo para formar parte de la Asamblea Legislativa del Estado de Santander, por la provincia de García Rovira. Ejercía el cargo de presidente del Estado José María Villamizar Gallardo.

Para esta época, el gobierno se ocupaba del progreso mediante dos importantes proyectos. El primero de ellos, el camino del Carare en el departamento de Vélez para buscar una salida rápida para el Magdalena y de allí al mar; el segundo

²³ OTERO GÓMEZ, Gustavo, Óp. Cit. p, 15.

correspondió al camino de García Rovira que se uniría a los territorios federales del Casanare. El primero impulsado por Aquileo Parra y el segundo por iniciativa de los diputados Rovirenses.

Solón Wilches fue promotor de este camino a los territorios del Casanare, pues preveían que con la construcción de un puente sobre el río Chicamocha en Capitanejo, se podría impulsar dicha región como un polo de desarrollo de las manufacturas y de la ganadería. Esta propuesta causó en Wilches una gran aceptación y popularidad política, pues le dio a estas tierras *“la oportunidad de reivindicarse con el progreso”*²⁴.

Si bien obras de esta envergadura no alcanzaban a llevarse a cabo, si causaba que los habitantes de dichas regiones tomaran partido y eligieran a sus líderes políticos. La popularidad de muchos de los líderes políticos lograban captar una gran cantidad de votos que garantizaban su elección para las distintas instituciones, incluso para llegar al más alto cargo del Estado.

Wilches en 1865, siendo cuota de García Rovira por el departamento, continuó con la iniciativa del camino al Casanare²⁵, realizando contacto con las autoridades del Estado de Boyacá para que aportaran un capital para su construcción. Obra que al final solo vio realizada la construcción del puente sobre el Chicamocha hacia 1883, sin haberse terminado la del llano, concluidas sólo hacia el siglo XX. Las causantes fueron los desacuerdos entre las autoridades de los Estados, de Boyacá y Santander; la falta de recursos por cada lado y por último, la fuerte oposición de la diputación del Socorro.

²⁴ DUARTE BORRERO, Juan Fernando. Óp. Cit. p. 71.

²⁵ *“El camino de García Rovira a Casanare era considerado de vital importancia para la vida y el porvenir de los pueblos de aquella provincia, aislados por su posición geográfica, con una escasa población diseminada en un área de 161 leguas granadinas, y con muy poca comunicación con los centros comerciales del Estado y del Exterior”*. OTERO GÓMEZ, Gustavo. Óp. cit. p. 125.

En 1870 Wilches fue ascendido a la más elevada posición del Estado de Santander. Dentro de su programa de gobierno se encaminó a la construcción y mejoramiento de los caminos, puentes, escuelas y centros de instrucción pública. *“las elecciones populares para Presidente del Estado en el período de 1870 - 1872, verificadas en el primero de aquellos años, dieron el siguiente resultado: Por el general Solón Wilches, 4.774 votos. Por el doctor José María Villamizar Gallardo, 1335”*²⁶.

La prioridad de los caminos estuvo acompañada por las iniciativas del Estado Nacional por abrir nuevos caminos y rutas de comercio, que mejoraran y disminuyeran los tiempos para sacar los productos al mercado exterior. Dentro de dicho marco de progreso material se puso un fuerte énfasis al ferrocarril del Norte propuesto por el gobierno central, que cruzaría los Estados de Cundinamarca, Boyacá y Santander. Vía férrea que terminaría en el río Magdalena, en la provincia de Soto.

*“Esta vía para que llenara su objeto no debiera ser otra que aquella que aproximándose más a los centros poblados, productores y comerciales... 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 en Paturia atravesará los dos Estados del Norte, para continuar a Bogotá desde Saboyá, siguiendo de ahí la línea marcada por los ingenieros oficiales”*²⁷.

²⁶ Ibíd. p. 150.

²⁷ Ibíd. p. 180.

La idea original sería unir los distintos caminos ya existentes que agilizará las obras del ferrocarril, por ende, del comercio. Esta obra contribuyó para la construcción del ferrocarril que uniría a la capital del Estado de Santander con el Magdalena, y que recibiría en honor al General su nombre.

Wilches culminó su primera magistratura en 1872, cuando bandeó los problemas económicos que suscitó la caída de los precios y de las exportaciones del principal cultivo del país, el tabaco. Crisis que tuvo graves incidentes violentos hacia los años de 1876 – 1877 al darse su participación, lo que le acarrió nuevos bríos políticos y nuevas simpatías. Todo lo anterior, le significó su segunda elección para el cargo de Presidente del Estado de Santander, entre 1878 – 1880.

Durante su segundo mandato centró sus esfuerzos por la construcción de la línea férrea que uniría a la capital del Estado con el sitio de Montecristo (Puerto Wilches) sobre el río Magdalena. Esto privilegiaría la exportación de productos que traerían nuevas oleadas de progreso y de colonización. Para tal fin, se reformó la Constitución estatal para obtener una mayor capacidad operativa. Dicha reforma amplió el período de mandato del Presidente de dos a cuatro años de gobierno, dándole mayor fortalecimiento y atribuciones en detrimento del poder legislativo.

También cabe resaltar la adhesión que realizó Wilches a las ideas de Rafael Núñez, a los que se les conoció como “Los Independientes”, que no eran más que los llamados “Moderados”. Las principales causantes de su adhesión fue su contienda con los partidarios de Aquileo Parra, enemigo político y personal de Wilches y, los resquemores ante la remoción de su comandancia de la guardia hacia 1875, por supuestas persecuciones partidistas por parte de los radicales.

“Mientras tanto, el general Wilches continuó en 1879 entregado a sus numerosas empresas. En enero, estableció comunicación con el gobierno

de Boyacá para la construcción de un nuevo camino por el centro de los dos estados, que favorecieran sus respectivos comercios en febrero obtuvo del gobierno de la unión un auxilio por \$17.500 para la construcción del puente en Capitanejo y en el camino de García Rovira al Casanare, y en marzo continuaba aún las gestiones con el gobierno central para el adelanto de las más importantes obras materiales para el Estado, entre las cuales se encontraba el ferrocarril. Con el segundo gobierno del general Wilches, Santander vivió un ambiente de total regeneración, en donde las preocupaciones por la compra de armamento fueron reemplazadas por la construcción de caminos, puentes y vías de comunicación en general²⁸.

Dentro de dicha gestión, en sus dos gobiernos, se resalta el efectuado para la construcción del ferrocarril, para tal fin logró otros recursos por \$400.000 anuales. Sin embargo, al finalizar su segundo período, las trabas para la obtención de los auxilios para el ferrocarril eran cada día más fuertes y restrictivas. Debiendo grabar con nuevos impuestos a la producción de Quina, pero obtuvo pocos recursos, además de ir en contra de la libertad de comercio, dicha medida fue derogada por el congreso de la Unión.

El año de 1880 marcó el final de una transición de modelos políticos inspirados por el Estado de Santander, donde las ideas liberales impregnadas en la Constitución resultaron ser el producto de una reacomodación jurídico político de Santander a las nuevas condiciones y necesidades económicas del final del siglo XIX. Fue el final de un proyecto civilista que daría inicio a otro que definió todo el siglo XX.

Sin embargo, cabe destacar el papel político jugado por Wilches para el desarrollo, tanto de su provincia García Rovira como la de Soto, pues su afán por impulsar una política de caminos y posteriormente del ferrocarril, abrió nuevas perspectivas

²⁸ DUARTE BORRERO, Juan Fernando. Óp. Cit. p. 100.

de progreso material, tanto para los colonos que empezaron a emigrar a las zonas del Magdalena Medio como de los aledaños a dichas vías. La comunicación entre el centro y el Magdalena se tornó más que en una necesidad, en una prioridad para poder suplir a un mercado internacional cada día más urgido de productos como la Quina, el Tabaco y el Café, que a la vez marcaron el porvenir económico de la naciente República de Colombia.

CAPÍTULO 5

LA COLONIZACIÓN DURANTE LA REGENERACIÓN

El año de 1885, con su guerra a las costillas, trajo la pérdida del poder a los radicales, dándosele a los independientes o moderados encabezados por Rafael Núñez, quien asumió la presidencia en 1886 con el apoyo del Partido Conservador, convocó a una Asamblea Constituyente, derribó la última constitución liberal de 1863 e implantó una nueva con ideas centralistas y conservadoras, que perduraría más de 105 años.

Dentro de las ideas expuestas en dicha constitución se planteó un período de gobierno del presidente por cuatro años, y el retorno de la Iglesia católica mediante el Concordato (1887) en sus tareas de evangelización y educativos. *“Con estas acciones la Regeneración se encargó de barrer, mediante el más crudo despotismo, las conquistas democráticas inauguradas por el régimen liberal”*²⁹. Si bien, la Regeneración limitó muchos de los logros del liberalismo, en cuestiones como el de libertad de prensa, expresión y asociación, se le reconoce el establecimiento de un ordenamiento político y cultural autoritario y tradicional, hostiles para un proceso de modernización económica, social, política y cultural.

*“Sin embargo al mismo tiempo los sectores dirigentes del país compartieron el anhelo del desarrollo capitalista, lo que le dio al Estado y al proyecto político adelantado, más que un contenido antimodernizador, un aire contradictorio de “modernización tradicionalista”, gradual y lento”*³⁰.

²⁹ BLANCO MEJÍA, Oscar. *Fe y Nación en Colombia. La Regeneración y el proyecto de una nación católica, 1895-1920*. Universidad Industrial de Santander, Facultad de Ciencias Humanas, Escuela de Historia, Bucaramanga, Tesis de Maestría, 2009. Base de datos Biblioteca de la UIS. p, 36.

³⁰ *Ibíd.* p. 38.

Así se abrió las puertas al cambio de siglo, marcados por una política tradicional, conservadora y con poco interés por darle un impulso progresista a los sectores económicos. Dentro de dichas disputas ideológicas, políticas y económicas se planteó una serie de reglamentaciones que favorecerían la implementación de nuevos proyectos de colonización y de apertura de caminos y de construcción de obras civiles.

A pesar de ello, como período histórico la Regeneración es vista como el retroceso de la política del liberalismo económico y de ciudadanía como tal y de las ideas de progreso y modernidad. *“Por este motivo, la Regeneración no fue el proyecto político de unos hombres desconectados con su tiempo y de la cultura occidental, encerrados en la Sabana de Bogotá como Miguel Antonio Caro o Rafael Núñez en su añorada Cartagena. Fue obra de estadistas e intelectuales, que estuvieron al tanto de las transformaciones sociales que estaban sucediendo rápidamente en el viejo continente, que el mismo Núñez había presenciado personalmente en sus viajes al exterior que modificaron su talante de liberal ortodoxo”*³¹. De otro modo, el país por el hecho de estar permeado del pensamiento civilizador del viejo mundo no dejó de sufrir en la política tradicional un retroceso ad portas de los inicios de la República.

Con los cambios políticos y económicos se vino a recrudecer de forma más palpable una serie de conflictos por la tierra en distintas zonas del país, que el mismo gobierno auspiciaba o era incapaz de solucionar. El territorio del Magdalena Medio no fue ajeno a tales conflictos. *“Aunque en la zona de vertiente persistían algunos enfrentamientos individuales entre colonos por deslindar sus parcelas cultivadas de café y productos de pan coger, la mayoría de conflictos se*

³¹ BLANCO MEJIA. Op. Cit. p. 41.

*presentaron en la zona plana, sobre todo en los territorios de las poblaciones cercanas al río Magdalena*³². Como causantes de dichos enfrentamientos tenemos principalmente a una política poco clara sobre baldíos de carácter nacional, pues muchos colonos, terratenientes y empresarios agrícolas pugnaban dichas tierras para el desarrollo de la ganadería, el cultivo de productos agrícolas de exportación como el tabaco, el banano, la extracción de productos vegetales como la tagua y, la búsqueda de yacimientos petrolíferos.

Las riveras del Magdalena empezaron a ser muy apetecidas para la implantación de puertos fluviales y centros de comercialización de productos traídos del interior para su exportación. De tal forma, dichas tierras fueron causante de múltiples litigios, jurídicos o armados entre colonos y terratenientes, obligando a muchos de los primeros a seguir en su marcha colonizadora a otras zonas, donde nuevamente se repetía la historia.

Estas grandes extensiones de tierras, inicialmente recuperadas de la selva por colonos sin tierra, fueron empleadas para la realización de cultivos de pan coger y de monocultivos de exportación, pero por la poca claridad con respecto a la titulación de tierras establecidas por la política regeneracionista, quedan vacíos jurídicos que les permitía a los terratenientes apropiarse de ellas, con el beneplácito de las autoridades regionales o locales. Ganaderos y empresarios agrícolas, se apropiaban por medio de la compra de mejoras a los colonos, por el sistema de adjudicaciones hechas por el Estado, o por la fuerza, escudados detrás de títulos notariales fraudulentos, con los que a su vez estafaban al Estado, expulsaban a los colonos de la tierras o les impedían el acceso a ellas.

³² RAMÍREZ, Nelson. Op. Cit. p. 41.

Así pues, se empezó a configurar una serie de conflictos violentos que ira reemplazando a las guerras civiles del siglo XIX y que culminará con una violencia más individual.

El nuevo proyecto político de la Regeneración siguió auspiciando y promoviendo la colonización y el poblamiento de zonas inhóspitas. Lo que cambió fueron las relaciones entre los distintos sectores, se dio inicio a una serie de conflictos entre los colonos, los terratenientes y los empresarios agrícolas. Sin embargo, a pesar de los problemas entre los nuevos pobladores y los indígenas, la colonización y la expansión de la frontera agrícola continuó sin tropiezo, pero esta se irá a agudizar con la entrada de otro factor económico para la región y para el país.

“A finales del siglo XIX se acentúa la colonización en las márgenes del río Chucurí, por gentes provenientes de Betulia, Zapatoca, Barichara, Simacota, San Gil y hasta de Boyacá que fundaron el municipio de San Vicente de Chucurí... provenían básicamente de las misma región en un proceso expansivo... fue el descenso de los mestizos santandereanos de las cordilleras hacia las zonas calientes”³³.

El cambio de siglo dio pie para que en la región del Magdalena Medio Santandereano se continuara con la fundación de nuevos municipios, que serían un polo de desarrollo para la región, así nacieron Rionegro, Puerto Wilches, Bolívar y Sucre. Mientras que para inicios del siglo XX, se fundaron algunos núcleos poblacionales como Barrancabermeja, Ermitaño, Carare y Chucurí³⁴. Algunos alcanzaron una etapa más productiva convirtiéndose en reales ejes poblacionales, mientras otros desaparecieron por las pugnas entre municipios, en las que algunos alcanzaron mayor importancia dejando atrás a otros.

³³ VARGAS VELÁSQUEZ, Alejo. ÓP. Cit. p. 34.

³⁴ *Ibíd.* p. 35.

Con todo, los cambios políticos regeneracionistas continuaron ejerciendo una política de apertura de frontera agrícola y de colonización, pero con la diferencia de años anteriores dado que empezó a generalizarse y acentuarse los conflictos entre los tres grupos sociales que le apostaron a la apropiación de la tierra: colonos, terratenientes y empresarios agrícolas. El gobierno en aras de otorgar la legalización de estas tierras auto adjudicadas por la fuerza del deseo, incentivó la entrega de tierras baldías y de títulos de propiedad para aquellos que pudieran demostrar mejoras y cultivos para comerciar.

CAPÍTULO 6

UN NUEVO SIGLO:

RAFAEL REYES Y LA HEGEMONÍA CONSERVADORA

El lastre de las vicisitudes que la inestabilidad constitucional había causado a lo largo del siglo XIX no dejaba de abandonar las tierras ni a los colombianos. La Regeneración instauró un sistema político centralista y reforzó el presidencialismo, a la vez de establecer una Constitución de corte conservadora en la que la Iglesia volvió a ser protagonista de la vida política y social del país. En el transcurso de los últimos años del siglo XIX se presentaron dos nuevas guerras, en las cuales con las nuevas ideas regeneracionistas se intentó eliminar, las de 1885 y la de los Mil Días.

La Guerra de los Mil Días marcó unos cambios trascendentales en la política nacional como internacional. Esta guerra aparte de ser una de las de mayor duración también significó la violación de la soberanía nacional por una potencia extranjera, lo que implicó la pérdida de una parte del territorio, Panamá.

Los problemas que acarreó dicho enfrentamiento produjo una serie de situaciones que a la postre decantó en un sometimiento a los dictámenes de los Estados Unidos, ya fuese de carácter político o bien económico.

Entre las consecuencias de la Guerra de los Mil Días encontramos desde lo político hasta lo social. En lo político con el ascenso a la primera magistratura del General Rafael Reyes (1904 -1909), la aceptación de la pérdida del istmo de Panamá y las negociaciones posteriores. En lo económico, la desolación y desorganización de los sectores productivos, pues la mayoría del territorio tuvo incidencia en los enfrentamientos armados dejó una quiebra en las relaciones

comerciales, cultivos arrasados u olvidados, una producción agropecuaria incapaz de sostener un mercado interno y externo, y deudas atrasadas. En lo social, una población diezmada, pobre, desolada y sin guía. Sin los recursos e insumos necesarios para surgir nuevamente tras la catástrofe belicosa.

Ante estas perspectivas Rafael Reyes empezó una política de Reconstrucción nacional, que encaminará nuevamente a apaciguar los ánimos de los bandos enfrentados, a desarmar las almas y las personas, a recuperar la confianza en el gobierno y en lo material. Así Reyes,

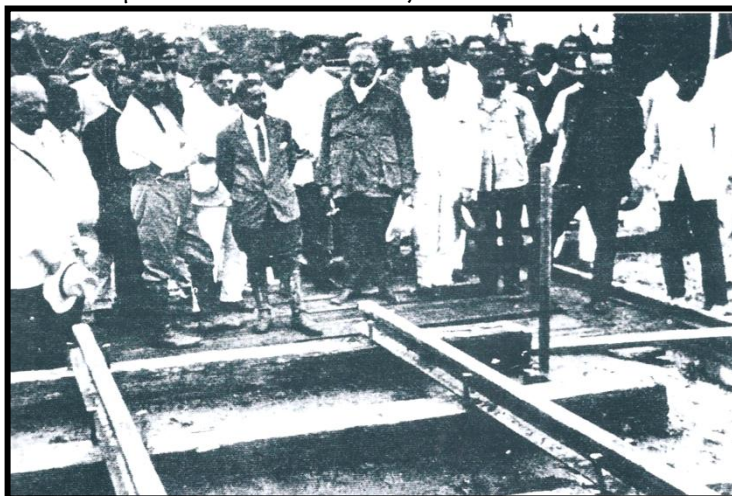
“... encauzó la corriente general de la opinión y emprendió la grande obra nacional que bajo su acción laboriosa y bien intencionada se está desenvolviendo en la República y cuya síntesis puede condensarse así: 1.° Procurar la concordia en la sociedad política y formar una masa común de los colombianos agrupados únicamente bajo la bandera de la Patria, apagando el ardor de las pasiones banderizadas; 2.° Eliminar el sectarismo, tan contrario al legítimo y benéfico funcionamiento de las Escuelas políticas, como elemento de Gobierno y de la Administración pública, consagrando a ésta todos los esfuerzos y recursos de la Nación. 3. ° Realizar la reconstrucción económica y fiscal del país y fomentar vigorosamente el progreso material e industrial de la Nación. 4. ° Conservar a todo trance la paz pública, previniendo cualquier conato de desorden y apagando toda chispa que pueda brotar en nuestros medios políticos, aptos siempre para el incendio”³⁵. (Sic).

En su programa de gobierno impulsó, especialmente al sector productivo. Regresó a muchos de los campesinos a sus tierras y les brindó un apoyo económico para que reiniciaran sus labores. Además reconstruyó mucha de la infraestructura que

³⁵ QUIJANO WALLIS, José Manuel, MARTÍNEZ, Luís y HERRERA, Luciano, “Informe de Comisión”. Anales, Asamblea Nacional Constituyente, Bogotá, 29 de marzo de 1905, p. 19.

había sido destruida por la guerra, puentes, caminos, puertos, escuelas, establecimientos administrativos, vías férreas, entre otros. Así mismo, desempolvó algunas obras de relevancia nacional para el desarrollo material del país que no habían sido totalmente terminadas y otras que se encontraban en el total olvido. Pero allí no paró, comenzó a proyectar la necesidad de mejorar los caminos y vías para conectar a los productores con el mercado nacional e internacional, por lo tanto colaboró creando empresas de transporte fluvial, construyendo nuevos caminos con lo último en tecnología, pero sobre todo se concentró en culminar las principales redes ferroviarias del país.

Figura 4: Inspección de los trabajos del Ferrocarril de Puerto Wilches por el Presidente Rafael Reyes Oct. 12 de 1908.



Fuente: Rangel Angelas, Sergio. Al Paso de Yuma. Editorial La Bastilla 1998.

En lo referente al tema abordado en este capítulo, la colonización y poblamiento de las zonas fue un punto clave tanto en el gobierno de Reyes como en el de posteriores presidentes conservadores, dado que de esta manera se incentiva a los campesinos a mejorar sus cultivos con la adquisición o arriendo de maquinaria para aumentar la productividad, así como la creación de granjas agrícolas, la

plantación de un número mayor de “matas” de café para recuperar dicho mercado internacional³⁶.

Este mensaje de restauración y apaciguamiento de las pasiones partidistas fue oído por muchos líderes que se adhirieron al proyecto. *“Siempre he creído que mientras nuestros compatriotas, dando de mano quijotesca, la inercia y el politiquero, no se dediquen a perfeccionar nuestros sistemas de cultivo, a seleccionar convenientemente nuestras razas, en fin, a trabajar sin descanso por sacar nuestra industria agrícola del estado tristemente rutinario en que aún se halla, este querido país no se levantará de la postración en que desgraciadamente vegeta con tendencia a lo sempiterno”*³⁷. Empero, las dificultades permanecían, el regreso a la tranquilidad y a la estabilidad económica y política fue lento, muy lento.

Sin embargo, el movimiento colonizador hacia el Magdalena Medio Santandereano, con *“... posterioridad a la Guerra de los Mil Días fue casi siempre realizado por los liberales derrotados de la misma, no tuvo como orientados solamente la subregión norte del mismo, también en la subregión sur se da un gran movimiento colonizador hacia el Carare”*³⁸. Estas dos subregiones fueron las que recibieron la mayor oleada de migraciones de campesinos buscando tierra para vivir y hacerla producir, de forma lenta pero segura.

Esta lentitud produjo más enfrentamientos entre los colonos y los terratenientes, fenómeno bien estudiado por Catherine Legrand, quien observó que la mayoría de los conflictos por la tierra tuvo como factor fundamental el no acatamiento, por

³⁶ *Concurso de Agricultura*. En: Revista Nacional de Agricultura (en adelante, R.N.A). Bogotá, números 1 y 2 de febrero 10 de 1909. p. 47

³⁷ *Carta Importante*. De Gabriel Ortiz Williamson a la Sociedad de Agricultores. En: R. N. A. Números 3 y 4 de Marzo 17 de 1909.p. 70.

³⁸ VARGAS VELÁSQUEZ, Alejo. Óp. Cit. p. 36.

parte de las autoridades locales, regionales y nacionales, a las reclamaciones de los campesinos ante los atropellos y desalojos que estaban sufriendo bajo las narices de estas. Siempre las autoridades estuvieron a favor de los grandes terratenientes y empresarios, pues tenían el capital para lograr sus cometidos, mientras el campesinado solo y abandonado a su suerte tenía dos caminos: morir defendiendo sus tierras o abandonarlas.

Desde 1900 hasta 1930 la situación no varió de forma significativa, el Magdalena Medio se siguió colonizando y poblando a medida que se iban descubriendo sus riquezas. Además de recibir los primeros adelantos técnicos en comunicaciones, pues *“En el siglo XIX y principios del XX se tendieron las primeras líneas telegráficas y telefónicas en el Departamento de Santander y se iniciaron los trabajos de construcción del ferrocarril de Puerto Wilches, lo cual originó una concentración de trabajadores en esta zona”*³⁹.

La colonización fue producto de la necesidad de muchas personas por buscar una forma razonada de trabajo, de producir un sostenimiento, una vivienda, y un capital que permita comprar y negociar productos. En los inicios se realizó para explotar de forma natural y artesanal algunos productos como la quina, la tagua, el palo de brasil, maderas y otros, pero con el tiempo y dada la pérdida de rentabilidad de estos, el colono debió volver a cultivar productos para su sostenimiento. Además el conflicto se agravó a medida que los terratenientes y empresarios, en su afán de enriquecimiento quisieron monopolizar dichos productos excluyendo a los campesinos y logrando despojarlos de sus tierras y de sus mejoras.

Pero es la extracción de los recursos minerales para las nuevas industrias pesadas, el detonante para abrir nuevos mercados con nuevos productos. Así, “...

³⁹ Ibíd. p. 38.

mientras que el siglo XX, ha sido caracterizado por la demanda de recursos naturales no renovables como el carbón, el gas y el petróleo, cuya importancia estratégica para el mantenimiento y desarrollo de la industria a todos los niveles, se ha encargado de jalonar (como los demás productos) unas infinidades de procesos históricos – sociales, no sólo por su extracción, sino por el impacto generado por las obras de infraestructura física (carreteras, puertos, instalaciones eléctricas, etc.) que la industria petrolera requiere para su funcionamiento”⁴⁰. Estas nuevas riquezas proveyeron a muchas personas del interés por obtenerlos, explotarlos y enriquecerse a todo costo.

Son sus riquezas las que desatan el conflicto bélico que ha marcado a esta región por muchas décadas. Algunos minerales y el petróleo han venido a provocar muchas migraciones de personas de distintas zonas del país, con la promesa de una vida mejor, mejores condiciones salariales y la oportunidad de sentar y formar una familia.

“En el inicio de la explotación petrolera en Barrancabermeja se originó (con) un fuerte movimiento migratorio proveniente de diversas regiones del país. Predominantemente antioqueños y costeños, y del interior del Departamento de Santander, lo que conlleva a una estructuración en este polo poblacional de una cultura particular”⁴¹.

El caso de Barrancabermeja es singular, pues nació a partir de ser un enclave industrial al cual concurrían muchas personas en la búsqueda de empleo y mejores condiciones. El petróleo afectó y sigue afectando a la región tanto que ha modificado los órdenes sociales, políticos, económicos y culturales. A tal punto que la presencia de compañías petroleras intensificó la colonización de tierras baldías,

⁴⁰ Ibíd. p. 45.

⁴¹ Ibíd. p. 48

facilitaron y estimularon el acceso a los inversionistas para que desarrollen actividades económicas complementarias que significaron para el campesinado no sólo la pérdida del interés por la agricultura, sino también la disminución en el tamaño de sus tierras y los asentamientos rurales. Fueron promoviendo la aparición de las características urbanas que a la postre vendría a modificar su organización social, sus hábitos de pensamiento y por supuesto los métodos de trabajo.

CAPÍTULO 7

EL PETRÓLEO Y LOS PROPIETARIOS DE TIERRA

La naciente industria del petróleo por su empleo generalizado en las naciones europeas y de los Estados Unidos ha sido el motor que en gran proporción ha llevado al crecimiento económico de muchas naciones. Mientras para los países subdesarrollados significó una nueva fuente de recursos, lo cual indicaba la necesidad de apertura de redes comerciales más viables y eficientes. Dado lo anterior, Colombia está dividida en tres zonas para la explotación de dicho recurso natural.

“La primera comprende los yacimientos o depósitos situados a 200 KM o menos de la orilla del mar, los cuales pagarán un impuesto mínimo de explotación del 10% del producto bruto; la segunda que comprende los depósitos situados a una distancia de 200 KM y que no exceda de 400 KM de la orilla del mar, las cuales pagarán un impuesto mínimo del 8% del producto bruto, y la tercera comprende los depósitos a más de 400 KM de la orilla del mar, en cuyo producto bruto se pagarán el impuesto mínimo del 6%”⁴².

Entonces todo depósito podía ser descubierto y denunciado en terrenos baldíos de la Nación o de particulares. Las primeras concesiones en el país las hizo el presidente Reyes en 1905 al General Virgilio Barco y a Roberto de Mares. Pero para legalizar dichos depósitos y propiedades se recurrió a expedir una ley que otorgara ordenamiento jurídico a dichas denuncias. Así es como se reglamentó la Ley 120 del 30 de diciembre de 1919 sobre la explotación de hidrocarburos.

⁴² Congreso de la República, Código Fiscal. Ley 110. Imprenta Nacional, Bogotá. 1995. Pp. 3 y 4.

En el Magdalena se empezó a presentar con frecuencia conflictos relacionados con las tierras con yacimientos. Se tipificaron dos tipos de enfrentamientos: los civiles y los reclamos de colonos y vecinos de áreas urbanas ante la usurpación de tierras comunales. Empero, la mayoría de los conflictos fue por los intereses entre distintas compañías por adquirir las tierras frente a terratenientes por el control de la tierra. Los dueños de las tierras buscaban expandir sus propiedades comprando baldíos de la nación, con el fin de adulterar los linderos y las petroleras buscaban anexar nuevas áreas para sus explotaciones, celebrando contratos de arrendamientos con particulares.

Esta nueva fuente de riqueza vino a mejorar la situación económica del país, pero en detrimento de los campesinos y pequeños propietarios de tierras, pues cada vez que se encontraban algún yacimiento de petróleo en cercanías o en tierras de algún campesino o comunidad, se les instiga a vender a precios irrisorios, o se les obliga a migrar a otras zonas a través de la fuerza. Entonces en lugar de mejorar la economía de las regiones productoras de hidrocarburos, sucedió todo lo contrario, se presentaron litigios, luchas fratricidas, eliminación de campesinos y obreros, huelgas, enfrentamientos y desplazamiento forzado.

Para Alejo Vargas la región del Magdalena Medio Santandereano se vio favorecida por el hallazgo de una serie de minerales que desarrollarían sus localidades. Así, se encontraron

“Yacimientos de Petróleo y Carbón y de otros minerales como plomo, zinc, cuarzo, fosforo, arcillas, materiales radiactivos cobalto, uranio, vanadio. Petroleó: Barrancabermeja, Puerto Wilches, Sabana de Torres y San Vicente de Chucurí, Simacota, Vélez, Landázuri, Cimitarra. Y Bolívar. El carbón en municipios como el Carmen de Chucurí, San Vicente de Chucurí y Cimitarra, así como Sabana de Torres, Betulia, Rionegro, Lebrija y

*Simacota. Materiales radiactivos en Jesús María, Albania, Bolívar y Vélez. Arcilla, cuarzo, plomo y zinc en Bolívar, Sucre, Contratación. Los fosfatos en Betulia y Lebrija. Oro en Sabana de Torres y Girón, hierro en la Belleza*⁴³.

Todos minerales y riquezas de gran valor ante el empuje que le estaban transmitiendo los Estados Unidos y otros países al desarrollo industrial, entre estos el automotriz. Por tal motivo, Colombia no estuvo exenta de dichos cambios, por el contrario encontró otra forma de recaudar capitales para fomentar y realizar obras de infraestructura.

⁴³ VARGAS VELÁSQUEZ, Alejo. Óp. Cit. p. 76.

CAPÍTULO 8

INICIO DE LOS ESTUDIOS DEL FERROCARRIL EN MONTECRISTO

Las vías públicas son la solución a gran parte de las necesidades de una región. Los caminos ordinarios son el primer paso para lograr un sistema de comunicaciones y los caminos de hierro significan velocidad, economía y aumento de la capacidad, razón por la cual aventajan a otros en el movimiento de las personas, el tráfico de los productos de la industria y de aquellos artículos que conviene ser transportados con celeridad⁴⁴.

Es ante tales circunstancias que el hombre se ve en la necesidad de movilizarse y movilizar sus mercancías para negociarlos con sus vecinos en el poblado más cercano, pero si son fuertes empresarios del comercio es de vital importancia la creación de una red de caminos seguros y rápidos que se interconecten y faciliten su tarea.

El camino de Paturia es uno de esos caminos planeados, construidos y mantenidos por muchos años para agilizar la salida de pasajeros y cargas del interior al río Magdalena. Camino que fue puesto en marcha durante el período histórico colombiano conocido como el Radicalismo. Y que posteriormente daría paso a otra empresa transportadora de mayor envergadura y talante.

⁴⁴ "Los transportes son, pues, los medios empleados por el hombre para salvar las distancias, para recorrerlas con rapidez y comodidad. La historia de la humanidad es la de una lucha secular con el espacio, y que el proceso de los grandes descubrimientos que el hombre ha realizado es el de un esfuerzo incesante por acortar la distancia que lo separa de sus semejantes... El animal humano profesa un terror instintivo a la distancia. La distancia es enemiga de la vida, no solo porque ella es causa de la ausencia y estar ausente es morir un poco, sino porque el tiempo que se gasta en recorrerla es un paréntesis que se abre en la labor eficiente, un período más o menos largo en que dejamos de vivir nuestra vida". BAYONA SARMIENTO, Manuel y NIÑO SÁNCHEZ; Judith. *Del camino del Paturia al Ferrocarril de Santander*. Colección Memoria y Región, Universidad Industrial de Santander, Bucaramanga, 2002.p. 9.

Uno de los factores que impulsaron la política de caminos consistió en las riquezas encontradas en el territorio de Santander y de sus vecinos. Cuestión que daría la excusa perfecta para dar inicio a proyectos viales y de caminos de tal forma que se pudiera sacar dichas riquezas de las zonas santandereanas al resto del territorio nacional y extranjero.

“El aspecto general del territorio... es bastante heterogéneo, con elevaciones desde los 64 hasta los 4500 metros sobre el nivel del mar, conformado por llanuras altas y bajas, desiertas y pobladas, cerros, páramos, mesetas y valles, con toda clase de climas que favorecen la variedad de cultivos en plantas alimenticias, ornamentales, madereras, medicinales, industriales y frutales; la fauna también variada ofrecía ganado vacuno, mular, lanar, cabrío, porcino, avícola, insectos, reptiles, peces y hasta fieras. El territorio era rico en minerales preciosos y útiles como el oro, la plata, el cobre, el hierro, el plomo sulfurado, el carbón, el azufre, la sal, el nitro, el yeso, el alumbre, el caolín, la brea, el petróleo, la mica, el cromo y otros. La producción industrial y el comercio del Estado eran bastante activos, pues se registraban cerca de quince mil cargas de azúcar al año, se producían unas cincuenta mil cargas de café, igual número de cargas de tabaco y con alguna disminución en su orden: trigo, quina, cacao, añil, arroz y algodón⁴⁵.

Es ante esta situación de riqueza y la poca o nula posibilidad de exportar sus productos a los mercados más lejanos, que la Asamblea Constituyente de Santander, empezó a legislar a ese respecto. El 23 de diciembre de 1857 se dictó la ley de caminos con soporte de las rentas del Estado⁴⁶. Esta ley no restó el

⁴⁵ *Ibíd.* p. 17.

⁴⁶ G. S. Pamplona, 31 de diciembre de 1857, n^o 16, p. 62.

Desde finales de 1857, el gobierno del Estado Soberano de Santander acordó el impulso material a través de la creación y fortalecimiento de la infraestructura vial del Estado, para lo cual dictó la ley de caminos que en adelante, regularía todos estos proyectos civiles.

derecho a los municipios de intervenir en su construcción y mejora, pues eran los principales interesados. Para lo cual el presidente de turno sería el encargado de celebrar los contratos respectivos para la ejecución de dichas obras, teniendo en cuenta que la empresa, compañía o particular que deseará realizar la obra tuviera los recursos necesarios para cubrir las demandas del contrato.

A pesar del impulso que recibió el Estado Soberano de Santander con la ley sobre caminos, El recién posesionado Presidente del Estado Manuel Murillo Toro dictó el 5 de octubre de 1857 la derogación del proyecto en mención ampliando sus alcances a la concepción no solo de caminos sino además de plazas, lugares de venta de mercadería, calles y espacio de uso público, en general.⁴⁷

“Fue en marzo de 1864 cuando llegó al despacho del presidente del Estado Soberano de Santander la primera solicitud para abrir una nueva vía de comunicación con el río Magdalena a través de la ciénaga de Paturia, Dicha solicitud la firmaba el señor Francisco Grellet, quien se había enterado de la licitación por la circular que el presidente había hecho llegar a todos los alcaldes de los distritos, poniendo en ejecución la ley del 5 de octubre de 1858”⁴⁸.

Grellet solicitó el derecho exclusivo de construir en tres años, bajo su propio riesgo y capital, un camino que comunicara a Bucaramanga con el río Magdalena, partiendo desde el sitio “El Naranjo” (hoy Lebrija) en jurisdicción de Girón hasta llegar a la ciénaga de Paturia. En retribución por sus esfuerzos se le concedió el derecho a peaje por treinta años a toda carga que transitara, así como la concesión de 10000 hectáreas de tierras baldías a la vera del camino, exención de impuestos para él y para las familias que se establecieran en ella como del servicio

⁴⁷ G. S. Bucaramanga, 31 de enero de 1958, nº 58, p. 237

⁴⁸ G. S. Bucaramanga, 12 de mayo de 1858, nº 215, p. 253.

militar y, si ante el incumplimiento, no fuera penado o sancionado sino la pérdida de su privilegio.

A los seis meses ya presentaba su primer informe de las obras, donde se estipuló la apertura de una trocha con medidas de once leguas y media en total sobre terreno seco y firme, desde el sitio “Las Pavas” hasta la quebrada “El Conde”. Para tan titánica obra el empresario presupuestó un gasto de \$30.000, incluyendo el acondicionamiento de 20 tambos con sus respectivos potreros.

Una comisión designada por la Asamblea realizó un recorrido a la obra y presentó un informe en el que dio las razones por las cuales se debía continuar apoyando dicha obra⁴⁹. En el detallaron las ventajas del nuevo camino como de las características topográficas y climáticas que afectaban la región, sin embargo resaltaron lo fructífero que eran sus suelos en el cultivo masivo de tabaco, cacao, café y maderas. Esto significó la concesión de nuevos privilegios para el empresario.

“El contrato celebrado con el señor Grellet fue celebrado y surgieron otras licitaciones con base en las nuevas exigencias del gobierno, tales como la de reducir del tiempo del privilegio a 20 años, la ampliación del plazo de construcción a cinco años, el deber de conducir gratis las valijas de correo y algunas concesiones a los empresarios”⁵⁰.

La Asamblea preocupada por las obras envió al ingeniero Rafael Nieto París para que evaluara los avances, además de verificar los gastos hasta el momento de la inspección.

⁴⁹ G. S. Bucaramanga, 20 de abril de 1865, n° 265, p. 455.

⁵⁰ G. S. Bucaramanga, 5 de septiembre de 1867, n° 439, pp. 319-320.

De Bucaramanga a las cruces	\$1.100
De las cruces al Naranjo	\$2.000
Del Naranjo a Las Pavas	\$6.900
De las Pavas a Las Contraguas	\$23.500
Calzada de las Contraguas	\$1.000
De las Contraguas al Lago	\$16.100
Valor de los puentes	\$1.700
Valor de los seis tambos con sus potreros	\$4.200
Valor de la bodega	\$6.000
Limpieza del caño y el lago	\$700
Composición del banco y bajo	\$68.000
Total	\$70.000

Tabla 1. Reporte de gastos presentado por el ingeniero Rafael Nieto París. G. S. n° 440.

El contrato definitivo para la construcción del camino de la ciudad de Girón a la Ciénaga de Paturia fue firmado el 30 de diciembre de 1867 por Adriano Páez, Secretario General del Estado de Santander y Sandalio Cancino, representante legal de los señores Roberto Augusto Joy y Luis Bernal.

El compromiso de los señores Joy y Bernal era el de abrir un camino de herradura desde Girón hasta la Ciénaga de Paturia, siguiendo el trazo realizado por el Ingeniero Nieto París; limpiar y poner en condiciones óptimas de navegación el caño y la ciénaga hasta el río Magdalena, mientras durase el privilegio concedido por las autoridades estatales; conducir gratuitamente el correo desde la ciénaga hasta Bucaramanga; mantener el servicio de buque de vapor hasta Barranquilla u otros puertos de la costa en tiempo de paz, siempre que el Estado garantizase la libertad de tránsito y finalmente, al expirar el privilegio, entregar al Estado en propiedad las bodegas, los tambos y el camino con sus correspondientes puentes, calzada y desagües.

Sin embargo, se empezó a vislumbrar las primeras vicisitudes al percatarse que se debían modificar algunos puntos en el trazo de la vía. Es entonces cuando el presidente del Estado decidió reformar el contrato con los señores Joy y Bernal, tras la renuncia del señor Joy se aceptó el cambio de los materiales de construcción de las bodegas, quedando firmado en el contrato de 21 de mayo de 1872.

Hacia mediados de 1872 se consideraron terminados los trabajos a través del señor Temístocles Paredes, siendo entonces presidente del Estado el Señor Solón Wilches el 3 de julio a quién correspondió examinar e inaugurar la obra. La evaluación se inició en el río Magdalena a bordo del vapor Tairona por el caño, observando la riqueza vegetal que ofrecían sus alrededores y notando la necesidad de talar periódicamente sus orillas para evitar contactos de las enramadas con los barcos. El recorrido duró entre 6 y 7 días y en este se observó una gran variedad topográfica y vegetal.

“En la relacionada correría fui asociado de varios caballeros, animados en un laudable interés por el progreso del país, con los que pude apreciar más acertadamente las inmensas ventajas, que la industria habrá de reportar de aquella vía, la mejor que la nación tiene hoy al Magdalena; la cual mui pronto estará cruzada por los ríeles que le den paso a la locomotora, pues cuenta en su apoyo con las facilidades naturales del terreno, i con la decisión del ilustrado progresista señor Joy, que tan digno se ha hecho de la consideración general; i quien me ha asegurado emprenderá los trabajos de la nueva obra al principio del año venidero, si como es de esperarse, el gobierno nacional le responde de la garantía del siete por ciento que la lei establece”⁵¹. (Sic).

⁵¹ Informe del Presidente a la Asamblea Legislativa. G. S. Bucaramanga, Septiembre 11 de 1872.

Tras la terminación del Camino de Paturia, concedido dentro del ambicioso proyecto del Presidente del Estado de Santander por otorgar una vía de comunicación a través de todo el oriente; que contempló incluso la construcción de una línea férrea que uniera a Bucaramanga con San José de Cúcuta, el gobierno en Cabeza del Presidente Wilches decide plantear ante la Asamblea Legislativa su idea de dar a público conocimiento su proyecto de agilizar las cargas por el recién inaugurado Camino de Paturia, hoy carretera que conduce desde Bucaramanga a Sabana de Torres, para que algún interesado empresario decidiera invertir en el.

Como resultado de ello, El Señor Robert Augusto Joy, presenta en 1869 ante la Asamblea Legislativa del Estado Soberano de Santander su proyecto para sacar adelante un sistema de tracción animal que hiciera las veces de ferrocarril, tal como lo vivió él mismo joy en Inglaterra, donde este sistema de transporte estaba ya masificado para finales del siglo XIX.

De la misma manera como fue entregada en concesión el proyectador constructor del camino que terminó comunicando al sitio conocido como los Naranjos (actual Lebrija) con la principal arteria fluvial del país a través de un ramal de este conocido como ciénaga de Paturia, aguas arriba ciénaga de paredes; para el proyecto del ferrocarril tirado por bestias, este contempló la inversión de capital privado casi siempre de manos de extranjeros para la cual el estado apoyaría con incentivos y dadas al empresariado para la recuperación de su capital invertido, en aras de lograr que este fuera rentable para el inversor con otorgamiento de tierras baldías, subvenciones otorgadas con libranzas y derecho a renta sobre las cargas que transitaran los caminos inaugurados durante un tiempo pactado que para el caso de objeto del presente estudio fue de 20 años, sin embargo este periodo oscilaba entre los cinco y los treinta años.

A pesar de ello, El Estado hacia la inversión interna para este tipo de proyectos a través de la emisión de bonos, a fin de garantizar el pago de intereses de los capitales invertidos.⁵²



Figura 5. Bonos al portador emitidos por el Estado Soberano de Santander Hacia 1878 para subsidiar con dinero público y garantizar el pago de intereses del capital privado (en su mayoría extranjero) invertido en la construcción de las líneas del Ferrocarril de Montecristo

La controversia se suscitó dado que tras seis años de haberse terminado la obra de construcción del camino de Paturia, este se encontraba en total abandono. Dentro de los contratos firmados entre los constructores y el gobierno se estipuló que los primeros se encargarían del mantenimiento de los mismos durante 20 años. Nuevamente Solón Wilches entró a enfrentar la recuperación del mismo mediante decreto firmado el 20 de agosto de 1882 en la población de El Socorro⁵³. El arreglo de la vía se ordenó a través de la utilización de mano de obra presidiaria que se hallaban pagando condena en las cárceles de Bucaramanga.

⁵² Fotografía Extraída de: Rangel Angelas, Sergio. Al Paso de Yuma. Editorial La Bastilla 1998.

⁵³ G. S. Bucaramanga, 18 de agosto de 1882, nº 1592, p. 927.

Esta recuperación se realizó más “... *porque era necesario para el avance de los trabajos del ferrocarril, más no porque lo necesitasen los usuarios del camino del Paturia, pues a esta época y en estas condiciones solo estaba pasando por allí el correo, que había sido posible conducirlo por otra vía*”⁵⁴. Este objetivo motivaba toda inversión necesaria para mantener el camino abierto y en funcionamiento, pues su línea de construcción estaba ligada a un proyecto progresista como lo era el ferrocarril del Norte.

Mientras tanto, el proyecto ferroviario seguía en marcha y el camino continuaba olvidado y poco funcionaba. La pregunta entonces surge ¿Para qué construir un ferrocarril siguiendo un camino olvidado y sin futuro? La respuesta podría ser de carácter político, pues cada mandatario deseaba dejar en la impronta de su provincia una huella de su administración que le significará una ganancia electoral, o, que se tradujese a su vez en la real y cierta percepción de dinamizar las vías como proyecto progresista de la política liberal del radicalismo, para el mejoramiento de las comunicaciones y del transporte.

El Estado Soberano de Santander, encabezado por el presidente Wilches firmó el contrato que cedía los derechos para la construcción de una vía férrea en el Paturia. Según acto legislativo dado al presidente para conceder contratos a quien quisiera invertir en la construcción de ferrocarriles.

“Art. 1º. Autorízase al Presidente del Estado para que conceda privilegio exclusivo al señor Roberto A. Joy para construir un ferrocarril de sangre (tramway) o de locomotoras, desde el Puerto de Parédes u otro punto sobre el lago de Paturia, hasta Bucaramanga, Jiron o Piedecuesta, hasta el

⁵⁴ BAYONA SARMIENTO, Manuel y NIÑO SÁNCHEZ, Judith. Óp. Cit. p. 56.

*punto más cercano a estos lugares, a donde la naturaleza del terreno permita que llegue dicho ferrocarril*⁵⁵. (Sic).

De esta manera, un mes después de promulgada la anterior ley en representación del Estado por su Secretario General Eliseo Ramírez; suscribió el 26 de noviembre de 1870 el contrato con el señor Roberto Augusto Joy⁵⁶. Se entendía como privilegio el hecho que ni el Gobierno de la Unión, ni el Estado de Santander, ni empresarios particulares podían durante el tiempo estipulado, construir línea alguna de ferrocarril o tranvía que pudiera hacerle competencia, a no ser que se contara con la aprobación expresa de Joy o de sus representantes.

Al cedérsele a Joy el privilegio se les cierra las posibilidades a otros empresarios que quisieran invertir en vías, pues debían recurrir primero a solicitar permiso al privilegiado antes que al Estado. Lo que se traducía en una dificultad para avanzar en otros proyectos de caminos o vías férreas. Máxime cuando los territorios vinculados a este macro proyecto estaban configurados por los Estados de Boyacá, Santander y Cundinamarca.

Dentro de las estipulaciones dadas en el contrato se fijó como plazo perentorio para la construcción y entrega del ferrocarril un periodo de cuatro años, lo que demostraba la urgencia y la vehemencia para el Estado de la Unión y de Santander por la realización del mismo. La garantía dada fue de \$10.000 a depositar en el Banco de Bogotá en el año de 1873 tras modificaciones introducidas al contrato original. En 1874 se le solicitó una nueva suma de \$100.000 al contrato que le pareció al empresario un abuso y ocasionó la caducidad más tarde del mismo⁵⁷.

⁵⁵ *Lei XXVI, que autoriza al Presidente del Estado para conceder un privilegio para la construcción de un ferrocarril.* G. S. Socorro, 17 de octubre de 1870, p. 481. Sic.

⁵⁶ G. S. Socorro, 15 de diciembre de 1870, p. 537.

⁵⁷ G. S. Socorro, 2 de junio de 1874, p. 89 - 90.

Las garantías otorgadas por el Gobierno fueron en aumento, pues se les dio 300 hectáreas, las tierras baldías otorgadas al concesionario por cada kilómetro de vía construido y la cantidad de \$105.000 a pagar por el Gobierno al empresario por cada 10 Km construidos y puestos al servicio.

“Con pena os doi cuenta de la resección del contrato celebrado por el Poder Ejecutivo Nacional con el señor Roberto A. Joy... conforme a lo estipulado en el artículo 19 del referido contrato, al señor Joy debió depositar en un banco nacional o extranjero, la suma de \$100.000 como prenda de cumplimiento... no habiendo hecho tal consignación, el Poder Ejecutivo Nacional, por resolución de fecha 2 del corriente (septiembre), declaró rescindido el contrato”⁵⁸.Sic.

Este primer intento resultó frustrado ante los constantes cambios que el ejecutivo creyó convenientes introducir en los contratos, con el fin de librarse de onerosos pagos o de privilegios leoninos que causarían un daño fiscal y produciría un choque político y económico con los opositores. Mientras del otro lado el perdedor, o sea el empresario, rescinde el contrato por motivos varios: dificultades económicas del empresario y la imposibilidad de conseguir socios capitalistas.

Hacia 1877, estando Aquileo Parra en la presidencia del Estado de Santander procuró acelerar el proceso ferroviario y poder dotar a su región de una vía directa al Magdalena firmando un nuevo contrato con el señor Joy y Bernal, contrato que también se vio truncado⁵⁹.

El tema del ferrocarril entró en un sueño letárgico que sólo se despertó nuevamente hacia el año de 1881, el Estado de Santander y el Gobierno Nacional retoman las armas para lograr sacar adelante dicho proyecto.

⁵⁸ Informe del Presidente del Estado a la Asamblea Legislativa. G. S. Socorro, 15 de septiembre de 1875, p. 21.

⁵⁹ G. S. Socorro, 27 de octubre de 1877, p. 219.

“Narciso González Luneros, Secretario de Fomento, en nombre del poder Ejecutivo de la Unión, por una parte, y por otra, Dámaso Zapata, Agente fiscal y apoderado del Gobierno Ejecutivo del Estado Soberano de Santander; vista la ley nacional 51, de 3 de julio de 1879; la ley 110 de 1880; la ley 31 de Fomento, del Estado de Santander, de 27 de octubre de 1879; el decreto dictado por el Presidente de dicho Estado el 8 de mayo de 1880, por el cual se fomenta la construcción del ferrocarril de Soto al Magdalena; el mensaje dirigido por el Gobierno de Santander al Poder Ejecutivo nacional el 22 de mayo de 1880, y la correspondencia cruzada entre las Secretaría de Hacienda nacional y del Estado, referente a la obra de dicho ferrocarril, sentencia...”⁶⁰. Sic.

Toda esta normatividad sugirió que se emplearía todas las medidas legales y presupuestales para terminar dicho proyecto. De tal manera que los empleados y todo el personal quedó supeditado a cuatro estamentos: un estado mayor, un cuerpo de empleados, un cuerpo de maestros y obreros y, un cuerpo de operarios, todos en una recia disciplina de tipo militar que garantizaría la continuación y terminación de las labores.

Los trabajos se iniciaron en forma el 14 de julio de 1881 con doce hombres. En la visita realizada por el Presidente Wilches, en su segundo período, relató los resultados de la visita al sitio de las obras del ferrocarril. Inicialmente las obras del puerto fue el sitio en el cual se construyó la vivienda del señor Pedro Rojas el hombre escogido por los ingenieros para levantar el terminal sobre el Magdalena, lugar que en adelante se llamó “Puerto Wilches”, en honor al primer mandatario. Así relataría el suceso el Presidente Wilches:

⁶⁰ G. S. Socorro, 15 de agosto de 1881, p. 589.

“Que el catorce de julio último se dio principio a los trabajadores con doce hombres y posteriormente se ha venido aumentando la cifra, habiendo en la actualidad cincuenta y nueve, destinados desde el 21 de los corrientes a la construcción de edificios; y que los empleados actualmente en servicios sea el ingeniero en jefe, un ingeniero auxiliar, un ingeniero de la carrilera, señor C.S. Murphy, quien también presenció la visita, un sobrestante celador y dos carpinteros”⁶¹.

Figura 6. Inicio de la Construcción del Ferrocarril de P. Wilches



Fuente Archivo Personal Fabián Ramos. HIST. UIS.

El sitio se iría poblando a medida que la obra de construcción del ferrocarril iba siendo sitio de migraciones de personas de otras regiones, ya fuese en la búsqueda de oportunidades de empleo, o, en ser uno de los beneficiados con la política de adquisición de tierras baldías para la explotación⁶². Sea como sea, la región empezó a desarrollarse gradualmente, lo que vino a significar por un lado la apertura de la frontera ante el desmonte de la selva, así como el inicio de una cadena de conflictos de intereses entre los pequeños propietarios y aquellas

⁶¹ *Ferrocarril de Soto al Magdalena. Boletín oficial número 6. Primera Visita practicada por el ciudadano Presidente del Estado, en los trabajos del Ferrocarril de Santander. G. S. Socorro, 23 de septiembre de 1881, n1 1515, p. 623-624.*

⁶² *“Art. 1º. La ley mantiene el principio de que la propiedad de las tierras baldías se adquiere por el cultivo, cualquiera que sea la extensión, y ordena que el Ministerio público ampare de oficio a los cultivadores y pobladores en la posesión de dichas tierras, de conformidad con la ley 61 de 14 de junio de 1874”. Ley 48 de 1882, sobre tierras baldías. G. S. Socorro 29 de septiembre de 1882, nº 1601, p. 963.*

empresas que habían obtenido permisos de explotación de especies naturales, como la tagua, palo de Brasil, quina, caucho, entre otros. A estos conflictos hay que agregarle un tercer factor, los terratenientes que buscaban extender sus predios para la ganadería o minería.

Esto colocó a los colonos en un dilema, dejar sus tierras ante la presión o morir en su defensa. Sin embargo, el ferrocarril constituyó al lugar en un polo de crecimiento poblacional, hecho que sólo se repetiría décadas más tarde con el descubrimiento de petróleo en la región.

El presidente Wilches al observar que la región rápidamente se estaba poblando elevó a Puerto Wilches a Corregimiento, el día 24 de mayo de 1882. Situación que favorecería más tarde el establecimiento definitivo del municipio.⁶³

Art 1º. Créase el Corregimiento de “Puerto Wilches” en el Departamento de Soto, bajo la siguiente demarcación: por el Oriente las posesiones denominadas “Del Conde”, por el Occidente, el río Magdalena; hacia el Sur, la línea que por este punto limite la demarcación del Corregimiento del Pedral conforme al artículo 99 de la ley política y municipal... y por el Norte, el río “Lebrija”. 2º. El corregimiento de “Puerto Wilches” gozará del sueldo mensual de ochenta pesos, pudiendo con la misma asignación desempeñar otro empleado en el Ferrocarril, a cuyo cuerpo de empleados pertenecerá, lo mismo que su Secretario”⁶⁴. Sic.

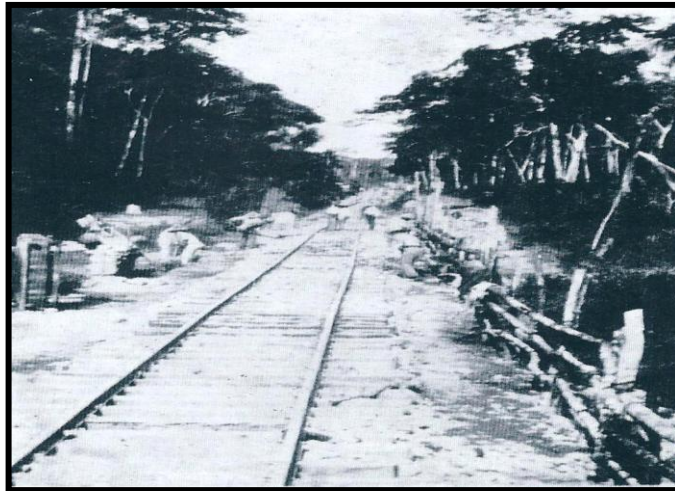
El primer tramo constó de 300 metros luego, a pesar del desmonte y limpieza alcanzó los 28 Km. Los rieles eran de hierro laminado en Londres, tenían un peso

⁶³ Posteriormente, para el 9 de octubre del mismo año (1882), mediante ley 9ª, se elevó la categoría del corregimiento a Aldea, producto de la conjunción de varios territorios como el Pedral, Puerto Wilches y Caserío del dique de Paturia, todos corregimientos.

⁶⁴ *Decreto sobre creación de un Corregimiento*. G. S. Socorro, 26 de mayo de 1882, nº 1568, p. 831.

de 1.487 Kgm por metro lineal (30 libras inglesas por yarda), separados entre sí por un metro. Los “durmiente” eran de madera traída desde Barranquilla. Otra fuerza que colaboró en la obra fueron los cuerpos de zapadores⁶⁵, hasta que llegó al sitio de “Sabana de Torres” donde se unió con el camino de Paturia.

Figura 7. Obreros participando de la Construcción de Primeros Tramos

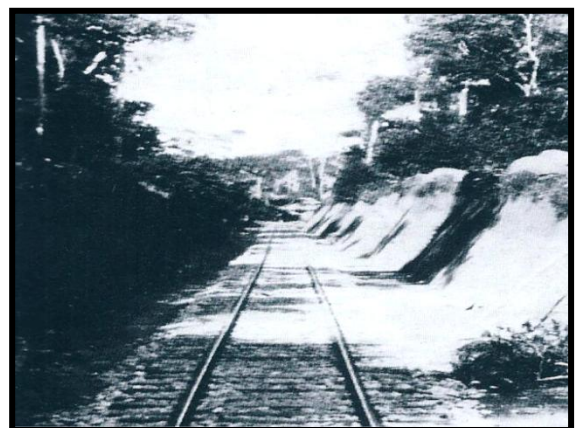


Primeros tramos construidos

Figura 8 A.



Figura 8 B.

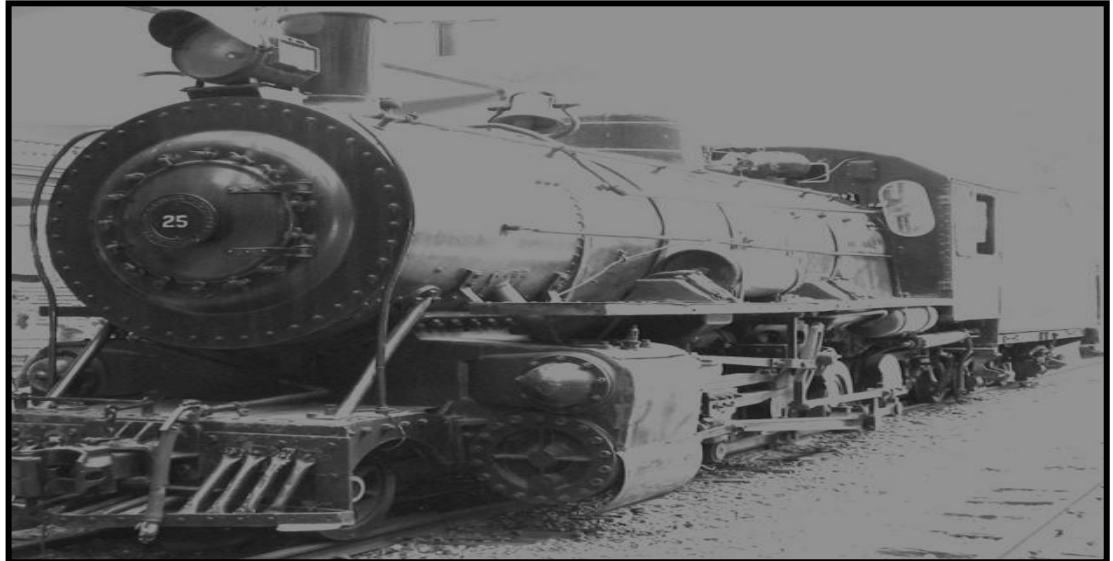


Fuente Rangel Angelas. S. Op. Cit.

⁶⁵ Eran militares pertenecientes al arma de ingeniería utilizados en la construcción de algunas obras de interés general

Una vez concluido el primer kilómetro de rieles, se facilitó el paso de la primera locomotora, denominada “General Wilches”, fabricada en los Estados Unidos, con cuatro ruedas motrices y una carretilla (*bogie*) de dos ruedas colocadas atrás, su peso era de 10 toneladas, impulsada con una presión de 100 libras de vapor y capaz de remolcar 35 toneladas a una velocidad de 15 millas/hora⁶⁶.

Figura 9. Primera locomotora “General Wilches”



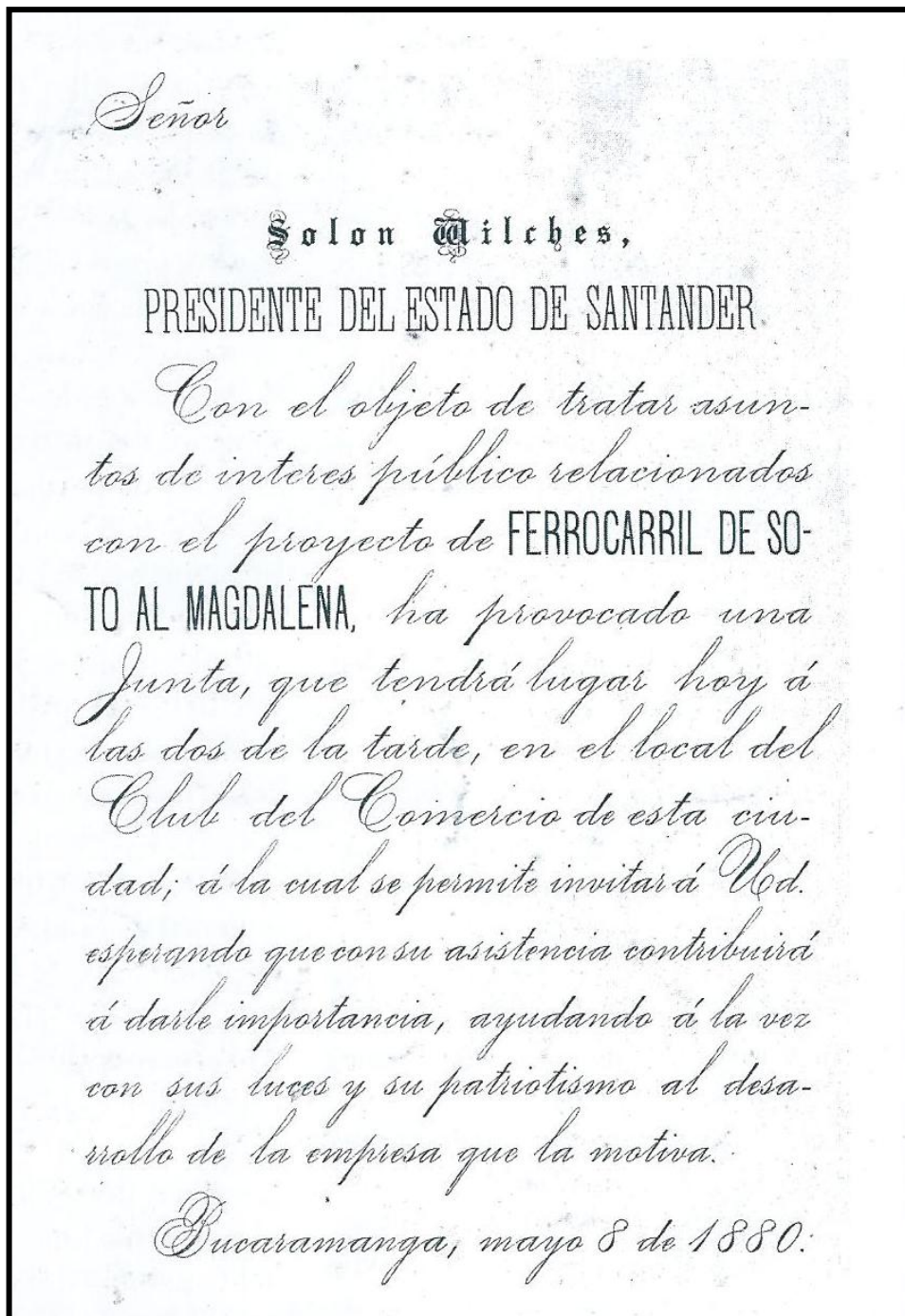
Fuente: Archivo Personal Fabián Ramos. HIST. UIS.⁶⁷

La porción de vía férrea fue oficialmente declarada al servicio del público el 22 de septiembre de 1882, siendo además denominada **Ferrocarril de Santander**. Así mismo, fueron establecidas las tarifas de peaje y bodegaje para semovientes y carga, como también, para las redes telegráficas de comunicación con una extensión inicial de 6 Km.

⁶⁶ “Hoy a la una p. m. la locomotora y su tren hicieron felizmente el viaje de prueba en el kilómetro primero. Que esta nueva satisfaga a vuestro elevado espíritu progresista y recompense siquiera en parte, los desvelos que os ha proporcionado esta empresa, acometida en beneficio del laborioso Estado que gobernáis y en honor de vuestro nombre. Ingeniero en Jefe, Abelardo Ramos. G. S. Socorro, 3 de octubre de 1882, nº 1602, p. 970.

⁶⁷ Esta es la Locomotora *Baldwin a Vapor*. La Compañía *Baldwin* oriunda de Filadelfia en Estados Unidos, tenía factorías en Montreal, Canadá, Chrzanow, Polonia y Viena, Austria; Pero las que circundaron la zona objeto de este estudio fueron en su mayoría originarias de India. Por su gran fuerza de arrastre o tracción casi 35.000 libras, se convirtieron en las que mejor se adaptaron a la diversa topografía nacional.

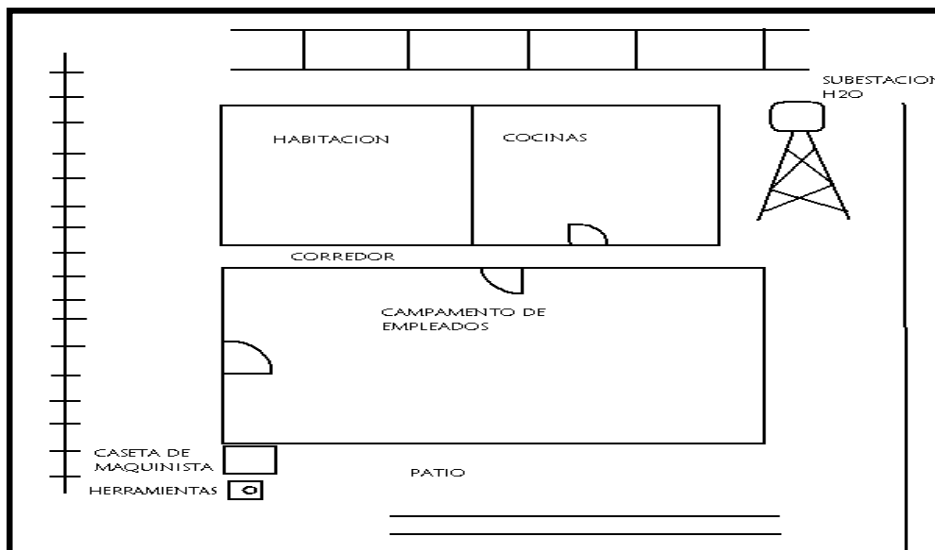
Figura 10. Cartel de Invitación a Junta para tratar el Proyecto del Ferrocarril estancado
Hasta ese momento



Fuente: Rangel, A. S. Op. Cit.

Figura 11. Esquema de los edificios que conformaron la Estación del ferrocarril de Puerto Wilches, en el punto conocido como Est. Provincia.

Casino⁶⁸



Fuente: Ramos, Fabián. Jiménez Jackelyne. Historiadores. UIS

Provincia fue el nombre otorgado por la Compañía de Jesús en 1638 a la gran hacienda agropecuaria que servía de centro doctrinero y educativo a su misión, territorio antes denominado por las huestes de Alfinger como “regaderos” el cual distaba tres leguas del puerto de Cañaverales.

Figura 12. Vista frontal del antiguo casino del Ferrocarril en la Estación Provincia



Archivo Personal Fabián Ramos. Historiador y Trabajador Social UIS.

⁶⁸ El presente esquema se elaboró con base en los testimonios recogidos por los Historiadores Jackelyne Jiménez Sierra y Fabián Ramos, del Señor Oswaldo Cuencas, Gerente de la Estación Provincia, quien aún vive en la actual Sabana de Torres.

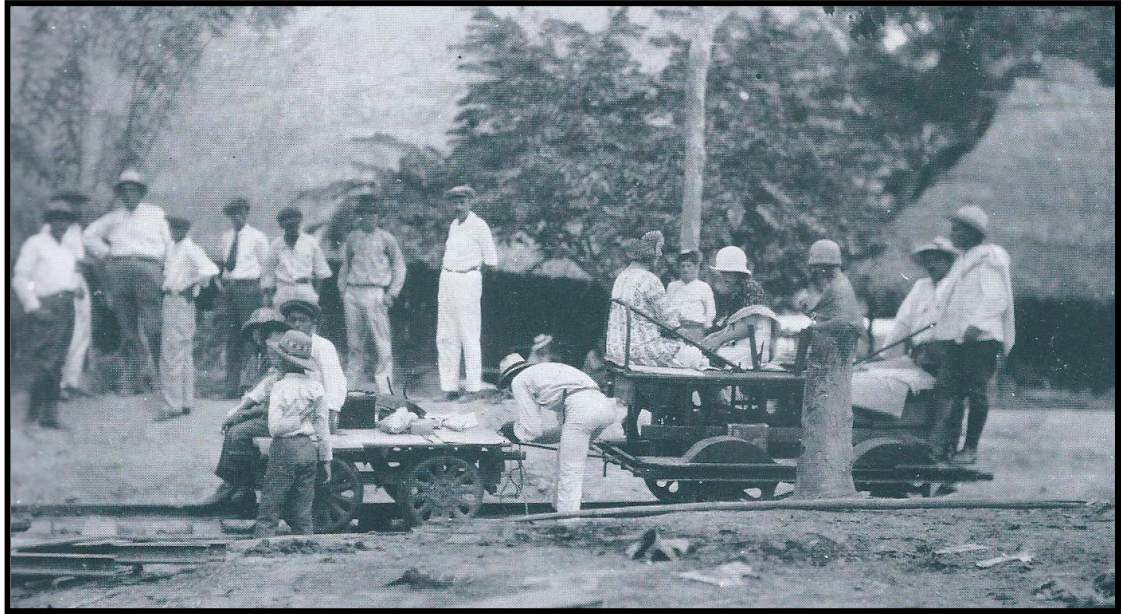
Los casinos instalados en la zona sirvieron con un doble propósito, por un lado albergar a ingenieros y equipo técnico para que atendiesen los menesteres e imprevistos que se pudieran presentar, propios de los primeros tratamientos con esta nueva maquinaria y de otro lado, esa fue la vía por la que paulatinamente se fue asentado población en la actual Sabana de Torres, si bien se entiende que con la cotidianidad de la estación, se fue dando una dinámica social en la que convivían trabajadores de la línea de ferrocarril, comerciantes, autoridades y uno que otro turista desprevenido.

Si bien alrededor de toda la línea férrea se constituyeron algunos poblados, no sólo en la Región de Sabana de Torres, sino también en Puerto Wilches, esa situación con el paso del tiempo originó el primer centro poblado y primer cabecera municipal del municipio de Sabana de Torres, hablamos del Corregimiento Provincia, el cual en Mayo 14 de 1922 inició labores como la Estación “La Provincia”.⁶⁹

Dadas las características económicas que vivía Provincia como lo son, su cercanía con el río Lebrija (menos de un Kilómetro), lo que facilitaba la extracción de oro y lo que generaba en otras personas la posibilidad de vivir de la pesca, sus vastas tierras fértiles por estar a margen de río, las bodegas que servían de albergue a la producción cafetera, la comunicación con los tres ramales que buscaban el río Magdalena a saber Puerto Santos, camino de Botijas y Camino de Paturia. Cabe resaltar el protagonismo histórico de esta región que creemos no ha recibido el fruto de la gran huella histórica que ha impreso en la dinámica social, cultural, económica y política en esta región.

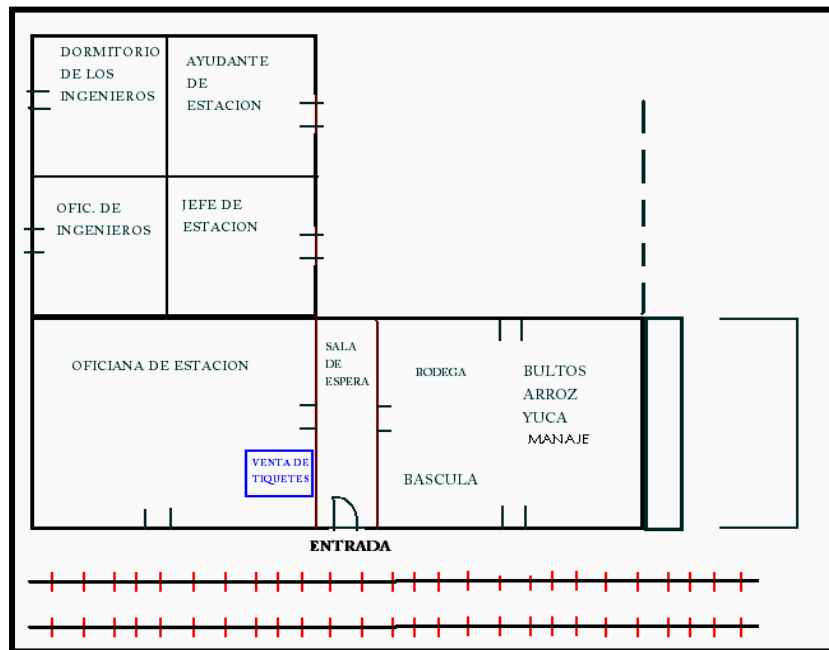
⁶⁹ El documento que da fe del contrato laboral entre la empresa Ferrocarril de Santander y el Señor Oswaldo Cuencas, atestigua esta fecha como inicio de labores en la Estación La Provincia.

Figura 13. Vida cotidiana en la Est. La Provincia



Fuente: Rangel, S. Op. Cit.

Estación



Fuente: Ramos, Fabián. Jiménez Jackelyne. Historiadores. UIS

Figura 14. Disposición de la edificación que sirvió como estación del ferrocarril en la zona de la actual Sabana de Torres

Figura 15. Vista panorámica de la Bodega de la otrora Estación del Ferrocarril en Provincia



Fuente: Archivo Personal Fabián Ramos Historiador y Trabajador Social UIS.

De aquí en adelante se efectuaron una serie de construcciones necesarias para ampliar la red ferroviaria y telegráfica, como se puede constatar en la siguiente tabla:

AÑO	ACONTECIMIENTO
1881	Inician los trabajos definitivos.
1882	La locomotora inicia el viaje de prueba del Km. 1.
1884	Las obras son abandonadas por la revuelta en el Socorro por gravámenes originados en la Construcción del ferrocarril.
1885	Nuevo contrato con Abelardo Ramos. La ruta cruzará la selva entre el río Magdalena y Sabana de Torres. El contrato es rescindido.
1892	Nuevo contrato con una casa inglesa que es rescindido en 1893. Abelardo Ramos continúa los trabajos de sostenimiento de la vía, con 150 peones y tres contratistas. Con 40 hombres explanan la vía y adelantan el laboreo de maderas para las vigas y traviesas.
1896	Nuevo contrato con J. E. Berckley, que caduca en 1899.
1899	Nuevo contrato con sociedad bogotana, que sólo se pudo renovar en 1904, debido al Estallido de la guerra del Mil Días.
1907	El presidente Rafael Reyes inaugura los trabajos del ferrocarril de Puerto Wilches con capital Inglés.
1909	La locomotora recorría 5 Km. entre el puerto y el campamento La Polonia. El banqueo llegaba al Km. 11 y adelante había tramos no continuos. Había 463 trabajadores Colombianos y 237
1910	La compañía constructora dio aviso al gobierno de la terminación del primer trayecto de 20 kms. Desacuerdo entre el gobierno y los constructores. Con motivo de la guerra europea la compañía decretó el abandono total de la empresa.
1914	Se dan al servicio 20 kms construidos. Bodega en el km 20 y una oficina en Puerto Wilches. Se inicia la construcción del camino de Puerto Santos en el km 20, para sustituir la vía fluvial por el río Lebrija.

1918	Convenio del gobierno con compañía inglesa. A cambio de 320.000 L. E. el gobierno Adquiere todos los haberes del ferrocarril, inclusive los terrenos baldíos.
1923	Los trabajos no avanzan por falta de recursos.El ferrocarril que contaba con 9 km más es Entregado a la nación.
1924	Se construyó un hospital para enfermedades tropicales.Se inauguró la estación de la Cristalina en el Km 29 y entró en servicio el ferrocarril hasta Sabana de Torres en el km 50.
1926	La locomotora llegó a Puerto Santos (km 62), acabando por el tráfico por el río Lebrija.
1929	se inaugura la Estación de Provincia y el Conchal (km. 90)
1930	El ferrocarril llegó a la estación de Bocas (km.109).

Tabla 2. Cronología de la construcción del Ferrocarril de Santander.⁷⁰

En el anterior cuadro se pueden detallar cada uno de los pasos que tuvo el ferrocarril de Santander en su construcción. Pero es justamente en el año de 1930 cuando se da como muerta dicha ilusión. Todo debido a la crisis económica vivida en Europa y los Estados Unidos, dado el cierre de los créditos por parte de la banca mundial y la disminución de divisas que garantizaran la continuación de la obra.

Para 1931 se marca un hito en la historia nacional de los ferrocarriles nacionales, debido al cambio de administración al ser creado el “Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales”. Entre sus funciones estuvo la de reglamentar todo lo relativo a la administración, selección, disciplina y demás asuntos relacionados con el personal de los ferrocarriles; organizar los servicios de compra, almacenaje y distribución de todos los materiales y provisiones necesarios para la explotación de las vías férreas; fijar los itinerarios y las tarifas a pasajeros y de carga, y presentar anualmente al Gobierno un informe que contuviera los datos completos de la explotación de cada línea férrea.

Sin embargo, el ferrocarril continuó presentando pérdida a pesar del aumento de pasajeros y carga en la década de los treinta del siglo XX. La causante principal de

⁷⁰ Fuente: Alonso, Manuel Alberto. Puerto Wilches. En: Murillo, Amparo (coord.): Historia de localidades en la región del Magdalena Medio. U. de Antioquia-Colcultura-PNR, Medellín, 1991. Pág. 100.

dicho balance negativo fue los altos costos de funcionamiento, el haber presentado al servicio una obra sin balastar, la falta de maquinaria adecuada para remover derrumbes y la fuerte competencia de la nueva carretera que comunicaba a Bucaramanga con Barrancabermeja y Bogotá.

Es de esta forma como se fue terminando la ilusión puesta por unos políticos progresistas, que apostaron en la construcción de caminos y vías férreas como la vía idónea para alcanzar el desarrollo económico necesario para salir del atraso. *“La historia posterior no es distinta de la mayor parte de los ferrocarriles colombianos que vieron como el paso lento de las locomotoras se acompañó de escandalosos episodios de corrupción administrativa y pésima administración, lo cual motivo el fracaso de los “Ferrocarriles Nacionales”. El ferrocarril de Puerto Wilches jamás se constituyó en la “obra redentora” para la economía santandereana”⁷¹.*

Sin embargo, el ferrocarril continuó funcionando difícilmente hasta la década de los 80s cuando definitivamente fue liquidado. Muchos santandereanos disfrutaron del viaje entre Bucaramanga y las riveras del río Magdalena, trayendo consigo recuerdos emotivos de la belleza de nuestra tierra.

⁷¹ BAYONA SARMIENTO, Manuel y NIÑO SÁNCHEZ, Judith. Óp. Cit. p. 132-133.

CAPÍTULO 9

COLONIZACIÓN Y CONFLICTO EN EL SIGLO XX

En líneas anteriores se mencionaron algunos momentos conflictivos y enfrentamientos armados entre los colonos, terratenientes y empresarios agrícolas para el siglo XIX. En este siglo, la violencia como tal sólo empezó a manifestarse de manera radical en la década de los años treinta. El ascenso nuevamente de los liberales desencadenó una serie de enfrentamientos partidistas, producto de unas elecciones marcadas por la corrupción. Pero además de hostigar la violencia por colores políticos, también se aprovechó dicho fenómeno para atacar a campesinos adeptos de uno u otro partido para que vendieran sus tierras a bajos precios y/o las abandonaran por el peligro inminente de perder la vida.

Aunque la situación política se agravó con los sucesos del 9 de abril de 1948, tras el asesinato de Jorge Eliecer Gaitán, el famoso Bogotazo, en lo referente a la colonización de tierras y al conflicto suscitado por esta actividad, se concluye que se vio incrementado. Catherine Legrand argumenta que *“En los dos decenios después de 1948, los conflictos de los colonos se convirtieron en parte de un cataclismo más vasto al que se denomina simplemente la Violencia. Esta guerra civil aparentemente anárquica, que se prolongó desde 1948 hasta 1965, es de importancia fundamental para la historia moderna de Colombia. En parte enfrentamientos políticos entre liberales y conservadores, en parte levantamiento social, la Violencia causó la muerte de 200.000 colombianos y dejó a otros 800.000 sin hogar”*⁷². Muchos de dichos muertos fueron simples campesinos que por defender un color político y un pedazo de tierra fueron víctimas de las armas de sus contrincantes.

⁷² Legrand, Catherine. Óp Cit. p. 119 - 120.

“Las contradicciones políticas partidistas de carácter nacional, encontraron eco en territorios como los de las provincias del Sur del Magdalena, debido a que ésta era una zona donde tenían asiento terratenientes y colonos desde comienzos del siglo XIX; procedentes en su mayoría de municipios... con arraigada tradición conservadora... lo mismo que un importante número de campesinos y obreros que fueron llegando atraídos por el auge de las explotaciones de petróleo y madera, originarios de varios pueblos de Santander y la Costa Atlántica, de tradición política liberal”⁷³.

La violencia partidista, como una mecha de pólvora, estalló en casi todo el país debido a las asonadas efectuadas por los esbirros de uno u otro partido, que en ocasiones más allá de su ideología buscaban desalojar por todos los medios a los colonos y campesinos de determinada zona, auspiciados por terratenientes o empresarios. Muchos de estos terratenientes en su afán expansionista de tierras recurrieron a múltiples forma de causar terror a sus habitantes con el fin que abandonaran sus tierras con todo lo que en ella había, sacando provecho de la violencia partidista pagaban a muchedumbres de poblados cercanos para que los sacaran “corriendo”. Por otro lado, los empresarios emplearon la misma táctica para desalojar a colonos de predios que poseían alguna riqueza, ya fuera desde cultivos hasta petróleo o algún otro mineral valioso.

La zona del Magdalena Medio Santandereano fue objeto de dicha avaricia expansionista por parte de estos dos grupos: terratenientes y empresarios del petróleo. Tal es el caso de la zona que comprende los municipios de Barrancabermeja, Puerto Wilches, Sabana de Torres, Cimitarra, Landázuri y otros

⁷³ RAMÍREZ, Nelson. RAMÍREZ, Nelson. *Colonización de tierras y conflicto en el Sur del Magdalena: Río de Oro y Aguachica, 1858-1961*. Universidad Industrial de Santander, Facultad de Ciencias Humanas, Escuela de Historia, Bucaramanga, 2001, tesis de grado. Cit. p. 100.

más donde se han encontrado, desde la concesión de Mares, grandes yacimientos petrolíferos. Esto motivó una serie de enfrentamientos entre los colonos y estos grandes expropiadores, incluyendo además los conflictos de los obreros petroleros y demás que luchaban por reivindicar sus derechos.

Como si esto no fuera suficiente, tanto campesinos como obreros fueron vinculados con grupos de izquierda, tildándolos de comunistas. *“En un análisis perspicaz de la radicalización de campesinos en Cimitarra (Santander) a mediados de los años setenta, el Partido Comunista Colombiano subrayaba la primacía del problema de baldíos. Los colonos de Cimitarra se identificaban con el Partido Comunista porque este les ayudaba a resistir las incursiones de empresarios, mientras que el gobierno nada hacía por protegerlos”⁷⁴*. Esto los colocaba en una situación precaria, pues en lugar de recibir ayuda por parte del gobierno fueron marcados como auspiciadores y colaboradores de la guerrilla por lo cual en muchas ocasiones fueron víctimas de la violencia del ejército y de la policía.

Ante tales circunstancias los colonos han tenido que recurrir a la asociación para la defensa de sus derechos como de sus tierras. Un ejemplo de lo anterior fue la Asociación Nacional de Usuarios Campesinos, ANUC. Muchas de sus acciones estuvieron encaminadas a la recuperación de sus tierras, a través de la invasión de haciendas, llamadas recuperaciones por los campesinos. Esto incendió aun más los ánimos, pues un latifundista que fuera objeto de esta táctica recurría a la fuerza para expulsarlos, quemando sus chozas, y liberando ganado en sus siembras.

⁷⁴ LEGRAND, Catherine. Óp. Cit. p. 223.

La argumentación expuesta por los campesinos, para recurrir a ésta estrategia, fue declarar que dichas tierras eran baldías de la región y que siempre hubo colonos⁷⁵. Máxime cuando hubo proyectos y políticas que incitaron a la colonización y a la creación de poblados, como los fue: los caminos y los ferrocarriles, que serán reemplazados por la construcción de carreteras amplias que comunicaran muchas zonas antes olvidadas del Magdalena Medio.

“La construcción de la carretera Bucaramanga – La Costa estaba contemplada en el plan vial diseñado por el gobierno nacional en 1949. Plan que empezó a desarrollarse en 1951, cuando el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, concedió un préstamo a Colombia por la suma de diez y seis millones quinientos mil dólares (U.S. 16.500.000) para la rehabilitación del sistema vial del país”⁷⁶.

No sólo este tramo de vía fue puesta en consideración y construcción, también lo fueron los tramos de la Carretera que uniría a los municipios de Barbosa – Bucaramanga – Pamplona – Cúcuta, contrato cedido a la empresa norteamericana Morrison Knudsen, para 1951. El otro impulso dado a la región fue la construcción del ferrocarril del valle del río Magdalena. Recomendación dada por la misión técnica Madigan Hayland y avalada por el B. I. R. F. Contrato adjudicado a la Wiston incorporated del Estado de Minnesota. *“El objeto del contrato y las obligaciones de la compañía , eran adelantar la construcción de los sectores de la Dorada – Nare – Puerto Berrio y Barrancabermeja – Puerto Wilches, en los primeros diez y ocho meses y el resto de la obra, o sea los sectores de Puerto Berrio – Barrancabermeja y Wilches – Capulco en los diez y ocho meses siguientes”⁷⁷.* Dentro de dicho contrato no se estipuló al contratista la

⁷⁵ Ibíd. p. 224-225.

⁷⁶ D. O. Bogotá, nº 27.700, 3 de septiembre de 1951. P. 673.

⁷⁷ D. O. Bogotá, 24 de junio de 1953, nº 28.230, p. 967.

administración de las locomotoras, ni la construcción de puertos, edificios, cimientos para los puentes ni el montaje de los mismos.

“La realización de estas dos obras (carretera y ferrocarril), respondía no sólo a la urgente modernización del país en materia de vías de comunicación, sino que cumplía con las exigencias hechas por la inversión extranjera, esencialmente norteamericana, que fue en parte la que influyó para el otorgamiento de los préstamos al gobierno nacional y quien igualmente condicionó la adjudicación de los contratos, de las obras a empresas de esa nación”⁷⁸.

A medida que se tomaban las decisiones de abrir nuevas vías carretables, los ferrocarriles fracasaron como quedó explicado en el apartado anterior, hecho que fomentó la colonización fuertemente. Pero a la vez que aumentaba el número de campesinos reclamando tierras, también se fue perdiendo esa política de baldíos que durante muchos años había procurado el gobierno a beneficio a muchos colonos.

Además la conversión en arrendatarios de las familias de colonizadores establecidas allí fue un elemento importante para la creación de una fuerza laboral campesina para las grandes haciendas, o para las industrias petroleras, carboneras, auríferas, como mano de obra barata y de fácil adquisición. Así los campesinos fueron perdiendo el acceso a las tierras por parte de los empresarios, relegándolos a una posición subalterna.

Legrand concluyó que la “... *frontera democrática era un espejismo: la existencia de tierra barata en abundancia no condujo a su distribución más equitativa ni a una*

⁷⁸ RAMIREZ, Nelson. Óp. Cit. p. 116.

*estructura social más libre en la mayoría de las fronteras*⁷⁹. Todo debido a los constantes fracasos de los gobiernos de turno en la realización de una reforma agraria que permitiera la obtención de tierra de forma más igualitaria, tanto para los campesinos como para los colonos, sino que dejó grandes extensiones de tierra convertidos en haciendas y latifundios en pocas manos.

Con esto se puede argumentar que a pesar de las políticas de fomento de adquisición de tierras como de su explotación, lo que esto sembró fue una persistente pobreza en el campo colombiano. Y la zona del Magdalena Medio Santandereano no estuvo exenta de este fenómeno, aún más cuando se agravó con las exploraciones petroleras y la entrada de un nuevo factor que agudizaría aun más la situación para finales del siglo XX, el narcotráfico.

El clamor por la tierra es característico de muchos levantamientos campesinos en todo el mundo. El hecho que tales movimientos se conviertan en movimientos sociales y políticos más amplios y radicales no depende del accionar de los campesinos, sino también de factores externos como: las metas de sus aliados y la respuesta del gobierno a las iniciativas campesinas.

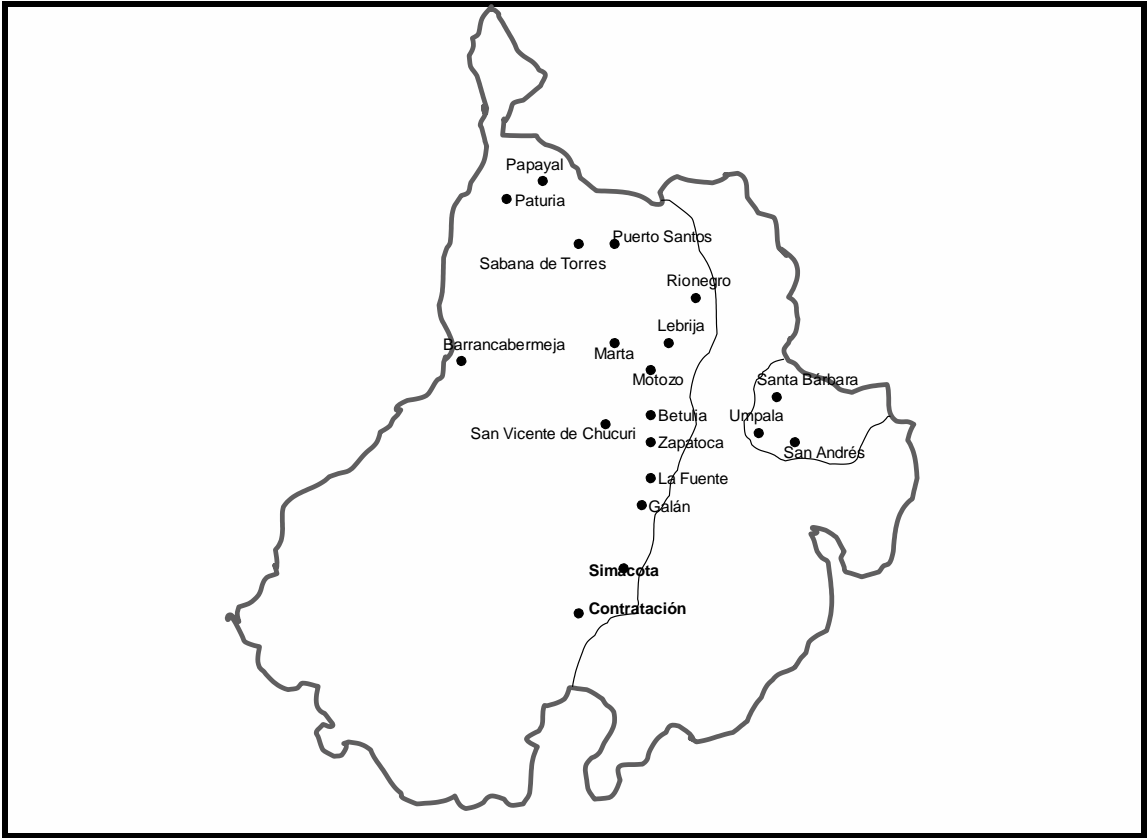
Así mismo, el descontento del campesinado nace de las relaciones entre los trabajadores y los terratenientes, dando como resultado una serie de conflictos que los enfrentará a muchos grupos opositores, incluso al gobierno mismo.

En algunos momentos de la historia de las colonizaciones en Colombia dicho proyecto tuvo éxito, pero eso no quiere decir que el modelo haya sido el mismo en el resto del país. Si en Antioquia se logró esto no indica que en regiones como las de Santander los campesinos conquistaron contundentes progresos en cuanto a tenencia de la tierra.

⁷⁹ LEGRAND, Catherine. Óp. Cit. p. 227.

Los conflictos han sido el caldo de cultivo de muchos campesinos y colonos, que en procura de obtener un bien material se han visto inmersos en una cadena de sucesos violentos que los han dejado en una mala posición, tan sólo por ser los más desprotegidos y los más vulnerables. Sus escasos recursos económicos y su poca educación han jugado en contra de sus pretensiones, pues han sido desalojados de sus tierras, de sus mejoras y, en muchas ocasiones, asesinados y sus familias desplazadas a las zonas urbanas.

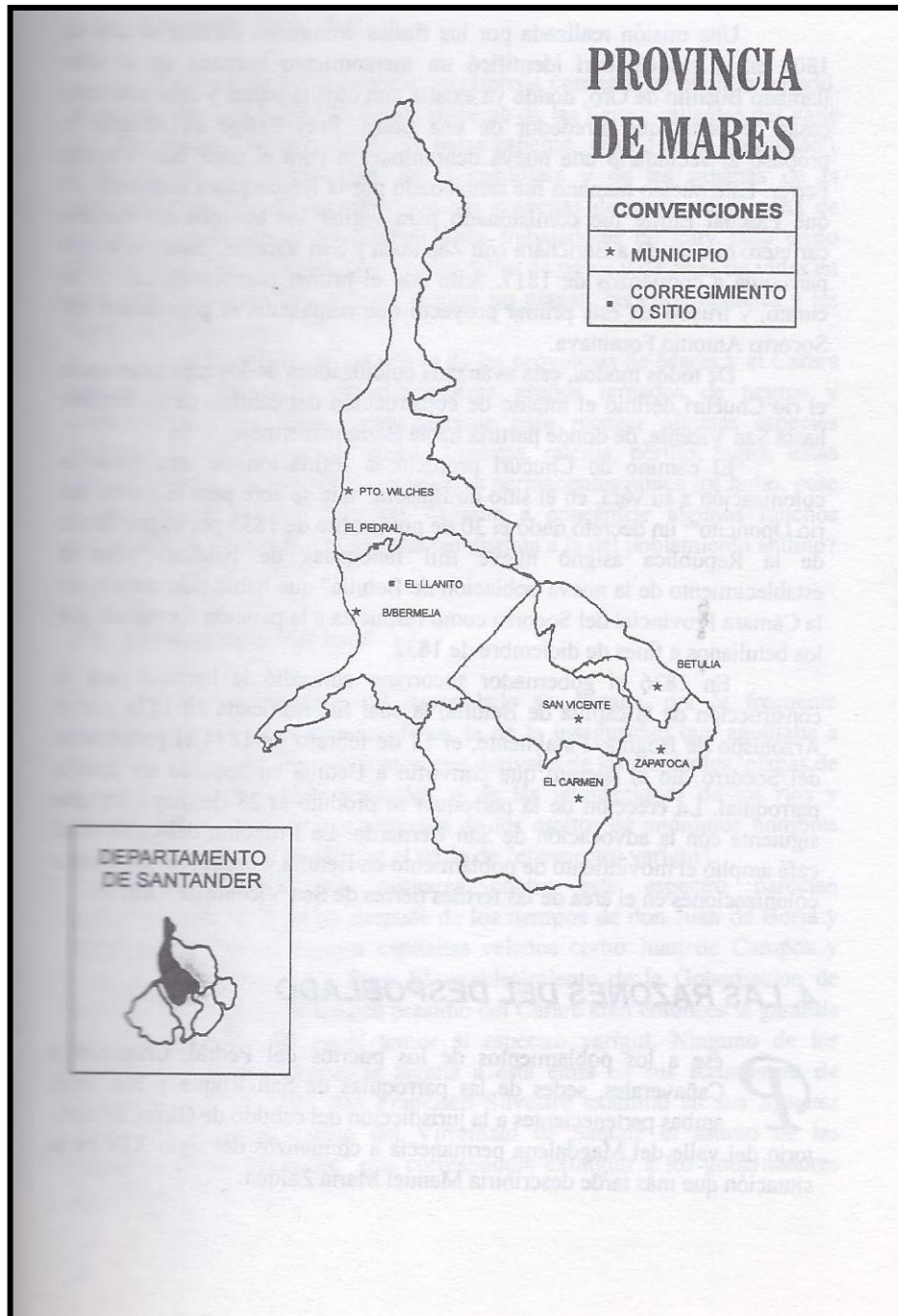
Figura 16. Mapa 2: ASENTAMIENTOS PRODUCIDOS POR LOS COLONIZADORES A LO LARGO DEL SIGLO XIX



Fuente: Tomado de Mapoteca Archivo Histórico Regional Universidad Industrial de Santander.

Figura 17. LA PROVINCIA DE MARES

Mapa 3: Los Poblamientos Urbanos de la Provincia



Fuente: Colección de Historia Regional Escuela de Historia. La provincia de Mares

La Provincia de Mares a diferencia a las otras provincias no posee una denominación de carácter histórica. Su nombre se debe más al recuerdo de uno de los momentos más vergonzosos de la historiografía nacional y regional. Pues, su nombre se da para recordar a Roberto de Mares, personaje que no se le conoció nacionalidad ni sus labores como intermediario en negocios públicos.

Se le conoce por haber sido, durante el gobierno de Rafael Reyes (1904-1909) un testaferro, quien recibió como concesión para la explotación durante treinta años de unos yacimientos petrolíferos en los campos de Infantes en jurisdicción del actual municipio de Barrancabermeja. Concesión que cedió en ese mismo año de 1905 al cartagenero Justo Manuel De la Espriella, situación que le ocasionó la cancelación de la misma en octubre de 1909 por parte del Ministerio de Obras Públicas ante el incumplimiento para el inicio de la obra en 18 meses.

Sin embargo, de Mares se hace de una nueva resolución del Ministerio en julio de 1915 mediante una serie de argumentaciones de fuerza mayor, dándosele 12 meses más para que diera comienzo con los trabajos de exploración. El 17 de octubre de 1916 son inaugurados oficialmente los trabajos en los yacimientos de Infantas y San Antonio.

En ese momento ya el concesionario había realizado negociaciones con los presidentes de las compañías norteamericanas Benedum Trees Oil, Penn Mex fuel y Ohio gas Fuel para el traspaso del derecho concedido. Este hecho se produjo realmente en 1916, después de que las tres compañías norteamericanas se asociaron en una nueva que denominaron

Tropical Oil Company, constituida en Wilington (Delaware) con un capital de cincuenta millones de dólares⁸⁰.

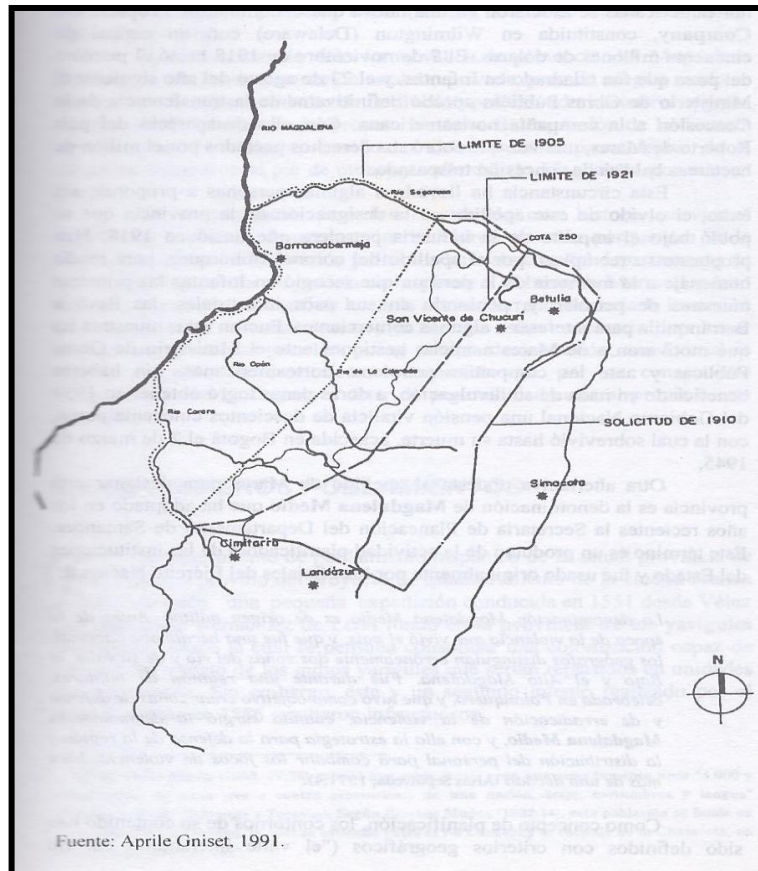
En el año de 1918 se dio el primer brote de petróleo en los campos de Infantas, y el 23 de Agosto de 1919 se concedió completamente, por parte del Ministerio, la transferencia de la concesión a las compañías norteamericanas.

Por tal motivo, se dio este nombre a dicha provincia, que fue separada de la de Soto que antiguamente tenía jurisdicción en dichas tierras. Se han propuestos otros nombres para no recordar a tan infame personaje, pero el caso es que han fracasado, quizá por la negligencia burocrática que desborda al país, o tal vez para dejar en claro quién fue el desastroso personaje que vino a Colombia, robó y salió con las manos llenas. En todo caso, esta se constituyó en la zona petrolífera por excelencia y soporte de la economía colombiana por muchos años, produciendo de igual manera, recios conflictos, por tierras, cuestiones laborales, huelgas, violencia, entre otras.

⁸⁰ MARTÍNEZ GARNICA, Armando y RUEDA CARDOZO, Juan Alberto. *La Provincia de Mares. Orígenes de sus poblamientos urbanos*. Colección de Historia Regional, Escuela de Historia, Universidad Industrial de Santander. Bucaramanga, 1996, p. 18.

Figura 18.

Mapa 4: Límites de la concesión de Mares.



Fuente: Colección de Historia Regional Escuela de Historia. La provincia de Mares

La historia de esta provincia está vinculada mucho con los proyectos colonizadores del siglo XIX y XX. Como también de los caminos y vías férreas que prestigiosos políticos durante el radicalismo impulsaron, y que sólo se vieron realizados por pocos años, pues el olvido de los mismos los devolvió a la selva.

Lo que respecta a dicha provincia hace referencia a las vicisitudes vividas por los primeros colonos en lograr penetrar la espesa selva, ganarle un pedazo de tierra, construir su choza y empezar a sembrar sus primeros cultivos. Algunos de estos cultivos, como se sabe, fueron para el sostenimiento de la familia, muy poco se

comercializaba, pues las condiciones topográficas y climáticas no permitían un constante comercio con las demás regiones. Por tal motivo, se comenzó la construcción de caminos por particulares auspiciados por los gobiernos con tal de proveer de mejores vías de comunicación y rápido acceso al río Magdalena para sacar sus productos y pasajeros a la costa atlántica, o, al interior del país.

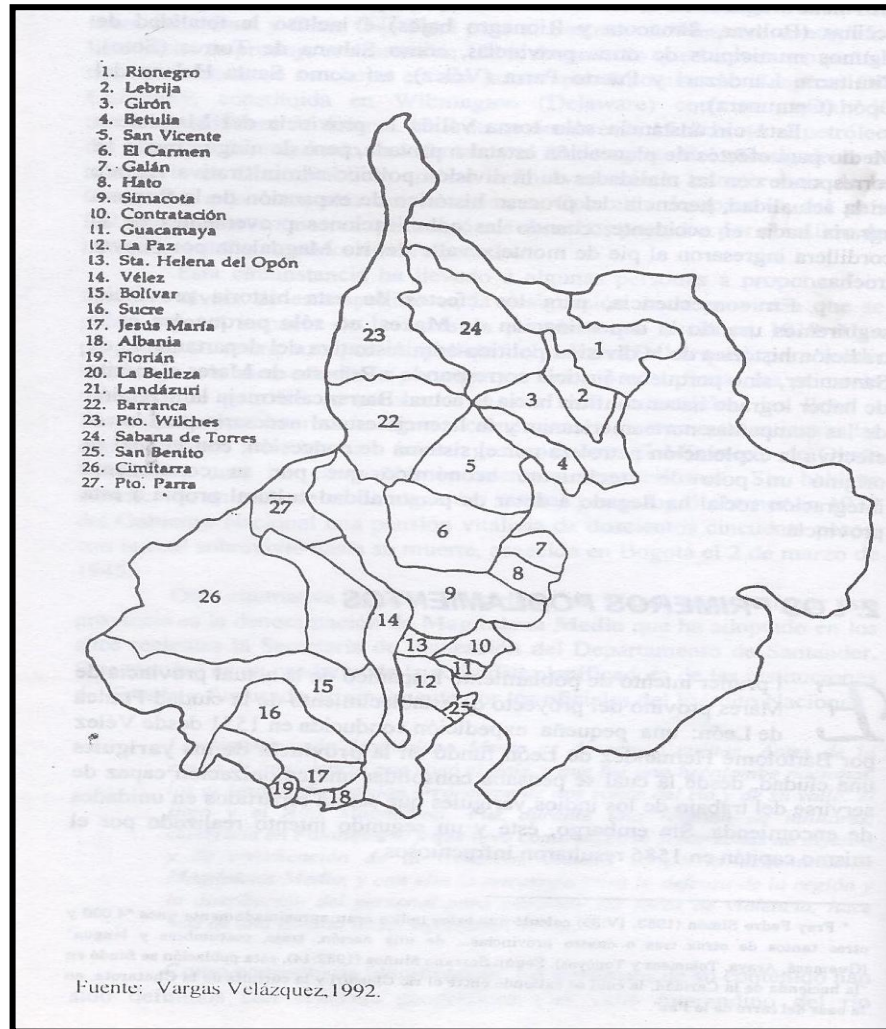
Pero lo que realmente impulsa a esta región al progreso fue el petróleo. Tras la instalación de las primeras refinerías, se estableció las casas de los obreros dentro de los terrenos de la compañía, pero a sus alrededores fue creciendo a medida que iban llegando migraciones de personas de Antioquía, la Costa, Boyacá y del mismo Santander, para hacer parte de la bonanza del oro negro⁸¹.

Este impulso colonizador y poblacional generó una serie de centros urbanos, inicialmente de corregimientos, que posteriormente se convertirían en municipios. Dentro de los más importantes cabe destacar los de Cimitarra, Puerto Wilches, Sabana de Torres, Landázuri, Puerto Berrio y otros que obtuvieron mayor protagonismo al ser epicentro de yacimientos de petróleo y otras riquezas. Mientras para otros, su importancia yacía en la producción agrícola y pecuaria, pero que también se vieron inmersos en una cadena de exploraciones, algunas con éxito y otras no, lo cual permitió una rápida aceleración económica provocando a su vez olas migratorias de obreros, campesinos y, por supuesto, de la violencia.

⁸¹ APRILE-GNISET, Jacques. *Génesis de Barrancabermeja*. Cali, 1991, inédito.

Figura 19

Mapa 5: La Región del Magdalena Medio.

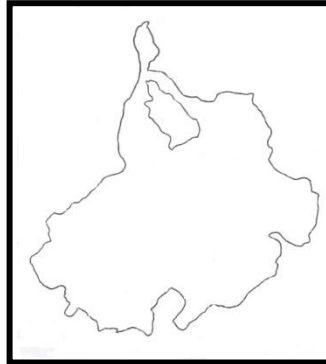


Fuente: Colección de Historia Regional Escuela de Historia. La provincia de Mares

La importancia de la región ha configurado un nuevo centro o polo de desarrollo poblacional y laboral. Es así como, tras la concesión de Mares han aumentado el número de poblados en la zona, además del aumento de personas que viven en ellos, lo cual significa que el sector laboral, ya sea en el campo cultivando, o trabajando en los centros petroleros, está bien asentado.

Entonces, se puede concluir que la región se ha visto beneficiada por dichos fenómenos de crecimiento, pero también se debe resaltar que también se ha visto opacada por una violencia generalizada, ya fuese por el enfrentamiento entre colonos y terratenientes, la aparición de grupos armados tras la violencia partidista, el surgimiento de grupos narcotraficantes que han desplazado los cultivos lícitos por los ilícitos creando sucesos de violencia por el dominio del mercado y del territorio, y por último, la aparición de grupos paramilitares, inicialmente para luchar contra los grupos guerrilleros, pero que se vincularon con las redes del narcotráfico y han producido una violencia continua, que no distingue profesión, raza, edad, situación social y política.

SABANA DE TORRES



Fuente: El Autor.

Figura 20. Mapa 6. Esquema de Sabana de Torres dentro del Departamento de Santander

Este municipio, creado mediante resolución emitida por la Asamblea Departamental de Santander en 1973, se ha constituido en un polo de desarrollo gracias a dos factores: el cultivo de la palma y el petróleo. Nacido a partir de la apertura del camino de Paturia y que se ha beneficiado de los distintos proyectos económicos y políticos de Santander para esta región.

Surgió gracias a la acción del señor José María Torres quien en compañía de su esposa y su hermano Juan José, se instalaron a la orilla de la quebrada La Palestina, cercano a 200 metros de las líneas férreas. Al ser constituido como un sitio de paso para arrieros que viajaban por el camino y cercano al ferrocarril se convirtió en un eje poblacional.

Es así, como el sitio sirvió para el inicio de un caserío para el año de 1895, con siete ranchos, tres a cada lado permitiendo en el medio una calle principal por donde circulaban los viajeros, en dirección al río o viceversa. Este recibió el nombre de la Plazuela.

“La plazuela fue una verdadera estación de servicio, figurando desde hospedajes, alimentación y diversión, como el juego al bolo y cartas de naipe para los arrieros y mantenedores de caminos, hasta el cambio de “llantas” – herraduras – para las bestias. En todos los ranchos hubo comercio, desde arregladores de enjalmas hasta curanderos, una que otra prostituta y sus habitantes alcanzaron a ser unos cuarenta”⁸².

Una tercera etapa de fundación fue la conocida con el nombre de “La Placita” para el año de 1923, al comprar el señor Elías Cepeda una casa grande en la mitad del trayecto desde la estación del ferrocarril y la casa del señor Vicente Sánchez. En la actualidad funciona allí la Alcaldía del municipio. Los límites del hoy municipio de Sabana de Torres también fueron estipulados mediante la ordenanza número 16 de 1973 emitida por la Asamblea de Santander, en la que se puede leer lo siguiente:

“Art. 1º. Erigiese en Municipio el territorio que se segrega de los municipios de Puerto Wilches, Girón y Lebrija, determinado por los siguientes límites. Por el norte, partiendo de la desembocadura de la quebrada Doradas sobre el río Lebrija, de este río aguas abajo hasta su confluencia con el río Chocóa o Santos Gutiérrez, limitando con el municipio de Rionegro. Por el occidente... con el municipio de Puerto Wilches. Por el sur... con el municipio de Girón. Por el oriente... con los municipios de Girón y Lebrija”⁸³.

⁸² LEÓN GUTIÉRREZ, Guillermo. *Sabana de Torres, su Historia, sus gentes*. SAGI Editores, Bucaramanga, 1997. p. 19.

⁸³ Anales de la Asamblea Departamental de Santander. Acta nº 31. Ordenanza nº 16 de 1973.

Figura 21 Mapa 7.

Conformación veredal del Municipio de Sabana de Torres



Fuente: LEÓN GUTIÉRREZ, Guillermo. *Sabana de Torres, su Historia, sus gentes*. 1997

La división política administrativa quedo de la siguiente forma:

1. Aguas Claras, 2. Cañón Edén, 3. Aguabonita, 4. Cañofieras, 5. Aguas Negras, 6. Caño Peruétano, 7. El Almendro, 8. El Cerrito, 9. Barranco Colorado, 10. Campo Tigre, 11. Bellavista, 12. Cristales, 13. Boca de Tigra, 14. Cruce Robledo, 15. Puerto Limón, 16. El Canelo, 17. Puerto Santos, 18. El Caribe, 19. Payóa Corazones, 20. El Diamante, 21. Payóa 5, 22. Puerto Doradas, 23. Provincia, 24. La Gómez, 25. La Pescado, 26. Irlanda, 27. La Robada, 28. Llanogrande, 29. La Raya, 30. Las Lajas, 31. San Rafael de Payoa, 32. Kilómetro 36, 33. San

Pedro de Incorá, 34. La Moneda, 35. Santa Helena, 36. Mata de Piña, 37. San Rafael de la Arenosa, 38. Mata de Plátano, 39. Sabaneta, 40. La Magdalena, 41. Villa Eva, 42. Montecristo, 43. Veracruz – Kilómetro 80, 44. Miraflores, 45. El Tropezón, 46. San Luís de Magará, 47. 1º de Mayo.

Vale aclarar que esta fue la División Política resultante, tras el nuevo status político del municipio. A pesar de ello, posteriormente se modificó un poco este ordenamiento por peticiones surgidas desde la misma comunidad de algunos sectores y/o veredas para quedar de la siguiente manera tal y como corresponde a hoy día:

El territorio está dividido en cinco corregimientos, son: La Gómez, Payóa 5, Provincia, Sabaneta y San Luís de Magará. Estos a su vez congregan las veredas: Agua Bonita, Aguas Negras, Barranco Colorado, Bellavista, Birmania, Boca de La Tigra, Campo Tigre, Caño Edén, Caño Peruétano, Cayumbíta, Cristales, El Almendro, El Canelo, El Caribe, El Cerrito, El Jazmín, El Robledo, El Tropezón, Irlanda, Kilómetro 80, Veracruz, Kilómetro 86, La Bahía, La Cristalina, La Esperanza, La Magdalena, La Moneda, La Pescado, La raya, La Robada, Las Lajas, Llano Grande, Mata de Piña, Mata de Plátano, Miraflores, Montecristo, Payoa Corazones, Puerto Limón, Puerto Santos, Recuperación Alto, Río Sucio, Rosablanca, San Pedro, San Rafael de la Arenosa, San Rafael de Payóa, Santa Helena, El Diamante, Villa de Leiva, y Villa Eva. Esto último para su zona rural, en el casco urbano los barrios o sectores que conforman sus predios son:

20 de Julio, Aeropuerto, Argelia, Barrios Unidos, Buenos Aires, Carvajal, Centro, Comuneros, Gaitán, Garcés Parra, Las Ferias, Progreso, Villa Paz, El Palmar.

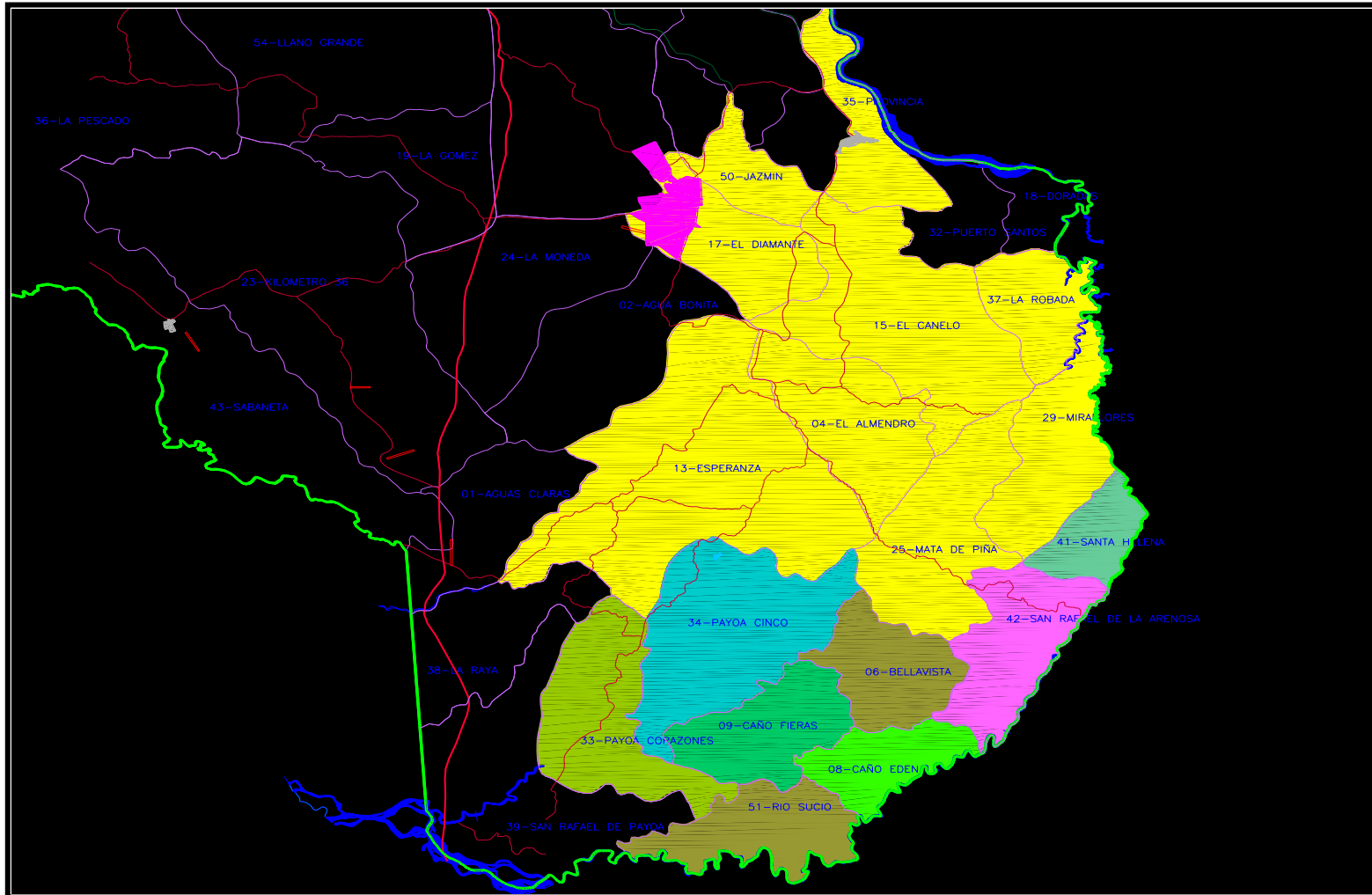


Figura 22. Mapa 8. Cartografía Veredal en el Municipio de Sabana de Torres.
Fuente: El Autor

CONCLUSIONES

A manera de colofón, en razón de los diversos textos consultados provenientes de los diferentes archivos y fondos analizados, inferimos que la importancia económica de la apertura de caminos dentro del contexto decimonónico de los “sueños de promisión”⁸⁴ incentivados por la Colonización de Tierras, mostró con el paso del tiempo ser un fracaso. Buena parte de ello se debe a las políticas económicas y sociales excluyentes del gobierno radical, el cual otorgó exclusividad a un delimitado grupo de comerciantes y empresarios pertenecientes al círculo comercial más prestigioso del Departamento de Soto.

Las deliberaciones del Congreso no fue útil a la hora de prever las considerables pérdidas económicas que la empresa de la Construcción de Caminos llegaría a producir al Estado, antes bien el gobierno local se concentró en legislar todo tipo de medidas que se ajustaran a los intereses de unos pocos, hacendados gironeses y bumangueses de la época, comerciantes nacionales y extranjeros y hasta a algunas órdenes religiosas para nuestro caso, los jesuitas quienes poblarían a mediados del Siglo XVIII las riberas del río Lebrija, en aras de la “pacificación” de los indios Yariguíes que al decir de algunos cronistas, causaban considerables molestias a los navíos que atravesaban el río Lebrija. Con esto se evidencia el poco estímulo que el gobierno del Estado dio a los habitantes de la región para que buscaran una mejor oportunidad en la adquisición de las tierras.

Como estrategia para paliar las cuantiosas sumas de dinero despilfarradas por el Estado en la construcción de caminos, producto de la inestabilidad del terreno, trabajos infructuosos, los estragos del invierno y con objeto de generar algún uso sobre los caminos el gobierno otorgó a deshonestos empresarios concesiones y privilegios de renta sobre la utilización de estas rutas a través del cobro de pontazgos y fletes a quienes por allí desplazaban cargas hasta llegar al Magdalena. Cabe resaltar que esta empresa constructora de caminos estuvo enmarcada dentro

⁸⁴ MARTINEZ GARNICA, Armando y RUEDA CARDOZO, Juan Alberto. Op. cit., p. 36 y 37.

de un macroproyecto tendiente a generar en la zona, un territorio que hiciera las veces de circuito comercial, cuyo propósito fue conducir cargas e intercambiar mercancías. Los pobres sistemas de transporte de las mercancías caracterizados las más de las veces por tracción animal, generó un nuevo propósito entre gobierno y empresarios, el Ferrocarril que vendría a reemplazar al sistema de arriería, característico de todo el transporte comercial (cargas) y de gentes de todo el Siglo XIX. La construcción de almacenes o bodegas fue parte integral de este propósito. La apuesta de los empresarios y del gobierno local frente a ello, fue el estímulo primordial de la productividad económica del momento y con ello se creó el telón de fondo propicio a la Colonización de estas tierras por gentes que por ellas transitaron alguna vez. El intercambio sustentado en el sistema de transporte de la época se convirtió en el modo de contribución y distribución del movimiento comercial de Soto, suficiente para sostener los caminos.

Los caminos de Lebrija, Patúria y Sogamoso fueron las arterias principales de apertura comercial desde el interior con los mercados extranjeros a través del Magdalena y viceversa desde el puerto de Barranquilla muchos agentes comerciales se encargaron de propiciar el circuito comercial importador a través de la recepción de encomiendas y mercancías que buscaban a Bucaramanga, una vez embarcados por vapor río Magdalena arriba.

Del mismo modo como Legrand lo plantea para el caso de Antioquia, en el Estado Soberano de Santander, la presencia de colonos fue no sólo necesaria para valorizar la tierra, además sirvió para: “crear mercados regionales y suministrar mano de obra no sólo para las parcelas familiares sino también para las grandes empresas comerciales, teniendo en cuenta que el poder político residía en aquellos comerciantes dispuestos a penetrar en terrenos productivos con posibilidades de hacer dinero, en los agricultores comerciales y especialmente en los especuladores en tierras, cuyos intereses expansionistas dinamizaron la economía exportadora en auge”⁸⁵. Esto da cuenta de Las leyes del gobierno sobre adjudicación de baldíos que impulsaron la idea de ampliar la trayectoria de los caminos para promover en

⁸⁵ LEGRAND, Catherine. Op. cit., p. 42, y 62.

su entorno la apropiación de las tierras y la ubicación de colonos con el fin de poblar aquellos terrenos baldíos, que aparecían en los estudios geográficos aportados por la Comisión Corográfica en 1857. De acuerdo a ello, la persona que estableciera una pequeña tierra productiva cerca al camino, era merecedora de la propiedad y se le concedían algunas prerrogativas por propiciar la vida económica del camino con su energía laboriosa.

Contrariamente a las descripciones realizadas por Codazzi hacia 1850 y Vergara y Velasco a finales del siglo, se logró establecer que las tierras que circundaban los caminos de Lebrija y Sogamoso no eran desconocidas; no se trataba de áreas inhóspitas habitadas por la ferocidad de los indios lo que las hacía impenetrables. Los documentos dan cuenta de las grandes posibilidades de habitar y esparcir el espíritu en estas tierras, a tal punto que decenas de las más prestantes familias de Rionegro, Suratá, Bucaramanga, Girón y hasta Honda trasladaron sus vidas a la zona desde épocas coloniales y a lo largo del siglo XIX, presentándose una fuerte dinámica comercial de compra-venta de lotes, globos y deslindes de tierras; cuyos propietarios aprovechaban además la cercanía a la vía para beneficiarse directamente de las ventajas que brindaba el paso de los caminos por sus propiedades. Se incide particularmente en la antigüedad de las familias, que demuestran la tradición de los terrenos y sus formas de organización del espacio propio a través de los caminos.

A pesar que se puede creer que los caminos propiciaron la colonización de estas tierras, muy por el contrario, fueron ellas quienes se convirtieron en condición *sine qua non* para la consolidación de los caminos. Por consiguiente, es evidente que dentro de las estrategias para consolidar los caminos se adelantó la especulación con tierras. Sin caminos consolidados con la habitación de las gentes, no había lugar a la posibilidad del dinamismo económico generador de las exportaciones o importaciones; pero sin tierras cultivadas y productivas que le otorgaran energía vital a los caminos hubiese sido imposible consolidar las condiciones materiales del Departamento de Soto generadas a partir de un intercambio comercial fluido.

FUENTES DOCUMENTALES

Fuentes primarias

Archivo

▣ **A. Archivo Histórico Regional - Centro de Documentación e Investigación Histórico Regional AHR – CDIHR. Universidad Industrial de Santander - UIS.**

Anales de la Asamblea Departamental de Santander, 1954 – 1976.

Anales, Asamblea Nacional Constituyente, 1905 – 1909

Asamblea de Santander. Ordenanzas, Acuerdos y Decretos. Año: 1928 1929.

▣ **FONDO:** Publicaciones Oficiales

Congreso de la República, Código Fiscal. Ley 110. Imprenta Nacional, Bogotá.
1995

El liberal de Santander. Piedecuesta. Septiembre de 1862

El Norte. Socorro, Octubre de 1862

Diario Oficial Tomos Correspondientes a los años 1864 – 1971

Codificación de Leyes 1858 - 1920

▣ **FONDO:** Periodo Republicano

Gobernaciones Varias

▣ **FONDO:** Vanguardia Liberal

Años: 1930 y 1950

▣ **FONDO:** Varios

Archivo Privado de Solón Wilches

‡ B. ARCHIVO DEL DEPARTAMENTO DE SANTANDER

Gaceta de Santander, 1857 – 1886.

Informes de Gobernadores

Informes de los prefectos de Provincia

Leyes de Colombia

Memorias de los Secretarios de Gobierno y Hacienda

Archivo Municipal y Gubernamental de Girón

Semanario El Posta

‡ C. BIBLIOTECA NACIONAL. Fondo Antiguo. Periódico La Juventud. Socorro julio de 1866. Trimestre 1. Nueva Granada. Estados Unidos de Colombia. p. 44-45. F. P. 1048.

El Eco, Socorro, 1870

El Norte, Socorro, 1862

El Liberal de Santander, Piedecuesta 1862

El Núcleo, Bogotá 1858

El Comercio, Bogotá 1858

El Instructor Popular, Socorro 1864

Revista Nacional de Agricultura, Bogotá, números 1 y 2 de 1909.

‡ D. Archivo General de la Nación. Sección República.

FONDO: Ministerio de Fomento. Sección: Baldíos. Tomo 3. f. 30r - 39v, 1880.

Tomo 5. f. 17 – 20.

En general Tomos No. 3 al 77.

BIBLIOGRAFÍA

ALARCÓN, José. *Compendio de historia del Magdalena de 1525 hasta 1895*. Bogotá: El Voto Nacional. 1963.

ALONSO, Manuel Alberto. *Conflicto armado y configuración regional. El caso del Magdalena Medio*. Instituto de Estudios políticos, Universidad de Antioquia. Ed. Universidad de Antioquia, Medellín, 1997.

APRILE-GNISET, Jacques. *Génesis de Barrancabermeja*. Cali, 1991, inédito.

ARENAS, Emilio. *El Camino de Hierro*. Cámara de Comercio de Bucaramanga. 1996.

ARIES, Philippe y DUBY, Georges. *Historia de la vida privada. El individuo en la Europa Feudal*. Tomo IV. Madrid: TAURUS, 1991.

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

BAYONA SARMIENTO, Manuel y NIÑO SÁNCHEZ; Judith. *Del camino de Paturia al Ferrocarril de Santander*. Colección Memoria y Región, Universidad Industrial de Santander, Bucaramanga, 2002.

BEJARANO AVILA, Jesús Antonio (Comp). *El Siglo XIX visto por Historiadores Norteamericanos*. La Carreta. Bogotá, 1977.

_____ *Economía y poder. La "SAC" y el desarrollo agropecuario colombiano: 1871-1984*. SAC / CEREC, Bogotá: 1985.

_____ *Historia Económica y Desarrollo. La historiografía económica sobre los Siglos XIX y XX en Colombia*. CEREC, Bogotá, 1994.

BARBA JACOB, Porfirio. *El Corazón Iluminado. Antología Poética*. Medellín. Bedout. 1974.

BLANCO MEJÍA, Oscar. *Fe y Nación en Colombia. La Regeneración y el proyecto de una nación católica, 1895-1920*. Universidad Industrial de Santander,

Facultad de Ciencias Humanas, Escuela de Historia, Bucaramanga, Tesis de Maestría, 2009. Base de datos Biblioteca de la UIS.

BOTERO VILLA, Juan José. *Adjudicación, explotación y comercialización de baldíos y bosques nacionales*. Santafé de Bogotá: Banco de la República. 1994.

BRAUDEL, Fernand. *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII. Las estructuras de lo cotidiano: lo posible y lo imposible*. Madrid: Alianza, 1984. I^{er} Tomo.

BUENDÍA ACEVEDO, William. *Compendio de estadísticas históricas de los Santanderes*. Bucaramanga: UIS. Tomos I y II.

BURY B, John. *La idea de progreso*. Alianza, Madrid, 1973.

CALDAS, Francisco José. “Estado de la geografía del - virreinato en cuanto a la economía y el comercio”. En: Semanario del Nuevo Reino de Granada, Fondo Popular de Cultura, Bogotá, Colombia, Tomo I, 1942.

CARNICELLI, Américo. *Historia de la masonería colombiana*. Tomo II, 1833-1940. Cooperativa Nacional de Artes Gráficas Ltda., Bogotá, Colombia, 1975.

COLMENARES, Germán; OCAMPO, José Antonio (Comp.). *Historia Económica de Colombia*. Fedesarrollo / Tercer Mundo editores, Santafé de Bogotá: 1994.

COLMENARES, Germán. *Historia económica y social de Colombia*. Universidad del Valle / Banco de la República / Colciencias / Tercer Mundo, Santafé de Bogotá: 1997.

_____. *Encomienda y población en la provincia de Pamplona (1549-1650)*. Bogotá: Universidad de Los Andes, 1969. 113 p.

DÁVILA LADRÓN DE GUEVARA, Carlos. (Compilador). *Empresa e historia en América Latina. Un balance historiográfico*. Tercer mundo editores, Bogotá, Colombia, 1996.

_____. *El empresariado colombiano. Una perspectiva histórica*. Pontificia Universidad Javeriana, Facultad de Estudios Interdisciplinarios, Bogotá, Colombia, 1986.

DE ASTIGARRA, Luís. “Discurso sobre el medio más asequible de fomentar el comercio activo de éste Reino, sin perjuicio del de España”. En: Correo curioso, erudito y mercantil de la ciudad de Santafé de Bogotá, Bogotá, Imprenta Patriótica, Núm. 41, 24 de Nov., 1801.

DE VARGAS, Pedro Fermín. *Pensamientos Políticos Siglo XVII y Siglo XVIII*. Procultura, Bogotá, Colombia, 1986.

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

DUARTE BORRERO, Juan Fernando. *Los proyectos políticos del liberalismo en Santander, 1857-1880. El caso de Solón Wilches*. Universidad Industrial de Santander, Facultad de Ciencias Humanas y sociales, Departamento de Historia, 1994, tesis de grado.

DURÁN ARIAS, Luís Enrique. *Río de Oro. Historia y Leyenda*. Bogotá, s. e. 1982.

FAJARDO, Darío. *Violencia y desarrollo*. Bogotá: Suramericana. 1979.

GÓMEZ ORTÍZ, Armando y PARDO MARTÍNEZ, Orlando. *Las Constituciones Políticas del Gran Santander, 1853-1885*. UIS, 2004.

GÓMEZ PICÓN, Rafael. *Magdalena, río de Colombia*. Bogotá: Editorial Santafé. 1945.

GONZALEZ DE CALA, Marina. *Fotografía en el Gran Santander: Desde sus orígenes hasta 1990*. BANCO DE LA REPUBLICA. Bogotá, 1990.

ELIZAGA, Juan y Macisco, John. *Migraciones internas. Teoría, método y factores sociológicos*. Centro Latinoamericano de Demografía, Santiago de Chile, 1975.

FALS BORDA, Orlando; GUZMÁN CAMPOS, Germán y UMAÑA LUNA, Eduardo. *La violencia en Colombia*. Tomo I. Bogotá: Tercer Mundo. 1962.

FLOREZ, Carlos Alirio. *El poblamiento en el Alto Andágüeda*. La Aurora, Quibdó, 1999.

GALÁN GÓMEZ, Mario. *Geografía Económica de Colombia. Santander*. Contraloría General de la República, Bucaramanga: 1947. Tomo VIII.

GALVIS, Simón F. *Monografía de Barrancabermeja*. Imprenta E. Salazar, Bucaramanga, Colombia, 1965.

GÓMEZ PICÓN, Rafael. *Magdalena río de Colombia*. Editorial Antena Ltda. Bogotá, Colombia, 1948.

GONZÁLEZ ESCOBAR, Luis Fernando. *Ocupación, Poblamiento y Territorialidades en la Vega de Supía, 1810-1950*. Ministerio de Cultura, Bogotá: 2002.

GUTIÉRREZ DE PINEDA, Virginia; VILA DE PINEDA, Patricia. *Honor, familia y sociedad en la estructura patriarcal. El caso de Santander*. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, Colombia, 1992.

GUTIÉRREZ RAMOS, Jairo. *El Mayorazgo de Bogotá y El Marquesado de San Jorge. Riqueza, linaje, poder y honor en Santa Fé, 1538-1824*. Instituto Colombiano de Cultura Hispánica. Bogotá, 1998.

_____. *Sinforoso Mutis y la Expedición Botánica del Nuevo Reino de Granada*. Fondo FEN, Colombia. 1995.

GUTIÉRREZ RAMOS, Jairo. MARTINEZ GARNICA, Armando. *Orígenes de los poblamientos urbanos de los municipios de Santander: La Provincia de García Rovira*. UIS. CENTRO DE DOCUMENTACION E INVESTIGACION HISTORICA, 1996.

GUTIÉRREZ RAMOS, Jairo. GUERRERO RINCON, Amado Antonio. *Gobierno y Administración Colonial siglo XVIII: fuentes para la historia de Santander*. UIS. ESCUELA DE HISTORIA. Bucaramanga, 1996.

JARAMILLO URIBE, Jaime. *Ensayos sobre historia social colombiana*. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá: 1968.

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

JOHNSON, David Church. *Santander. Siglo XIX. Cambios socio económicos*. Carlos Valencia, Bogotá: 1984.

KALMANOVITZ, Salomón. *Economía y nación. Una breve historia de Colombia*. Siglo veintiuno, Bogotá: 1985.

_____. *El Desarrollo de la agricultura en Colombia*. Bogotá Carlos Valencia Editores. 1982.

KÖNING Hans- Joachim. *En el Camino Hacia la Nación. Nacionalismo en el proceso de formación del Estado y de la Nación de la Nueva Granada, 1750-1856*. Banco de la República. Bogotá: 1994.

LEGRAND, Catherine. *Colonización y protesta campesina en Colombia, 1850-1950*. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 1988

LEGRAND, Catherine. *Los archivos notariales como fuente histórica: una visión desde la zona bananera del Magdalena*. En: Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura. NUM. 31 – 2004. Universidad Nacional de Colombia

LEÓN GUTIÉRREZ, Guillermo. *En: Sabana de Torres, su Historia, sus gentes*. SAGI Editores, Bucaramanga, 1997

LE GOFF, Jacques. *Pensar la historia*. Paidós, México: 1991

LEÓN GUARÍN. Libardo. *Bucaramanga en vísperas de dos siglos*. Contraloría General de la República, Bucaramanga: 1980

McFARLANE, Anthony. *Colombia después de la Independencia. Economía, Sociedad y Políticas bajo el Imperio Borbón*. Cambridge University Press. Cambridge. 1993.

MANTILLA, Henry. *Sabana de Torres: su historia, sus gentes*. SAGI Editores, Bucaramanga, 1997.

MARTÍNEZ GARNICA, Armando. Dossier Regional: *Monumentos de la Santandereanidad*. Revista de Santander No. 1, Segunda Época. Universidad Industrial de Santander, Bucaramanga, Marzo de 2006.

MARTÍNEZ GARNICA, Armando y RUEDA CARDOZO, Juan Alberto. *La Provincia de Mares. Orígenes de sus poblamientos urbanos*. Colección de Historia Regional, Escuela de Historia, Universidad Industrial de Santander. Bucaramanga, 1996.

MELO, Jorge Orlando. *Historia de Colombia. La dominación española*. T.1. La Carreta. Medellín. 1978.

MEDINA, Medófilo. *Tendencias del desarrollo económico entre 1949 – 1957*. Citado por Darío Fajardo en: *Haciendas, campesinos y políticas agrarias en Colombia 1920 – 1980*. Bogotá. Oveja Negra. 1983.

MÖGNER, Magnus *“Las comunidades de indígenas y la legislación*

- segregacionista en el Nuevo Reino de Granada*". En: *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*. Bogotá, Núm. 1, Vol. 1 (1963); p. 63-88.
- MONTESQUIEU, Charles – Louis. *El espíritu de las leyes*. Ediciones Libertad, Buenos Aires: 1977.
- MORENO GÓNZÁLEZ, Leonardo. *Espacio político, territorio y guerra entre los yariguíes según fuentes etnográficas de los Siglos XVI – XVIII*. Universidad Cooperativa de Colombia, Seccional Barrancabermeja, 2000.
- MURIEL, Rafael Darío. "Comercio Internacional y Desarrollo del Sistema de Transporte Colombiano: 1850- 1920". En: *Lecturas de Economía*. Medellín: Universidad de Antioquia. N° 10 (Enero - Abril 1983). Págs. 7-46.
- _____ "Colombia: Desarrollo de la Economía Primario exportadora y Expansión Ferroviaria. 1880- 1929". En: *Lecturas de Economía*. Medellín: Universidad de Antioquia. N° 11 (mayo- Agosto 1983). Págs. 12-68.
- MURILLO, Amparo. "Historia y sociedad en el Magdalena Medio". En: *Revista Controversia*, #174, CINEP, Bogotá, 1999.
- OCAMPO, José Antonio. *Historia Económica de Colombia*. Fedesarrollo / Siglo Veintiuno, Bogota: 1988.
- _____ *Colombia y la economía mundial: 1830-1910*. Siglo veintiuno / Fedesarrollo, Santafé de Bogotá: 1984.
- OTERO D' COSTA, Enrique. *Cronicón solariego*. Editorial Vanguardia, Bucaramanga, Colombia, 1972.
- OTERO MUÑOZ, Gustavo. *Wilches y su época*. Biblioteca Santander, Volumen IX, Imprenta del Departamento, Bucaramanga, 1936.
- OTS CAPDEQÍ, José María. *El Estado Español en las Indias*. México: Fondo de Cultura Económica, 1993. 210 p.
- PALACIOS, Marco. *El café en Colombia, 1850 - 1970: una historia económica, social y política*. El colegio de México. Bogota: El Ancora editores, México: 1983.
- PALACIOS, Marco; SAFFORD, Frank. *Colombia. País fragmentado, sociedad dividida*. Editorial Norma, Bogotá, Colombia, 2002.

PARDO MARTÍNEZ, Orlando. *Génesis del Estado de Santander. En: Sistema Jurídico en el Estado de Santander, 1857-1886*. Armando Martínez Garnica y Orlando Pardo Martínez (editores). Tomo I, octubre de 2008. Universidad Industrial de Santander, Bucaramanga, 2008. CD.

PHELAN, John Leddy. *El Pueblo y el Rey*. Carlos Valencia Editores. Bogotá. Colombia, 1980.

POVEDA RAMOS, Gabriel. *Historia Económica de Colombia en el Siglo XIX*. UPB. Medellín 2005.

_____ *Las principales innovaciones tecnológicas en Colombia de 1500 al 2000*. UPB. Medellín. 2006.

_____ “Los Ferrocarriles y la Ingeniería”. En: Revista Universidad de Antioquia. N° 206 y 207. Volumen LIV. Págs. 53- 69.

_____ *Historia Social de la Ciencia en Colombia*. Instituto Colombiano para el Desarrollo de la Ciencia y la Tecnología. Francisco José de Caldas. Colciencias. Tomo IV. *Ingeniería e Historia de las técnicas*. Bogotá: Tercer Mundo, 1993.

RAMÍREZ, Nelson. *Colonización de tierras y conflicto en el Sur del Magdalena: Río de Oro y Aguachica, 1858-1961*. Universidad Industrial de Santander, Facultad de Ciencias Humanas, Escuela de Historia, Bucaramanga, 2001, tesis de grado.

RAMOS GUTIÉRREZ, Jairo. “*La Dehesa de Bogotá: su estructuración, dimensión y producción (1540-1610)*”. En: UIS-Humanidades N° 17. Bucaramanga 1988. Págs.117-128.

RAMOS PEÑUELA, Arístides. *Los caminos al río Magdalena. La frontera del Carare y el Opón. 1760-1860*. Instituto Colombiano de cultura Hispánica, Bogotá: 2000.

RANGEL ARENAS, Sergio. *Al Paso de Yuma*. Tipografía La Bastilla. Bucaramanga. 1998.

RODRIGUEZ PIÑERES, Eduardo. *El Olimpo Radical*. Bogotá, 1950.

RODRIGUEZ PLATA, Horacio. *La inmigración alemana al Estado Soberano de Santander siglo XIX. Repercusiones socio-económicas de un proceso de transculturación*. Gobernación de Santander. Bucaramanga: 1989.

SAFFORD, Frank. *“El Ideal de lo práctico. El desafío de formar una elite técnica y empresarial en Colombia”*. El Áncora Editores. Bogotá. 1989.

SAFFORD, Frank. *“Empresarios Nacionales y Extranjeros en Colombia durante el Siglo XIX”*. En: Anuario colombiano de historia social de la cultura. No. 4, Bogotá, Colombia, 1969, pp.87-111.

_____. *Aspectos del Siglo XIX en Colombia*. Bogotá: Banco Cafetero, 1986.

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

SANCHEZ GÓMEZ. Gonzalo. *Guerra y Política en la sociedad colombiana*. Bogotá: Áncora Editores. 1991.

_____. Y MEERTENS, Donny. *Bandoleros, gamonales y campesinos: El Caso de la violencia en Colombia*. Áncora Editores. 1968.

SÁNCHEZ SANTAMARÍA, Ignacio. *Geografía comercial y económica de Colombia y los países con los cuales negocia*. Bogotá, Colombia, 1925.

SERRANO, Eduardo. *Historia de la Fotografía en Colombia*. Museo de Arte Moderno de Bogotá, OP Gráficas, Ltda. Bogotá, Colombia, 1983.

SOMBART, Werner. *El burgués*, Alianza Editorial, S.A. Madrid, España, 1972.

TIRADO MEJÍA, Álvaro. *Aspectos sociales de las guerras civiles en Colombia*. Seduca, Medellín: 1995.

TOVAR PINZÓN, Hermes. *Que nos tengan en cuenta: colonos, campesinos y aldeas: Colombia 1800 - 1900*. Tercer Mundo Editores, Santa Fe de Bogotá, 1995.

TOVAR ZAMBRANO, Bernardo. “La historiografía colonial” En: *La historia al final del milenio: ensayos de historiografía colombiana y latinoamericana*. Bogotá: Universidad Nacional, 1994. Vol. 1, 431 p.

VALLEJO, Fernando. *El Río del Tiempo*. Alfaguara. Bogotá. 1999.

VALLEJO, Fernando. *La Tautología Darwinista y otros ensayos de Biología*. Taurus. Madrid. 1998.

VALLEJO, Fernando. *Chapolas Negras*. Alfaguara. Bogotá. 1995.

VALLEJO, Fernando. *Almas en Pena, Chapolas Negras*. Alfaguara. Bogotá. 2008.

VALLEJO, Fernando. *El don de la vida*. Alfaguara. Bogotá. 2010.

VARGAS VELÁSQUEZ, Alejo. *Colonización y conflicto armado*. Colección Sociedad y Conflicto, CINEP, Bogotá, 1992.

_____ *Magdalena Medio Santandereano. Colonización y conflicto armado*. CINEP, Santafé de Bogotá, 1992.

VEGA CANTOR, Renán. *Crisis y caída de la República Liberal*. Ibagué. 1988.

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

WEBER, Max. *La ética protestante y el espíritu del capitalismo*. Ediciones Península, Barcelona, España, 1969.

ZAMBRANO, Fabio y Bernard, Oliver. *Ciudad y Territorio. El proceso de poblamiento en Colombia*. Academia de Historia de Bogotá. Instituto Francés de Estudios Andinos. Bogotá, 1993.

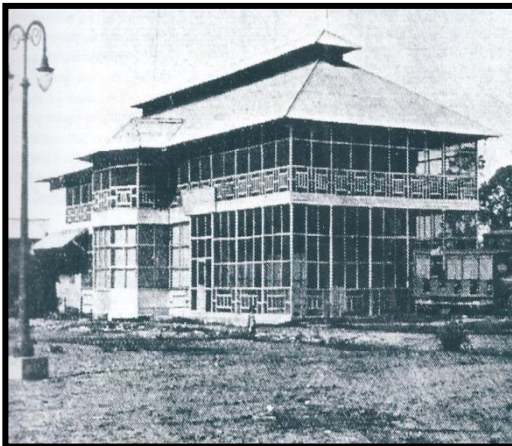
ANEXOS

Fotografía de uno de los tramos del ferrocarril que
Mayor dificultad impuso a los obreros.



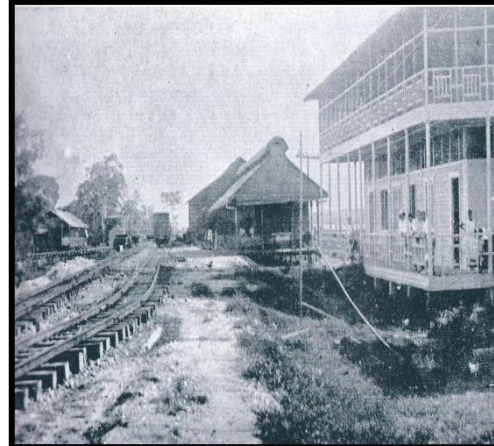
Archivo: Leonor Wilches.

Fotografía Hotel Ferrowilches Vista frontal. 1926



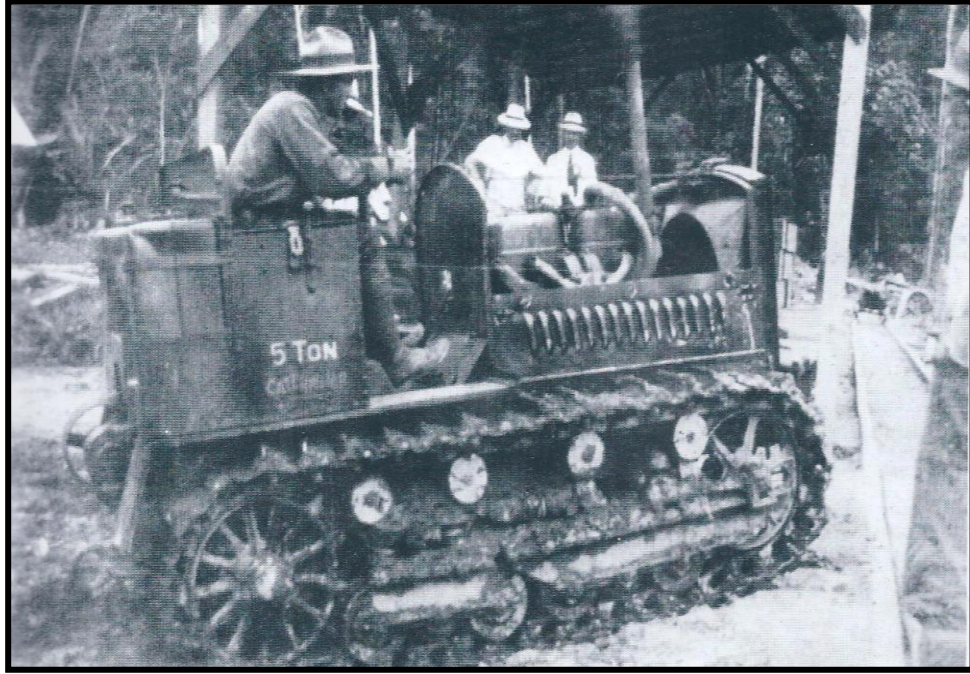
Tomado de: *El Fundador* de Pto. Wilches

Fotog. Hotel Ferrowilches Vista posterior. 1926



Tomado de Santander Norte y Sur. P.178

Fotog. Maquinaria utilizada en la Construcción



Archivo Gavassa. Fotografía de Edmundo Gavassa.

Fotografía Construcción vía Bocas-B/manga



Archivo María Teresa Barón Wilches

Fotog. Construcción viaducto en la vía Bocas-B/manga



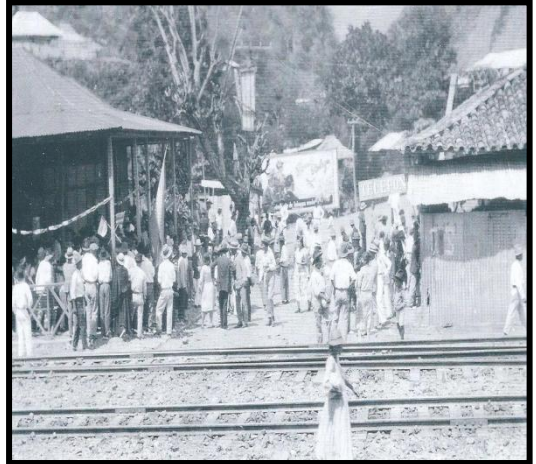
Archivo María Teresa Barón Wilches

Fotografía de la Estación Las Bocas, 1930

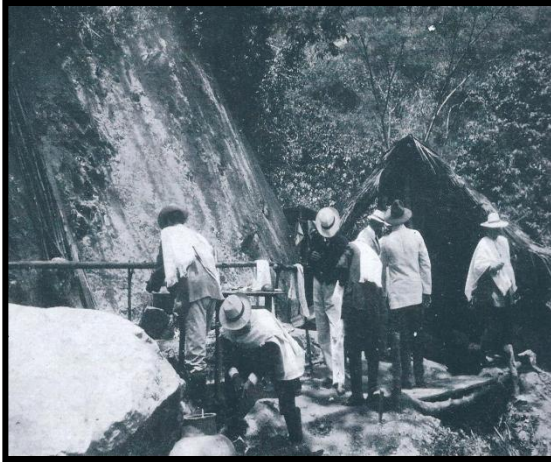


Archivo Leonor Wilches. Foto. Gustavo Wilches
Fotog. Inspección de Trabajos en zona de Derrumbe

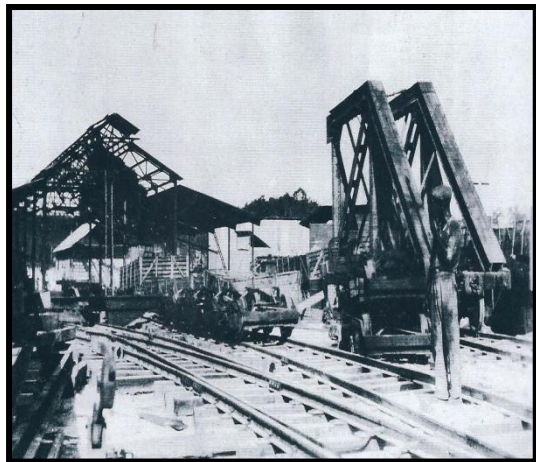
Fotografía de la Estación las Bocas, 1930



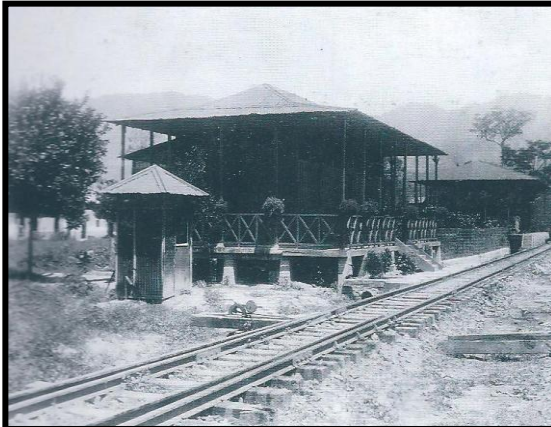
Archivo Familia Arenas Escobar
Fotografía Talleres y Estación en La Gómez, 1927



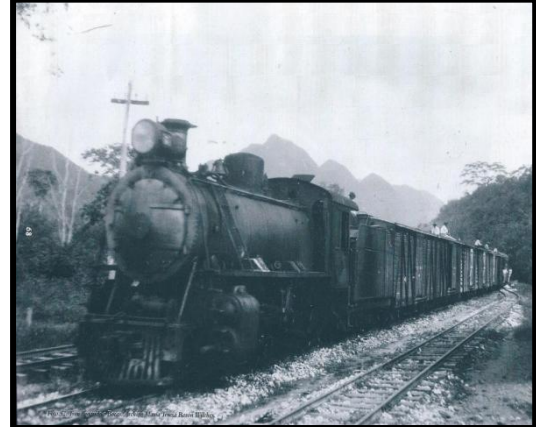
Archivo María Teresa Barón Wilches
Fotografía de Otra vista de la Est. La Gómez



Archivo María Teresa Barón Wilches
Fotog. Ferr. De P. Wilches llegando a Est. Bocas



Archivo Personal



Archivo María Teresa Barón Wilches

Decadencia del Puente sobre el río Lebrija, que comunica a Sabana de Torres con el Bajo Rionegro, devastado por el terrorismo de las FARC en 1979.



Archivo Personal. Fabián Ramos Historiador y Trabajador Social UIS.

Panorámica del puente sobre el Lebrija, reconstruido hacia la segunda mitad del año 2008. La obra fue financiada por la Alcaldía de Sabana de Torres y la Gobernación de Santander por valor de 3,100.000.000 Millones de pesos.



Archivo Personal Fabián Ramos. Hist.- T.S. UIS.

Esquina de la Estación de la Compañía del Ferrocarril tras la Guerra de los mil días

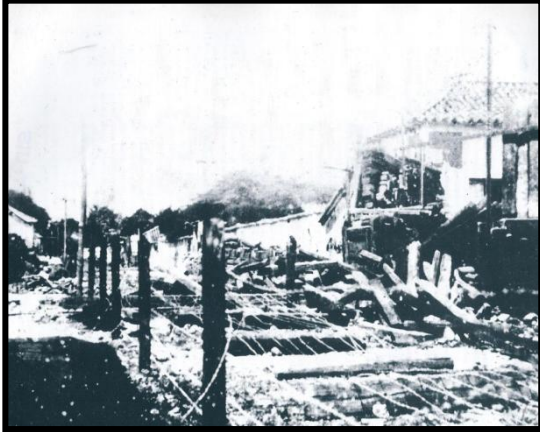


Foto Anónimo. Archivo Edmundo Gavassa

Fotografía de la Estación Bucaramanga



Foto Gustavo Wilches. Archivo Leonor Wilches.