

Las vías hacia el Magdalena. Los caminos de Lebrija y Sogamoso en el siglo XIX*

Clara Inés Carreño Tarazona

Introducción

Cansados de luchar contra la adversidad, abdicamos la voluntad en las bestias y nos dejamos llevar según su antojo. El guía nos contemplaba de cuando en cuando, con aire paternal y trataba de consolarnos, repitiendo siempre la misma frase: “En saliendo allá arriba verán sus mercedes cómo caminan mejor”; allá arriba enigmático que nunca lo alcanzamos.
(Ancízar, 1956, p. 225)

Durante la segunda mitad del siglo XIX, en el contexto de las políticas liberales radicales del Estado Soberano de Santander, el Departamento de Soto (CDIHR, G. S. No. 77, 1859, p. 329) y especialmente su capital Bucaramanga, presentaron un importante crecimiento económico gracias al café, el tabaco y la quina. Como señalan Rueda y Álvarez (1999), “el Departamento se convirtió en el punto de coordinación y centro de acopio agrícola y artesanal del comercio regional” (p. 3).

Las ideas liberales que impulsaba el gobierno tenían en cuenta la necesidad de generar cambios económicos a partir de las nuevas líneas comerciales adquiridas en el extranjero. Johnson (1984) indica que “dentro de las decisiones políticas estaba claro el tema de las carreteras; asunto que representaba significativas dificultades. Para ello, el Estado retomó la idea y la responsabilidad de financiar la construcción o reparación de las mismas” (p. 72), considerando la administración que lo mejor era otorgar licencias para la apertura de nuevas rutas comerciales. De manera que el gobierno intervino e inició la financiación de los caminos de Lebrija y Sogamoso otorgando concesiones de tierras baldías a los contratistas y estimulando con dispensas a las familias que permanecieran en los establecimientos cercanos a los caminos.

Asimismo, en la Ley política y municipal del Estado de Santander (1874), “se dispuso la contribución para que las municipalidades cumplieran con el deber de abrir, sostener y componer los caminos” (p. 14), términos que, según Johnson (1984), dejaban ver que “cualquier aumento en la tasa de tributa-

* Cómo citar este artículo: Carreño T., C. I. (2010). Las vías hacia el Magdalena. Los caminos de Lebrija y Sogamoso en el siglo XIX. En: *Apuntes* 23 (2): 104-117.



tipografía mercantil de Bucaramanga.

Recua de mulas a su paso por uno de los estrechos caminos del Departamento de Soto, durante la segunda mitad del siglo XIX.

Las vías hacia el Magdalena. Los caminos de Lebrija y Sogamoso en el siglo XIX

The Ways Toward Magdalena River. Lebrija and Sogamoso Roads in the Nineteenth Century

A caminho da rio Magdalena. Sogama E Lebrija século XIX

Clara Inés Carreño Tarazona

clarainesct@gmail.com

Universidad Industrial de Santander.

Historiadora, con título de Maestría en Historia de la Universidad Industrial de Santander con Beca completa por méritos académicos para estudios de maestría. Docente de la Escuela de Economía de la Universidad Industrial de Santander y del Programa de Economía de la Universidad Autónoma de Bucaramanga. Dentro de sus intereses investigativos se encuentra el estudio de los caminos, particularmente en los temas relacionados con las redes de poder, las redes familiares y los comerciantes durante la segunda mitad del siglo XIX. Sus últimas publicaciones son "Tiempos y espacios de la circulación: el camino y la ruta en la cuenca del río Sogamoso, una mirada de larga duración". Carreño, Clara-Bohórquez, Jesús en: Revista Historia y Sociedad N. 16. UNAL-Medellín, 2009. "Conducir cargas e intercambiar mercancías: los caminos de Lebrija y Sogamoso en la segunda mitad del siglo XIX" en: Anuario de Historia Regional y de las Fronteras. UIS, Vol. 14, 2009. "¿Espíritu visionario? Geo von Lengerke: proyectos comerciales y de caminos en la segunda mitad del siglo XIX".

Resumen

En el presente artículo se estudian los caminos de Lebrija y Sogamoso hacia el río Magdalena como proyectos utilizados para impulsar la especulación con tierras y el acaparamiento de rutas comerciales. Teniendo en cuenta que, durante la segunda mitad del siglo XIX, uno de los objetivos políticos de los liberales radicales en el Estado Soberano de Santander consistió en impulsar las obras materiales relacionadas particularmente con los caminos, está investigación partirá de la pregunta: ¿Cuáles fueron los beneficios obtenidos por aquellos individuos que se dedicaron a la construcción de caminos sobre ciertas zonas de influencia comercial? Para dar respuesta a la anterior pregunta, se abordan, en primer lugar, las características y condiciones naturales donde estuvieron ubicados los caminos. En segundo lugar, se analizan los elementos que hicieron parte de la circulación comercial por estos caminos. Finalmente, se destaca la importancia de las tierras ocupadas y sembradas que los circundaban. Los proyectos sobre la construcción de caminos son importantes para el estudio regional, en la medida en que permiten ver un conjunto de individuos motivados por el entrecruce de intereses sobre regiones donde concentraban sus propias actividades comerciales.

Palabras claves: Caminos, siglo XIX, río Sogamoso, río Lebrija, puerto de Marta, puerto de Botijas, cargas, recuas de mulas, arrieros, tierras.

Palabras claves descriptor: Caminos, río Magdalena, siglo XIX, rutas comerciales, historia, colonización.

Abstract

Presently article study the roads of Lebrija and Sogamoso toward the river Magdalena like projects used to impel the speculation with lands and the monopolizing of commercial routes. Keeping in mind that during the second half of the XIX century, did one of the political objectives of the radical liberal in the Sovereign State of Santander consist on impelling the material works related particularly with the roads, is investigation it will leave of the question on which the benefits were obtained by those individuals that were devoted to the construction of roads on certain areas of commercial influence? To give answer to the previous question, they are approached, in the first place, the characteristics and natural conditions where the roads were located. In second place, the elements are analyzed that made part of the commercial circulation for these roads. Finally, it stands out the importance of the busy and sowed lands that they surrounded them. The projects on the construction of roads are important for the regional study, in the measure in that it allows to see a group of individuals motivated by the one it intertwines of interests on regions where they concentrated their own commercial activities.

Keywords: Roads, XIX Century, River Sogamoso, River Lebrija, Port of Marta, Port of Botijas, Loads, Packs of Mules, Muleteers, Lands.

Keywords plus: Roads, river Magdalena, the nineteenth century, trade routes, history, colonization.

Resumo

Neste trabalho estudamos as formas de Lebrija e Sogamoso para o rio Magdalena e projetos utilizados para promover a especulação imobiliária e o acaparamento das rotas comerciais. Dado que, durante a segunda metade do século XIX, um dos objetivos políticos dos liberais radicais no Estado Soberano do Santander foi a empurrar o material funciona particularmente relacionados com estradas, esta pesquisa terá como base a seguinte pergunta: Quais foram os benefícios para os indivíduos que se dedicam à construção da estrada sobre certas áreas de influência comercial? Para responder à pergunta anterior, são abordadas em primeiro lugar, as características e condições naturais, onde as estradas foram localizados. Em segundo lugar, analisa os elementos que fizeram parte do tráfego comercial nessas estradas. Por fim, salienta a importância das terras ocupadas e cultivadas que o rodeavam. Os projetos de construção de estradas é importante para o estudo regional, na medida em que para ver uma coleção de indivíduos motivados pelo entrelaçamento de interesses focados em áreas onde o seu próprio negócio.

Palavras-chave: Estradas, século XIX, o rio Sogamoso Lebrija Rio, Marta, porta Botijas, carga, tropeiros, cavaleiros, terra.

Palavras-chave descritor: Estradas, rio Magdalena, no século XIX, as rotas de comércio, história, colonização.

Artículo de investigación

El artículo hace parte del trabajo de grado para optar al título de Historiadora en la Universidad Industrial de Santander, denominado "Construir caminos para conducir cargas y especular con tierras: los caminos de Lebrija y Sogamoso en el Departamento de Soto, 1865-1885", investigación desarrollada entre los años 2006 y 2007.

Recepción: 14 de octubre de 2009

Aceptación: 25 de septiembre de 2010

* Los descriptores y key words plus están normalizados por la Biblioteca General de la Pontificia Universidad Javeriana.

ción se utilizaría para el fomento de la educación primaria y la apertura, mantenimiento y mejora de los caminos, debido a la necesidad urgente de vías de comunicación” (p. 233). Uno de los motivos para implantar la Ley fue el descenso en las exportaciones agrícolas y comerciales que se vieron reflejadas negativamente a causa de las malas condiciones de los caminos y las trochas para el paso de las mulas. El autor indica que, durante años, estas:

...habían estado completamente abandonadas, nadie había arreglado los derrumbes causados por las lluvias y la vegetación había crecido tanto que los viajeros se veían obligados a abrirse paso con machete en lugares por donde en otra época había pasado una carretera importante. En lugar de servir como medios de comunicación, las carreteras de Santander se convirtieron en verdaderos obstáculos. (Johnson, 1984, p. 113)

En el año de 1864, el gobierno dispuso de una serie de contratos y licencias para reconstruir los caminos de Lebrija y Sogamoso. A partir de ese momento se le adjudicó el contrato exclusivo a la “Sociedad Lengerke y Cía.”, cuyo trabajo fue reconstruir o, en algunos lugares, abrir tramos para conectar los caminos que, desde el distrito de Girón, finalizaran en el puerto de Marta sobre el río Sogamoso, y el camino que seguiría la ruta hacia el puerto de Botijas sobre el río Lebrija o Cañaverales. Ya Agustín Codazzi había señalado la posibilidad de las rutas de Cañaverales, la de Girón al río Sogamoso y el “camino del Conde” de manera muy superficial, debido en parte a la “falta de la adecuada exploración sobre el terreno” durante su viaje a la Provincia de Soto en 1851 (Sánchez, 1998, pp. 279-280). Cualquiera de las dos direcciones impulsaría el intercambio comercial, conduciendo simultáneamente a los diferentes grupos de comerciantes tanto nacionales como extranjeros desde y hacia la costa caribe, a través del río Magdalena.

De esta manera, los caminos fueron puntos clave para hacer prosperar la economía de las crecientes casas comerciales del Departamento, entre las que se destacan: Koppel & Schloss; Puyana & Ogliastrì; Compañía de Reyes González, Ignacio y José María Blanco; Hederich & Goelkel; Koppel, Schrader & Müller; Cortissoz & Cía.; Trinidad Vargas & Cía.; Lorent, Keller & Cía.; Minlos,

Breuer & Cía.; Lengerke & Lorent, etc. (Duque, 2005, pp. 149-184), comerciantes y empresarios que alternaron las actividades de importación y exportación con el fomento de caminos y la compra de tierras. Para ello fue necesaria la ayuda de empresarios, constructores competentes para ocuparse de una empresa de grandes dimensiones, con objetivos claros de expandir los caminos por un espacio geográfico aún inhóspito, cubierto de extensiones de tierra árida e inculta, de climas insalubres, con barrancos y hondonadas capaces de alejar cualquier ánimo de progreso.

El presente artículo se centra en tres puntos que destacan el papel de los caminos de Lebrija y Sogamoso para reconocer y organizar social y espacialmente el Estado Soberano de Santander. La primera parte de este trabajo se dedicará a la ubicación, características y condiciones naturales donde estuvieron ubicados los caminos de Lebrija y Sogamoso, debido a que las ventajas de sus trazos fueron aprovechadas a finales del siglo XIX para acceder a la tierra y a los recursos naturales. En segundo lugar, se hará una descripción de los elementos que hicieron parte de los caminos; en este caso, los tambos, puentes, puertos y almacenes se constituirán en los puntos de partida, de paso y de llegada de los caminos, y con ellos los viajeros, los comerciantes y sus mercancías, contribuyendo a establecer el ambiente comercial de la época. Finalmente, se destaca la influencia a partir de la construcción de los caminos, para fijar la idea de avanzar en la entrega de determinada cantidad de tierras, manteniendo la tendencia a la especulación y a la apropiación por medio de demandas y juicios civiles, y alcanzando con ello un fin específico: acaparar las rutas comerciales y acumular las tierras que circundaban los caminos.

1. Explorar el terreno y construir caminos para abrir paso entre las montañas y eludir los innumerables ríos

En el espacio geográfico comprendido entre el río Magdalena y las cuencas de los ríos Sogamoso y Lebrija, se vencieron las impenetrables selvas y bosques inhóspitos de los que hablaban los viajeros y geógrafos, para romper los obstáculos y construir nuevos elementos que con el uso continuo cambiarían aquel espacio (Sánchez, 1998, pp. 21-22). Los caminos de Lebrija y Sogamoso como construcciones físicas fueron bases suficientes para establecer una organización espacial

1 Las figuras del artículo provienen de las siguientes fuentes: Galán, 1947, pp. 56-57. Camacho, 1973, p. 186. Domínguez *et al.*, 2004, p. 292. AHR-CDIHR, Planoteca: Mapas No. 053, 039, 050, 179 y 196. AHR-CDIHR, 1873 y 1886. Gaceta de Santander No. 389, 1866, pp. 895-896. Informe del Presidente del Estado Soberano de Santander, 1870, p. 6. Valderrama, 1948, p. 195.

específica, un orden territorial ejemplificador, y aunque llegaron a delimitar un espacio, no lo formaron totalmente:

...el cabildo de Rionegro ha informado sobre el mal estado del camino de Botijas, escitándome a nombre del ciudadano presidente a hacer a dicho camino las reparaciones convenientes. Aunque no puede negarse que el camino de Botijas, lo mismo que todos los demás del Estado, ha sufrido notablemente a consecuencia del invierno escepcionalmente crudo que ha habido en este año, el tráfico por este camino no ha variado. (CDIHR, G. S. No. 670, 1870, p. 522).

Teniendo en cuenta las dificultades del espacio geográfico, en los cursos bajos de los ríos Sogamoso y Lebrija se hizo necesario que los puertos se construyeran pasando las barreras orográficas de las cordilleras y los cerros. Hasta ellos se tenía que llegar, independientemente de la cantidad de cargas que se tuvieran que transportar. Estas desventajas geográficas precisaron la intervención del hombre, cuya actuación se reflejó en la construcción de los ya mencionados puertos de Marta y Botijas (Martínez y Rueda, 1996, pp. 24-29. Hettner, 1996, p. 276. Camacho R., 1973, p. 186), de manera que se llevaran

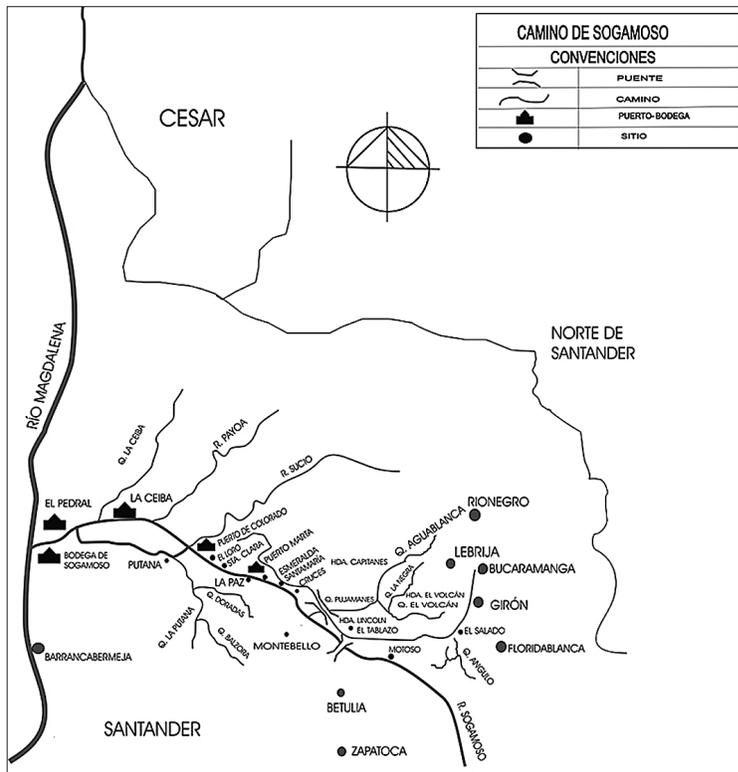
hasta allí las recuas y se evitara la tortuosa navegación por los ríos. Vistos los puertos como nodos o vértices (Braudel, 1984, p. 362) que equivalían a aquellos lugares de descanso y abastecimiento, se consideraron imprescindibles para una breve tregua después de solventar las grandes dificultades que registraba cada jornada.

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

El contrato celebrado en 1864 con el empresario alemán Geo Von Lengerke (Aprile-Gnisset, 1992, pp. 361-378. Rodríguez, 1989, pp. 97-108) incluía no sólo la apertura del camino de herradura (Figura 1) que condujera de Girón a la Ceiba pasando por el puerto de Marta, por la banda oriental del río Sogamoso, sino además le otorgaba el beneficio completo sobre el camino, el producto de los peajes, fletes y ganancias de los tambos establecidos a lo largo del camino y la utilidad del almacenaje en el puerto de Marta.

El documento estipulaba además la construcción de una bodega con techo de teja y con la suficiente capacidad para depositar allí todo tipo de cargamentos; especialmente se requería con objeto de contener el producto de mayor demanda en aquella época, el tabaco, para el cual se necesitaba el suficiente espacio que cubriera aproximadamente unas dos mil cargas.

Figura 1: Ubicación espacial del camino de Sogamoso desde Bucaramanga hasta los puertos de Marta y Colorado sobre el río de Sogamoso. Fuente: Varios.¹



Se trataba de un negocio considerable si se tiene en cuenta que el privilegio concedido a Lengerke era por 25 años. Durante este tiempo se tendrían que establecer en el camino los tambos y las posadas necesarios para el uso de los transeúntes y de los arrieros con sus cargas, y los potreros suficientes para el gran número de recuas de mulas (CDIHR, G. S. No. 209, 1864, p. 225). Sin embargo, en 1863 Valderrama Benítez (1948) señalaba que:

...Marta era un remedo de puerto, compuesto del edificio destinado a bodegas y unas casas pajizas de paredes construidas de varas perpendiculares, no muy juntas entre sí, que permitían la libre circulación del aire y daban paso a los numerosos y variados mosquitos que allí pululan, como también a ranas, culebras, escorpiones y otros animales venenosos. (p. 196)

Lengerke terminó monopolizando la navegación del río y el propio camino, imponiendo trabas a los conductores y empresarios para impedir la libre competencia. Así empezaba el ya mencionado sistema de privilegios al que aludían los comerciantes, resultado de las concesiones hechas al alemán que incluían diez mil hectáreas de tierras baldías, sumadas a las que este poseía con anterioridad, así como las cantidades correspondientes a los fondos del camino (CDIHR, G. S. No. 209, 1864, p. 226). Se destaca que, para asegurar el contrato, Lengerke hipotecó bienes raíces de su propiedad por la suma de 28 mil pesos. Estos bienes o predios urbanos y rurales se encontraban ubicados, paradójicamente, el primero en el trayecto por donde pasaría el camino y el otro en límites con el camino Real y el río Girón (Mora, 1994, pp. 116-117).

Sin embargo, tantos privilegios y tantas concesiones parecían no manifestar efecto alguno para el progreso del Departamento y sólo contribuyeron a alimentar los propios intereses del constructor, quien decidía hasta qué términos llevar a cabo el contrato, dependiendo de sus necesidades comerciales. A finales del mismo año 1864, aún no se había dado inicio a los trabajos en el camino, pese a continuar con el contrato, y los trabajos de apertura de este no mostraban ningún tipo de adelanto (CDIHR, Informe del Presidente, 1865, p. 16). Se observa que la organización de empresas con fondos propios y la adjudicación

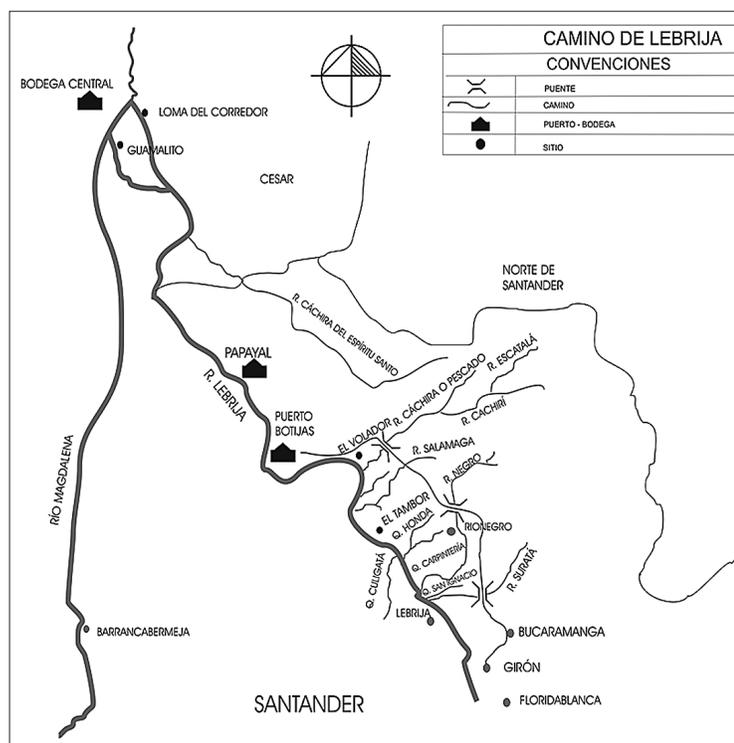
de privilegios a partir de contratos con particulares y con resultados poco satisfactorios, fue una historia que se reprodujo durante la Colonia y gran parte del siglo XIX (Barona, 1995, p. 54).

La reapertura del camino de Lebrija (Figura 2) se inició a finales de 1863. Durante esa época el presidente del Estado celebró un nuevo contrato con Lengerke para la composición y mejora del camino que partía de Bucaramanga y terminaba en el puerto de Botijas sobre el río Lebrija. A partir de ese momento, las intenciones habían cambiado de rumbo y se dirigían hacia el norte del departamento de Soto. Allí Lengerke contrató con el gobierno la refacción y apertura de los trayectos que fueran necesarios y el mantenimiento del camino en perfecto estado de tráfico desde el punto en que este se separaba del que iba de Bucaramanga por Rionegro hasta Botijas, así como la construcción en el punto de Botijas de dos bodegas suficientes para el depósito de frutos y mercancías, y otra de estantillo para el depósito de sales (CDIHR, G. S. No. 209, 1864, p. 225).

Sin embargo, apenas había transcurrido un año a principios de invierno, las quejas sobre el mal estado del camino provocaron la demanda y posterior resolución del contrato acordado entre Rueda y Lengerke. De nuevo, el camino continuaba con "pasos peligrosos, con resbaladeros por donde se notaba que no le habían hecho excavación ninguna (...), en los pasos malos de-

Figura 2: Ubicación espacial del camino de Lebrija desde Girón hasta el puerto de Botijas, sobre el río del mismo nombre.

Fuente: Varios.¹



moraban la marcha por tener que pasar las mulas una por una precipitándolas por vías desconocidas, donde no se encuentra a nadie tratando de componerlos (...), y los puentes se encuentran además muy expuestos por los ojos que tienen” (Ibíd., p. 225).

2. Los caminos de Lebrija y Sogamoso como vías comerciales

Aquellos puertos, tambos y puentes presentados como una serie de puntos se enlazaron para cumplir con los lineamientos del intercambio comercial. Las herramientas que hicieron posible la circulación comercial en el departamento de Soto formaron parte de un solo propósito: la circulación de las mercancías y de los hombres (Jiménez et al., 2005, p. 24). Transportarse convirtió en el modo de contribución y distribución del movimiento comercial de Soto, suficiente para sostener los caminos. En parte, esta fue una de las características que observaron quienes tuvieron en sus manos el monopolio sobre los caminos (Periódico *La Juventud*, 1866, pp. 44-45).

Con la decadencia del sur del Estado Soberano de Santander, el norte –representado por el departamento de Soto– se convirtió en el centro comercial y regional, y Bucaramanga en el punto de coordinación de los negocios. Aprovechando las ventajas de la nueva posición comercial y la conexión directa con los caminos de Lebrija y Sogamoso, los comerciantes buscaron afianzar su éxito económico (Avellaneda, 1999, p. 11).

El papel de los comerciantes influyó notablemente en los negocios bancarios. Los capitales adquiridos de las transacciones comerciales se destinaban a la banca con diferentes socios, en su gran mayoría extranjeros que se encargaban del mantenimiento de las vías, de multiplicar el comercio y de adquirir nuevas tierras (CDIHR, *Diario Oficial* No. 2903, 1873, p. 18). Así, personajes como Lengerke, socio y fundador del Banco de Santander (Ibíd.), crearon un circuito comercial que abarcó gran parte de las tierras localizadas particularmente entre las cuencas de los ríos Sogamoso y Lebrija. Al fundar la Hacienda de Montebello (Camacho, 1973, p. 103), unió los caminos de Barrancabermeja y Sogamoso en el punto de El Tablazo, lugar donde configuró una red que le sirvió para realizar intercambios de productos desde Zapatoca hasta Puerto Santander, Girón, Rionegro y Bucaramanga.

Durante 1880, otro de los factores para cambiar las rutas comerciales se centró en los constantes pleitos que Lengerke mantenía con Manuel Cortissoz. Dentro de sus actividades comerciales, Cortissoz constituyó dos sociedades anónimas. La primera giraba bajo la razón social de “Compañía Industrial de la Paz” y tenía por objeto exportar los frutos tanto naturales como artificiales que se encontraran en los terrenos y haciendas aportados por los socios de la Compañía. Dentro de las actividades inmediatas se establecieron la construcción de potreros de cría y ceba de ganados para aproximadamente 1.200 reses, y el establecimiento de plantaciones, sementeras para “explotar y recoger los frutos naturales y artificiales de los terrenos y haciendas de su propiedad”. La segunda sociedad se denominaba Casa Comercial “M. Cortissoz y Cía.” y se dedicaba a la “compra y venta de mercancías extranjeras y frutos del país” (CDIHR, Sección Civil-Ejecutivo, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 106, No. 472, ff. 28v-29r, 1877 y Caja 108, ff. 13-14).

Durante años, Lengerke y Cortissoz concentraron sus actividades particularmente en la explotación quinera. Mientras que Cortissoz era dueño de la “Hacienda La Paz” sobre el camino de Barrancabermeja, Lengerke poseía la anteriormente mencionada Hacienda de Montebello, dos puntos estratégicamente situados en medio de los bosques donde se encontraba la quina. Esto explica la demanda de la Casa Comercial de Lengerke por la retención de quina y por los daños y perjuicios ocasionados durante el tiempo en que las haciendas estuvieron apresadas en el camino en el año de 1881 (CDIHR, Sección Civil-Ejecutivo, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 108, f. 11, 1881). Los constantes pleitos entre los dos personajes obligaron a Lengerke al traslado de su movimiento mercantil desde Montebello al camino de Sogamoso pasando por El Tablazo, en el caserío de Lincoln, sobre el cual tenía derechos de cobrar el correspondiente peaje desde 1870 (CDIHR, Informe del Presidente del Estado de Santander –Solón Wilches– a la Asamblea Legislativa, 1870, p. 6). La disputa, que duró años entre Lengerke y Manuel Cortissoz, se centró principalmente en el control sobre los caminos y en el monopolio de la quina.

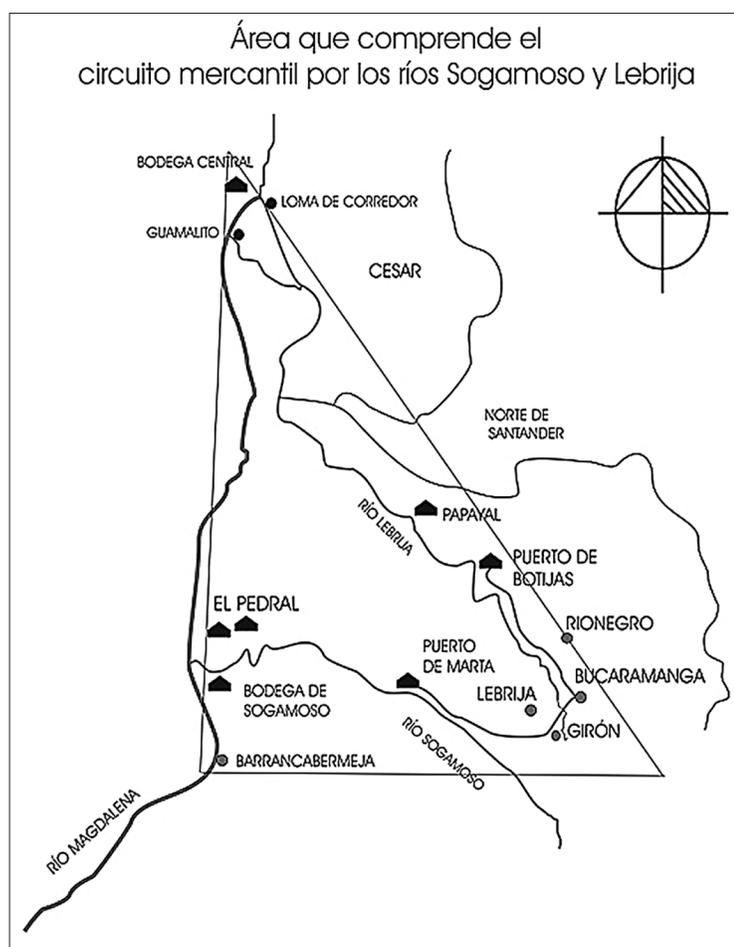
Asimismo, la especulación y el robo predominaron en medio de las relaciones económicas, basadas en el poder y las influencias. Entre los elementos primordiales de la circulación se des-

tacaron las mercancías. Estas se entregaban en el sitio acordado por dos comerciantes. En caso de ausentarse uno de los dos, el pago se hacía a través de consignación, es decir, a partir de una casa comercial encargada particularmente de estos negocios. Si el vendedor no tenía un comisionado legalmente constituido ni un lugar fijo de residencia, el comprador solicitaba ante el juzgado municipal aceptar el pago de la consignación de la cantidad de dinero estipulada en el negocio.

Las mulas y las cargas formaron también parte del sistema de transporte y circulación del siglo XIX, participando en medio de los altos costos de los productos, del transporte, de la supervivencia, de las ganancias y de las deudas. Hablar de los caminos en una época en que se vivía de transitarlos, es entender la relación existente entre los arrieros y los caminos, sus pleitos y sus conflictos. Por ello, una de las herramientas que también hacía parte de la circulación y que indiscutiblemente se encontraba aliada a los caminos de Lebrija y Sogamoso, fue la arriería. En términos semejantes, las recuas y los arrieros se constituyeron en el eje central a la hora de organizar las vías de comunicación. Los pleitos con los dueños de mercancías, las demandas, los juicios entablados por robos de cargas y de mulas formaron los circuitos comerciales que ellos abonaban haciendo parte de una red de tráfico constante.

El negocio no sólo fue transportar e intercambiar mercancías. A este pertenecían el pago de obligaciones con mulas o caballos de carga, las deudas por fletes y la pérdida de dinero por incumplimiento. Entre el camino de Lebrija y el puerto de Botijas se presentaba la mayoría de casos. Sobre el camino de Sogamoso y el camino de Lebrija, las recuas de mulas transportadoras de carga, el crédito y el contrato verbal actuaron como elementos promotores del dinamismo económico de la zona. No sólo eran negocios lo que se ajustaba o enlazaba en los caminos; la violencia marcó un papel importante a la hora de ajustar las cuentas o de cometer delitos que involucraban la mayoría de veces a los arrieros. Para ellos, los caminos representaban un espacio de esparcimiento y delito (Jiménez, 2002, pp. 222-223).

Almacenes o bodegas, como parte integral de la circulación (Figura 3), eran puntos donde confluían las mercancías. Hasta allí llegaban los arrieros y comisionistas para responsabilizarse de las cargas y de los productos; “algunas veces el servicio era prestado con regularidad” (CDIHR, G. S.



No. 1565, 1882, p. 821). El comercio fomentaba la competencia, impulsando la construcción de nuevas bodegas desde donde se despacharan con mayor puntualidad los embarques. En la mayoría de casos, la obstrucción de los puertos causaba la demora de gran cantidad de cargas, despertando la necesidad de construir improvisadas bodegas que muchas veces no resistían la acumulación de productos llegados repentinamente de bodegas cercanas que habían quedado en medio de caminos cerrados y destruidos a causa del desbordamiento de un río o por deslizamientos.

En relación con el producto de los caminos de Lebrija y Sogamoso, los peajes diferían entre sí demostrando que el camino de Lebrija era el más importante por recibir mayores ganancias, ya que el ingreso de sus rentas mensuales sobrepasaba los ocho mil pesos, mientras que el camino de Sogamoso tan sólo alcanzaba los 1.400 pesos. Pero hacia 1879, el gobierno no parecía estar conforme con la utilidad que podían ofrecer estos caminos. Para finales del siglo XIX eran aún escasas las bodegas, tanto en los puertos como en las

Figura 3: Área que comprende el circuito mercantil por los ríos Sogamoso, Lebrija y Magdalena, marcando una especie de triángulo que unía Girón, Barrancabermeja y Bodega Central.

Fuente: Varios.¹

riberas de los caminos. El puerto de Botijas fue reemplazado por puerto Santos, una legua más adelante de Botijas y en la ribera opuesta. Sin embargo, este amenazaba ruina por desplome, como consecuencia de la mala construcción del terraplén artificial sobre el que fue armado. Tanto en el puerto de Marta como en el de Puerto Santos hacía falta una tumba donde pudieran descargar y cargar los arrieros cuando llovía, y una ramada en mejores condiciones y con capacidad para pesar los cargamentos (Semanario El Posta No. 53, 1895, p. 553-554).

3. La vinculación de los caminos a la tierra

En la segunda mitad del siglo XIX, el gobierno del Estado impulsó las leyes 61 de 1847 y 48 de 1882 para fomentar la oferta de tierras a partir de la adjudicación de baldíos (Legrand, 1988, p. 32). La mejor opción para poblar dependió del trazado de los caminos. Así, al paso de las vías, las zonas aledañas comenzaron a insertarse en las actividades de mercado o de tierras comerciales. Las leyes estimulaban la idea de que los caminos, al extenderse, promovieran en su entorno la apropiación de las tierras, la adjudicación de baldíos y la ubicación de colonos en las zonas cercanas. El trazo de los caminos al Magdalena y con ellos la fundación de poblaciones, caseríos y aldeas, se constituyeron en el motivo por el cual los caminos fueron parte esencial en el momento de extender las poblaciones, colonizar regiones y adelantar en la producción agrícola y comercial. En tal contexto, Arístides Ramos Peñuela plantea que, para la primera mitad del siglo XIX, “la construcción de caminos al Magdalena hizo parte de un proyecto comercial que tuvo como fin evitar la decadencia del sector artesanal de tejidos, afectados por las crecientes importaciones inglesas” (2000, p. 18).

Los terrenos inmediatos a los caminos fueron el escenario para ajustar, privilegiar y ejercer las influencias que se preservaban por antiguas tradiciones. Esto implicó que personajes influyentes como Lengerke se relacionaran con el gobierno para extender sus posesiones y con ello aumentar la producción económica de la tierra adjudicada. Para Lengerke, los caminos de Lebrija y Sogamoso fueron muy importantes para acceder a las tierras adjudicadas en los contratos, para sembrar y explotar en ellas los productos que exportaba por sus caminos, y por los beneficios que le proporcionaba la renta de ellos, debido a

que tenía intereses económicos enfocados en la zona y en los puertos de Marta y Botijas (Ibíd., p. 150).

Otra explicación que dio fundamento a la ocupación de tierras adyacentes a los caminos fue la de los intereses económicos por los recursos forestales de la región. Estas tierras generalmente se veían favorecidas por bosques ricos en maderas, lo que permitía ampliar las estrategias para penetrar en las selvas y desarrollar en ellas diversas economías de extracción. La gran demanda de recursos forestales cuyo destino se dirigía al mercado externo, amplió el campo de acción de los empresarios, iniciando la construcción de una red de caminos que facilitaba el acceso a los territorios (Ibíd., p. 14).

Por consiguiente, la instauración de nuevas tierras aptas para el cultivo de pastos y productos agrícolas, sería la base del fortalecimiento de los intercambios comerciales que, estimulados por la apertura de nuevos caminos, llegarían a fortalecer el poblamiento de las zonas que durante gran parte del siglo XIX fueron concebidas como el territorio que debía ser explorado y explotado si se quería alcanzar el desarrollo económico propuesto (Ibíd., pp. 16, 44, 72, 73, 74, 78, 79). El problema de las escasas condiciones económicas que se presentaron en el sur de Santander, provocó que muchos habitantes de estas zonas emigraran hacia las tierras ubicadas en la margen oriental del río Magdalena. La idea de poblar esta región se originó en el conocimiento de que las tierras bajas del Magdalena eran un punto importante para la explotación quinera y para el cultivo del café, producto que estaba adquiriendo un significativo auge comercial. “La prosperidad económica que estaban alcanzando las ciudades del norte del departamento como Ocaña, Cúcuta y Bucaramanga impulsó la emigración desde el sur de mujeres y hombres que buscaban en aquellas ciudades recobrar las pérdidas ocasionadas por la decadencia económica que minaba desde algunos años aquella región” (Johnson, 1984, p. 271).

Sin embargo, a diferencia de las descripciones realizadas por Codazzi hacia 1850 y Vergara y Velasco a finales del siglo, las tierras que circundaban los caminos de Lebrija y Sogamoso no eran desconocidas; no se trataba de áreas deshabitadas e impenetrables. Tampoco se puede decir que cada porción de terreno era vista como un espacio geográfico habitado por indios feroces que no permitían el acceso y que

además lo hacían inaccesible y desolador, como lo mencionaban los geógrafos.

Los documentos indican que las posibilidades de encontrar casa de habitación, labranzas y siembras, eran más amplias y desplegadas que los intereses del gobierno por adjudicar las tierras que pertenecían a ciertos propietarios desde hacía mucho tiempo. En los terrenos a los que se hacía referencia, habían vivido grupos de familias, con casa de habitación, labranzas de cacaotales y árboles frutales, por más de 40 años. La idea de aquellos espacios despoblados y boscosos que describían los integrantes de la Comisión Corográfica, se desvió un poco al encontrarse gran cantidad de terrenos ocupados desde épocas coloniales y durante el siglo XIX, presentándose una fuerte dinámica al convertirse en producto de compra-venta de lotes, globos de tierras, etc.

Ranchos de paja, rastrojos y terrenos, caseríos, casas de teja y potreros hacían parte de aquel espacio utilizado, ampliado o disminuido por las variaciones de los caminos. Este tipo de predios demarcados desde Rionegro, Lebrija, las quebradas Cutigatá y Aguablanca, y los ríos Cachi, Playón o del Pescado, y Cáchira del Espíritu Santo, poseían “plantíos de cacao, yuca, plátano, nacuma, casa pajiza para habitación, con su mobiliario y algunas herramientas de agricultura, potreros con pastos naturales y pastos cultivados con ciento veintiuna reses vacunas, siete mulas, tres yeguas, un caballo, un burro y cinco marranos” cuyo valor se estimaba en diez y ocho mil pesos sencillos (CDIHR, Sección Civil-Ejecutivo, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 5, 1877, ff. 3, 4v, 5, 62, 63r).

En el departamento de Soto, los caminos de Lebrija y Sogamoso se convirtieron en el pretexto para beneficiarse de los nuevos cambios “inesperados” en el valor adquisitivo de las tierras. Así, al extenderse los caminos emergían terrenos ya consolidados, cuyos propietarios aprovechaban además la cercanía a la vía para beneficiarse directamente de las ventajas que brindaba el paso de los caminos por sus propiedades. Ese tipo de poblamiento a lo largo y ancho de los caminos de Lebrija y Sogamoso demostró la articulación de zonas dedicadas a la agricultura y a la siembra de pastos para el mantenimiento de las mulas. De esta manera, se registra la práctica progresiva de compras, ventas y deslindes de los predios ubicados en las zonas anexas a los caminos de Sogamoso y Lebrija, en la banda oriental

de los dos ríos, especialmente sobre las tierras ubicadas entre Girón, Bucaramanga, Rionegro y los sitios de Pujamanes, Riosucio, El Pedral, Lincoln y Capitanes sobre el camino de Sogamoso, y los sitios El Volador, El Tambor, las quebradas Carpintería y Honda, y los ríos Salamaga, Suratá, Negro y Cáchira sobre el camino de Lebrija, lugares aprovechables para monopolizar las rutas comerciales.

Por su parte, el gobierno federal aprobó una ley que señalaba el pago de ochenta pesos a cada una de las familias, así como el ofrecimiento de contratos a particulares o compañías que fundaran allí colonias. Desde el momento de la reconstrucción de los caminos de Lebrija y Sogamoso, se propuso la ubicación de familias con cultivos para su sostenimiento. Sin embargo, buena parte del trayecto estaba activo, pues los terrenos o predios contaban con casas de habitación, entablos de café, cacao o pastos artificiales, lo que indicaba que no había un total desconocimiento de la zona en la medida que se encontraban haciendas, cultivos y familias a lo largo de los caminos. Esto hacía parte de “los derechos y acciones que se dice tiene el ejecutado como colonizador en los terrenos que me pertenecen y de los cuales soy dueño por haber adquirido el dominio sobre ellos” (CDIHR, Sección Civil-Tercerías, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 2, 1888, f. 17).

Se evidenciaba que, para el gobierno, dar privilegios a los dueños de fondas y establecimientos alrededor de los caminos era vital para la rapidez y el fácil acceso al transporte. En este sentido, se puede observar que el interés no estaba alojado sobre las tierras, porque ellas ya tenían dueño y era probable que los mismos comerciantes fueran los propietarios. Lo elemental era “mantener” los caminos y no dejarlos en el total abandono, para que esto no influyera en la circulación comercial. Por ello, el asentamiento de familias en los parajes que comunicaban las tierras con los caminos era vital para el avance permanente de los transeúntes. En este aspecto se observa que las fondas para la venta de alimentos, el albergue y los pastos para las mulas, eran recursos propios de estas zonas que mantenían el contacto y el tráfico comercial en constante movimiento. David Puyana, vecino de Bucaramanga, dispuso de un terreno del cual decía:

...era sólo inculto hasta ahora 18 años, sino que pasando por él el trazado del camino que

conducía de los distritos de Bucaramanga y Rionegro al Puerto de Botijas, donde este es navegable, fue el escollo de esta vía durante ese tiempo.

El establecimiento de “La Isla”, situado sobre el río Lebrija o Cañaverales, y dividido y cruzado por el camino de Lebrija, garantizó la existencia de éste...

...sin que en una extensión de una legua en que se le recorre se halle un mal paso, ni sean necesarios los reparos de los encargados de sostener el camino: muy al contrario, su disposición contribuye a facilitar el cumplimiento de las obligaciones del buen tránsito, determina la estancia de los viajeros y de las recuas, por los recursos que encuentran en las casas ya fincadas y en donde son atendidas y hasta consideradas. (CDIHR, G. S. No. 1337, 1879, pp. 802-803)

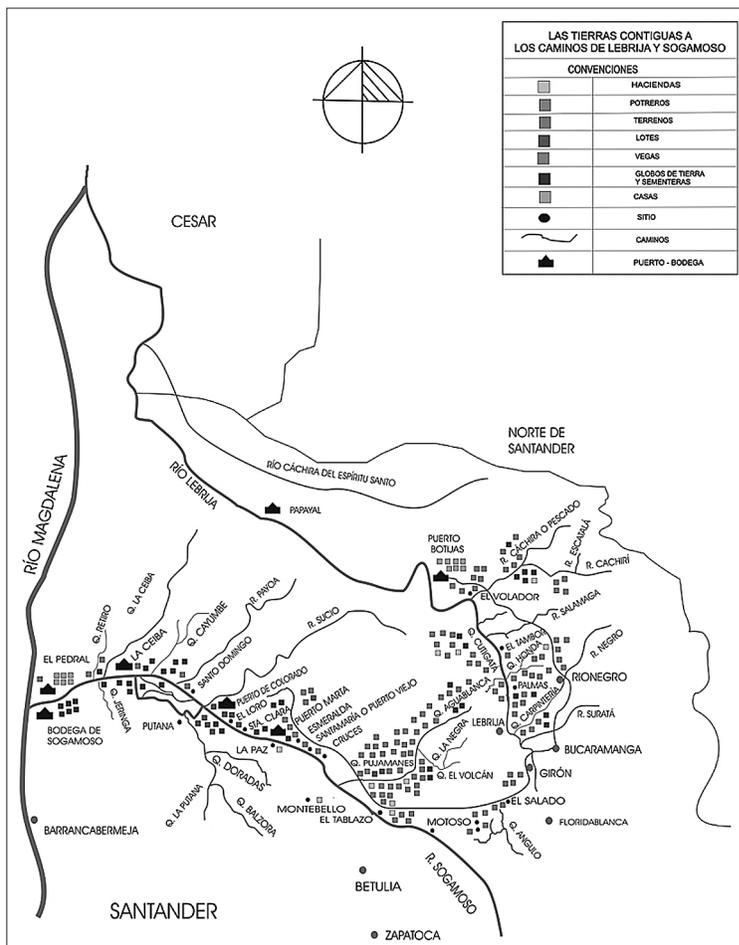
A mediados del siglo XIX, las perspectivas por el levantamiento de los caminos muy cerca

de sus tierras generaron entre los habitantes la posibilidad de acortar las distancias desde sus fundos hasta los puertos y bodegas. Los dueños de los terrenos, aprovechando que el gobierno y los comerciantes tenían grandes intereses en la ampliación y reconstrucción de los caminos hacia el río Magdalena, se amparaban en aquellas relaciones de poder para buscar su propio beneficio económico, solicitando que se les declarara exentos de las obligaciones o cargas públicas relacionadas con su propiedad. Mientras tanto, el gobierno, basado en el artículo 37 del código de Fomento, otorgaba disposiciones a los pobladores para instaurar cierta forma de poblamiento cerca a los caminos que procurara los trayectos continuos. A la persona que fundara un establecimiento agrícola o que gozara años atrás de la propiedad de un establecimiento cerca al camino, se le concedían prerrogativas por conservar el dinamismo ininterrumpido de la vida económica del camino, sirviendo al abastecimiento y descanso de los viajeros. (Figura 4)

Por la inclinación y las ideas progresistas del gobierno se pensaba que, si el camino pasaba por zonas desiertas e incultas, esto podría llevar a la decadencia de los caminos, dado que el paso se hacía más incierto e inseguro para el tránsito de mulas y arrieros. Por ello, abrir potreros, tumbiar monte, cultivar y establecer familias, fueron acciones fundamentales para darle continuidad a los caminos, para extenderlos hasta que los ríos Lebrija y Sogamoso facilitaran el movimiento de las embarcaciones, como se puede apreciar en el siguiente caso:

...En la deuda, que adquirió Gregorio Ardila con José Ortiz por la cantidad de nueve mil novecientos sesenta pesos de ley, se hipotecaron unos terrenos «con entablos de café, cacao, pastos artificiales y naturales con el nombre de “Elechales”, “Las Cruces” y “Ceiba” con casas de habitación de palos y palma y con corredores de teja la una y la otra de tapias, palos y teja y demás anexidades», cuyos terrenos los dividía el camino de Lebrija que iba para el Puerto de Botijas. Los terrenos lindaban además con tierras de Prudencio Velasco, José Córdoba y Leonardo Flórez y con dos terrenos baldíos de muy poca extensión, pero cercanos al camino y río Lebrija. (CDIHR, Sección Civil-Ejecutivo, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 5, 1889, ff. 4, 5r).

Figura 4:
Las tierras que circundaban los caminos de Lebrija y Sogamoso.
Fuente: Varios.¹



4. A manera de conclusión

La idea fue fundar sitios –aldeas, caseríos– al lado de los caminos para conservarlos y mantener la comunicación entre la costa caribe y Bucaramanga. En general, la multiplicación de proyectos para adjudicar tierras baldías explica la voluntad de los hombres y la frecuencia y regularidad de sus actividades comerciales, de los viajeros y su constancia a la hora de filtrarse en el medio hostil que implicaba no sólo el reconocimiento, sino tal vez el establecimiento en medio de campos abiertos de quienes buscaran la opción de beneficiarse de terrenos para el cultivo y la vivienda propia. Esto significó irrumpir en el espacio geográfico con los derechos de adjudicación de baldíos que las leyes nacionales otorgaban a todos aquellos que fomentaran el comercio en el Departamento. En este caso, escogiendo los caminos de Lebrija y Sogamoso para darles impulso a las disertaciones comunes entre el gobierno, el cual no solo disponía de las posibles tierras desiertas, sino que también intentaba acaparar el flujo mercantil de la época.

La mayoría de los propietarios de los valles del Magdalena se caracterizaban por la acción renuente de expandirse hacia las tierras apartadas de los caminos, debido a los altos costos del transporte y de los fletes hacia el río Magdalena. Al mismo tiempo, los habitantes de la zona ambicionaban que los caminos se extendieran cerca de sus posesiones, demostrando que su propiedad garantizaba el sostenimiento de los caminos y con ello la atención necesaria a viajeros y arrieros que los cruzaban continuamente. Sin embargo, en momentos de ceder terreno para la adecuación de trazados de los caminos, se llegaron a presentar algunas diferencias entre los dueños de las tierras que no estaban dispuestos a cedérselas a los constructores (Johnson, 1984, pp. 135-138, 220)

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

Bibliografía

Fuentes primarias

ARCHIVOS HISTÓRICOS

BUCARAMANGA, CENTRO DE DOCUMENTACIÓN E INVESTIGACIÓN HISTÓRICO REGIONAL - CDIHR. UNIVERSIDAD INDUSTRIAL DE SANTANDER - UIS:

AHR-CDIHR, Bucaramanga, Planoteca: Mapas No. 053 Municipio de Rionegro; No. 039 Municipio de Girón; No. 050 Municipio de Lebrija; No. 179 Los caminos del siglo XVIII, autor: A. Martínez; N. 196 Proyectos viales del siglo XIX, autor: A. Martínez.

AHR-CDIHR (1873). Sección Civil. Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 108. ff 1 -22. Juicio promovido por Ramón Rueda Martínez contra Geo Von Lengerke por pesos.

AHR-CDIHR (1886). Sección Civil. Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 11. ff. 1- 41. Pruebas del apoderado de Aristides García Herreros en el juicio que este sigue contra Concepción Orbezo de Mantilla.

Diario Oficial No. 2903. Bogotá, 12 de julio de 1873. Fondo Judicial de Bucaramanga, Sección Civil y Sección Civil-Ejecutivos.

Gaceta de Santander, Bucaramanga, 1859, y Socorro, 1864-1880.

Informe del presidente de Santander J. M. Villamizar a la Asamblea Legislativa en sus sesiones de 1865, p. 16.

Informe del presidente del Estado de Santander (Solón Wilches) a la Asamblea Legislativa de 1870, p. 6.

Lei política i municipal. Capítulo 7º. Contribución para caminos. Art. 72. Leyes del Estado de Santander, compiladas en el año de 1874. Imprenta del Estado.

Semanario El Posta No. 53. Agosto de 1895, pp. 553-554.

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

CDIHR (1877). Sección Civil-Ejecutivo, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 106, ff. 28v-29r. No. 472. Juicio promovido por M. Cortissoz contra Campo Elías Gutiérrez.

- CDIHR, Sección Civil-Ejecutivo, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 108, ff. 13-14 (Hoja Suelta).
- CDIHR (1881). Sección Civil-Ejecutivo, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 108, f. 11. Demanda por entrega de 2.598 arrobas granadinas de quina.
- CDIHR (1888). Sección Civil-Tercerías, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 2, f. 17. Tercería excluyente propuesta por José Ignacio Ordóñez en el juicio ejecutivo que sigue Domnino Castro como cesionario de Lorent Keller y Cía. contra Lisandro Castillo por pesos.
- CDIHR (1889). Sección Civil-Ejecutivo, Fondo Judicial de Bucaramanga, Caja 5, ff. 4, 5r. Gregorio Ardila a José Ortiz hipoteca unos terrenos y una casa por la suma de 9.960 pesos.

BOGOTÁ, BIBLIOTECA NACIONAL

- Periódico La Juventud. Socorro, julio de 1866, Trimestre 1, Nueva Granada, Estados Unidos de Colombia, pp. 44-45, F. P. 1048, Fondo Antiguo.

LIBROS

- Ancízar, M. (1956). *Peregrinación del Alpha. Por las Provincias del Norte de la Nueva Granada, en 1850-51*. Bogotá: Empresa Nacional de Publicaciones, p. 225.
- Domínguez, C.; Gómez, A., y Barona, G. (Coords.). (2004). *Geografía física y política de la Confederación Granadina. Vol. 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, 498 p.
- Hettner, A. (1996). *La cordillera de Bogotá. Resultados de viajes y estudios. 1892*. Bogotá: Banco de la República.
- Vergara y Velasco, F. (1974). *Nueva Geografía de Colombia. Escrita por regiones naturales. 1901*. Bogotá: Publicaciones del Banco de la República - Archivo de la Economía Nacional, t. II.
- Avellaneda, M. (1999). *Los comerciantes de la Bucaramanga de finales del siglo XIX*. Trabajo de Grado (Historiadora). Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander. Facultad de Ciencias Humanas. Escuela de Historia, 106 p.
- Barona, G. (1995). *La maldición de Midas en una región del mundo colonial. Popayán 1730-1830*. Santiago de Cali: Facultad de Humanidades / Fondo Mixto para la promoción de la cultura y las artes del Cauca, 335 p.
- Braudel, F. (1984). *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII. Las estructuras de lo cotidiano: lo posible y lo imposible*. Madrid: Alianza, tomo I, 493 p.
- Camacho R., S. (1973). *Notas de viajes*. Bogotá: Banco de la República / Archivo de la economía nacional, tomo I.
- Duque, M. F. (2005). "Comerciantes y empresarios de Bucaramanga (1857-1885): una aproximación desde el neoinstitucionalismo", en *Historia Crítica*, No. 29, Departamento de Historia de la Universidad de los Andes. Bogotá, enero-junio, pp. 149-184.
- Galán, M. (1947). *Geografía Económica de Colombia. Santander*. Bucaramanga: Contraloría General de la República, t. VIII.
- Jiménez, O. y Gutiérrez, F. "Caminos, Rutas y Técnicas: polifonías históricas y posibilidades de indagación", en Jiménez, O., Pérez, E. y Gutiérrez, F. (Ed.) (2005). *Caminos, Rutas y Técnicas: Huellas espaciales y estructuras sociales en Antioquia*. Medellín: DIME-Universidad Nacional, Sede Medellín, pp. 23-124.
- Jiménez, O. (2002). Rumores, cartas y caminos en la sociedad colonial, en *Historia y Sociedad* No. 8. Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín, pp. 199-230.
- Johnson, D. (1984). *Santander. Siglo XIX. Cambios socio económicos*. Bogotá: Carlos Valencia, 309 p.
- Legrand, C. (1988). *Colonización y protesta campesina en Colombia (1850-1950)*. Bogotá: Universidad Nacional.
- Mantilla, E. (1880). *Geografía Especial del Estado de Santander*. Socorro: Editorial Sandalio Cancino.
- Martínez, A. y Rueda, J. (1996). *La Provincia de Mares. Orígenes de sus poblamientos urbanos*. Bucaramanga: UIS.

Fuentes secundarias

- Aprile-Gnisset, J. (1992). *La ciudad colombiana. Siglo XIX y XX*. Santafé de Bogotá: Banco Popular.

- Mora, O. (1994). *La élite en Bucaramanga en la segunda mitad del siglo XIX*. Trabajo de Grado (Historiador). Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, Facultad de Ciencias Humanas, Escuela de Historia, 136 p.
- Ramos, A. (2000). *Los caminos al río Magdalena. La frontera del Carare y el Opón. 1760-1860*. Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 178 p.
- Rodríguez, H. (1989). *La inmigración alemana al Estado Soberano de Santander siglo XIX. Repercusiones socio-económicas de un proceso de transculturación*. Bucaramanga: Gobernación de Santander, 270 p.
- Sánchez, E. (1998). *Gobierno y Geografía. Agustín Codazzi y la Comisión Corográfica de la Nueva Granada*. Bogotá: El Áncora - Banco de la República, 690 p.
- Valderrama, E. (1948). *Real de Minas de Bucaramanga. 1547-1945*. Bucaramanga: Imprenta del Departamento.

