



Caminos de Santander A tabaco y medio

Universidad Industrial de Santander

Creación literaria:

Armando Martínez Garnica
Juan Diego Serrano Durán
María Cristina Úsuga Soler
Diego Rivera Gómez
César Mauricio Olaya Corzo

Creación de recorridos virtuales con visión 360°, levantamiento 3D, cartografía y sitio web:

Hernán Porras Díaz
Director, Geomática, Gestión y Optimización de Sistemas

Sandy Jaír Yanes Sánchez
Ingeniero civil, especialista en Sistemas
de Información Geográfica

Duván Yahír Sanabria Echeverry
Ingeniero de Sistemas,
magíster en Ingeniería de Sistemas e Informática

Óscar Orlando Molina Pinto
Ingeniero de Sistemas

Hélmer Cordero Rebolledo
Ingeniero civil

Yurley Rojas Gélvez
Ingeniera civil

Dirección fotográfica:

César Mauricio Olaya Corzo

Traducción:

Instituto de Lenguas UIS
Pablo Ernesto Reyes

Edición:

Publicaciones UIS
Puno Ardila Amaya

© 2019

ISBN: 978-958-52438-0-4

Reservados todos los derechos

Diseño y diagramación:

Olfí Studio S. A. S.

Edición e impresión:

División de Publicaciones UIS
Carrera 27 calle 9, ciudad universitaria
PBX: (57) 7 6344000, ext. 2196
Bucaramanga, Colombia
Correo electrónico: publicaciones@uis.edu.co

Prohibida la reproducción parcial o total de esta obra,
por cualquier medio, sin autorización escrita de la UIS.

Impreso en Colombia – Printed in Colombia

Caminos de Santander

A tabaco y medio

Universidad
Industrial de
Santander



Consejo Superior

Díder Alberto Tavera Amado
Gobernador de Santander
Presidente del Consejo Superior Universitario

Alfonso Valdivieso Sarmiento
Representante del presidente de la República

Hernando Bayona Rodríguez
Delegado de la ministra de Educación
Nacional

Jorge Gómez Duarte
Representante de los exrectores

Juan Diego Méndez Larrañaga
Representante del sector productivo

Mario Humberto Torres Macías
Representante de los egresados

Fabio Bolívar Grimaldos
Representante de las directivas académicas

Luis Orlando Aguirre Rodríguez
Representante de los profesores

Jorge Anderson Arboleda Lamus
Representante de los estudiantes

Hernán Porras Díaz
Rector y representante legal

Sofía Pinzón Durán
Secretaria general

Consejo Académico

Hernán Porras Díaz
Rector
Presidente del Consejo Académico

Orlando Pardo Martínez
Vicerrector académico

Guillermo Alfonso González Villegas
Vicerrector de Investigación y Extensión

Gerardo Latorre Bayona
Vicerrector administrativo

Sofía Pinzón Durán
Secretaria general

Johann Farith Petit Suárez
Decano de la Facultad de Ingenierías
Fisicomecánicas

Dionisio Antonio Laverde Cataño
Decano de la Facultad de Ingenierías
Fisicoquímicas

Jorge Enrique Fiallo Leal
Decano de la Facultad de Ciencias

Fabio Bolívar Grimaldos
Decano de la Facultad de Salud

Ana Cecilia Ojeda Avellaneda
Decana de la Facultad de Ciencias Humanas

Germán García Vera
Director del Instituto de Proyección Regional y
Educación a Distancia, IPRED

Carlos Jesús Muvdi Nova
Representante de los directores de escuela

Carlos Borrás Pinilla
Representante de los profesores

José Hilario Argüello Lamus
Representante de los estudiantes

Daniel Alfonso Sierra Bueno
Director de Planeación







LA SULTANA



Contenido

21

Los caminos del tiempo del virreinato



61

Los caminos del comercio



119

Los caminos del agua



177

Los caminos de hierro



247

Las rutas de los caminantes



283

Anexo. Los caminos virtuales



Presentación



Camioneros, sí hay caminos

Desde tiempos remotos, el hombre ha trashumado por el planeta en todas aquellas direcciones en que su sentido de supervivencia le ha dictado, siempre en busca de bienestar y calidad de vida. En ese ir y venir ha ido escribiendo una huella para los congéneres que lo han sucedido.

Sin los caminos, los imperios no hubieran pasado de ser grandes comunidades; no hubiera sido posible que la humanidad conquistara nuevos horizontes para su desarrollo, y aún hoy la raza humana no hubiera conseguido reducir la brecha que nos separaba entre semejantes. Con los caminos, se abrieron rutas para propiciar el intercambio y el comercio entre organizaciones tribales. El trazado de los caminos que conformaron, por ejemplo, las llamadas Ruta de la Seda y Ruta de las Especies constituyó el principio de la expansión y el nacimiento de pueblos y ciudades, así como la estructuración de reinos y naciones.

Las historias de los grandes viajeros y conquistadores están permeadas por su trasegar en los caminos. Gengis Kan, el más grande conquistador de la historia, alcanzó su poderío tras lograr la unificación de centenares de tribus nómadas que vagaban por llanuras y estepas del continente asiático. La conformación del más grande de los imperios de la humanidad fue posible usando como estrategia la organización de postas, a lo largo de los caminos abiertos, donde se remplazaban caballos y se garantizaba el alimento para los guerreros. Estas postas se definieron a partir de un trabajo previo que partió de la identificación de las rutas trazadas por los comerciantes, las que, a su vez, permitieron el primer gran acercamiento entre las civilizaciones de Oriente y Occidente.

El Imperio romano alcanzó su mayor poder tras la construcción de puentes y caminos para llegar más allá de lo sugerido por mapas y convenciones. Con el desarrollo de la navegación, se ampliaron las fronteras y los mares, concebidos entonces como extensiones húmedas de las geografías terrestres, lo que permitió al Imperio expandir su territorio a otros continentes, como el africano.

Alejandro Magno, conquistador y fundador de ciudades a lo largo del Mediterráneo, expandió su poder a partir del trazado de nuevas rutas que determinaron estratégicamente la posibilidad de vencer toda resistencia al llegar a los territorios por los caminos no convencionales. Similar estrategia desarrollaría Aníbal, general y estadista cartaginés, considerado uno de los mayores estrategas militares. Caminos y más caminos se abrirían para la consolidación de imperios que trascenderían la muerte misma de sus fundadores.

Sin proponérselo, Cristóbal Colón originó la conquista de América. Su primer viaje halló su causa en la búsqueda de nuevas rutas para facilitar el comercio con Asia, así como para expandir la fe católica en este continente. Sin embargo, Colón terminó hallando un continente que colmaría a España de riqueza, poder y territorio. Antes, para ello, los conquistadores tendrían que abrir caminos en el Nuevo Mundo.

Precisamente, en una de esas empresas de conquista, en procura de encontrar el camino entre las costas de desembarco en el Darién y las riquezas del Imperio inca, nació el camino emprendido por Gonzalo Jiménez de Quesada, el 5 de abril de 1536, con un ejército de 800 hombres, 600 de ellos a pie,

siguiendo las rutas trazadas por conquistadores antecesores, como Pedro de Lerma y Antonio de Lebrija, que habían abierto camino bordeando la Sierra Nevada de Santa Martha, atravesado el Valle de Upar y alcanzado la propia desembocadura del río Lebrija, así bautizado por el propio conquistador. Los restantes 200 integrantes de sus huestes harían tránsito a bordo de cinco bergantines que emprenderían la navegación por el gran río que los indígenas llamaban Yuma.

Con esta travesía de conquista comenzaría un nuevo capítulo de nuestra historia. De acuerdo con las crónicas de Indias, tras una penosa travesía en que perdieron la vida más de 200 hombres, tanto de los que venían por tierra como por el río, finalmente llegaron al sitio que los naturales yariguíes, tribu guerrera asentada en la zona, llamaban La Tora, donde nuevos planes habrían de trazarse.

La dura experiencia de vencer tantos obstáculos que les imponía la naturaleza, así como el hallazgo en manos de los indígenas derrotados de algunos productos que daban cuenta de un probable origen distinto al de la región donde fueron ubicados – como bloques de sal de mina y tejidos de notable trabajo artesanal –, indican a los visitantes la posibilidad de un intercambio con zonas de montaña que, desde algunos sectores del recorrido por el río, se dibujaban hacia el oriente. Bajo la eventualidad de encontrar áreas menos hostiles, sumada a las narraciones oídas acerca de la existencia de un territorio entre las montañas donde el oro cundía a manos llenas, el licenciado Jiménez de Quesada tomó la decisión de cambiar de rumbo y dejar de lado la opción del hallazgo de una ruta hacia los territorios incas.

Los caminos del agua son ahora protagonistas. Vencida la travesía por el Magdalena, comienza la del Opón, y, en su curso, el encuentro con los caminos de la tierra de ancestral usanza por los indígenas. En este trayecto se llegaría al hoy territorio de Chipatá, donde se realiza la primera misa de acción de gracias por la conquista alcanzada, y, desde ese punto cardinal, se emprenderían nuevas expansiones y fundaciones, entre ellas las de Santafé de Bogotá, Tunja y Vélez.

Tras el periodo de la conquista, la apertura de nuevos caminos y de rutas para la salida de las riquezas usurpadas y el ingreso de los oropes traídos de mares lejanos se traduce en el crecimiento y la expansión de la nueva república granadina. El oro y la plata primero, y el tabaco y el cacao después, se convertirían en la razón para abrir más y más caminos por tierra y agua. La región que hoy conforma nuestro territorio santandereano sería capital económica gracias a los dones de la naturaleza y a que sobre los lomos de la cordillera se trazaron caminos.

La libertad también llegaría por los caminos. Los pueblos fundados soportaban las determinaciones alcabaleras, que aumentaban a medida que la Corona se desbordaba en gastos que servían para sostener conflictos bélicos con otros estados de Europa. El eco de voces que – multiplicadas – exigían la independencia de los pueblos se regó como pólvora por los caminos, y expandió la semilla de la inconformidad por la extensa geografía de nuestro territorio, primero con la rebelión comunera y años después con la misión emprendida por las guerrillas de pueblos como Coromoro, Charalá y Galán. Con esas voces, vendría la esperanzadora liberación y el nacimiento de la nueva República.

Pero los caminos no terminarían de trazarse con la Independencia. Las ciudades seguirían naciendo, y el comercio interno –para soportar sus economías– tendría en ellos su ruta fundamental. Por Arboledas, en Norte de Santander, entraría el café, y el ya constituido departamento de Santander se convertiría en el primer productor de grano de todo el territorio nacional. Más y más caminos por abrir, entre ellos los promovidos por inmigrantes europeos, visionarios comerciantes que reconocieron que la economía tendría que proyectarse en la posibilidad de trazar caminos. En este contexto, resulta de obligatoria mención el alemán Geo von Lengerke, quien construyó su poderío a partir de los caminos que él mismo sugirió comparar con las rayas del tigre.





Con el siglo xx llegaría el sueño de los caminos de hierro, por donde el progreso habría de llegar –con su carga de sueños y esperanza a bordo del tren que debía abrirse paso por entre las imponentes montañas– para trazar una red de progreso y bienestar a decenas de pueblos perdidos. Un anhelo que, sin embargo, no alcanzaría su pleno desarrollo, y se disiparía entre las bocanadas de humo de las ruidosas locomotoras que impulsaban los vagones por entre las ciénagas y las selvas todavía sostenidas del valle del Magdalena, atravesando desafiantes retos a través de puentes izados sobre las cuencas de ríos violentos, o rompiendo montañas en túneles que daban testimonio de una ingeniería que superaba todo desafío. Al sur del departamento, entre los municipios de la Provincia de Vélez, se intentaría implementar el ferrocarril del Carare, con un destino similar en su desarrollo.

El crecimiento extraordinario de la industria automotriz ocasionaría el impulso de nuevos caminos de asfalto, construidos con el ánimo de vencer el relieve santandereano, complejo en términos de viabilidad. Aún hoy esta geografía continúa siendo un dolor de cabeza a la hora de alcanzar los logros de otros territorios nacionales, en los que sí se cuenta con envidiables condiciones de tránsito.

Trazar la historia de nuestros caminos es la tarea que nos hemos propuesto a lo largo de las páginas de este libro, que es un homenaje a nuestro territorio, a nuestro Santander y a sus gentes; un culto a nuestros paisajes, a nuestra cultura y a los ancestros que forjaron cada camino recorrido. Para ello, hemos invitado a participar a un grupo de profesionales relacionados –en mayor o menor medida– con nuestra *alma mater*. Escritores, historiadores, economistas y comunicadores sociales, quienes, gracias a sus destrezas profesionales, nos describen en artículos profusamente desarrollados los detalles que conforman ese ADN que nos enorgullece como hijos de esta región.

El amplio bagaje de saberes del insigne historiador y profesor de la Universidad Armando Martínez Garnica, hasta hace poco director del Archivo General de la Nación, enaltece el contenido de este proyecto editorial, encargado de contarnos los antecedentes de la historia de los caminos en el desarrollo regional. María Cristina Úsuga Soler, historiadora UIS, una de las plumas más hábiles para hacer de la historia un hecho narrativo amplio y sustancioso, recrea el papel de la navegación fluvial en Santander. Juan Diego Serrano Durán, historiador UIS, nos revive el universo del café, su relación con los caminos

y el decaimiento de la economía, después de la ocurrencia de la Guerra de los Mil Días que mandó al traste el desarrollo del departamento. Por su parte, el economista Diego Antoniño Rivera Gómez, también egresado de nuestra universidad, tiene a su cargo revivir las historias del tren en su muy corta vida de esperanza para el desarrollo de muchos pueblos extraviados en el progreso. El comunicador social César Mauricio Olaya Corzo, con su lente y con su pluma, nos comparte las experiencias actuales de la vida en los caminos, a partir del paso de los caminantes, que han hecho de esta línea del turismo una opción de interesantes proyecciones futuras. Por último, el ingeniero –pero, sobre todo, narrador de historias– Francisco «Pacho» Centeno Osma se encarga de matizar cada capítulo con el placer que revive el saber popular escondido en los recodos de los caminos, mientras que el diseñador Vaslak Rojas Torres los ambienta con interesantes ilustraciones.

Por si fuera poco, la tecnología nos ha brindado su mano para que, desde el Grupo de Investigación Geomática, Gestión y Optimización de Sistemas, adscrito a la Escuela de Ingeniería Civil de la Facultad de Ingenierías Fisicomecánicas, y con el concurso de un grupo de productores de televisión de la Dirección de Comunicaciones, se amplíen los contenidos a través del sistema de realidad ampliada y del mundo audiovisual. Estas tecnologías nos permiten recrear los recorridos y los caminos surcados durante el trabajo de campo, mediante la consulta de video, de fotografía de 360° y de muchas más imágenes capturadas, que pueden consultarse en la página web: <https://caminosdesantander.uis.edu.co>

Este, apreciados lectores, es un libro para aprender a mirarnos en Santander, para sentirnos orgullosos del pedacito de patria que habitamos. Nada lo sintetiza mejor que las palabras de la escritora estadounidense Rebecca Solnit cuando señala que la mente es una especie de paisaje, y caminar es una manera de atravesarlo.



Hernán Porras Díaz
Rector UIS

Presentation

Travelers, there are paths out there

Since ancient times, humanity has roamed around the planet in every direction its sense of survival has dictated, always looking for its wellbeing and quality of life. During this coming and going, it has been setting a footprint for its descendants.

Without roads, empires would not have moved from being large communities; it would have not been possible for mankind to conquer new horizons for its development, and even today, the human race would not have been able to close the gap that separated us from our equals. Roads opened ways to foster exchange and trade between tribal organizations. Tracing of paths which made up the Silk Road and the Spice road, for instance, constituted the principle of the expansion and birth of towns and cities, as well as the consolidation of kingdoms and nations.

The stories of great travelers and conquerors are infused by their roaming along the roads. Genghis Khan, the greatest conqueror in history, reached its power after achieving the unification of hundreds of nomadic tribes that wandered around the plains and steppes of the Asian continent. The consolidation of the greatest empire of humanity was possible using as a strategy the setting of relays of horses along the open roads, where the animals were replaced, and food was ensured for the warriors. These relays were defined based on a preceding effort that began with the identification of routes traced by merchants, which in turn, allowed the first outstanding contact between the Eastern and Western civilizations.

The Roman empire reached its ultimate peak after the construction of bridges and roads to reach beyond what the maps and conventions suggested. With the development of navigation, borders were expanded to the seas, conceived then as humid extensions of the terrestrial geographies. This allowed the Empire to expand its territory to other continents, such as Africa.

Alexander the Great, conqueror and founder of cities along the Mediterranean, enhanced its power from the tracing of new routes that determined strategically the possibility of vanquishing all resistance upon arrival to the territories through non-conventional trails. A similar strategy would be developed by Hannibal, Carthaginian general and statesman, considered one of the greatest military strategists. Roads and more roads would be opened for the consolidation of empires that would transcend even the death of their founders.

Christopher Columbus caused inadvertently the conquest of America. He found a cause for his first voyage in the search of new routes to facilitate commerce with Asia, as well as for the expansion of the Catholic faith in that continent. However, Columbus ended up finding a continent that would deluge Spain with wealth, power, and territory. Before that took place, *conquistadores* would have to open roads in the New World.

It was precisely in one of those conquest endeavors aimed at finding the way between the landing coasts in El Darien and the wealth of the Inca empire when the road opened by Gonzalo Jimenez de Quesada was born. He took off on April 5, 1536, with an army of 800 men, 600 of them going on foot following the routes traced by preceding conquistadores such as Pedro de Lerma and Antonio Lebrija who had found the way around the *Sierra Nevada de Santa Marta*, going across the Valley of Upar and reaching the mouths of the Lebrija river, thus named by the conquistador himself. The remaining 200 members of their armies would travel on board five brigs which would navigate along the great river that the Indians called Yuma.

A new chapter in our history would begin with this conquest voyage. According to the Chronicles of the Indies the *conquistadores*, after a punishing trek that would cost the lives of 200 men from both parties coming by land and by the river, finally reached the place called La Tora by the local Yariguies, a warrior tribe settled in the area. New plans would be conceived from there.





The tough experience of overcoming so many obstacles that nature presented to the conquistadores, as well as finding that defeated indians had some products from a place of origin different than the region where they were located – such as salt blocks and fabrics of remarkable artisanal work – give a hint to the visitors about the possibility of exchange with mountain areas which were seen from some places in the river length appearing far East. The prospect of finding areas with less hostility added to the narrations heard about the existence of a territory among the mountains where gold flowed plentifully, led Jimenez de Quesada to make the decision of changing course and leaving aside the choice of finding a route towards the Inca territories.

The roads of the water are now the protagonists. Having vanquished the journey on the Magdalena river, the Opon route began, finding on its course the trails of traditional use by the indigenous people. This journey would lead to the current territory of Chipata, where the first thanksgiving mass for the conquest was celebrated. From this geographic point, new expansions and foundations would be undertaken, among them the ones of Santafe de Bogota, Tunja, and Velez.

After the conquest period, the opening of new roads and routes for the export of usurped wealth and entry of trinkets brought from overseas is translated into the growth and expansion of the new granadine republic. Gold and silver in the first place, tobacco and cocoa afterwards, would become the reason for opening more and more roads by land and water. The region that nowadays comprises our territory in Santander would be an economic capital thanks to the gifts of nature and to the fact that roads were traced on the mountain ranges.

Freedom would also arrive along the roads. The towns founded were subjected to sales tax (*alcabalas*) which increased as the Spanish Crown overgrew its expenses that served to sustain bellicose conflicts with other European states. The echo of multiple voices demanding Independence of the towns spread along the roads like a stain and took the seed of inconformity through the extensive geography of our territory first with the *comunera* rebellion, and years later with the mission undertaken by the guerrillas from towns such as Coromoro, Charala, and Galan. With those voices, the hope of liberation and the birth of the new Republic would come.

However, the tracing of roads would not finish with the Independence. Cities would continue to grow and the internal trade to support their economies would have its fundamental route in those paths. Coffee would enter through Arboledas in North Santander, and the already constituted department of Santander would become the first producer of the bean in the national territory. More and more roads to be opened, among them the ones promoted by European migrants, visionary merchants who acknowledged that the economy would have to be projected in the possibility of building roads. In this context, it is mandatory to mention the German citizen Geo von Lengerke who constructed his might based on the roads which, in his own words, were compared to the tiger's stripes.

The 20th century would bring the reverie of the iron roads, with progress appearing with its load of hopes and dreams on board of trains making their way through the majestic mountains. These railroads would map a network of development and well being for dozens of lost towns. Nevertheless, it was a desire that would not reach its full growth and would dissipate among the whiffs of smoke from the noisy locomotives pulling the wagons through marshes and the still virgin jungle of the valley of the Magdalena river, going through challenges on bridges lifted over the basins of violent rivers or through tunnels into the mountains that gave testimony of engineering skills that overcame any trial. The Railroad of Carare would be implemented in the south of the Department, joining the municipalities of the province of Velez. However, it had a similar destiny in its development.

The extraordinary growth of the automotive industry would cause the boost of new asphalt roads, constructed with the aim of defeating the topography of Santander, complex in terms of feasibility. Even nowadays this geography remains a headache at the time of reaching the achievements of other national territories which have enviable transit conditions.

Tracking the history of our roads is the task we have set ourselves along the pages of this book, which is an homage to our territory, our Santander and its people. It is a tribute to our landscapes, to our culture, and the ancestors who forged each path traveled. To do this, we have invited a group of professionals with ties – to a greater or lesser extent – with our *alma mater* to participate in this work. Writers, historians, economists, and social communicators, who thanks to their professional skills describe in richly written articles, the details that comprise this DNA that makes us a proud progeny of this region.

The impressive knowledge of the prestigious historian and UIS professor Armando Martinez Garnica, until recently director of the General Archive of the Nation, uplifts the content of this editorial project. He had the task of telling us the historic background of the roads in the regional development. Maria Cristina Usuga Soler, UIS historian and one of the most skillful writers to make from history a wide and hearty narrative fact, recreates the role of fluvial navigation in Santander. Juan Diego Serrano Duran, historian from the UIS, relives for us the universe of coffee, its relationship

with the roads and the decay of economy following the occurrence the Thousand-day War which ruined the development of the Department. The economist Diego Antonino Rivera Gomez, also a graduate of our university, relives the stories of the railroad in its very short life of hope for the development of many towns separated from progress. Cesar Mauricio Olaya Corzo, social communicator, shares his current experiences of life on the trails from the journey of hikers, using his photo lens and pen. These paths have become a choice of interesting future projections for tourism. Lastly, the engineer – and above all, storyteller – Francisco “Pacho” Centeno Osma enhances each chapter with the pleasure that relives the popular knowledge hidden in every twist of the roads, while the designer Vaslak Rojas Torres sets the stories with interesting illustrations.

Furthermore, technology has given us a hand so that the contents are expanded by means of the augmented reality system and the audiovisual world. This was done with the support from the Geomatics, Management and Systems Optimization Research Group, unit ascribed to the School of Civil Engineering, Faculty of Physical-Mechanical engineering, and the joint work of a group of television producers from the Communications Division. These technologies allow us to recreate the treks and paths traced during the field work by means of video and 360-degree photography, and many more images captured, which can be consulted by entering the web page: <https://caminosdesantander.uis.edu.co>

Dear readers, this is a book to learn how to look at ourselves in Santander, to feel proud of this piece of land we inhabit. Nothing sums it better than the words of the American writer Rebecca Solnit when she points out that the mind is also a sort of landscape and walking is one way to traverse it.



Hernán Porras Díaz
Rector UIS





1



Los caminos del tiempo del virreinato

Armando Martínez Garnica





RESUMEN

Los caminos del tiempo del virreinato

Este artículo da cuenta de los caminos abiertos por los colonos en territorio santandereano. En primer lugar, se describen las rutas que siguieron los soldados que conquistaron la jurisdicción de Vélez, quienes venían navegando por el río Magdalena y sus tributarios. Se describe también la manera en que estas rutas, así como el sistema de encomiendas, afectaron la producción y la vida de los indígenas. Después se da cuenta de la ruta que constituye el río Opón, por donde navegaron las huestes de Gonzalo Jiménez de Quesada, así como la del río Carare, en dirección al Nuevo Reino, y abierta por los propios veleños. La harina de Vélez, por ejemplo, iba a parar a Cartagena por medio de estos caminos. Después, se rinde informe de la ruta del río Lebrija, por donde se intercambiaban botijas de vino y ropas provenientes de España por el oro extraído de las arenas del río del Oro y de las quebradas de la meseta de Bucaramanga, así como del río de los Cañaverales. Y así, en adelante se hace lo propio con la ruta del Conde, el camino del Chucurí y los caminos de los Andes, entre otras rutas de relevancia para la región entre los siglos XVI y XIX.

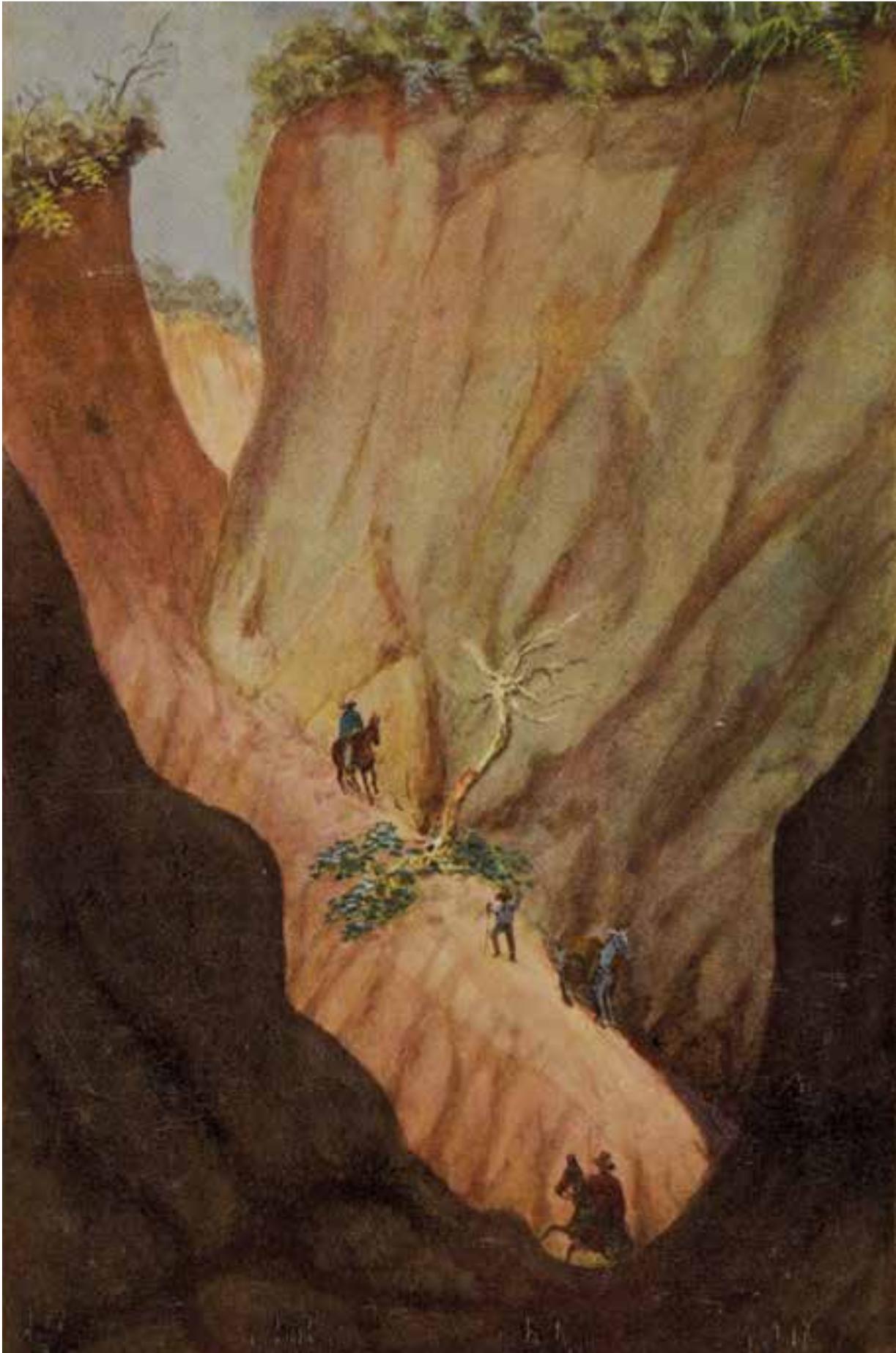
SUMMARY

Paths in the time of the viceroyalty

This article gives an account of the paths opened by the colonizers in the territory of Santander. First, it describes the routes followed by the soldiers who conquered the jurisdiction of Velez, who came navigating the Magdalena river and its tributaries. It also describes the way in which these routes, as well as the *encomiendas* system, affected the production and the lifestyle of the indigenous population. Afterwards, it discusses the route constituted by the Opon river, on which the troops of Gonzalo Jimenez de Quesada navigated, as well as the Carare river, headed towards the New Kingdom, opened by the *veleños* themselves. Flour from Velez, for instance, was taken to Cartagena through these roads. Then, a report is provided on the Lebrija river route, through which ewers of wine and clothes coming from Spain were exchanged by gold extracted from the banks of the River of Gold (Rio de Oro) and the creeks of the Bucaramanga plateau as well as from the Canaverales river. It also goes on with the Count's route, the Chucuri trail, and the Andes trails, among other routes of significance for the region between the 16th and 19th centuries.



El paisaje santandereano de nuestros días es un legado de los paisajes que fueron puestos bajo la jurisdicción de los cabildos de sus dos provincias más antiguas: Vélez y Pamplona. La jurisdicción de la ciudad de Vélez se extendía desde el río Magdalena al occidente, de donde venían los caminos que los aborígenes muisca habían frecuentado por los cursos de dos de sus tributarios, los ríos Opón y Carare, hasta el curso alto y medio del río Sogamoso al oriente, límite natural con la provincia de Tunja. Al norte, llegaba hasta el cañón del río Sogamoso, límite natural con la provincia de Pamplona, pero se extendía aún más al norte por las selvas que llegaban hasta la margen izquierda del río Lebrija. Al sur, llegaba hasta el Puente Real de Vélez, es decir, hasta el río Suárez, pues al otro lado estaban Saboyá y Moniquirá, que hacían parte de la provincia de Tunja. Por su parte, la jurisdicción de la ciudad de Pamplona se extendía desde el río Sogamoso, al sur, hasta topar con los valles de Cúcuta y el río Magdalena en el tramo del Puerto Real de Ocaña; y desde el Río del Oro, al occidente, hasta los páramos de la cordillera Oriental y su prolongación hasta las selvas del Catatumbo. En conjunto, estas dos jurisdicciones reunían el paisaje comprendido entre los bosques del río Magdalena y sus afluentes, al occidente, y del otro punto cardinal, las alturas más elevadas de la cordillera Oriental. Mirando hacia el norte, a sus espaldas estaba la altiplanicie de la provincia de Tunja y enfrente la llanura de la provincia de Santa Marta.



Ministerio de Educación Nacional, Sección de Cultura Popular / Hojas de Cultura Popular Colombiana (1947 - 1957), *Facsímil de la acuarela "Callejones de Ocaña - Provincia de Ocaña" de Carmelo Fernández, N.º 120 en el Álbum de la Comisión Corográfica (1850-1859)*, 1953. Impreso (Tinta de Impresión / Papel adherido a cartón). 21,5 x 27,5 cm. Colección Museo Nacional de Colombia, reg. 1303.118. Foto: © Museo Nacional de Colombia / Samuel Monsalve Parra

Los caminos que los soldados españoles usaron para fundar las dos ciudades, donde establecieron los cabildos «justicia y regimiento», que concedieron a los vecinos las primeras mercedes de caballerías de tierra, solares urbanos y cursos de aguas, fueron forzosamente los que por muchos siglos antes habían usado los caciques, que fueron repartidos en unidades de encomienda para el usufructo del servicio personal de los aborígenes. Pero luego los vecindarios de las ciudades y las villas fueron abriendo nuevas trochas que las comunicaron entre sí, con los nuevos puertos y minas, y hacia los mercados parroquiales que se fueron formando con el paso de los siglos. Los nuevos caminos abiertos por los colonos venidos del ultramar iban a los reales de minas, a las zonas productoras de melazas de caña y conservas de guayabas, trigos y cacao, lienzos y alpargatas, sales y mulas, pero sobre todo a los puertos fluviales que permitían a los comerciantes llevar las producciones aún más lejos, hacia los puertos de Mompox y Maracaibo.



Ramón Torres Méndez (1809 – 1885). (Detalle) *Carguero de la montaña de Sonson (estado de Antioquia)*. 1851. Aguatinta (color). 26 x 33 cm. Publicado en: *Album de cuadros de costumbres*. París, A. De la Rue, 1860, p. 7. Colección de Arte del Banco de la República

Los caminos del río Magdalena y sus tributarios

Las huestes de soldados que conquistaron los paisajes tan diversos de la jurisdicción de Vélez ingresaron al Nuevo Reino de Granada por el río Magdalena, dado que habían salido de Santa Marta río Grande arriba, amparados en el derecho que el rey de Castilla había concedido a don Pedro Fernández de Lugo en una capitulación para descubrir y ranchar. El río Grande, representado por algunos analistas como «la arteria histórica del país», fue efectivamente la ruta de acceso utilizada durante siglos por los aborígenes americanos y

desde el siglo XVI por los españoles para ingresar a las cordilleras andinas. Los soldados, ganados y mercancías llegados desde ultramar a los puertos de la costa marítima usaron la ruta natural del río Grande para ascender, aguas arriba, en busca del mejor camino para escalar las cordilleras hacia las provincias pobladas en el interior del Nuevo Reino de Granada. Después de la conquista, los caminos de los aborígenes comunicaron los nuevos mercados de acopio con los distritos mineros, donde podían cambiarse las producciones agropecuarias y artesanales por el oro y la plata, poniendo además en relación las minas y los mercados de acopio campesino con los puertos de la costa marítima, donde se realizaba el cambio final de la mercancía-dinero y de algunos productos agropecuarios por las mercancías traídas de Cádiz.



Dibujante desconocido / Archivo General de Indias / Tipografía de la Guía Oficial. *Reproducción del Mapa del Río Grande la Magdalena en el Nuevo Reino de Granada, ordenado por Luis Enríquez en 1601, 1915.* Impreso (Tinta de impresión / Papel). 21,5 x 38 cm. Colección Museo Nacional de Colombia, reg. 2787. Foto: © Museo Nacional de Colombia / Samuel Monsalve Parra

El abastecimiento de los viajeros por unos desiertos boscosos y quebrados fue una oportunidad aprovechada por los vecindarios de Vélez, Pamplona y Ocaña, que desde muy temprano ofrecieron tasajos salados de la carne de los vacunos que introdujeron desde 1540; jamones de los cerdos llegados desde los tiempos de Sebastián de Belalcázar; panes de harinas de trigo, cuya primera cosecha se obtuvo en Tunja durante el año 1541; maíz entregado como tributo a los encomenderos; conservas de guayaba o membrillo producido por el vecindario de Vélez, y matas y alpargates entregados por los indios como tributo de las encomiendas.

Las oportunidades de abastecimiento de las plazas de Cartagena y Mompox con harinas de trigo, cacao, algodón, cueros, mieles de caña, lienzos de algodón y sombreros pusieron en marcha varios esfuerzos de mejoramiento de los caminos de herradura hacia los puertos del río Magdalena, algunos ligados a proyectos de poblamiento del desierto de las rutas, con miras a garantizar el suministro de víveres y de forraje a comerciantes y cargadores. Esta intención produjo una leve incorporación de nuevas tierras del pie de monte andino y de las márgenes de los ríos navegables para la producción de bienes agrícolas demandados por el comercio de los puertos del río Magdalena y la costa. Los cabildos del Socorro, Ocaña y Vélez emplearon su poder jurisdiccional para promover colonizaciones en aquellos desiertos y para mejorar la calidad de los caminos por donde salían las mercancías acopiadas en sus mercados locales. La expansión minera y comercial del siglo XVIII jalonó esos proyectos de ocupación del desierto del valle interandino.



Ramón Torres Méndez (1809 – 1885). (Detalle) *El champán, navegación por Magdalena*. 1851. Grabado (Litografía iluminada). 25,8 x 34,1 cm. Colección de Arte del Banco de la República, reg. AP3624.



Caminos del Opón y del Carare

Las huestes de Gonzalo Jiménez de Quesada ascendieron a la altiplanicie andina por la ruta del río Opón, siguieron hasta sus cabeceras hasta llegar a los cercados del cacique Chipatá y continuaron hasta el cruce del río Suárez, con rumbo a Ubazá y Sorocotá, desde donde se fueron internando hasta la sabana del cacique Bogotá. Fue el cacique Opón quien los condujo por sus caminos hasta que encontraron los primeros cultivos de papas; se alimentaron de bollos de maíz y carne de venado. La dificultad de este camino, por entre selvas y montañas, hizo que los vecinos de la ciudad de Vélez se especializaran en el abastecimiento de los atrevidos que por él se aventuraban. En unos pocos años, los veleños estuvieron en capacidad de enviar al puerto del río Opón jamones de cerdo, tasajos de carne salada, bizcocho, quesos y conservas de guayaba y membrillo, así como alpargates. Entre 1540 y 1550, este y el del puerto de Honda fueron los únicos caminos de ingreso a Santafé y a Tunja, hasta que los propios veleños abrieron una trocha más cómoda por el río Carare, que se consolidó como mejor camino hacia el Nuevo Reino.

Efectivamente, el despoblamiento de los grupos indígenas que allí habitaban, así como la destrucción de los cultivos de maíz y de los bohíos existentes, que allí existían, hicieron del desierto selvático de la provincia del Opón una ruta tan difícil que los veleños tuvieron que encontrar un mejor camino por la provincia del Carare. No obstante, la trocha del Opón siguió usándose con alguna frecuencia por los comerciantes de Vélez. A mediados del siglo XIX, cuando Codazzi lo recorrió, el camino salía de Vélez con dirección a Chipatá, desviándose

hacia la quebrada Basa, siguiendo por la venta de Puente Grande hasta llegar a la parroquia de La Paz, establecida a comienzos del siglo XIX, donde los viajeros podían abastecerse de todo lo que necesitaban. Este trayecto, según Codazzi, no era realmente un camino, sino «una mala senda para gente de a pie», por los lodazales que obstaculizaban el paso de ganados. De allí se salía hacia las plantaciones de cacao de Cachipay, siguiendo hasta la quebrada Negra y luego la quebrada Las Flores, cruzando algunas labranzas de cacao, plátano y maíz hasta llegar al río Oponcito. Se seguía por la montaña hasta la quebrada Fatuna y luego la del Bagre, y se llegaba finalmente al puerto de San Silvestre, en el río Opón. Cerca de este puerto se pasaba el río Aragua, que en invierno solo se dejaba cruzar en balsas, y de allí finalmente se llegaba de nuevo al río Opón, en Punto Nuevo, por donde podía seguirse hacia el Magdalena. Todavía en 1850 el trayecto del Opón hasta el Magdalena, que se navegaba en tres días, era un paraje desolado. Al ser un camino tan intransitable en el invierno, y tan infestado de zancudos y culebras, solo los más atrevidos maleteros se comprometían a recorrer el tramo desde el Opón hasta San Silvestre.

La real administración de correos estuvo estrechamente vinculada a la apertura y al mantenimiento de los caminos. El virrey José Solís informó a su sucesor en el cargo, durante el año 1760, que la reapertura del camino del Opón tenía como propósito evitar los peligros y los naufragios frecuentes en el río Magdalena, y esta obra se había logrado a fuerza de muchas órdenes y de capitulaciones con compañías de zapadores de caminos, procurando que los peajes cobrados a los transeúntes y el control de los contrabandos se realizaran por un oficial real y un juez de puertos, semejantes a los que existían en el puerto de Honda. Su sucesor, el virrey Pedro Messía de la Zerda, informó en 1772 a su sucesor que el



Ministerio de Educación Nacional, Sección de Cultura Popular / Hojas de Cultura Popular Colombiana (1947 – 1957). *Facsímil de la acuarela “Cabuya de Simacota sobre el río Saravita – Provincia de Socorro” de Carmelo Fernández, N.º 130 del Álbum de la Comisión Corográfica (1850-1859), 1953. Impreso (Tinta de impresión / Papel adherido a cartón). 21,5 x 27,5 cm. Colección Museo Nacional de Colombia, reg. 1303.127. Foto: © Museo Nacional de Colombia / Samuel Monsalve Parra*

camino del Opón podría facilitar el comercio del Nuevo Reino si se concedía a los comerciantes la libertad para transitar por este, eliminando el monopolio que mantenía el puerto de Honda. Para ello había que mantenerlo desmalezado y dotado con tambos y rancherías que abastecieran a los transeúntes.

Don Blas de la Terga y sus socios ofrecieron reabrir y mantener el camino del Opón para que por allí transitaran las harinas producidas en Villa de Leiva, Tunja y Vélez con destino al abastecimiento de la plaza de Cartagena. Para favorecer su inversión, el virrey prohibió el tránsito de las harinas por el puerto de Honda, pero el asentista no construyó

rancherías ni potreros de pastos para las arrias de mulas, lo que provocó daños a los propietarios de recuas, al punto que los pobres se negaron a seguir ejerciendo de arrieros. El tramo que unía las bodegas del Carare con el real de Ture, cerca de Vélez, funcionó bien un tiempo, entre 1756 y 1763. Pero el incumplimiento de los compromisos de este asentista forzó a reabrir la ruta de Honda, cuyos comerciantes siempre porfiaron en ello, con lo que quedó casi sin uso el camino del Opón. Mas el fiscal Moreno y Escandón pidió en 1772 un esfuerzo para mantenerlo abierto para fomentar las producciones y el comercio de las provincias de Vélez y Tunja.

En su informe sobre el estado del virreinato de Santafé en 1772, presentado al nuevo virrey que llegaba, el fiscal Francisco Antonio Moreno y Escandón sostuvo que el comercio de las harinas de trigo con destino a la provisión de la plaza de Cartagena era uno de los renglones comerciales que había fomentado la agricultura del reino, pese a las harinas de

contrabando que ingresaban a esta plaza. Pidió al nuevo virrey restablecer en las provincias de Vélez y Tunja las antiguas siembras de trigos y facilitar el arreglo del camino de Opón. Recordó que el florecimiento económico de esas provincias se había debido a la producción y comercialización de harinas, hasta que en 1713 se había concedido a los ingleses el

asiento y la factoría de negros, pues, con el pretexto de mantenerlos, habían obtenido la licencia para importar dos barriles de harina por cabeza, con lo cual llegaron a importar en el navío llamado de permiso hasta 500 toneladas de harinas, y los extranjeros se hicieron dueños casi absolutos del abasto y la provisión de harinas en Cartagena.



Vestigios de los caminos reales trazados entre Cabrera y Barichara.





La producción de harinas para los mercados de la costa atlántica dependía tanto del camino del Opón como del camino de Ocaña, y por ello el 11 de septiembre de 1770 la Real Audiencia ordenó a los contadores del Tribunal de Cuentas que prepararan un informe sobre la harina que se había introducido en la plaza de Cartagena desde el año 1760, extrayéndolo de las cuentas que habían remitido los reales oficiales de Cartagena. Una vez elaborado el informe, pudo saberse que entre 1760 y 1768 habían entrado a Cartagena 102.552 arrobas de harinas en navíos provenientes de colonias extranjeras, bajo permiso o por arribadas forzosas y comisos;

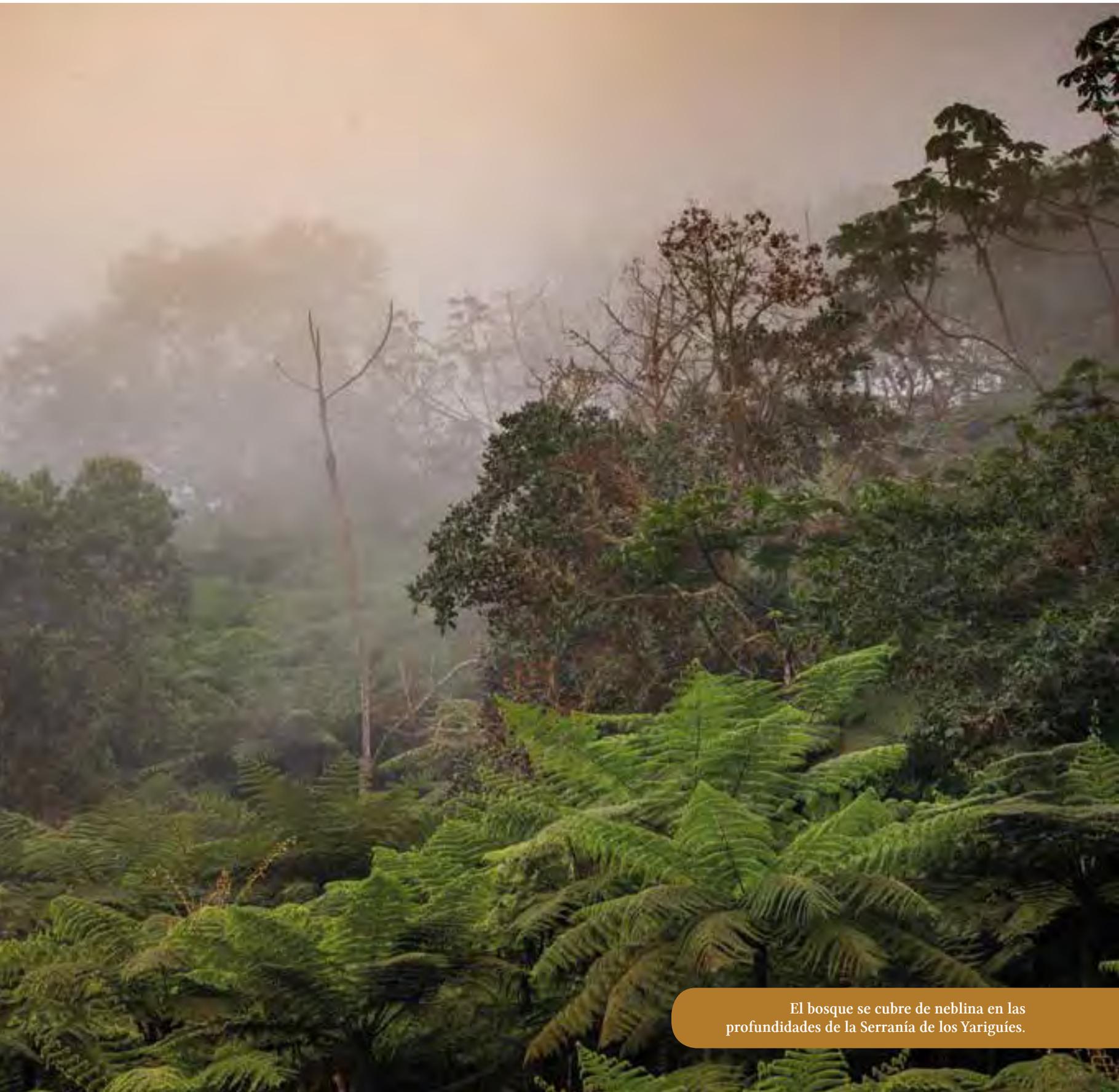
19.368 arrobas en navíos procedentes de puertos españoles y con destino a comerciantes particulares o para el abasto de los guardacostas del Ministerio de la Marina, y 37.090 arrobas de harinas producidas en las provincias del reino, introducidas por remisiones de don Bernardo Echevoyen y otros hacendados y mercaderes. La demanda contra la introducción de harinas extranjeras se incrementó, pero los comerciantes de Cartagena se defendieron con dos argumentos: la calidad de las harinas extranjeras y la inestabilidad de la llegada de las harinas del reino por culpa de los malos caminos.



La erección de la parroquia de Nuestra Señora de la Paz estuvo estrechamente ligada al proyecto de colonización promovido por la Sociedad para la apertura del camino del Opón, auspiciado por el gobierno del virrey José de Espeleta. El 9 de septiembre de 1793, este virrey dio instrucciones al doctor José Ramón Blanco y Viana, primer cura de la parroquia que se proyectaba erigir con la advocación de Nuestra Señora de la Paz en la boca del monte del Opón, para que dispusiese lo necesario para la erección y la administración eclesiástica de los colonos que se estaban asentando desde la quebrada de la Tormenta hasta la quebrada de Quiratá. Advertía el virrey que, dado que se trataba del primer poblado que se construiría para los colonos a la vera del camino del Opón que se estaba abriendo, tendría que levantar una capilla decente con al menos un altar y los paramentos indispensables para la celebración de los oficios religiosos. Una vez terminada, procedería a bendecirla conforme a lo dispuesto por el ritual romano, para que en ella se aplicasen los sacramentos a los colonos establecidos y se celebrasen diariamente misas rezadas o cantadas.

En cumplimiento de su comisión, el padre Blanco y Viana tomó prestados dos mil pesos para la construcción de la iglesia parroquial, y para ello dio en hipoteca las siete estancias que poseía en el sitio de Los Pericos, jurisdicción de la parroquia de Charalá, que había adquirido por compra efectuada al doctor Domingo Manuel Viana, pariente suyo. Fueron reclutadas 95 familias, compuestas por unas 300 personas, a las que les fueron repartidos solares en la traza parroquial que se hizo con la intención de mantener abierto el camino del Opón. El 31 de mayo de 1794, el fiscal de la Real Audiencia informó sobre los progresos obtenidos por el padre Blanco en la empresa del establecimiento de la nueva parroquia y sobre su petición para que se legalizaran las tierras que había entregado a los colonos, nombrando un alcalde pedáneo capaz de conocer causas en primera instancia. Uno de los miembros de la Sociedad para la apertura del camino del Opón que pondría en comunicación a Vélez con el sitio de San Silvestre, don José Joaquín Camacho, remitió una copia de las diligencias efectuadas para el trazado urbano de la parroquia y el reparto de los solares entre la feligresía, advirtiendo que ya se habían entregado tierras en la montaña a algunos colonos que las estaban cultivando, mientras llegaban los auxilios prometidos por el Gobierno.





El bosque se cubre de neblina en las profundidades de la Serranía de los Yariguíes.

En mayo de 1796, el párroco de La Aguada, Manuel Roel, se quejó ante el virrey de los intentos realizados por el cura de La Paz para sonsacarle feligreses y agregarlos a su nueva parroquia. Al tiempo que solicitaba amparo en sus derechos sobre la feligresía, señalaba las dificultades afrontadas por la Sociedad para abrir el camino del Opón, que no vaciló en calificar como «imaginario camino» sin posibilidades de realización. Sin embargo, en ese momento ya algunos colonizadores de La Paz dieron testimonio del adelanto de la parroquia al declarar que los colonos llegados de muchas partes habían fabricado treinta casas, cuatro de ellas con techo de teja, además de la casa construida por su cura para despacho parroquial.

Pese a todo, el párroco Blanco y Viana debió enfrentar las demandas que le pusieron en 1797 los curas de La Aguada y de San Benito, quienes lo acusaban de presionar a sus feligreses para que se pasaran a la feligresía de La Paz. No obstante, la promesa de erección parroquial de La Paz se cumplió con la expedición, el 22 de junio de 1798, del decreto del provisor general del Arzobispado, que erigió la parroquia en la boca del monte del Opón, con los vecinos comprendidos debajo de los linderos que iban desde la quebrada de la Tormenta hasta la de Quiratá.

Previamente, un grupo de colonos había dado poder a Juan Bernardino Velasco para que pidiese en el Arzobispado la canónica colación que requería su párroco. Algunos vecinos de la quebrada de Roperero fueron agregados a esta parroquia por un auto del 26 de noviembre siguiente, con lo que vencieron su resistencia a desagregarse de la parroquia de La Aguada. La disputa entre los párrocos de estos dos curatos debió seguir, lo que obligó al vicario general del Arzobispado a fallar el 11 de enero de 1810 los linderos definitivos entre ellas.

La traza de la parroquia se realizó en las tierras de Guancarí que pertenecían a doña Luisa de Angulo, esposa de Lucas Tayo, quien las había heredado de don Francisco Angulo y Ocampo. Este las había obtenido el 20 de diciembre de 1677 por una merced real que le concedió tres estancias en el Opón y Guancarí. Esta tradición de propiedad originó un pleito legal seguido por los cuatro hijos de doña Luisa de Angulo, después de su muerte contra la feligresía de La Paz. Concertados con Mariano Serrano, a quien le prometieron la mitad de la estancia de Guancarí si pagaba las costas del proceso, los hermanos Tayo Angulo forzaron en 1834 a los parroquianos de La Paz a concederles en permuta del terreno parroquial la propiedad sobre una



Pastizales conforman el paisaje del valle medio del río Lebrija.

estancia de pan y ganado mayor en la vereda de los Barzales y otra más en la montaña. Quedó así formalizada ante el notario de Vélez la propiedad de la traza parroquial de La Paz.

La voracidad del bosque de vertiente del Carare y la precariedad de las trochas hicieron soñar con la introducción de colonizaciones en este desierto, tratando de garantizar un abastecimiento permanente de víveres y pastos a los viajeros y sus recuas. El proyecto de fray Pedro Pardo, un párroco de Puente Real de Vélez, fue pionero en esta dirección cuando empezaba el siglo XIX. Organizado el Estado de la Nueva Granada, sus presidentes y los gobernadores de las provincias se esforzaron por convertir el desierto en «tierra de promisión». Para empezar, el desierto devino en tierra baldía, es decir, ávida de encontrar un propietario que descuajara sus bosques y la incorporara a la agricultura comercial y a la ganadería extensiva. La introducción de los pastos africanos vino en auxilio de los colonos y de los empresarios que fueron recompensados con baldíos por la tarea de abrir definitivamente el desierto y poblarlo.



La vieja trocha del Carare, a duras penas mantenida por el vecindario de Vélez en forma intermitente, presentaba en 1802 un asentamiento de 49 colonos cabezas de familia, cuyas mejoras fueron avaluadas en 1.907 pesos. Este es un indicio del comienzo del proceso de valorización de las nuevas tierras de las vertientes del Magdalena. En este año, 79 nuevos colonos solicitaron colonización en esta provincia del Carare, motivados por el proyecto de reapertura del camino del Carare que ligó a una empresa de colonización fray Pedro Pardo, el párroco de Puente Real desde 1800. Este proyecto de poblamiento estableció los poblados de Flores (160 familias), Horta, Guayabito (25 familias) y el puerto del Carare (40 familias), cuyos habitantes establecieron plantaciones de cacao y plátanos con destino al mercado de Mompox.

Este proyecto de colonización campesina en la provincia del Carare, dirigido por fray Pedro Pardo, intentaba asegurar la reapertura del camino del Carare con el establecimiento de nuevas parroquias de colonos. Pascual Enrile, gobernador militar realista en los tiempos de la Pacificación española, envió cientos de sospechosos de infidencia a las obras de apertura

de caminos de ruedas hacia el Carare y el Chucurí. Pero las aldeas pobladas en su tiempo fueron incendiadas en 1819 por los patriotas, en un gesto «liberador» que, sin embargo, volvió a despoblar unas zonas que habían estado recibiendo colonizadores en la primera década del siglo XIX. Pese a esa experiencia, a mediados del siglo XIX habían permanecido en la provincia del Opón las aldeas de Cachipay y Santa Rita. En la provincia del Carare permanecieron las aldeas de Flores, Horta y Guayabito, así como la parroquia de La Paz.

El camino del río Lebrija

Desde el curso del río Magdalena también podía ingresarse hacia la cordillera por el curso del río Lebrija, desembarcando en Puerto Botijas y siguiendo por un camino de herradura hasta el Real de Minas de Bucaramanga, después de pasar por los llanos de Palmas y del Tabor. Con el tiempo, y cuando el comercio con la villa de Mompo se incrementó, se establecieron varias bodegas en el curso bajo del río Lebrija; la más importante de ellas, la Bodega Central. Fue recorrido desde mediados del siglo XVI, cuando las botijas de vino y las ropas provenientes de España subían en canoas por el río Lebrija hasta el puerto mencionado, donde se cambiaban por el oro extraído de las arenas del Río del Oro y de las quebradas de la meseta de Bucaramanga, así como del Río de los Cañaverales, que era como se llamaba entonces al curso medio del Lebrija. Las arenas auríferas de estos ríos fueron descubiertas en 1552 por Álvaro de Villanueva, un experto cateador que hizo venir desde Mariquita don Ortún Velasco, el fundador de la ciudad de Pamplona. El ciclo aurífero, incrementado por las extracciones del Páramo Rico y Vetas, se cerró hacia 1600. Con ello, se cerraron las importaciones de vino, ropas de Castilla y hierro, que en 1560 provenían de los galeones de Castilla que atracaban en la costa del Cabo de la Vela y de Santa Marta. El curso bajo del río Lebrija volvió entonces a su estado de desolación, interrumpido muy de vez en cuando por las grandes canoas que llevaban las botijas de miel de caña y algún cacao hacia el mercado de Mompo.



Rastros del hoy recuperado camino entre Zapatoca y Puente Ruedas, en el valle del río Suárez.

La navegación del río Lebrija parecía más segura que la del río Sogamoso, pero como no tenía tanto fondo como este, no podía albergar embarcaciones de una carga considerable. No obstante, este canal fluvial siempre fue muy importante para los vecinos de la parroquia de Rionegro, e incluso se pensó exportar por allí las harinas de Suratá hacia Mompox, con menos costo que por el camino de Ocaña. Por ello el cura de Matanza, Agustín Parra y Cano, hizo abrir en la primera década del siglo XIX un camino del valle de las harinas del Suratá, en línea recta, hasta Rionegro, de donde debe seguir hasta el puerto de Cañaverales, para embarcar allí las harinas de Suratá. Adicionalmente, trajo frutos de Rionegro para los vecindarios de las parroquias de Suratá y Matanza.

Camino del Conde

Cuando el tráfico mercantil de la villa de Mompox había alcanzado su mayor intensidad, durante la segunda mitad del siglo XVIII, los comerciantes momposinos establecieron sus agentes en Ocaña, Pamplona y Girón, llegando a participar como inversionistas en las minas de plata de La Montuosa y en las plantaciones de cacao de Girón. Fue así como don Juan Salvador Narváez y Berrío, conde de Santa Cruz de Mompox, llegó a ocupar el empleo de gobernador de la ciudad de Girón en 1758. Decidió entonces emplear su capital para abrir un nuevo camino que pusiera en comunicación a Girón con Mompox, lo que facilitó las exportaciones de cacao y algodón por el río Magdalena. El puerto del

Pedral, sobre el río Sogamoso, fue el punto donde los bogas momposinos cargaban las mercaderías enviadas por este camino desde Girón y el Socorro. Por la inversión, el conde de Santa Cruz obtuvo el derecho a cobrar peajes por el tránsito y la propiedad sobre las tierras baldías aledañas al camino. Este proyecto asentó una buena cantidad de colonos en la parroquia de El Pedral, que en 1778 ya registraba una población de 148 cabezas de familia y un total de 391 personas de todas las edades y sexos. Las riberas del río Sogamoso se cubrieron de plantaciones de cacao, cuyas producciones, unidas a las provenientes de las 33 haciendas cacaoteras que existían en el distrito del río Lebrija, se exportaban hacia el mercado de Mompo, donde la familia del Conde de Santa Cruz controlaba el comercio de un producto de amplia demanda en Veracruz y las Antillas. Este camino también permitió la salida de las cargas de algodón de la provincia del Socorro, que llegaban a Mompo con la denominación de «algodones de Girón». En 1805, don Facundo Mutis, un empresario de Bucaramanga ligado a la exportación de las harinas del valle del río Suratá, propuso la reconstrucción del camino del Conde a cambio de la propiedad



sobre unas 200 estancias de tierras baldías en la vía, comprometiéndose a poblarla con colonos y a estimular la producción y el comercio de añiles. Simultáneamente, el comerciante Patricio Guevara propuso la reforma del trazo de este camino para que los bogas cargaran las mercancías aguas más abajo, evitando el paso por los remolinos y los derrumbes del río Sogamoso, a cambio del derecho a cobrar peajes a los transeúntes. El virrey prefirió la propuesta de Guevara frente a la de su competidor Mutis, considerando que convenía más al Estado un proyecto que entregaba a los empresarios el derecho a cobrar los peajes, antes que la propiedad sobre tierras realengas.

El camino del Puerto Real de Ocaña

Otra entrada a la cordillera desde el río Magdalena era la del Puerto Real de Ocaña, donde se acopiaban las mercaderías enviadas desde la ciudad de este nombre. El camino que unió a la ciudad de Ocaña con el río Magdalena por este puerto fue establecido desde 1570, es decir, desde el momento de la fundación de esta ciudad. Inicialmente, fue situado este puerto en la desembocadura del río Simaña en el Magdalena, pero en 1583 fue trasladado a las cercanías del primer asentamiento de Aguachica. El camino salía de Ocaña hacia Venadillo, sitio de los indios encomendados a Luis Téllez Blanco, siguiendo por La Camarona hasta los aposentos de Diego Hernández, prosiguiendo hasta Totumal (villa de San Andrés) y Aguachica, y de allí al Puerto Real en el Magdalena. Los indios de la Loma de González fueron incorporados a este camino como cargueros y luego como arrieros.

Este camino de los vecinos de Ocaña reemplazó al que habían abierto inicialmente los pamploneses hasta la desembocadura del río Lebrija en el Magdalena (Puerto Viejo), estableciendo un tráfico mercantil intenso entre Ocaña y Simití, al otro lado del río Magdalena, por donde se seguía hacia los distritos mineros de Antioquia (Zaragoza y Remedios) y de Guamocó.

Durante la segunda mitad del siglo XVIII, en plena expansión comercial de todo el Nuevo Reino, el camino sirvió para el tráfico de cacao, harina de trigo, panelas, anís, sal y algunas artesanías. Las haciendas de la provincia de Ocaña durante esta época se dedicaron a la producción de cacao (estimuladas por las exportaciones de la Compañía Guipuzcoana hacia Europa, pues en Italia se vendía como «cacao de Caracas») y a los cañaduzales, que alimentaban los trapiches productores de panela y azúcar. Como puede suponerse, los cañaduzales significaron un proceso de deforestación extensiva, algo que fue registrado en los documentos sobre los ejidos de Ocaña que publicó Luis Eduardo Páez Courvel en 1950. El trigo y el maíz se cultivaban en las pequeñas unidades campesinas, así como el añil y el tabaco. Hacia el río Magdalena se concentraban las ganaderías extensivas.

La administración del puerto Real de Ocaña fue concedida por el rey, como pago por sus servicios de conquista, al capitán Lorenzo Fernández de Contreras. Su hijo, Lorenzo Fernández de Rojas, trasladó el puerto en 1587 «muy más abajo del que al presente se usa, por donde se llevan las mercaderías en recuas a la ciudad de Ocaña, Pamplona y Nuevo Reino». Con este traslado quería disminuir el costo de la boga por el río Magdalena. Terminada la concesión a los descendientes de estos, la administración del puerto y el cobro de los peajes pasó al cabildo de Ocaña. En 1754 la Real Audiencia puso un oficial real a cargo de la cobranza de los peajes del Puerto Real. Don Miguel Ibáñez, oficial real en 1796, relató que el movimiento comercial por este puerto se había duplicado con respecto a 1754, al punto que era mayor que el del puerto de Honda. La carne salada y los cueros eran dos productos de amplia circulación hacia los distritos mineros de Antioquia.

El camino de Ocaña fue la ruta principal para la salida de las harinas del valle de Suratá, de temperamento medio, donde llegaron a cosecharse anualmente más de diez mil cargas de harina, cuya mayor parte se exportaba por este camino hacia Mompox y Cartagena. Según la información publicada por don Joaquín Camacho en la décima tercera entrega del *Semanario del Nuevo Reyno de Granada* (2 de abril de 1809), el trigo que se sembraba allí era de excelente calidad, y se obtenían dos cosechas al año de la variedad que llaman en Europa trigo candial o tremesino. El trigo cosechado en los lugares más elevados o de temperamento frío, como Pamplona, Silos, Cágota de Velasco, Servitá y Cerrito, era de la variedad del trigo rubión o de invierno, más tardío, que daba un pan moreno, menos crecido, pero de muy buen gusto.



En los lugares que se acercaban al río Chicamocha, como Tequia, La Concepción, el llano de Enciso, Macaravita, Malagavita y Carcasí, se cultivaba trigo, caña y arroz para el comercio. En cualquier caso, solo los vecinos de las parroquias de Matanza y Santo Ecce Homo en el valle de Suratá producían las cantidades suficientes para exportar harinas por el camino de Ocaña.

Los trigos del valle del río Suratá que salían hacia el Puerto Real de Ocaña durante el siglo XVIII, al amparo de la real protección que intentaba detener el contrabando de harinas procedentes de Jamaica, hicieron la fortuna de varias familias (Mutis, Parra y García) que se avecindaron en Bucaramanga, y dominaron este comercio gracias a que compraban todas las producciones campesinas para exportarlas hacia la costa. Por las cuentas de los oficiales reales del Puerto de Ocaña sabemos que las cargas anuales de trigo que pasaron por este

puerto ascendieron de 574 en 1761 a 3.040 en 1785. La *Gaceta* de Francisco José de Caldas informó que en 1808 salían del valle de Suratá hacia este puerto unas 5.000 cargas anuales de trigo. La panela de la provincia de Ocaña que pasaba por este puerto se incrementó de 769 cargas en 1761 a 3.047 en 1785. En cuanto al cacao, solo pasaba en 1785 la cantidad de 687 cargas, porque la mayor parte de la producción de las provincias de Ocaña y de Cúcuta se sacaban por el río Zulia hacia el lago de Maracaibo.

El doctor Juan Agustín de la Parra y Cano, cura párroco de Matanza, publicó en la entrega 34 del *Semanario del Nuevo Reino de Granada* (27 de agosto de 1809) las cifras relacionadas con el cultivo del trigo en el valle del río Suratá que estaba destinado al comercio en las plazas de Mompo y Cartagena: el número de labradores del valle de Suratá dedicados al cultivo del trigo y otros granos era en 1809 de 700, repartidos en las parroquias de Matanza y Suratá. Cada labrador labraba una sementera de una fanega (12 almudes) de sembradura, es decir, el equivalente a la semilla capaz de producir en el molino 11 arrobas de harina. De este modo, se invertía en semilla el equivalente a 7.700 arrobas de harina (o 770 cargas, porque la carga de harina era de 10 arrobas o de 12 almudes). Esta era la práctica común en todo el Nuevo Reino de Granada, pero este cura trató de probar que el método de siembra desperdiciaba 700 cargas. La práctica general era preparar el terreno con un arado, regar la semilla a mano y después tajarla con bueyes o con palas. Este cura experimentó por 25 años en sus propias tierras el método de siembra por bordón: preparaba el terreno con una reja, le daba un fierro más, sembraba a cordel y con bordón, poniendo en cada hueco (separados entre sí una

tercia) solo 2 o 3 granos, de tal modo que con un solo almud (la doceava parte de una carga) sembraba tanto como los demás con una fanega. Ahorraba así 11 almudes por fanega sembrada y obtenía una caña de trigo más robusta y alta, con espiga más grande y granos de mayor peso. Los cálculos comparados del rendimiento fueron 10 por 1, sembrado por el método de riego; 268 por 1 (14 fanegas por almud), sembrado por el método de bordón. De este modo, manteniendo constante el terreno, el método de bordón permitía recoger 4 fanegas más que por el sistema de riego. Este cura decía que si los 700 labradores sembrasen con su método, sembrando solo un almud de semilla por método de bordón, obtendrían 9.800 fanegas, frente a las 7.000 que cosechaban anualmente con inversión de 700 fanegas. En el valle de Suratá se vendía la carga de trigo, en tiempo de cosechas, a cinco pesos. Es decir, las 7.000 fanegas producidas por riego valían 35.000 pesos. Calculó que ganarían 14.000 pesos más si todos sembraran a bordón. El método de bordón lo había aprendido leyendo las *Memorias de la sociedad vascongada*, y su aporte no era más que «aprovechar las *luces* que he bebido, aplicándolas al país en que vivo».

El mercado de Mompo fue la plaza de venta más importante para todas las producciones agropecuarias que usaban este camino. Los agentes comerciales del marqués de Santa Coa enviaban hacia Mompo quincenalmente remesas de trigo, harina y cacao. Jorge Meléndez (1994) estimó que el 80 % de las producciones de la provincia de Ocaña se vendían, durante el último cuarto del siglo XVIII y comienzos del XIX, en la plaza de Mompo. Un siglo antes, se dirigían prioritariamente hacia Antioquia y Simití.



El camino del Chucurí

Un camino de colonización de mayor éxito fue el que unió a la parroquia de Zapatoca con el puerto de Barrancabermeja. Se trataba de la continuación del que unía la villa del Socorro con Zapatoca, abierto desde mediados del siglo XVIII, como parte de la expansión del comercio socorrano hacia el río Magdalena. Este tramo partía del Socorro en dirección al Tablazo y la parroquia del Palmar, siguiendo por la ruta de la quebrada Chirgua hasta la parroquia de La Robada. Se continuaba hasta cruzar las quebradas Chisvita y Pao, siguiendo hasta las casas del alto Comedero y del alto de la Peña del Muerto, llegando finalmente a Zapatoca. El segundo tramo, que es precisamente el camino que seguía hacia el río Magdalena, salía de Zapatoca hacia Betulia y la Cuchilla del Ramo, subiendo al alto de la Cruz de Macana, y llegando a la parroquia de San Vicente de Chucurí. De allí se seguía hacia el río Chucurí y las quebradas Las Flores, Blanca y Arenosa, hasta llegar al puerto de Las Infantas, junto al río Oponcito (La Colorada). De allí se embarcaban, descendiendo por este río hasta llegar a la ciénaga de las Palmas, y de allí hasta Barrancabermeja.



Ramón Torres Méndez (1809 – 1885). (Detalle) *Bogas del Magdalena descargando un champán*, Ca. 1850. Dibujo (Lápiz compuesto / Papel de fabricación industrial). 22,3 x 31 cm. Colección de Museo Nacional de Colombia, reg. 1161. Foto: © Museo Nacional de Colombia / Samuel Monsalve Parra

Este camino fue abierto por los vecindarios del Socorro y Zapatoca para exportar sus lienzos de algodón, cueros y conservas hacia el río Magdalena, prosiguiendo hacia la provincia de Antioquia, cuyos distritos mineros habían atraído desde comienzos del siglo XVIII a los comerciantes socorranos, y hacia los mercados de la costa atlántica. El tramo que unía a Zapatoca con el río Chucurí recibió un gran impulso bajo el régimen de la pacificación española (1816-1819), pues por órdenes de Pascual Enrile se llevaron por la fuerza a muchos socorranos a los trabajos del camino, juzgado útil para el comercio del Socorro, pues las producciones de las provincias de Tunja y Santafé que allí llegaban podían reexportarse hacia los distritos mineros antioqueños. Este camino servía además para la importación de sal marina que requerían las ganaderías del Socorro, San Gil y Barichara. A diferencia del camino del Conde, que fue financiado con el peculio de los particulares, este contó con las rentas del Corregimiento del Socorro y el aporte obligado de sus vecinos pudientes, así como del servicio personal de los que fueron llevados para expiar su conducta independentista. En 1819, los socorranos destruyeron la aldea del Chucurí, como parte de su guerra emancipadora, y abandonaron los trabajos de ampliación. Por ello, el gobernador del Socorro debió convocar de nuevo a la Cámara Provincial, en 1841, a la realización de nuevas obras de apertura de este camino hacia el río Magdalena, intentando remediar la decadencia económica que ya se veía venir por efecto de la competencia que habían traído las importaciones de los tejidos ingleses.

Los caminos de los Andes

La concentración demográfica aborígen en la altiplanicie andina, en la cuenca del río Suárez y en la provincia de Pamplona determinó el poblamiento hispanizado del siglo XVI en la cordillera Oriental de Colombia, regido desde los cabildos de Vélez y Pamplona. Esta distribución poblacional determinó el sentido sur-norte de los dos grandes caminos reales que pasaron por esta región desde la segunda mitad del siglo XVI: el que partiendo de Santafé pasaba por Chocontá para dirigirse a Tunja, y de allí al Puente Real de Vélez, para proseguir, por la vertiente derecha del río Suárez, hacia las villas del Socorro y San Gil, prosiguiendo hacia el río Chicamocha, que cruzaba por Jordán-Sube, para ascender a la Mesa de Los Santos y luego dirigirse hacia Piedecuesta, ascendiendo luego la cordillera para cruzar el



Los caminos se trazaron al paso de las recuas y de hombres que, piedra tras de piedra, les dieron forma.

páramo de Berlín y dirigirse hacia Pamplona y Ocaña. El segundo también partía de Santafé, pero después de pasar Tunja se dirigía hacia Duitama, Soatá y Capitanejo, ascendiendo por el valle del río Servitá hacia Tequia y Silos, hasta alcanzar la ciudad de Pamplona, dirigiéndose luego hacia Cúcuta, San Cristóbal y Mérida.

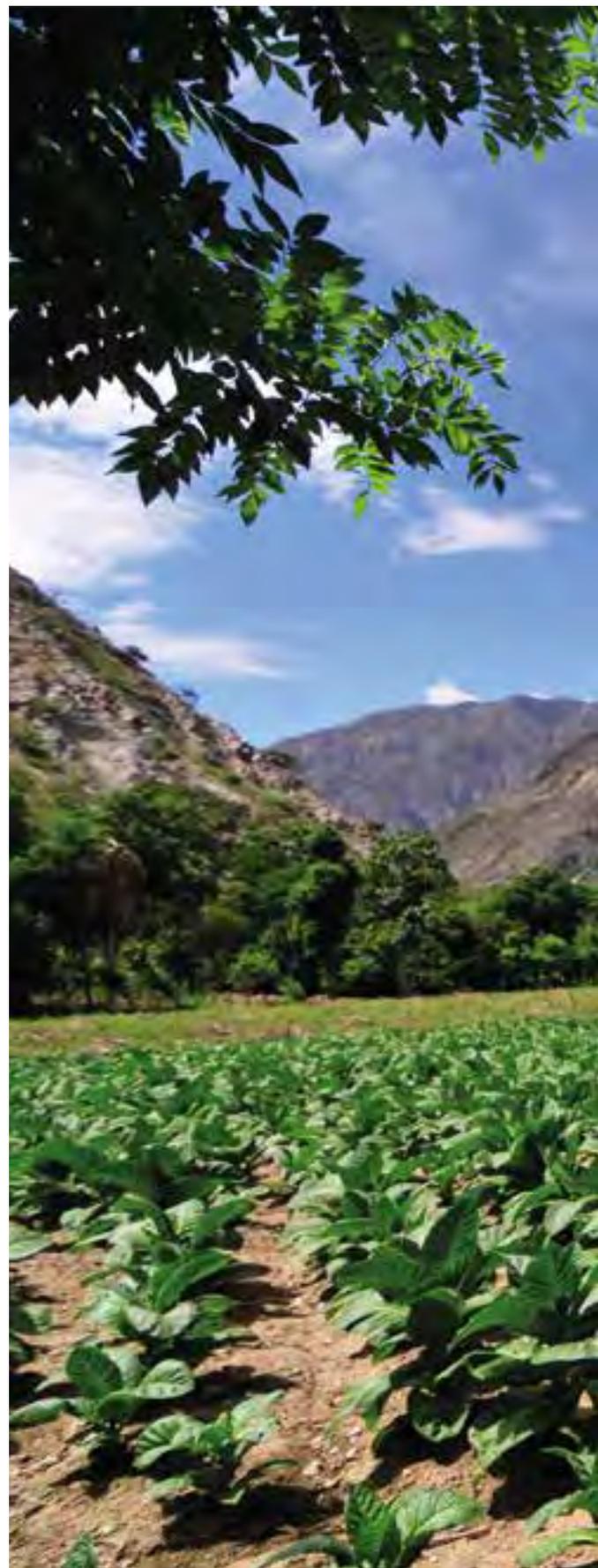
Estos dos caminos unían los distritos mineros de Mariquita, río de Oro y las Vetas de Pamplona con los mercados campesinos de las ciudades, villas y parroquias de la cordillera santandereana, consolidando el poblamiento y la valorización de sus tierras. Pero para buscar los distritos mineros de Antioquia y Guamocó, o para exportar las producciones artesanales y agropecuarias hacia la costa Caribe, era preciso cruzar el desierto selvático. Con grandes esfuerzos fueron abiertas las trochas hacia el río Magdalena, descendiendo por la vertiente y los ríos que en él desembocaban, apenas con el tamaño que podían borrar los derrumbes invernales y la voracidad de la maleza. Pese a todo, en dirección oriente-occidente, fueron abiertas las trochas y se estableció la boga del río Magdalena.

El trazo de los caminos del paisaje andino tenía ante sí un accidente natural que nadie podía esquivar: la honda fosa labrada por el río Sogamoso contra una cordillera que no paraba de crecer y de cerrarle el camino hacia el mar del norte, que lo obligó a retorcerse como serpiente hacia el occidente, buscando su desagüe en el río Magdalena. Este cañón impuso a los transeúntes un mayor esfuerzo para descender hasta sus orillas, para cruzar por un torrente embravecido, y para ascender por pendiente del otro lado. Antes de que esforzados castellanos llegasen, ya muchos grupos aborígenes lo habían domesticado con sus cabuyas de fique, sus canoas, sus cultivos de hayo y sus algodones.

El cañón del río Sogamoso, en el tramo de la cabuya del Chicamocha, está ligado a dos singularidades que lo hacen excepcionalmente único en el mundo: de una parte, es el sitio originario de la planta del fique (*Furcraea macrophylla*), y, hasta nuestros días el pueblo de Covarachía, donde tuvo sus aposentos el cacique Chicamocha, vive de sus producciones. De la otra parte, los aborígenes desarrollaron antes de la llegada de los españoles la técnica de las cabuyas de fique para ayudar a los transeúntes a cruzar el río sin el peligro de perecer ahogados, fuente original del posterior desarrollo técnico de las tarabitas de rejos de cuero trenzados.

Solo en este tramo vecino al Capitanejo se identificaron en 1768 al menos cuatro cabuyas de fique sobre este río¹: la del Chicamocha, tendida en la actual vereda de Tapias (Covarachía), que comunicaba con el sector de La Playa (Capitanejo), cerca de la desembocadura del río Servitá en el Chicamocha; la de Boavita, tendida cerca del actual Puente-Pinzón, en la vía que comunica a Soatá con Boavita, y de allí a los pueblos de la Sierra Nevada; la del Capitanejo, tendida cerca del sitio donde hoy está el puente de la Palmera, sobre la carretera central del norte, y otra más que existió en la desembocadura del río Nevado en el Chicamocha, conocido como Las Juntas.

1 Pablo Fernando Pérez Riaño: "Procesos de interacción en el área septentrional del altiplano cundiboyacense y oriente de Santander", en José Vicente Rodríguez (ed.). *Los chibchas. Adaptación y diversidad en los Andes Orientales de Colombia*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 2001, 75, nota 38. También su libro *La cabuya de Chicamocha*, Bogotá, Academia Colombiana de Historia, 2012.





Cada camino trazado obedeció a un llamado de la economía de las regiones. El tabaco fue durante siglos parte de esta voz.

Los mapas del siglo XVIII son una buena fuente para la identificación de las cabuyas tendidas sobre las aguas de los ríos Sogamoso y Saravita, que recibían los nombres de sus diversos tramos, una señal de la diferenciación de los distintos caciques que las controlaron y se beneficiaron de sus rentas por el pago de tributos. Esos mapas permiten diferenciar, durante la segunda mitad del siglo XVIII, los distintos nombres de esos tramos: en el río Sogamoso se diferencian los tramos llamados río Chicamocha con cinco cabuyas (Gelisco, Basto, San Miguel, San Antonio y Cepitá, pues no alcanzan a aparecer las de Chicamocha, Capitanejo y Boavita), río Sube con dos cabuyas (Salazar y Sube) y río Chocóa con la cabuya de su nombre. En el río Saravita, que para entonces ya se conocía como río de Suárez, se dibujaron cuatro cabuyas (Macharmanga, de Pino, Ancón y Ruedas); y en el río Fonce, que en ese entonces diferenciaba el tramo de Mochuelo (San Gil) respecto del tramo Pienta (Charalá), se dibujaron siete cabuyas.

Cruzar el río Sogamoso en cualquiera de sus tramos era un reto que fue enfrentado desde los tiempos aborígenes (nadadores, canoas, cabuyas de fique) hasta las tarabitas de cable de rejos y los puentes de peaje del siglo XIX. Pero esta era solamente una de las pruebas de los esforzados transeúntes, pues antes de llegar al río era preciso descender por las abruptas pendientes de la fosa, y después ascender por la pendiente contraria. Desde los tiempos aborígenes, y siguiendo por los tiempos indios y republicanos, esta fosa se ha interpuesto al tránsito humano que va de norte a sur, o viceversa, obligando a descender y ascender entre los 500 y 1.200 metros sobre el nivel del mar, con pendientes mayores de 45 %. El monto anual de lluvias es 730,8 mm, distribuido en dos épocas. Este clima, según la clasificación de Thornthwaite, es semiárido, con poca ganancia de agua y megatermal. Entre las posibles causas de la aridez para la zona se menciona el efecto de sombra de lluvia y la topografía encajonada, que se reflejan en los valores de igualdad en los montos de la precipitación y la evapotranspiración real anual. La vegetación que alcanza el mayor desarrollo en la región es la que corresponde al bosque seco y su matorral espinoso².

² Sofía Albesiano y otros. La vegetación del Cañón del río Chicamocha. En *Caldasía*, 25: 1 (2003), 74-76.

La primera técnica para ascender o descender por las pendientes de la fosa fue, por supuesto, la de caminar en zigzag, en ocasiones con la ayuda de un bastón de largo variable. Pero a quienes le faltaban las fuerzas y podían premiar a otros por su ayuda, se hizo el silletero, una esforzada figura que llamó la atención de los viajeros europeos del siglo XIX. La arriería, es decir, la actividad de conducción de recuas de mulas y de equinos, o de yuntas de bueyes, fue una actividad indisolublemente unida al ascenso y al descenso de transeúntes por el foso del río Sogamoso. Esta actividad desarrolló no solo una cultura regional con la cría de animales de carga, sino con la artesanía de todos los aperos que requería el embalaje y el aseguramiento de las cargas sobre las bestias.

La mula o el muleto es un animal híbrido que resulta del cruce de una yegua con un asno, y por esa característica posee gran vigor y resistencia para la actividad de carga. Como la carga normal de una mula de los dos últimos siglos es de 125 kilos de granos de café, distribuidos en sus dos flancos, resulta que cada bulto de café pesa cerca de 62,5 kilos. Pero en los siglos anteriores, antes de la plena vigencia del sistema métrico decimal, la carga de una mula era de doce arrobas castellanas. El sistema castellano de peso se fundaba en el quintal de 100 libras o de 4 arrobas: la arroba pesaba 25 libras castellanas, equivalentes a 11,5002325 kilos. Como la libra castellana apenas hace 0,4600093 kilos, la carga de productos agrícolas que llevaba una mula fluctuaba entre 10 y 12 arrobas (115 a 138 kilos): cada bulto pesaba entre 57,5 y 69 kilos. Como los bueyes adiestrados podían llevar mayores pesos, se les reservaba para el transporte de madera³ o para las yuntas que arrastraban los arados.

3 Don José María Gutiérrez de Alba, un viajero español que visitó a Colombia en 1870, anotó en su Diario (folios 97v-98) lo siguiente: «He visto por primera vez el toro manso empleado como bestia de carga y guiado por una cuerda pasada por una perforación de la nariz, conduciendo a lomo, ya gruesas maderas cortadas en las alturas, ya los variados productos agrícolas de estas feraces regiones, alternando en este trabajo con los caballos y mulas y aun superando muchas veces a unos y otras en la presteza y seguridad para bajar y subir por los parajes más escabrosos».





Otros caminos y poblamientos

El poblamiento de la jurisdicción de la ciudad de Girón desde 1631 promovió la colonización de las haciendas situadas en la margen izquierda del río Lebrija, cuyo mejor ejemplo fue la hacienda Provincia, destinada al sostenimiento del colegio de la Compañía de Jesús en Pamplona. El camino hasta el puerto de Botijas fue usado entonces por las recuas que entregaban las botijas de miel de caña y los sacos de cacao a los bogas que los llevarían hasta el mercado de Mompox.

Posteriormente, el ciclo de expansión de las exportaciones del cacao, impulsado por los privilegios ultramarinos de la Compañía Guipuzcoana y por la demanda de los mercados españoles y antillanos, promovió de nuevo el poblamiento de las haciendas cacaoteras de los ríos Lebrija y Sogamoso, desde la primera mitad del siglo XVIII. La erección de la parroquia de San Roque de Los Cañaverales en 1774 fue entonces un resultado de la concentración de colonos en las haciendas de caña de azúcar y cacao que se habían establecido junto a este río, en jurisdicción de la ciudad de Girón, así como de errantes mazamorreros del oro y de bogas asentados en los puertos de Astilleros y Botijas. Unos 50 vecinos cabezas de familia, ligados al beneficio de 40 haciendas de cacao, a las empresas de boga hacia Mompox y al mazamorreo fueron contados al momento de la erección de esta parroquia. En 1778, el visitador Moreno y Escandón contó 128 cabezas de familia y un total de 270 almas en este distrito parroquial.

Las plantaciones de cacao de los valles de Cúcuta y de Salazar de las Palmas encontraron al río Zulia como el mejor camino para llevar sus producciones hacia la culata del lago de Maracaibo, donde los agentes de la Compañía Guipuzcoana lo compraban para hacer las remesas a Cádiz o a México.

*Samborombón de Barraduria
Barrichuela - Cuare
Monumento Nacional*





2



Los caminos del comercio

Juan Diego Serrano Durán





RESUMEN

Los caminos del comercio

Este artículo se ocupa de describir y analizar el tema de los caminos trazados en el departamento de Santander en función del impulso del comercio. Para ello, describe, en primer lugar, los principales grupos de poblaciones que constituyeron el territorio entre los siglos XVIII y XIX. Con ello, el artículo analiza a fondo las primeras leyes de caminos que se establecieron en la región. En esta primera parte, se estudia además la forma como se concebía la orografía santandereana hasta fines del XIX. En segundo lugar, el artículo aborda documentalmente las propuestas emitidas por aquellos siglos, encaminadas a potenciar los circuitos comerciales; estos análisis preparan el terreno para la que quizás ocupa el centro del artículo: la descripción detallada de la labor comercial y de apertura de caminos efectuada por el ilustre alemán Geo von Lengerke. Las experiencias de este ilustre comerciante se ponen en contraste con otras menos conocidas, pero igualmente importantes a la hora de estudiar el departamento. Por último, el artículo termina con una breve mirada sobre el estado de las rutas comerciales y camineras en la actualidad.

SUMMARY

“The roads of commerce”

This article analyzes the roads traced in the Department in order to boost commerce. With that purpose, it presents firstly the population groups that were in the territory between the 18th and 19th centuries. With this, the article explains in detail the first laws of roads that were enacted in the region. Besides, it revises how the orography in Santander was regarded until the late 19th century. Secondly, it addresses, based on documents, the proposals issued back in those days in order to strengthen the commercial circuits. These analyses set the stage for what constitutes the core of the chapter: the detailed description of the commercial activity and the opening of roads undertaken by the renowned German citizen Geo von Lengerke. The experiences of this illustrious businessman are contrasted with others who are less known, but equally important at the time of studying the Department. Lastly, the article concludes with a brief overview of the status of the commercial routes and hiking trails nowadays.





Situarse

En sus *Notas de viaje*, de 1890, Salvador Camacho Roldán publicó los que había reconocido como «cuatro grupos distintos de población», desde la frontera norte de Cundinamarca hasta Girón, que fueron, asimismo, la definición geográfica de Santander en el siglo XIX. Se partía de Bogotá, en el grupo compacto de Boyacá, con límites al norte por la serranía de Gámbita, para proseguir por el grupo de Vélez y Monquirá, separados del triángulo económico de Socorro, San Gil y Charalá, por el río Sarabita, para ascender hasta el área formada desde el cañón del Chicamocha al río Lebrija, pasando por Piedecuesta, Bucaramanga y Girón, cuya zona de influencia se cruzaba, a nivel meridional, con la serranía de los Yaregués, tránsito entre Zapatoca y Barrancabermeja en la ruta conducente al río Magdalena, y al nororiente, por los páramos. Los tres primeros espacios fueron la progresión socioeconómica del periodo prehispánico, donde se establecieron las relaciones culturales con los cacicazgos de la sabana de Bogotá, la confederación muisca, los cacicazgos de Saboyá y Vélez, y la zona que del río Sarabita llegaba a la zona de influencia guane, al norte, sobre la Mesa de Jéridas.

Las cuatro zonas acogieron durante el siglo XVIII y especialmente en el XIX un interés por hallar, dentro de sus propios límites y espacios de influencia, las rutas terrestres para acompañar las potencialidades fluviales de las arterias de la autopista orográfica nacional al nororiente. Para ello, aprovecharon las bonanzas del algodón, el cacao y el tabaco, que desde los orígenes de la República se habían convertido en propósitos de avanzada agrícola en las parroquias de Rionegro, Simacota y Zapatoca, o de puertos intermedios, como el San Roque de Cañaverales, sobre el río Lebrija, o el San Joseph del Pedral, sobre el río Sogamoso.

El último espacio había sido una región despoblada y triste, cuyos valles y montañas habían comenzado a desmontarse con la fundación de San Juan de Girón en el siglo XVII, en la ruta itinerante del comercio étnico y el posterior poblamiento de las cuadrillas de indios lavadores de oro sobre los cerros y los ríos, y que hasta el siglo XVIII había apenas fijado desarrollos económicos mayores a la trata de esclavos y el tránsito de mercaderías desde el puerto de Cartagena, Mompós y Santa Marta, con una creciente demanda agrícola desde Europa por Veracruz y Maracaibo. Del enclave de San Gil, Socorro y Charalá, al sur, se dirigía hacia Vélez y su conexión con la ruta de colonización del Carare, antigua ruta de Gonzalo Jiménez de Quesada. El conquistador, condicionado por la dependencia imperante de la ruta Honda-Bogotá-Tunja, fue empujado hacia una segunda dirección en el siglo XIX, hacia Girón, al norte, puente de comercio por el nororiente con Cúcuta, por Soatá, Málaga y Pamplona, y conducido al occidente por la vertiente del río Sogamoso hacia el Magdalena, con las dificultades en la navegabilidad hacia el sur, por las cabuyas de los ríos Suárez y Jordán, contrapuesto por el obstáculo norte-sur de la Mesa de Jéridas y el acceso tortuoso a zonas cuyo lento poblamiento agrícola y vecinal había deparado la fundación de Betulia y San Vicente de Chucurí como enlaces para poblar el piedemonte occidental de la serranía de los Yariguíes y conectar con accesos al Magdalena, entre otros, por el Opón.



Las revoluciones de Independencia frenaron los proyectos de colonización agrícola asociados a los caminos venidos desde el sur del territorio, y progresivamente se fueron creando vínculos que desplazaron la zona de influencia agrícola hacia conexiones que dispusieron sus vínculos hacia el norte: desde Barrancabermeja, Zapatoca y Girón, como triángulo de influencia en donde la estrategia comercial hacia el Magdalena tomó mayor

protagonismo que la noción de los caminos como puntos solventados en la medida del poblamiento agrícola. Los puntos como ciudades y el camino como el eje de intereses especulativos otorgaron a Bucaramanga un protagonismo de carácter citadino, y sobresalieron entonces las posibilidades conectoras de Girón al río Magdalena como el principal interés de la zona.





Trazado del camino Zapatoca-Guane.



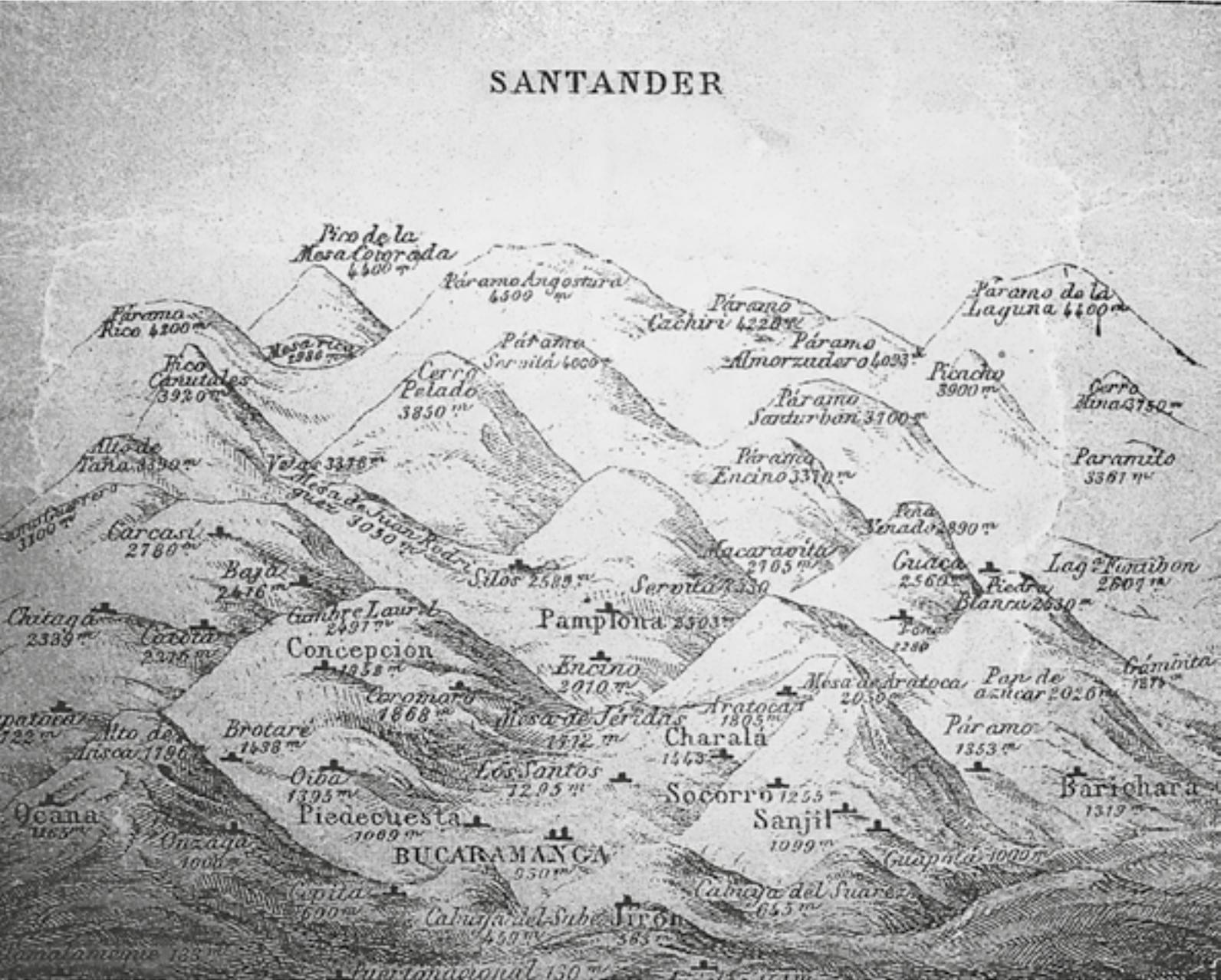
Entre 1823 y 1860, con las primeras leyes sobre caminos y la experiencia de reconocimiento de la Comisión Corográfica, el interés por solventar la economía nacional en la dinámica de importación y exportación condujo a la conclusión de que el principal problema de estos territorios no era su potencialidad agrícola o el estado de despoblamiento, sino el mal estado de los caminos para conectar directa y ágilmente con el río Magdalena. Esta

conclusión desaceleró el impulso colonizador de la clase político-empresarial de Vélez, y aceleró la especulación de la propiedad como conexiones entre centros de expendios, de establecimientos comerciales particulares vinculados a Bucaramanga, posible exclusivamente sorteando los caminos de tierra de Barrancabermeja y siguiendo las vertientes del río Lebrija y el Sogamoso, que faltaban dentro del panorama de los caminos reales y fueron vías

directas hacia la arteria nacional y el espacio de intereses para los orígenes del pensamiento liberal optimista de mediados de siglo. Del proyecto político de colonización espontánea se pasó a un proyecto estratégico del usufructo dirigido del territorio, en cuyo proceso los caminos fueron los principales protagonistas.

Un efecto paradójico del enfrentamiento con este derredor fue la concepción de que,





«Perspectiva ideal» y «alturas relativas» de Santander (detalle) en el Mapa de la Republica de Colombia (Antigua Nueva Granada), levantado por el general de ingenieros Agustín Codazzi. Elaborado por Manuel María Paz. Grabados de Erhard Hermanos. Fuente: Archivo General de la Nación. Mapas y planos (1569-1965). Mapoteca 6 y 3, número 25.

dentro de la Cordillera Oriental, existían varias «cordilleras interiores», o sea, cuerpos y cadenas de montaña que atormentaban la corriente de los ríos, y eran la última barrera antes de entregarse, como ocurría con los ríos Sogamoso y Magdalena. Después del corte del Sogamoso, la cordillera continuaba hasta el río Lebrija, lo que conllevaba un progreso comprensivo y empírico de las trochas para los viajeros. Se le llamaba «cordillera», tal y como ocurría en la vertiente occidental de la Cordillera Oriental, delimitada por las denominadas «cordilleras» de Lloriquí al occidente y de La Paz al oriente, que rompían el recorrido de los ríos Sogamoso y Lebrija, con obstáculos como los cerros Omir, al noroeste, y muerte en la desembocadura de la quebrada La Putana, en el río Sogamoso, y en el Volador, cuesta inevitable para la llegada a la vertiente navegable del río Lebrija, conducente a la desembocadura en el Magdalena, paralela a la loma del Corredor. El cuerpo de sobresaltos entró en vigor por ser el principal obstáculo desde Girón, sobre la banda derecha del cerro de La Paz, encadenando el corte del río Sogamoso a la cadena del río Lebrija. El cerro de La Paz, por su parte, era el cañón empinado que recibía la entrada de lo que en la segunda mitad de siglo acogería el nombre de Soto, en el ritmo torrentoso del río Sogamoso, y que descendía, tras pasado el pico, con una disminución drástica del curso del río, desangrándose en ramadas y caudales que llegaban, exiguos, a la desembocadura en el Magdalena, con bancos de arena en tiempo seco y palizadas y desbordamientos en tiempos de lluvias. El río Lebrija, como arteria fluvial indispensable desde el siglo XVIII, era una combinación de cuencas sobre su margen derecho, de varios ríos con un derredor geográfico rico en suelos y afluentes que descendían en las inmediaciones al Río Negro.

Es sabido, por otra parte, que los mapas son abstracciones que alteran la noción geoespacial. La «perspectiva ideal» y «alturas relativas» que levantó de Santander el general Agustín Codazzi,

con el *Mapa de la República de Colombia (Antigua Nueva Granada)*, construido por Manuel María Paz y con grabados de Erhard Hermanos, publicado en 1890, fue el retrato angustioso y en cierto sentido cómico de las proporciones de la montaña santandereana. El mapa se observa de abajo arriba, en sentido sur-norte, y, a su vez, se distorsiona en sentidos laterales, oriente-occidente y viceversa. Abajo, en el primer tercio del mapa, observando en sentido norte-sur, fue donde se concentró la red de caminos construidos, reparados y mantenidos durante el siglo XIX en Santander. La fragmentación geográfica «hacia arriba» del paisaje santandereano, más que una exageración del ingeniero militar italiano, fue una sobredimensión provocada por la vivencia impenetrable de la selva y los bosques inhóspitos que tuvieron que sortear él y muchos otros geógrafos que recorrieron el territorio durante el siglo XIX.

Es por esta razón que lo conocido teóricamente como red-camino-río, en la perspectiva del camino como trayecto continuo, funcionó durante el siglo XIX en Santander de dos maneras. Una, como conexión directa entre puntos, satisfaciendo el sentido general del camino como llegada, que se suele observar por sobre la geografía, subdividido en nodos o vórtices: de las ciudades, villas, puertos, tambos, centros de acopio y bodegaje. Y otra, como arcos o aristas en el interior de la experiencia geográfica, que tomaron significación en la medida en que son las rutas, recorridos, virajes, espacios y la conformación del sentido intrínseco del camino. La dificultad de la geografía y la forma como fue abordada para el comercio decimonónico distorsionaron hondamente la dimensión social del paisaje santandereano, al punto de encontrar en su noción bidimensional la fuente de las contradicciones más insondables en la cultura local: en la palabra ‘circuito’ como un sentido más plausible para lo que como red se desdibujó en una inmersión tozuda sobre la montaña.

Proyectarse

En 1791, el economista sangileño Pedro Fermín de Vargas Sarmiento publicó los *Pensamientos políticos sobre la agricultura, comercio y minas* y la *Memoria sobre la población del virreinato de la Nueva Granada*. Aunque no fue el único economista criollo, y sus palabras no enunciaban obras que no fueran de conocimiento político de las élites, su criterio y talante autónomo, pragmático y somero fueron de un valor singular. Lo suyo fue una predestinación: «Con que se facilitasen como conviene los caminos de tierra, abriendo otros en lugares más aparentes para la exportación de varios frutos, hasta el río de la Magdalena, quedaba el Reino en estado de hacer un comercio inmenso de sus producciones con los diversos puertos de España que tienen derecho al comercio libre».

Para lograr un contacto con el mundo, el neogranadino debía ocuparse en su sedentarismo y hacer mover su temperamento. La agricultura era la base de la modificación de la tierra y el asentamiento humano. En su consideración, ni el estiércol de los ovejos, ni las cenizas de la quema para desmonte de tierras, ni la cal debían ser desaprovechados: hablaba



Caminante en medio de su andar.



del abono a la tierra, y de no descuidarla entre las siembras y el florecer de los frutos. Y si la agricultura era la vida, por su parte, su complemento eran los caminos por tierra y agua, que, especialmente en el caso de los primeros, debían ser recorridos y reconocidos, limpiados, accedidos fácilmente, reconstruidos a partir de los caminos vigentes para la época –del Carare y el Opón–, llevados hacia las montañas inhóspitas, formados a la par de gentes industriosas, dirigidos en el sentido natural de los cultivos más propicios, acompañados de exenciones en zonas donde la población tuviera un mercado interno y, mayormente, conducentes a que el movimiento evitara el andar a pie.

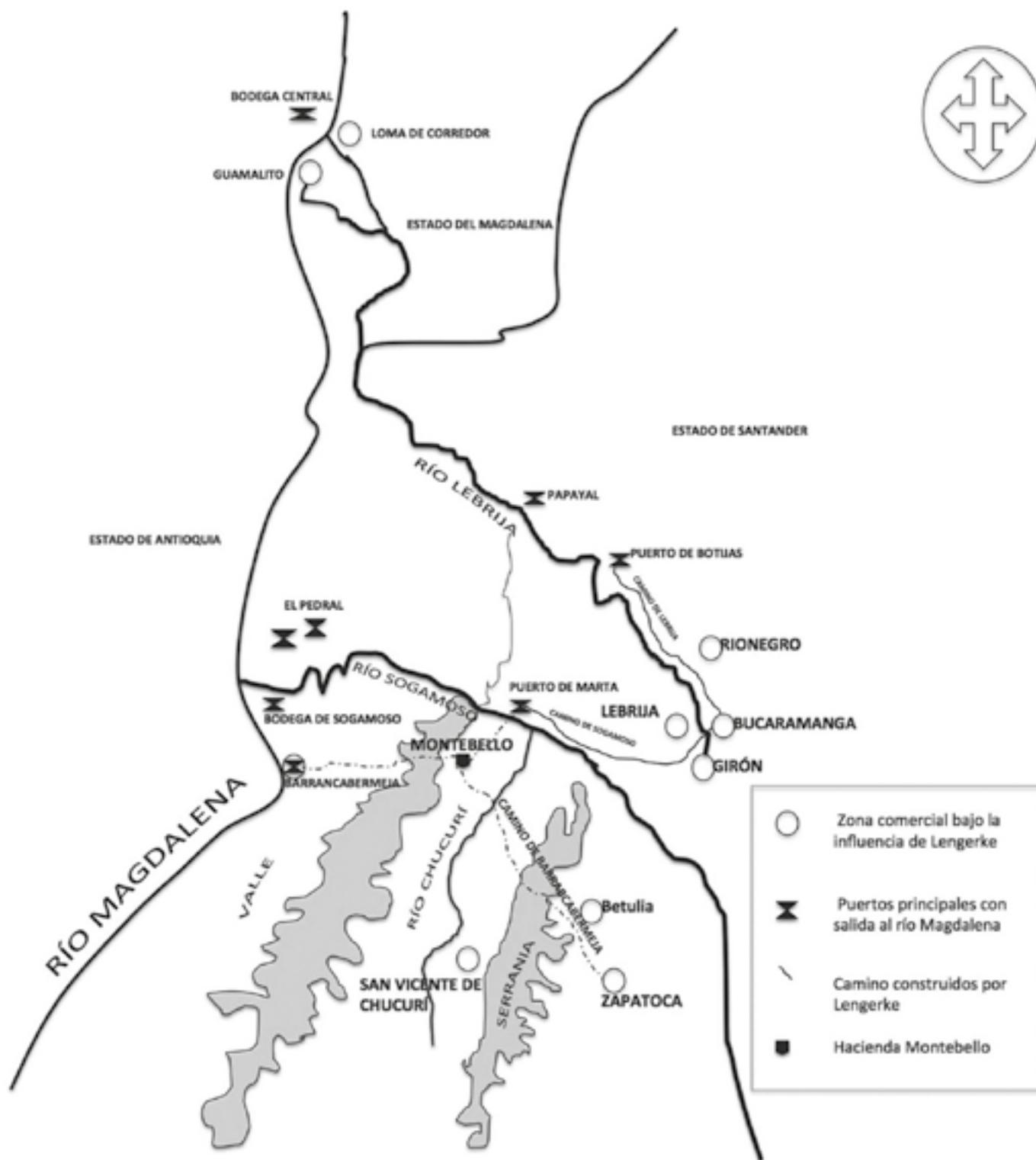
Fermín de Vargas clasificó puntualmente los ramos de la economía y trazó una red de caminos. Valorando el carácter vivandero y la favorabilidad de los fletes de la zona, sugirió reabrir el camino del Carare y la ruta de Vélez hacia el Magdalena, desde Vélez y San Gil, y con café, cacao, guayaba y mantas, por la vía del Carare y del Opón, llegando a Antioquia por Honda y a Cartagena por el puerto de Barrancabermeja. Para conectar a Girón, sugirió reparar el camino de San Faustino, que comunicaba las jurisdicciones de Cúcuta y Pamplona con Maracaibo,

enviando a Veracruz productos en un trato impecable y una velocidad con grandes ganancias. Destacó el potencial comunicativo del valle del río Sogamoso, cuyo camino debía formalizarse para comunicar las costas de Guayana y Caracas, por el puerto de San Miguel de Macuco, con el río Meta en los Llanos, advirtiendo que los caminos, que siempre fueron de tierra, y cuya navegabilidad encontraba en el río un manto de piedras, sin embargo, eran el mejor nexo que tenía Girón con el Magdalena, y de allí a Cartagena y Mompós, al ser una arteria conectora con el mercado interno, con San Gil y Socorro. Trazó incluso un camino hacia el futuro: el camino de la montaña de Quindío, en la Cordillera Occidental, entre Ibagué y Cartago, y de Honda a Chocó, en un indispensable tránsito de montaña cuyo recorrido era el de mayor riesgo, pero que conducía a cadenas de valles montañosos de tierras con potencial agrícola considerable.

Abierta la historia independiente, y exiliado nuestro interlocutor del país, la primera ley de caminos surgió como una de las diez comisiones permanentes de la Cámara de Representantes ante la República, y, bajo el rótulo de «postas y caminos», fue legislada entre abril y agosto de 1823; se denominó Ley 1.^a del 31 de julio. Prescribió las reglas del proyecto, prescindiendo de la participación directa del Estado en su construcción y legislando en favor de nacionales o extranjeros que pretendieran obtener privilegios para la construcción de vías de comunicación y sus elementos técnicos asociados: bogas, puentes, planchas, bodegas, estancias y fábricas. Dos eran los propósitos esenciales: explotar la riqueza natural del territorio y comunicar el interior del país con el exterior por el río Magdalena. Se consideraron servicios cuya realización ideal acercaría a la «perfección» de la agricultura, comercio e industria, como ocurría en los países cultos, superando, para el

caso nacional, un par de inconvenientes elementales: el aislamiento y el despoblamiento. Y cual padre que advierte a sus hijos, la primera legislatura consideró las leyes «más bien como preceptos útiles», y no fue sino hasta el 13 de septiembre de 1843 cuando la ley de 1823 entró en vigor y cumplimiento obligatorio, discutiéndose la ocupación de la propiedad con el objeto de conceder privilegios y ocuparlas para obras públicas en cabildos, consejos municipales y cámaras provinciales, y asumiendo como imposible la reparación de caminos por medio del subsidio y control estatal. Los entes provinciales serían encargados de determinar lo «competentemente autorizados para la construcción» de los empresarios.

Incentivado por misiones de dominicos, entre 1790 y 1810 se daría origen a San Vicente de Chucurí, adonde llegarían colonos desde Socorro y Zapatoca, un lugar de avanzada cuando en 1835 se fundó la Compañía del Camino del Chucurí, como empresa de comunicación expedita entre el río Magdalena y la provincia del Socorro, con un camino terminado: partiendo de Zapatoca a San Vicente, por tierra, y por el río Oponcito hasta la desembocadura al río La Colorada, para encontrarse con Barrancabermeja. Entre 1840 y 1860 sumó altas y bajas. Entre 1834 y 1836 se destinaron fondos para abrir un camino que iba del Socorro a Simacota, para atravesar la Cordillera Oriental y llegar a un punto navegable del río Opón, llamado La Carolina, y de allí continuar hasta el Magdalena, con rumbo portuario a Barrancabermeja, donde se construyó la bodega denominada *del Socorro*, inaugurada en julio de 1837. Este proyecto fue planeado por la Compañía de Agricultura y Comercio del Opón, una sociedad compuesta mayormente por las familias Azuero y Plata, que, antes de colonizar el sitio de Bermejales y crear un espacio jurídico sobre el camino, fracasó en 1840 durante la Guerra de los Supremos.



Detalle del camino de Barrancabermeja y relación con los caminos del río Sogamoso y el río Lebrija; Santander, siglo XIX. Contratos de concesión de privilegios sobre caminos otorgados a Geo von Lengerke. Reconstrucción elaborada por el historiador Daniel Alfonso León (2012), a partir de los trabajos de reconstrucción elaborados por la historiadora Clara Inés Carreño Tarazona (2007).

Los informes de los integrantes de la Comisión Corográfica advirtieron que se pretendía abrir un camino por el Opón, demarcando la ruta contigua hacia el cerro de La Paz y la vera del río Sogamoso hacia el Magdalena. A pesar de que se intercambiaban incontables ramos agrícolas y manufacturados entre Zapatoca y Girón, y de Zapatoca a San Gil y Socorro, no había propiamente intercambio con el Magdalena, por falta de un buen camino.

Solo hasta llegado el medio siglo, el proyecto de caminos echó a andar. El levantamiento cartográfico del territorio nacional, ordenado desde 1839, hasta el primer año del gobierno de José Hilario López, en 1849, inició el reconocimiento cartográfico que Tomás Cipriano de Mosquera había persuadido de hacer a Agustín Codazzi. De la misma forma, Santander, cuyo origen toponímico se había originado entre 1850 y 1855, cuando funcionó como provincia de la República de la Nueva Granada, segmentando la zona de influencia tradicional de Pamplona de los cantones de San José de Cúcuta, Villa del Rosario y Salazar, encontró una respuesta jurídico-política unitaria cuando las ideas de Manuel Murillo Toro, asociadas a los bogotanos Francisco Javier Zaldúa y

Eustorgio Salgar, encontraron un nicho gubernamental con líderes locales, como el piedecuestano Victoriano de Diego Paredes, el veleño Vicente Herrera, el socorrano Rafael Otero, el barichara Aquileo Parra o el cerriteño Solón Wilches, actores directos de la política regional y nacional.

Proclamado Estado independiente, Santander fue el pilar de los Estados Federales reunidos en junio de 1857 y proclamados Confederación Neogranadina en 1858, reconocida como «la Unión», que desde 1863 y hasta el fin de la República liberal, en 1886, llevó el nombre de Estados Unidos de Colombia. La organización jurídica concentró el proyecto de caminos en la región y, bajo las políticas liberales, redefinió el uso del espacio físico y jurídico del antiguo régimen de provincias, por la composición original de ocho departamentos, desde 1859, que serían nueve para 1877: Cúcuta, García Rovira, Guanentá, Ocaña, Pamplona, Socorro, Soto, Vélez y Charalá.

En efecto, la génesis del circuito comercial de los caminos fue, asimismo, el origen del gentilicio santandereano, con la erección del Estado Federal de Santander el 13 de mayo de 1857, posteriormente denominado

Soberano en la Constitución de 1863. Y si un Estado debía ser la elevación política de sus costumbres y, a su vez, su reflejo o usos sociales en el entorno en que operaba, las constituciones liberales de Santander fueron, claramente, el marco del punto «al que se debía llegar», a diferencia del «punto desde el cual se debe partir». He allí su utopía, por las altísimas aspiraciones románticas de sus preceptos para el desarrollo comercial, atravesadas por la obnubilación. El país se alimentó de fenómenos contrastantes, como la formación de nuevas élites económicas y regionales, ligadas a la inmigración y la especulación económica, a la par de una diáspora de poblamiento local y mestizo que colisionó con la sucesión de las guerras civiles.

Lo que los lugareños habían concebido con la máxima «libertad individual» del caso, asociada a su espíritu y a su historia, demostraba la presencia poderosa, aunque no política, de «la mano invisible»: una nueva idea del progreso material y la estabilidad social de los pueblos. La confianza absoluta en el uso racional de la libertad derogaba, en el artículo séptimo de la Constitución de 1857, que los negocios eran competencia de los miembros del Estado, y que tenían la libertad de asociarse



En Jordán Sube, los caminos se extienden como escaleras hacia al cielo.



para administrarlos como les conviniera; claro está, sin violar la Constitución, las leyes republicanas o del Estado. De tal forma que el proyecto de caminos fue también una fuerte pugna de intereses que se hizo fehaciente en los informes de los gobernantes estatales a la Asamblea Legislativa de la Unión. La soberanía del pueblo, base del contrato social, fue una idea fundamental que se fue diluyendo en la medida en que el precepto socialista francés se fue agrupando a intereses locales ligados a extranjeros que determinaron el proceso de la libertad racional adquirida.

La circulación de todo tipo de moneda, la inexistencia de una banca central, la profesionalización determinada por los oficios y la participación estatal en el desarrollo de obras

públicas fueron el escenario ideal de prácticas que readaptaron estas lógicas, especialmente, con el proyecto de los caminos. La especulación empresarial de una élite emergente, cuyo poder se desprendió de lo estrictamente económico, surgió a la deriva de una suerte de faccionalismo que se conoció políticamente como la división entre liberales radicales e independientes; los primeros, devenidos de Murillo Toro, «el Gólgota», tildado así por defender el igualitarismo y el humanismo a la forma del mártir de Gólgota, de corte fundamentalista, que se contrapuso al ala acuñada como «draconiana» o independiente, más cercana a la idea de la no limitación de la propiedad y el mantenimiento de un monopolio de la fuerza como base estatal. Pero el libre comercio se convirtió en una apuesta osada

del Estado, en una tendencia especulativa superior, a través de la que el mismo liberalismo se difuminó: mientras unos lo veían como acceso al progreso y al flujo del comercio, para lo que era necesario crear la dinámica rápida entre importaciones y exportaciones, otros lo veían como un detrimento de la producción de géneros nacionales y para el poblamiento. Y el proyecto de los caminos derivó sus tendencias entre una «libertad individual», de carácter radical y operación particular, y una «libertad previsor» de carácter independiente y asociativa. Entretanto, surgió la figura intermediaria de un nuevo tipo de monopolista: el comerciante, que usufructuó y se erigió en los caminos para que en la historia santandereana se mencione su presencia en singular.



Contrastes de los caminos. Las selvas de la Serranía de Yariguíes y los arenales de la ribera del Chicamocha.



Foto:
colección particular
Casa de la Cultura
Horacio Rodríguez Plata.

Asentarse

En la solución a los viejos problemas, el camino más simple es la creencia en protohombres, dudosos semidioses signados por la perduración en las huestes del mito. Ni los pianos de cola ni las extravagancias que han rodeado

la figura de Geo von Lengerke son tan evidenciables como el papel que desempeñó en la adecuación de rutas comerciales, que construyó con la mano de obra de sus propios reos. Aun cuando el gusto por los licores exóticos, las porcelanas, las telas finas y los ajuares hayan quedado

incólumes en la exhibición aristocrática de las familias bumanguesas, quizá, y muy probablemente, quede apartada la noción del interés de Geo von Lengerke por el comercio.

Fue el 21 de octubre de 1858 cuando se aprobó el proyecto de ley sobre las vías públicas que permitían contratar a las autoridades políticas la construcción de caminos con particulares en el Estado, que, con adecuaciones hasta la Asamblea Legislativa del Estado federal, del 8 de octubre de 1862, entró en vigor en la región a finales de 1863, cuando se celebró un primer contrato para la composición de caminos sobre la Cordillera Oriental. El reconocimiento del empresario al que se le concederían los contratos de caminos resumía, en este primero, que la persona cumpliera con unas condiciones. Debía ser lo suficientemente productivo, que en otras palabras representaba ser un reconocido hombre de negocios; además, poseer cierta influencia política, lo que derivaba en tener un nombre o, en su defecto, ser una persona altamente competitiva, bajo el lineamiento de que el poder del gobierno ante la sociedad se marcaba profundamente si era de origen extranjero.

Los contratos y las licencias se denominaron «de utilidad pública», y, fuera cual fuera su dirección, las vías debían impulsar el intercambio comercial entre nacionales y extranjeros desde y hacia la costa Caribe. Para la realización de las obras, el empresario recibía un beneficio completo sobre el camino: los peajes, los fletes y las ganancias en los tambos establecidos, así como la utilidad de los almacenajes en puertos construidos; además, créditos activos y acceso a los fondos de caminos del Estado, junto a una suma de 12.000 pesos en partidas mensuales por el tramo de los dos primeros años de ejecución. Lo más atrayente resultaba de la concesión de tierras ligadas a los caminos. En la concesión de este camino, se le podían entregar hasta 10.000 hectáreas de tierras baldías y cantidades correspondientes al denominado fondo de caminos. Las tierras eran concedidas a título de propiedad al contratista, y se extendían en una gran medida, utilizadas por el contratista como títulos de compraventa que, bajo conocimiento de las tierras, podía manejar a su antojo. La influencia de la figura del comerciante se debía relacionar muy de cerca con las autoridades gubernamentales de la región, lo que extendía sus posesiones y aumentaba la producción económica sobre la tierra.



Izquierda: Geo von Lengerke
Derecha: Última morada del constructor de caminos.

Por la forma de operación y la lógica de responsabilidad, la capacidad económica y de inversión asumida por el particular contratista representaba la no apropiación del proyecto por la vía oficial; se le otorgaba un privilegio de explotación de hasta veinticinco años sobre la empresa de caminos. Contemplando las dificultades en la realización de tal empresa, el Estado garantizaba exenciones de impuestos, cobros de peaje y derechos de importación al contratista.

El proyecto consistió literalmente en «reconstruir o abrir nuevos tramos» en los caminos. Por tanto, la responsabilidad del contratista era la adecuación y el mantenimiento de los caminos, correspondiéndole construir bodegas techadas y con un área con suficiente capacidad como para depositar todo tipo de cargamentos, especializados en términos de humedad y resguardo para algunos ramos, como para las 2.000 cargas de tabaco requeridas para el momento. El contratista debía establecer en el camino los tambos y las posadas destinadas a los viajeros y arrieros y sus cargas, así como potreros suficientes para las recuas de mulas.

En este caso, el contratista adquirió la responsabilidad con el respaldo de una hipoteca de bienes raíces por la suma de 28.000 pesos: la mitad de predios urbanos y la otra mitad de predios rurales ubicados en el trayecto, y otros que limitaban con el Camino Real y el río Girón. Los requisitos variaban en la medida de los tramos de cada contrato; para ello, los nuevos puntos, como bodegas, puentes y almacenes y la apertura de nuevas rutas conectoras, tenían por especial consideración una pugna acerca de las tierras baldías, que en algunos casos presentaba como figura una «renuencia proporcional» de las tierras cedidas en propiedad, en caso de incumplimiento del contrato; y, en segundo lugar, la devolución del dinero pagado para el financiamiento de las obras en favor del contratista. Uno y otro, tanto el Estado como el contratista, especulaban a su favor, y muchas veces ninguna de las partes resultaba contravenida. Las obligaciones, pues, se convertían en ventajas, y el contrato de caminos era una forma de incursionar, con fines de exportación, en la especulación, los mecanismos de inversión y los movimientos empresariales. Para el Estado, el propósito era mantener en la mejor forma posible los caminos para el tránsito, que en el papel se requirió como «perfecto» y que se extendía durante el tiempo del privilegio otorgado. Para el contratista, el beneficio se soportaba en que los rubros oficiales del fomento para los caminos eran exiguos, de suerte que recaía en su actividad comercial el proyecto



El discurrir de las aguas del río Sogamoso.



en sí, y podía manipular, con los recursos propios, la complejidad y la extensión de las obras, los reportes del terreno y la adecuación del camino a los intereses particulares.

El natural de Donhsen, que desde 1852 había llegado para conmocionar la región con sus compañías de sombreros y tabaco a gran escala, recibía este privilegio en la medianía de sus treinta años. Se trató del camino sobre la banda oriental del río Sogamoso, que se proyectó como una línea de entre 10 a 14 leguas desde Girón hasta el puerto de Marta, desde donde se disponía el despacho de canoas por otras 18 leguas, primero hasta La Ceiba, en medio del río Payoa y la quebrada homónima, y de allí hasta el caserío El Pedral, a pocas millas del Magdalena, desde donde partían embarcaciones mayores a Mompós y Barranquilla. Cruzaba una geografía vasta y difícil, en un paisaje geográfico y humano hostil y desolado, y, desde Marta, pasaba por los chorros del Volcán, Botón y Raicero para llegar a El Pedral, y por los chorros Perico y Santa Clara, para alcanzar el puerto Colorado, hasta donde se extendería el camino de tierra. A mitad de camino se encontraba el terreno y la hacienda de El Tablazo, punto confluyente entre Zapatoca, Girón y Bucaramanga, que se extendía hacia el punto de Las Cruces, subiendo la quebrada Pujamanes, cuya subida hacia Las Nieves obligaba a la construcción de un camino irregular y en zigzag. Lengerke, por medio de su apoderado, George Goelkel, y de Juan Francisco Gómez, vecino de Los Santos, había solicitado este privilegio a comienzos de 1863, y se comprometió a abrirlo durante los cinco años siguientes.

La reapertura del camino de Lebrija, o de Cañaverales, se inició al tiempo que las obras del camino de Sogamoso, a finales de 1863. El contrato de reapertura delineaba su partida de la ruta Girón-Bucaramanga-Rionegro y terminaba en el puerto de Botijas, sobre pendientes y mesetas adyacentes al curso del río Lebrija, recorriendo en su mayor parte vericuetos derivados de la presencia de innumerables ríos y quebradas, como el río Suratá, el Negro, el Salamaga, el Pescado, el San Alberto o el Cáchira, vertiente sur del Cachirí, que lo atravesaban sin antes permitirse asumir una dirección terrestre para encontrarse con el río en el puerto. Se desviaba a la derecha del camino a Rionegro, a la izquierda hacia la quebrada La Honda y el alto Las Cruces, bajando del clima frío al cálido en el río Salamagueta, que articulaba los caminos de Bucaramanga y Girón, iniciando el camino de Lebrija hacia el paraje de Cáchira, sobre el río Pescado, hasta la cumbre o el cerro Volador,

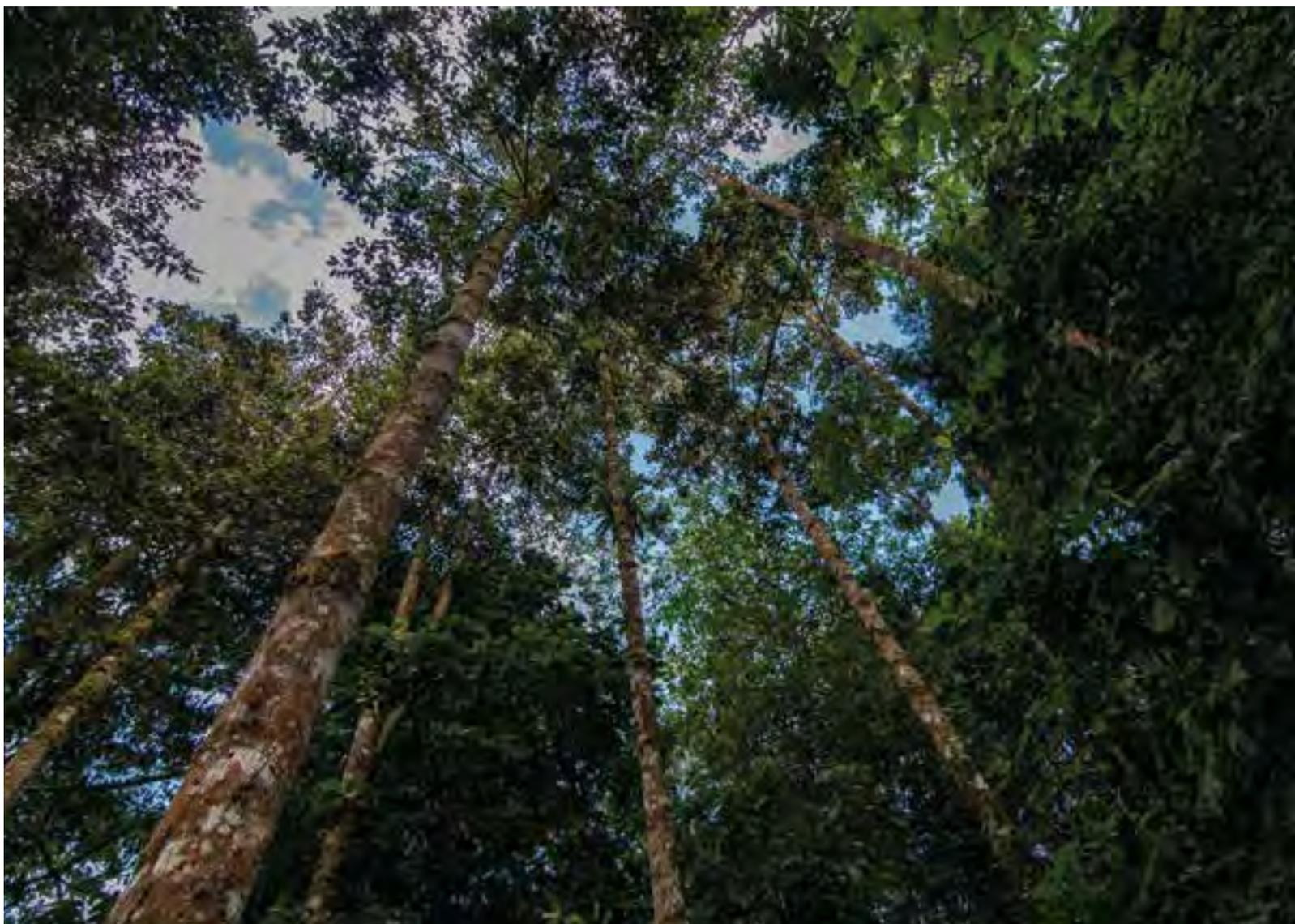


Las profundas selvas del Carare.

por cuyo precipicio se bajaba para dar al puerto de Botijas, y de allí en su largo cauce hasta desembocar en el Magdalena. Un tramo de 14 leguas granadinas, aproximadamente 70 kilómetros.

Lengerke recibió un privilegio de ocho años, un cobro de peaje y bodegaje por diez años y 200 hectáreas de tierras, para lo que se comprometió a reparar el camino, abrirlo de nuevo en los trayectos en que fuera necesario y mantener en «perfecto estado» su tráfico, desde el punto en que este se separaba del que iba de Bucaramanga por Rionegro

hasta Botijas, así como construir en el punto de Botijas dos bodegas suficientes para el depósito de frutos y mercancías y otra para el depósito de sales. Este propósito se vio cumplido en 1865, cuando se remarcó en informes oficiales la disminución en los fletes de carga y la consecuente fluidez del tráfico. Con abundancia de tierras destinadas a la producción, suelos para plantaciones, sementeras y potreros de pasto artificial, la adjudicación de este contrato le generó arduos procesos civiles en su contra, por apropiación, embargo y deslinde de terrenos.



Puente de Ruedas, obra de Geo von Lengerke.



El tercer contrato se firmó el 31 de diciembre de 1863, en la Notaría Única de Zapatoca, y vinculó a Lengerke con el subsecretario de gobierno Deogracias Rubio para la construcción del camino al puerto de Barrancabermeja. Durante cuatro años, el empresario se comprometió a construir un camino de herradura y, seguido, la edificación de las bodegas de depósito, el establecimiento de los tambos y potreros. Nuevamente, la concesión era mantener el camino en perfecto estado. El empresario era retribuido con un monopolio de 25 años para el cobro de un peaje de cargas importadas o exportadas en el camino. Se complementaba por un auxilio de 8.000 pesos anuales la adjudicación de 12.000 hectáreas de tierras baldías, el acceso a créditos activos del fondo de caminos y la no aplicación de empréstitos forzosos, reclutamiento o cualquier otro servicio a los trabajadores del camino.

El empresario, dado su gasto pecuniario personal, no debía ser gravado con ninguna contribución pública, ni por los artículos que importara del extranjero para atender las obras.

A diferencia de los contratos anteriores, el comerciante ofreció al detalle las contraprestaciones por incumplimiento, ofreciendo 100 acciones de 100 pesos cada una, equivalentes a 10.000 pesos, la mitad del capital que requería invertir, con la condición de que si fallaba la empresa devolvería el capital con un interés anual de 10 %, en el curso de dos años. ¿La razón? El proyecto, desde 1857, había sido liberado por el gobierno y dejado a expensas del Ayuntamiento de Zapatoca, que desde 1859 buscó contratar para perfeccionar el tránsito que, del punto del Consuelo, en la falda occidental del cerro de La Paz, iba a dar a la banda oriental del Magdalena, en una trocha inicialmente abierta desde 1856. En aquel momento se ofrecían 2.000 pesos por miriámetro, 2.000 hectáreas de tierras baldías y 10 hectáreas y ayudas económicas relativas por familia que se estableciera a orillas del camino; una primera muestra del modo de operar los caminos que caracterizó a Lengerke. ¿Coincidencia? El camino que Lengerke intervino salía del sitio de Naranjito, sobre la cuenca del río Chucurí, a medio camino entre Zapatoca y Barrancabermeja, y se dirigía hacia el cerro de Omir, en un tramo inicial de 7 leguas. Rodeando el cerro, comprendía el dominio de la margen occidental del río Sogamoso, acercándose a este, en vez de conectar en dirección sur, como podía por San Vicente de Chucurí con el puerto. En medio de este proceso, en 1858, Lengerke había fundado su hacienda Montebello, situándola precisamente en el sitio con el nombre de Naranjito.

Con este contrato de corta extensión, sin embargo, realizó la conexión triangular de Bucaramanga y Girón con Montebello-Zapatoca y Barrancabermeja, que, con los caminos de Sogamoso y Lebrija,

al norte, abría tres brazos de llegada al Magdalena, conformando una zona meridional respecto de los caminos del tráfico hacia Venezuela, y de los de los Estados del sur, de los departamentos del Socorro y Vélez hacia Boyacá y Casanare. En una segunda fase, acaparó la margen occidental del río Sogamoso y las dos laderas laterales del cerro de La Paz, extendiendo las actividades agrícolas del camino sobre tramos de 28 a 29 leguas granadinas, conectando a Montebello con Zapatoca –y no Zapatoca con Montebello–, en cuatro posadas: la Cuchilla del Ramo, Montecitos, López y Sardinas y el tambo de Chucurí. De Montebello a Barrancabermeja distribuyó cuatro tambos más, con corredores laterales, 20 metros de largo por 7 de ancho, en distancias de 4 a 5 leguas, como eran los de Salgar, La Mesa del Caballero, Villamizar o La Brea y Santa Isabel o Paredes. Además de las posadas, ubicó puntos en los sitios de Tempestuosa, Medio, Meseta Mateus y Santa Inés.

Rodeando las colinas, sobre su hacienda concentró los pastos, la caña de azúcar, las legumbres y el café, con máquinas centrífugas de vapor para moler caña, fabricar el azúcar y producir aguardiente. En una comisión encargada de recibir el camino, Ramón Angarita, comisionado del Estado, junto a Jorge Goelkel, apoderado de Lengerke, recorrieron las tierras en febrero de 1867, junto a empresarios como Robert August Joy, Cristian Goelkel y Ana McGregor de Paredes. Demoraron cuatro días y un total de casi 38 horas contables, en las que les sorprendió la vastedad de propiedades, las casas impecables, la diversidad aromática de los frutos y la capacidad de transformar los cerros en fuertes comerciales. Se concebía que el camino había logrado su propósito ideal. En un ámbito interno, conectó a Zapatoca con Puerto Santander, Girón, Bucaramanga y Rionegro, parte importante del comercio de Soto.

Desde enero de 1864, cuando le fueron instituidos bajo contrato definitivo los caminos de Lebrija, Sogamoso y Barrancabermeja, Lengerke pasó de comerciante a monopolista del uso técnico, social y político de los caminos. La presencia de nuevos contratos sobre las mismas obras, por extraño que pareciera, demostró el dominio sobre variaciones y decisiones asociadas a los caminos: el 8 de febrero de 1965 le fue entregado formalmente el camino de Cañaverales, y el 24 de noviembre de 1866 el privilegio sobre el camino de Barrancabermeja. Con ello, ciertamente, decidía hasta qué términos llevar el contrato, dependiendo de sus necesidades comerciales y de las actividades que él organizaba alrededor del proyecto.

El 24 de noviembre de 1866, a partir de un decreto del 1.º del mismo mes, se le brindó autorización para la construcción de un puente de cables de alambre sobre el río Sogamoso, entre Girón y Zapatoca, conectando la ruta de Montebello con el punto de llegada denominado El Tablazo, uniendo el camino de Sogamoso con el de Barrancabermeja hacia Puerto Santander. El contratista exigió la mitad del derecho de título de peaje sobre artículos importados, además de recibir las rentas del Estado, un auxilio de hasta 4.000 pesos y la solicitud del presidente del Estado, Victoriano de Diego Paredes, de que la Unión lo eximiera del pago de derechos de importación de los materiales de las obras. Posteriormente, el 8 de junio de 1869, se daba cuenta del cambio del punto de llegada del camino de Sogamoso, del puerto de La Ceiba a El Tablazo, para lo cual el camino depararía en tal trayecto el nombre de Lincoln, como se denominaba el caserío de una hacienda, punto de llegada de la ruta proveniente de Girón y Guadalupe, que también recibía el nombre de Aguada.

Sugestionado por la construcción de un puente de cables sobre el río Chicamocha, en el punto que de Jordán comunicaba con el departamento de Guantán, de la zona de influencia de San Gil al departamento de Soto, en Bucaramanga, que fue adjudicado al ingeniero inglés David MacCormick y a José María Durán en julio de 1865, Lengerke dispuso un acuerdo de responsabilidad, del 20 de agosto de 1868, para la construcción de una obra similar que conectara Zapatoca con el sur del Estado, denominado el puente de Las Ruedas, sobre los distritos de La Robada y Guane, para conectar mejor con Socorro y las zonas productoras de tabaco en las hoyas del río Suárez y Jordán. Le fue adjudicado el 10 de diciembre del mismo año, y fue el único que entregó terminado, el 15 de febrero de 1872.



Jordán. Recuas al encuentro del caminante.



Por ley del 7 de octubre de 1870, le fue autorizada la concesión para navegar por el río Sogamoso desde El Pedral, río arriba, hasta la confluencia con el río Chucurí. Construyó la bodega de Sogamoso para facilitar el despacho de cargas, 5 leguas al sur de Barrancabermeja y a una corta distancia de la desembocadura del río Magdalena. La bodega circundaba el terreno denominado Corredor, perteneciente al caserío El Pedral, donde se ubicaban labranzas y bodegas de otros comerciantes. Las cargas se desplazaban del puerto de Marta a la bodega de Sogamoso en un día, reduciendo el tiempo y evitando el trasbordo en el punto de El Pedral. Conformó entonces la vía más corta para ir de Bucaramanga a Barranquilla en su ruta de caminos, de cuatro días y medio su trayecto. En 1872, el presidente del Estado, Solón Wilches, amplió el contrato de privilegios sobre el camino de Lebrija por cuatro años más. Su apoyo fue fundamental, pues aprovechó la rama de fomento para subvencionar las deudas asociadas a los caminos, muy superiores a los 6.000 pesos que votaba el presupuesto en la Asamblea Legislativa. En 1878 se modificó el camino del sitio de Capitanes a Las Cruces, que evitaba la hoya del río Sogamoso por la cordillera de La Paz, mientras el camino del río Sogamoso fue declarado camino central, soportado en el impulso por zanjarlo como principal vía para el desarrollo económico, a pesar de las frustraciones causadas por los efectos de la inclemencia climática sobre la ruta.

Entretanto, en el ámbito estatal, en 1867 se creó el cargo de director de Vías en el Estado, para garantizar la libertad de tránsito comercial y velar por la seguridad pública de los transeúntes. Mediante la Ley 8.^a del 27 de octubre de 1867, en su artículo 3.º, el Estado estimuló el poblamiento asignando diez hectáreas de tierras baldías a cada

familia que se estableciera a lo largo de las vías que concluyeran en un río navegable, eximiéndola de impuestos durante diez años; a lo que, para 1877, se agregó el pago de 80 pesos a cada familia. En 1868 se aprobó el uso de prisioneros para trabajar en las empresas de caminos, y se instituyó el trabajo personal y subsidiado, dado que «toda persona debería trabajar tres días al año gratis o pagar el equivalente a tres jornales», y en 1872 Solón Wilches instó a la Asamblea Legislativa a poner a disposición del sostenimiento de los caminos a todos los varones de 18 a 60 años de edad, sin distinción socioeconómica y por contribución directa. En 1874 se crearon fondos o fomentos de inversión para educación y caminos, declarándolos ramos primordiales. Finalmente, y cuando se acercaba la muerte de Lengerke, en 1877 se creó el Departamento de Fomento, y con este se dispuso un reconocimiento de las múltiples vías de interés común que se habían creado sobre los caminos del comercio usufructuados por Lengerke. Lengerke humanizó el cerro de Omir e hizo de Montebello el punto no señalado del camino, aquel que fue el camino mismo.

Sin esconder sus propósitos comerciales, Lengerke informó las condiciones de su hacienda en 1864. Su transporte para mercancías extranjeras alcanzó a tener una base de trescientas mulas, que usaba prioritariamente por el camino de Barrancabermeja. Entre Zapatoca, San Gil, Socorro y Bucaramanga, fue propietario de incontables depósitos y almacenes. A la par de Montebello, su bastión de 12.000 hectáreas adscritas a la jurisdicción de Zapatoca y Betulia, se hizo propietario de tierras en la aldea Corredor y Marta, en Sogamoso, así como El Pedral, en jurisdicción de Girón, de las que sobresalieron sus haciendas El Corregidor y El Florito, de Girón y Betulia, respectivamente.

A photograph of a coffee plantation. The foreground is filled with a dense, vibrant green layer of coffee bushes. Behind them, numerous tall, slender trees with light-colored bark and dark, leafy canopies rise up. The lighting is natural, suggesting a bright day, with some sunlight filtering through the upper branches. In the upper right corner, there is a dark green rounded rectangular box containing white text.

El café fue durante el siglo XIX el producto estrella de Santander.



A tabaco y medio, el final del camino.
Un encuentro en La Mojarra.



Comercialmente, Lengerke se guio por tres auges contiguos: del tabaco, oscilante entre 1848 y 1875; de la quina, con un rango entre 1860 y 1882, y del café, entre 1865 y 1930. Tabaco en rama, quina y café se sumaron al cacao, tagua, añil, anís, oro, plata, orquídeas, cobre y sombreros rústicos fabricados con nacuma y caña brava, mejor conocidos como de jipijapa. Con el correr del siglo, se exportó con regularidad la sal, que siempre tuvo un tratamiento diferenciado en los cobros de peajes y bodegas, junto a cueros de res y chivo. Equinos (potros, yeguas y caballos), vacunos (novillos, toros y bueyes) y mulas se presentaron como un nuevo mercado asociado a la siembra de pastos artificiales.

La quina llevó a Lengerke a competir en situaciones de salvajismo, en el centro del territorio y sobre adjudicaciones baldías ligadas al ciclo de premio de la corteza. Tras una carrera por encontrar las mejores zonas de explotación, la quina cúprea fue hallada en el cerro de La Paz en 1880, y se explotó intensivamente en los ríos Suárez y Saravita, con invasión de bosques y disputas con comerciantes locales, y la explotación paralela de la quina lancifolia. En 1882 hubo una crisis internacional en los mercados, y mermó su comercio. La quina, al igual que el tabaco, ayudó a Lengerke a explorar bosques exclusivos y reconocer trochas para caminos. Las historias de Lengerke y de uno de sus principales competidores, Manuel Cortissoz, se entrecruzaron definitivamente en 1880, cuando, como agente del Estado, el segundo recibió por parte de la Unión unas tierras baldías que habían sido adjudicadas a Lengerke desde 1863, y que Solón Wilches sustrajo para entregar, instaurando un impuesto por carga en la zona y yendo en contra de las leyes nacionales.

Entre los puertos de Botijas y Marta, el café se tornó en el principal producto exportado por los puertos sobre la vertiente oriental del río Sogamoso y en las zonas aledañas al río Lebrija. En el periódico *La Juventud*, del Socorro, en julio de 1866, se informaba de la presencia de más de 2'000.000 de árboles de café dentro del departamento, cuyo cultivo reciente proyectaba un brote de granos que representaría 16.000 cargas de 10 arrobas en un plazo de 4 años, equivalentes a 4'000.000 de libras. Soto, por su parte, para 1874, se encontraba en franca expansión, con 6'000.000 millones de árboles, cuyo crecimiento, en el plazo de un año, pasó de 8.300 sacos a 48.700, con 1'500.000 árboles más dando frutos, cuyo promedio era de una libra anual cada uno. Por Botijas, Sogamoso y Paturia, a finales de 1878 y los primeros meses de 1880,

las cargas ascendieron a 10.000 sacos, llegando a un punto de efervescencia en el que una carga de 5.000 llegó a costar 80.000 pesos de ocho décimos. Algunos, como Salvador Camacho Roldán, calcularon que la base mínima de sacos producidos en Santander, contando los territorios de expansión, como Lebrija, Rionegro, Matanza y Piedecuesta, y los territorios cuyo cultivo se había originado a comienzos de siglo, en Salazar y Cúcuta, no debían ser inferiores a 60.000 sacos para 1870. Sin embargo, y a pesar de que la región estuvo dentro de las tres primeras exportadoras del

ramo, junto a Cundinamarca y Antioquia, la bonanza de la quina aumentó el precio de los jornales, y, entre 1880 y 1892, el crecimiento del café en Colombia fue considerado lento. Pero los volúmenes contables de exportación no denunciaban toda la actividad de los caminos: frente a la composición de las rutas, para 1887, por ejemplo, al puerto de Botijas llegaban más de 3.000 cargas de café, y su almacenaje se hacía caótico en la medida en que el tiempo de bodegaje era de regularidad mensual. El café suplantó al tabaco como el ramo de mayor exportación de la región

desde 1870, y especialmente protagonizó salidas a granel entre 1875 y 1889. El aumento de consumo interno propició que se vendiera en establecimientos de Bucaramanga desde 1880.

Las cargas del café especializaron las sociedades comerciales y provocaron la figura de los comisionistas, entre la Unión y el Estado. Se le remitían los bultos y el comisionado se encargaba de transportarlos, especialmente hasta Barranquilla. Disparó la actividad de las bodegas de despacho y la regularidad de los embarques, y se generó un tráfico con alta congestión.



Jordán Sube se quedó atrás en el tiempo.





Ruinas de la bonanza de un pueblo que fue cruce de caminos.



La transformación y adecuación del medio geográfico que produjo el café fue igualmente drástica. De las rozas y las quemadas se pasó al cultivo de colonos, es decir, de frijol, maíz y yuca para el pancoger de los campesinos, que producían una «destrucción productiva» de la tierra. El plátano fue el proveedor de sombra para las matas de café, y posteriormente el árbol del búcaro, sobre la meseta de Bucaramanga. Las terrazas de estas tres plantaciones, inclinadas y con almácigos, semilleros y palos sostenedores, daban una sensación ocular de admiración hacia el cuidado de los colonos de sus plantaciones. Con el correr del siglo, una amplia variedad de cobertura

vegetal se plantó como cobija de las montañas, enriqueciendo el paisaje y reforestándolo.

Los productos agrícolas incentivaron el circuito interno y provinieron mayormente del trabajo hecho entre campesinos de pequeñas propiedades y jornaleros para grandes comerciantes. En contraste, la importación fue un efecto correlativo a la ejecución comercial de los extranjeros, evidenciándose otro tipo de mercado, relativo al uso de la tecnología y de bienes y artículos. Las mulas transportaron pianos de cola, relojes de pared, telares, trajes de lana y seda, paños, botines, paraguas de seda, medias,

costureros, cubiertos, cristalería, botellas de vino, cuadros, espejos, cajas de fósforos, vasos de vidrio, loza china, floreros, frascos de perfume, juguetes, pañolones de seda y otros artículos de lujo y consumo escogido que los propietarios de las casas comerciales importaron en una medida creciente desde Europa, especialmente desde Francia, Alemania e Inglaterra, modificando ostensiblemente la sensibilidad al lujo y, por qué no, la expresión de la excentricidad en las élites comerciales. Lienzos, mantas, muselinas, madapolanes y otros artículos fueron entonces comunes en la jerga social del comercio.

El café, una huella de la esencia de la tierra.





La variedad de artículos, manufacturas y productos especializó a los cargantes: auxiliares de bodega, arrieros, capitanes de vapores, comerciantes, dueños de recuas de mulas e intermediarios. El aumento de fletes y la falta de mulas provocaron desencuentros entre los usuarios del camino y propiciaron una suerte de bandidaje asociado al robo de animales y de cargas. Estaba prohibido dejar parqueada una mula, tuviera o no carga en su lomo. Las herramientas de carga eran sacos, bultos o fardos, y se especializaron en la medida de la diversidad comercial.

Entre los años 1868 y 1882, tiempo efervescente de la construcción y adecuación de los caminos de Lebrija y Sogamoso, se registró un aumento de exportaciones de 1.350 a 12.000 cargas, de Girón al puerto de Marta; y de 5.151 a 22.000 cargas de Girón al puerto de Botijas, especialmente en aumento desde 1879. En cuanto a importaciones, de Marta a Girón aumentó de 601 a 2.300 cargas, y de Botijas a Girón de 7.406 a 8.000, con bajas de hasta 2.292 en la década de los 70, tiempo en que los caminos fueron utilizados prioritariamente para las exportaciones. El puerto de Botijas fue reemplazado por el de Santos a finales de siglo, una legua más adelante y sobre la ribera opuesta. Los puertos de Marta y Santos fueron medrados por el clima y, en el caso del segundo, por el ahorro en los materiales de construcción. Los nuevos armajos disminuyeron la capacidad de bodegaje y afectaron el flujo, lo que aumentó ostensiblemente los fletes.

Lengerke creó diversas compañías: Lengerke, Lorent & Cía., dedicada a la explotación, extracción y exportación de materias primas, como la quina; Lengerke y García & Cía., dedicada a administrar las tierras en los caminos de Lebrija y Sogamoso, para construir casas y cercas, arreglar potreros y establecer tiendas de expendio de efectos; y la central, Lengerke y Cía., receptora de los contratos de caminos, encargada de suministrar fondos y proveer herramientas, tambos, depósitos, medios de acarreo y otros elementos de explotación y exportación. Bajo su influencia, de Bucaramanga al Magdalena, hizo prosperar compañías comerciales como las de Koppel Scholss, Puyana & Ogliastri; 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., entre muchas otras asociadas a las obras de los caminos o a la producción agrícola y los derivados comerciales, desde necesidades básicas hasta de lujo.

Pasos en la elaboración del tabaco.



Se hizo cónsul alemán en Bucaramanga y, en la historia de los bancos del Estado Soberano, fue parte de los grupos ilustres de naturales que fundaron la primera sociedad bancaria de la región en 1872, el Banco de Santander, de la que fue socio y gerente. De los bancos restantes, el Banco de Pamplona, el Banco del Norte y el Banco Prediario de Soto, fue socio del último. Ostentó el título de vecino de Bucaramanga, bajo la razón social de comerciante y constructor de caminos, así como explotador de quinas. Fue el privilegiado de los caminos, el único autorizado, el nexo entre Hamburgo y Bremen con el país. Fue por eso que Geo von Lengerke se quedó en Santander. Excusa sería pensarlo; aunque en parte es algo cierto: las condiciones se le fueron abriendo a su paso. Ninguna figura se hace sola.



Asociarse

Lengerke no fue el único constructor de caminos. Muchos otros caminos de herradura y puentes fueron trabajados activamente durante el periodo liberal en Santander bajo concesiones y contratos de vías con contraprestación. El departamento de Vélez recibió auxilios y, bajo auspicio del empresario local Aquileo Parra, se creó la Compañía de Fomento de la Agricultura y Exportación para posibilitar un desarrollo por la ruta hacia el Carare, al norte, que posteriormente fue asumido por una compañía nacional para el tránsito por vapores, y que Lengerke desechó para virar su ruta de influencia al de Sogamoso. Desde Cúcuta se ejecutó la vía a Puerto Villamizar, a través de la serranía de Cachirí y sobre el río Zulia, intermediando puertos como el de Ocaña. Rutas como la de Salazar a Ocaña, por Las Palmas, permitieron progresos de concesiones ligadas a siembras de corta extensión. El camino de Codazzi conectó Zapatoca con la serranía de La Paz, en la falda occidental de la Chuchilla del Ramo y hasta Sogamoso, reconocido por Agustín Codazzi tras ser adjudicado a José María Ortiz. El camino de



Restos de los caminos en la región del Carare.

Paturia, que partía del Naranjo –posterior caserío de Lebrija– para llegar al lago que daba nombre al camino, fue un proyecto que unió a Girón con el transporte fluvial de vapor de la ciénaga, con dos etapas de concesión, de 1864 y 1867. Paturia llegó a despachar desde bodegas a la orilla del lago y su ruta mercantil sufrió un repentino abandono por la construcción del ferrocarril de Puerto Wilches. Durante un tiempo se estudió la posibilidad de abrir un camino que desde Rionegro condujera al caserío de El Papayal, sobre el río Lebrija, y unas leguas hacia el noreste de Bucaramanga; asimismo, unas leguas abajo del puerto de Botijas; y fue una constante sospecha de acortamiento de distancias respecto del tiempo que tomaba el camino de Cañaverales, que en 1880 fue desechado por el declive de la quina, característico de las selvas de Rionegro. Se establecieron los proyectos de los puentes sobre la quebrada Pujamanes, de Girón al puerto de Colorado; sobre el río Girón y el río Sucio, en la extensión del Sogamoso hasta La Ceiba; o sobre el río Cáchira, en el camino de Bucaramanga al puerto de Botijas.

Al lado de Lengerke, muchos otros comerciantes, como Robert August Joy o Alfonso Cortissoz, fueron competidores y disidentes en la manutención del feroz interés del alemán por liderar el progreso regional a través de los departamentos de Soto, Socorro, Guantán y Vélez, del norte a la zona meridional y sur del Estado. Lo que caracterizó a Lengerke radicó en una especial diferencia frente a los demás empresarios de caminos: Lengerke, en vez de romper la selva para abrir la circulación de la vida civilizada, rompió la montaña. Ante tal alcance, el asocio del camino a un circuito comercial regular y autónomo no tuvo en la población natural una respuesta adaptativa.

Fallecido el dueño del monopolio, los caminos paulatinamente fueron abandonados, así como las aldeas colindantes, como ocurrió con San Vicente, Mérida, Santa Inés y La Esperanza, en el camino de Barrancabermeja, que comenzaron un proceso de colonización espontánea al margen del estímulo oficial, entre los antiguos distritos de Betulia, Zapatoca y el río Sogamoso, alejándose espontáneamente de los bordes del camino, de las tierras adjudicadas a usufructos de ganado o de grandes explotaciones, afincando en zonas contiguas a otro proceso: la formación de municipalidades, caseríos, predios rurales y zonas aledañas a las unidades de poblamiento departamentales. Lo que debían constituir estas municipalidades, en el proyecto de caminos trazado, podría haberse afincado en los puntos del camino mismo, derivando del uso laboral espacial la noción habitacional. Pero no ocurrió así. Los inmediatamente favorecidos con el comercio establecieron su zona de influencia mayormente en Bucaramanga, con lo que se separaron del movimiento que ni la misma clase política que lo incentivó supo soportar al derogar el sentido de los caminos al lucro particular.

En la vera contraria, la población trabajadora poco aprendió de la idea del movimiento. La exportación de Santander mantuvo una relativa estabilidad en la medida en que los cultivos, sembrados sin el frenesí de la especulación de precios, se asociaron a la agricultura familiar en la ruralidad y al comercio especializado en las ciudades. Fue la guerra de fin de siglo la que alteró este aspecto, pero la suerte de los caminos no fue la misma, a diferencia del proyecto educativo, que sembró raíces escolares y universitarias que trascendieron al siglo xx. De los caminos de herradura, el uso del espacio físico regresó al caudal del agua, utilizándose en los puntos de desagüe para el uso de falúas o canoas. La activación de este modo de vida dio sustento a la vida institucional que se gestó a partir de 1886.

El concepto de «ganar y gastar», como señaló la historiadora Clara Inés Carreño con respecto al análisis cultural de Eric van Young, inclina sus extremos en la medida de si la empresa está por encima de sí, o de si la empresa gira en torno a los valores de sí. En este sentido, «en torno a otros intereses, acreditados por el gobierno y sustentados por las bases de un grupo familiar o círculo de amigos», la familia y la amistad no permitían comprender cómo la gente «ganaba y gastaba». Las alianzas personales y familiares con fuertes vínculos con la actividad empresarial y la vida política se contrapusieron inconscientemente al proyecto de transformar las rutas hacia el Magdalena con el propósito de utilizarlas, aprovechando lo que la ruta le ofrecía al particular. El sentido de pertenencia jugó como un factor contraproducente en la medida en que lo particular solía ser asociado a algún faccionalismo: departamental, político-ideológico, vecinal. Transformar el espacio para hacerlo habitable no fue algo lógico para los caminos: no se aprendió la capacidad de vivir de lleno en la actividad comercial misma, dejando en casa el sentido del hogar, drásticamente asociado al espacio en Santander. Toda forma de ganancia adquirió una responsabilidad institucional en el Estado, en la familia o en una compañía, sin prolongar su relación con el gasto que ello conllevaba.

Asegurar un proyecto dependió, entonces, de proteger al más indicado, a fuerza de palabra, e intentar gestar paralelamente formas de socio al progreso. Algo que no permitió identificar en los caminos otras rutas que fueran competencia para el monopolista, a quien los sentimientos de respeto imponían condiciones que cegaban el pragmatismo con que los caminos se pensaron como utopía civilizatoria. Y la insularidad y la capacidad de gasto de una persona como Lengerke explicaron su dominio monopólico y, a su vez, el escaso impacto de su actividad comercial en la apropiación de sus rutas y sus intereses comerciales, a la forma de un posible legado. Algunos ejemplos sirven para que esta discusión tome color y sabor.

El camino de García Rovira al Casanare fue el sueño frustrado del dos veces presidente del Estado, Solón Wilches. Si bien se presentaron varios proyectos de caminos que rehuyeron al poblamiento «dirigido» y radical, de grandes aspiraciones y grandes gastos particulares, este proyecto de caminos fue el mejor ejemplo de poblamiento «espontáneo», ligado a la asociación vecinal y a la participación en la política como actor mixto en la acción particular de los caminos.





Al amanecer, el río se hace camino
en la ruta Jordán-Villanueva.

Ante el predominio comercial de Soto, la zona de García Rovira, principalmente alrededor de Concepción y Málaga, se vio aislada de la especulación económica, al tiempo que su conformación social había creado vínculos con el espacio inmediato, que reunían toda suerte de condiciones individuales: arrieros, deudores, proveedores, prestamistas, acreedores, obreros, empleados de alto nivel y accionistas.

En la villa de la Concepción, el 18 de enero de 1868, se instaló la denominada Sociedad Empresaria del Camino de Herradura de García Rovira al Casanare, que reunió a empresarios, amigos, políticos y miembros de familias vinculadas con la región, que promovían postulaciones a las presidencias del Estado y de la Unión, y que, en el ejercicio de sus labores, se relacionaron con el comercio con un plan específico: la territorialización de un camino con aspiraciones de influencia social a todos los niveles. De Concepción, recogió actores de Málaga, Cerrito, Carcasí, San Andrés, Tequia, Enciso, Capitanejo y Sevitá, extendiendo sus modos a los departamentos del Socorro y San Gil. Como sociedad, eran personas que tenían entre sí sus propias relaciones personales, basadas en la confianza, el intercambio de servicios y favores y la reciprocidad vecinal. Se forjó como una asociación equivalente en «poder y cantidad», y obtuvo ventajas repartiendo utilidades en la medida de las acciones de inversión en la Sociedad, dispuesta a «recibir a quienes a ella quisiera pertenecer», con un capital en forma de masa. El interés en la participación comercial era el de asegurar una circulación de productos en el interior del Estado, en la estrechez de lo público y lo privado, del área y la región, de la exclusividad y el privilegio; como abiertamente se diferenciaron de Soto y Cúcuta: un comercio con el extranjero cuya base productiva fuera el comienzo del camino. Fue, sin duda, la forma fehaciente como Solón Wilches viró hacia la bandera independiente del liberalismo, diferenciándose de las prioridades de la gran escala y acrecentando sus diferencias con Aquileo Parra.

El 13 de diciembre de 1869, la Sociedad celebró el contrato del camino que conectaba a Santander con los Llanos, que tres años antes el mismo Wilches, junto a Moisés Barón, vecino de Málaga, y Evaristo Rangel, vecino de San Andrés, habían explorado siguiendo la navegación del río Tame, como nexo fluvial al exterior y vía de comunicación interior.





Hoy los caminos se recuperan como patrimonio regional para el turismo.

El proyecto del camino se soportó en su funcionamiento administrativo. Las acciones que hacían de los vecinos unos socios eran de un valor individual de 200.000 pesos, distribuidos entre 150 y 200 acciones. El aporte oficial para los caminos era asegurado, porque cada socio hipotecaba una de sus propiedades, una condición que obligaba a que el capital depositado funcionara como una obligación de crédito reconocida. Las demoras en los pagos eran causales de multas y penalidades que iban al fondo, y la disolución de la pertenencia debía ser aprobada por la Sociedad.

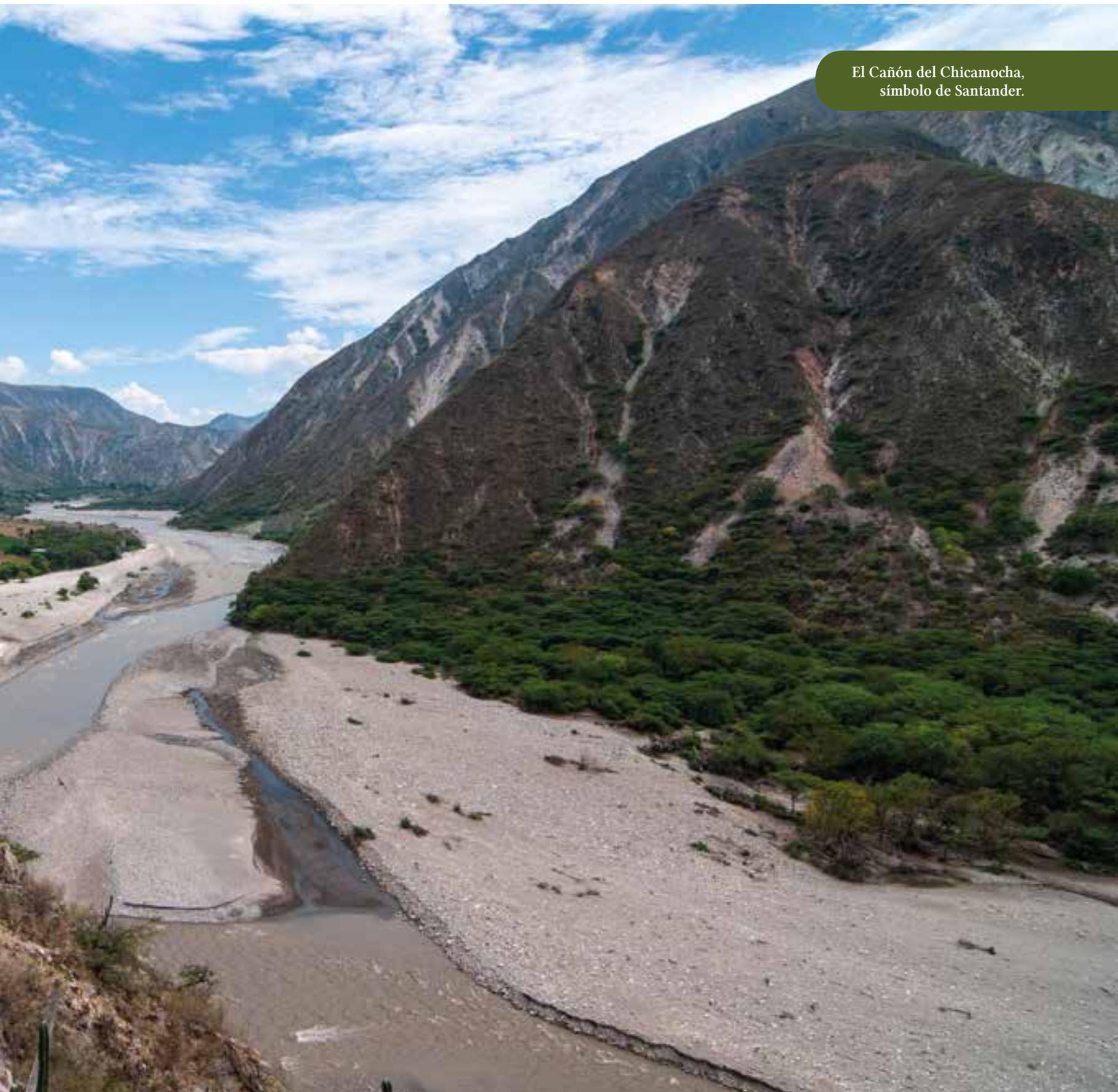
Así funcionó entre 1866 y 1892, años en que las altas y bajas de su historia se derivaron de épocas de apoyo y épocas de desamparo oficial, con una interesante galería de recursos de endeudamiento utilizados por sus miembros, que eran asimismo tesoreros, directores de obras, prestamistas, secretarios y cualquier otra vocación que el cumplimiento de los aportes anuales requiriera. La Sociedad movió dinero día a día, empujando cada jornal, cada pago en mulas, cada cuenta por saldar y cada empréstito. En sus dos periodos presidenciales, Wilches respaldó económicamente la empresa, y alternó su figura como socio y como directivo fundador, con el objeto de no generar conflictos de intereses, por lo que también aportó dineros a nombre propio. A la par que su proyecto caminaba, aumentaron consigo sus quejas sobre los proyectos de Soto ante la Asamblea Legislativa.

Alcanzó su apogeo hacia 1870, cuando reunió un ingreso anual de 49.404 pesos, pero las guerras, que coartaron la inversión pública sobre el camino, y el comienzo mismo de las obras, hacia 1872, afectaron directamente las finanzas de la Sociedad. En tanto merma ostensible de la capacidad de gasto en herramientas y dificultades de sostener el pago de obligaciones de los miembros, la nula capacidad de endeudamiento afectó la operación de las labores, aunque reforzó el sueño de la vecindad. El resultado fue una percepción más afable y cercana del progreso vinculado al comercio por parte de los habitantes, quienes reunieron sus propios esfuerzos para especular y, en conjunto, como ocurrió con otras unidades jurídicas, como San Vicente de Chucurí, argumentar al Estado la necesidad de ascender el estatus jurídico de caseríos y villas como reclamos de reconocimiento estatal al establecimiento de vínculos productivos evidentes, antes que en los flujos de dinero, en las relaciones económicas en el interior.

Esta actitud conciliadora brotaba inocentemente en las aspiraciones de Solón Wilches. Otro fue el caso de Enrique Copp, joven alemán que observó la viabilidad de una ruta que partía del punto del Naranjo, que posteriormente sería el caserío de Lebrija, en el antiguo camino de Botijas, al punto de Paturia, que se comunicaba con el río Magdalena como un caño cuya excavación proveía un tránsito natural de vapores, profundo y navegable. Las exploraciones de Copp fueron acogidas por Pedro Torres, joven emprendedor educado en Floridablanca, quien incentivó a Francisco Grellet a asociarse con Copp para abrir en tres años, desde el 28 de marzo de 1864, un camino de herradura que comunicaba el distrito de Girón con la ciénaga. Se proyectó la construcción de dos bodegas, a la orilla del lago y en la boca del Brazuelo, a cambio de 4.000 hectáreas de tierras baldías, la concesión por 25 años y el derecho a cobros de usufructo por cargas. En seis meses estaba abierta la trocha, pero los trabajos demoraron en manos de Grellet, y, a pesar de ser una ruta expedida sin la geografía difícil de los caminos de Lebrija y Sogamoso, bajo previa eliminación de los privilegios y por decisión de la Asamblea Legislativa del Estado,



El Cañón del Chicamocha,
símbolo de Santander.



el presidente Victoriano de Diego Paredes tomó posesión de la ruta, que, en 1867, por exploración encargada al ingeniero Rafael Nieto París, recomendó adjuntar un camino de Bucaramanga a Paturia.

El contrato se readjudicó para 1867, y en 1870 fue prorrogado a cinco años, lo que permitió evitar el cerro de La Paz, e hizo pasar el camino por el Boquerón, a orillas del río Sucio. Curioso fue el debate que se abrió en el proceso de readjudicación. Una primera propuesta fue la del británico Robert August Joy, dueño de empresas de vapores por el Magdalena, en asocio con Luis Bernal. Ante la presentación de una segunda, el proceso se vio bañado en polémica. Grellet presentó una nueva de su parte, junto a Ulpiano Valenzuela, que fue declinada en favor de los primeros. Esto dio origen a un pronunciamiento público redactado por un anónimo para el 30 de mayo de 1868, titulado “Camino de Paturia” y publicado por la Imprenta de Gaitán, en Bogotá. El pronunciamiento fue directamente en el camino de la opinión pública: respondía a la publicación de un texto por parte de un individuo que el anónimo llamó «el articulista», en el que se había puesto en duda la honorabilidad del presidente del Estado al conceder el contrato a Joy, puesto que era cuñado de Victoriano de Diego Paredes, y de Bernal, pariente de la esposa de un hijo del presidente. Se había manifestado que la propuesta de Grellet, aunque no aceptaba el deber público de perder sus anteriores privilegios, era «magnífica» y reclamaba «el derecho de privilegio como inventor del camino», en lo que había sido el argumento central de la demanda al Estado con la que entró a participar de la licitación.

El autor anónimo comparó las condiciones geográficas, administrativas y legales de las dos empresas de caminos. El camino de Paturia corría con «ventajas inesperadas», como que el camino evitaba 4 y 5 leguas de tierra montañosa, presentaba un clima saludable, estaba rodeado por selvas vírgenes con potencial de apropiación y tenía una distancia navegable de 1.000 a 3.000 varas. En cuanto al ancho del camino, «el de Barranca pudo ser de media vara», aduciendo que en las cláusulas nunca se le exigió al contratista proyectar dimensiones, mientras a Joy se lo obligó a calcularlo «para evitar que le entregaran al Estado “gato por liebre”», proyectando como resultado un ancho de 25 varas, de 5 a 8 más que las otorgadas por Lengerke. El transporte de carga por esta vía, para 1868, costaba entre 5 y 20 centavos, 5 a 6 pesos menos con respecto a las de Sogamoso, y entre 11 y 12 pesos de ahorro frente a las de Barrancabermeja, y se hacía bajo la promesa de entrega, de Soto

a Barranquilla, en diez días; aproximadamente diez o veinte veces más rápido que los demás caminos. De un cálculo de 12.000 a 15.000 cargas por año en el departamento de Soto, el camino de Paturia proyectaba triplicarlas entre 1868 y 1872. Para inclinar la balanza, Joy proponía no cobrar por el servicio de correos transportados por el camino de Paturia durante el periodo posterior a su apertura, ahorrando a la hacienda del Estado 1.400 pesos anuales y un total de 28.000 pesos por los 20 años de la vigencia, por lo que no parecía costosa la inversión en un camino que, auxiliado por 30.000 pesos anuales, sumados a alrededor de 18.000 en valores de la empresa, se rebajaban, de tajo, cerca de dos terceras partes de la inversión real. Joy aseguró el contrato con una hipoteca de 100.000 pesos.

Tal pareció que protestar de forma racional en contra de Lengerke era, momento seguido, recibir embates en la forma de habladurías y desprestigios, como forma de defensa de todo tipo de concupiscencias. Lo que no contemplaba el escritor anónimo era que la moral pública, ante los juicios contra Lengerke, no era un problema: al alemán poco y nada le interesaban los señalamientos de faldas y las detracciones al abolengo, con que sí se veían heridos los agentes del Estado. En ningún momento de su vida logró perder un ápice de seguridad sobre su capacidad de poner a mover mercancías por las escarpas, a riesgo de perder el flujo por los cambios en las bonanzas de los productos, y no por la racionalización de los lugareños. El daño estaba hecho, y el hábito cultural difuminado: lo que tiende a «ser» podrá siempre «parecer».

Perderse

En el siglo XXI, en Santander se recorre a pie un conjunto de rutas reconocidas como «caminos reales» o «caminos de Lengerke», unificadas, en general, por el uso conferido a los caminos «de herradura», o para el tránsito de animales de carga. Es su elemento el piso mismo, la materia de la dificultad. Piedras planas y asentadas; caños de desagüe y desviaciones; puentes en madera y puentes rocosos; relieves con piedra, con capas de tierra y con cascajo fino para no lastimar a los animales; el sol y la ventilación, y la lluvia, cuya furia era frenada con empalizadas de troncos de árbol y el varadero de las filas de espera, que recibió el nombre de «escalera de mulas».

De las más reconocibles, la ruta de Zapatoca-Paso Rueda-Guane-Barichara ofrece un tránsito en el que se oye el río Suárez y se siente el vacío de su cañón en uno de los bordes, explorando distintos tipos de verdura y formas siniestras de abandono en su trasegar, como el Puente de Ruedas, para bajar por calzadas y trochas en las que el gran número de fósiles incrustados en las piedras que componen el camino recuerdan la presencia fresca y acuosa del mar prehistórico, mientras los pulmones arden en la inclemencia del clima. La ruta de Villanueva-Jordán-Los Santos, sobre el cañón del Chicamocha, comienza llena de habitantes y cultivos a lado y lado, sobre una tierra amarilla y un manto fresco de vegetación, encapotado mayormente por hojas de tabaco, y prosigue por filos de roca y maleza espinosa, hasta caer en nuevos rastros del tiempo, como el Puente de Jordán y las lápidas de piedra, astilladas en el anonimato del anticlinal. A estas, se le suman otras rutas a pie, como las de Quince Letras-Umpalá; Guadalupe-Las Gachas; Pescadero-El Tabacal y Pescadero-Cepitá, y, desde Bucaramanga, los trayectos hacia el Alto de los Padres, Chimitá, Hacienda El Paraíso y al embalse del río Tona. Los múltiples destinos incluyen alrededor de treinta municipalidades, y se encuentran enmallados en distintos atractivos, todos provenientes de caminos históricos precolombinos, rutas de conquistadores, itinerarios de la rebelión comunera y de la Independencia, y trazos de arriería e intercambio de mercancías con que se persiguió durante siglos el curso del río Magdalena, y que hoy son destinos de preservación ecológica y arqueológica. Por no nombrar los que desde Tunja y Duitama recorren la provincia de García Rovira y van a dar a Pamplona, y que conectan con los que

de Soto Norte llegaban a Ocaña y a Cúcuta y Puerto Santander, en lo que hoy reconocemos como Norte de Santander, y que históricamente puntuaron por el río Zulia, la cordillera de Mérida y su destino hasta el lago de Maracaibo.

Se estima que hay entre 800 y 1.300 kilómetros de caminos a través del departamento de Santander, de los que el trayecto de Barichara a Guane, declarado Monumento Nacional en 1977, parece ser el de mejor estado físico y de recordación. Toda estimación es anodina: el cálculo lleva el motete de «Lengerke», el reconstructor de caminos que durante el siglo XIX tomó aquellos que, en la relación de los siglos, pueden sumar alrededor de 6.000 kilómetros; en un país que asimismo estima un aproximado de 90.000, hinchando el pecho ante la antigua Roma y sus 19.000, o agachando la cabeza ante el Inca, de 40.000. Y no se puede afirmar del todo como «camino real», en tanto siguió la ruta de intercambio de la diversidad indiana en las rutas del Nuevo Reino, utilizándose los caminos para tráfico de esclavos y materiales, antes que para carrozas; y mucho menos se pueden llamar «de Lengerke», por cuanto todos sus contratos en la región atendieron a propósitos de reconstrucción y adecuación específica de las rutas heredadas. Lo único cierto, ya no en los términos históricos de las fuentes, sino en la experiencia vívida, es que la caída de la navegación fluvial y la llegada del proyecto de carreteras dejó en territorios arqueológicos la herencia de caminos, puentes, trochas y ramales que caracterizaron una época de la realidad regional.





Los caminos del agua

María Cristina Úsuga Soler





RESUMEN

Los caminos del agua

Este artículo da cuenta de la historia de los caminos acuáticos que constituyen el río Magdalena. En primer lugar, se describe el momento en que Rodrigo de Bastidas lo llamó el Río Grande de la Magdalena, a pesar de que ya los indígenas lo habían llamado de muchas otras maneras. En un tono literario, y colmado de referencias novelísticas y líricas, el artículo es un híbrido entre la historia y la literatura. Se rinde aquí informe del alcance del también llamado Yuma, acompañado por una descripción minuciosa de la flora y la fauna que trae consigo. En segundo lugar, se cuenta la historia de los bogas, navegantes característicos del Magdalena, y se establecen relaciones entre este tipo de navegación de origen africano y la de los remeros indígenas. Después se analizan los principales tributarios del río, sus afluentes y su puerto final, el llamado Bocas de Ceniza. También se da cuenta en este artículo de los medios de transporte que han surcado estas aguas, desde la canoa indígena hasta el barco de vapor. Y por último se describen las reservas forestales y cuencas que aún hoy ostentan la majestuosidad del Río Grande de la Magdalena.

SUMMARY

The water trails

This article gives an account of the history of water pathways that constitute the Magdalena river. First, it describes the moment when Rodrigo de Bastidas named it as *The Great River of the Magdalene*, although the indigenous population had already named it in many different ways. The article is a hybrid between history and literature, written in a literary tone full of novelistic and lyric references. It provides a report of the extent of the river, also known as Yuma, accompanied by a thorough description of the flora and fauna along its course. Secondly, it tells the story of the rowers, typical navigators of the Magdalena river, and it establishes relationships between this type of navigation of African origin and the one of the indigenous rowers. Then, the article analyzes the main tributaries of the river, its branches, and its final destination called *Bocas de Ceniza*. This article also discusses the means of transportation that have navigated these waters, from the indigenous canoe to the steamboats. Lastly, it describe the forestry reserves and basins that still nowadays boast the magnificence of the Greater River of the Magdalene.





Homenaje a la tribu de los carares en Cimitarra.

Yuma o el corazón que fluye

Un ejercicio fascinante es contemplar antiguos mapas y planos que describen, con mayor o menor precisión o dosis variables de poesía, el territorio con sus diversos accidentes: ríos, lagunas, islas, montañas, valles, depresiones, poblados... Y es que los mapas tienen la preciosa virtud de señalarnos territorios que quizá jamás veremos con nuestros propios ojos y contarnos cientos de historias. Y si están acompañados de dibujos, leyendas y anotaciones a mano alzada son infinitamente más evocadores.

De entre esas cartografías trazadas por estudiosos y naturalistas, aquellos que señalan los profusos caminos del agua, sus desplazamientos en el territorio, su encuentro con otros ríos, su transformación en ciénagas y humedales y la riqueza biológica y cultural que contienen son, acaso, de los más hermosos. No puede uno dejar de conmoverse cuando, mapa en mano, constata que todo el territorio colombiano está atravesado por corrientes de agua de diversas longitudes y extensiones, que dan lugar a ecosistemas de una riqueza casi infinita. De entre todos ellos sobresale, sin lugar a dudas, el (aún) portentoso Yuma, por cuya desembocadura entraron piraguas caribes y carabelas europeas, y cuyos mapas cuentan la historia de todo un país, en su afán de consolidar su territorio e integrarse al mundo.



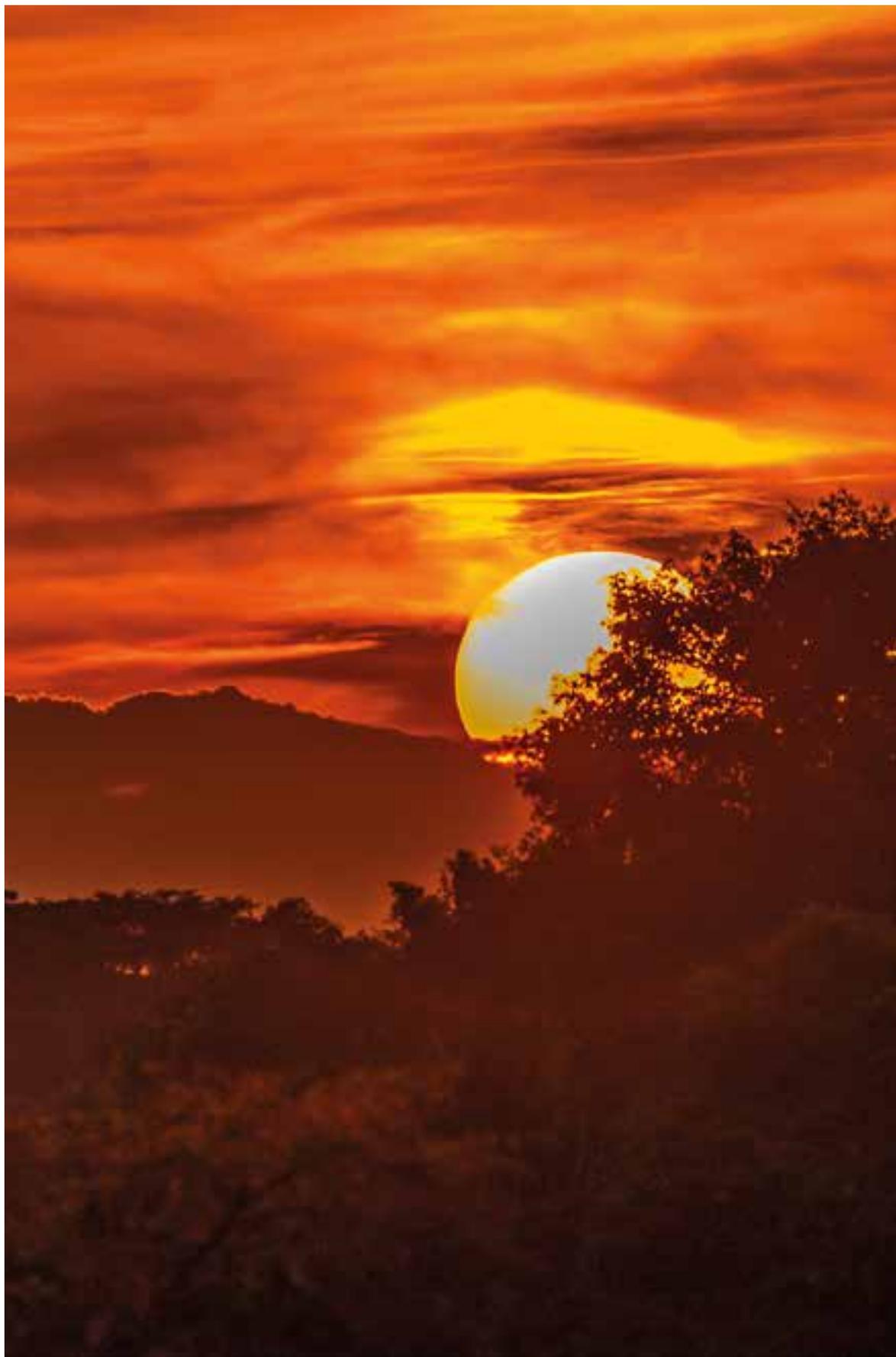
Cuando Rodrigo de Bastidas se asomó a la grandeza fluida y serena de Yuma, que se vertía sin miedo en las aguas ardientes del mar Caribe, después de haber recorrido una topografía de edad incalculable, ambicionó lo que todos los hombres: nombrar y, a través de la palabra, poseer, domesticar. Su lengua de hombre blanco, de viajero impenitente, agotada y asombrada por el encuentro con el Nuevo Mundo, no supo decir “Arlí”, ni “Karakalí”, ni “Huancahoyo” o “Karipuaña”. Entonces, alzando el crucifijo que siempre reposaba sobre su pecho sevillano, lo llamó Río Grande de la Magdalena. Y al lugar del encuentro lo bautizó Bocas de Ceniza. Doce mil años antes que él, otros viajeros –cazadores-recolectores que llegaron en busca de climas más amables– también se habían asombrado ante sus aguas turbias, y lo nombraron en su propia lengua poética y sonora. Esta larga y sinuosa serpiente de agua, bordeada de selvas innombradas, con su idioma líquido, hecho de consonantes graves y vocales brillantes como sus rápidos, sus remansos, sus ciénagas, zapales y meandros caprichosos, convocó a la criatura que habría de cantarlo y danzarlo, que se fundiría con él hasta hacerse uno. Lo deslumbró para siempre: le entregó todos sus secretos sin perder nunca el misterio. A través de Yuma se pobló América.

Yuma nace chiquitico, como todos los ríos, al abrigo de esos hierofantes centenarios de los páramos que son los frailejones, coronados por una flor risueña; lo arrullan también florecitas de una delicada belleza irrepetible: árnica, lunaria, lupinus. Enredado en la raíz del tinto, que bebe sin prisa y en silencio, se convierte en un fruto redondo y pequeñito, morado; se vuelve aroma en la rama del romero, que lo eleva por sus tallos leñosos de un verde grisáceo y brota cuando el viento helado lo acaricia. Y se viste de orquídeas, frágiles y perfectas, de musguito esponjoso trepado a las peñas, de líquenes que sueñan con ser árboles. Murmurando su canción niña, se arropa bajo el plántago mullido y viaja para nutrir con la brisa a la tillandsia airosa. Y mientras, se da, crece y se expande hasta ser un espejo de agua que ve pasar nubes gordas y soles pálidos, y refleja infinitas estrellas en noches de silencio eterno, reinventando el mundo en su reflejo. Luego, impelido por el mandato de ser él mismo, abandona la quietud sacra de ese ombligo lacustre para verterse montaña abajo, con la curiosidad propia de las criaturas jóvenes, y se abre paso a fuerza de perseverancia entre la roca antigua del ramal oriental de la cordillera de los Andes; la horada, la modela, y se arroja desde allí, rauda, poderoso, cantando una canción antigua que se repite desde el principio del mundo y que seguirá sonando hasta mucho después de que el hombre, criatura extraña, se haya borrado a sí mismo de la Tierra.



Más de quinientos años atrás,
guasanebucanes, chimilas,
turbacos, calamaríes, malibúes,
palaguas, guriguanas,
pantágoras, cimitarras, muzos,
yareguíes, carates, opones,
tapajes y carares, gualíes,
guarinoes, panches, pijaos,
sutagaos, colimas, tapajes,
yanaconas y pijaos oían su
canción húmeda y brillante,
fértil, pródiga, generosa hasta
el delirio, y la repetían en sus
lenguas sonoras, agradecidos. Se
sabían hijos del agua; reconocían
en el destino de Yuma su propio
destino. Nosotros no. Olvidamos
que el río es la memoria,
que venimos del agua, que solo
somos eso, uno que otro retazo
de sol y un puñadito de tierra.
Ignoramos que la razón de ser
del río es ser río, nada más. Y
sustentar la vida, no agostarla,
como parece ser el destino que
nosotros hemos elegido. Pero
Yuma sigue cantando, se repite a
sí mismo, sigue naciendo a cada
instante, allá arriba, en medio de
una estrella fluvial que, de tan
pródiga, parece una constelación.

Mil quinientos kilómetros y
otro poquito anda Yuma por
entre los palenques de la ribera
del Magdalena, custodiado por
los “encantos” del río –esas
fuerzas míticas que cuidan cada
monte y cada arroyo–, para ir
al encuentro de las cadencias
del mar Caribe que lo espera.





Ocaso en el valle medio del Magdalena.

Y mientras camina, se transforma y modela el paisaje, abandona las vertiginosas gargantas de roca, se estira hasta alcanzar tierras más cálidas y se deja endulzar por un sol desconocido y melcochudo, que lo embriaga y lo convence de girar formando rápidos y turbulencias, en una danza inagotable que las gentes del río sazonan con alegría y tambores, y repiten en rajaleñas, sanjuaneros y bambucos festivos. Luego, más sereno, mediando su curso, fortalecido por el tributo amable de cientos de quebradas, riachuelos y ríos que se desprenden de las vertientes de las cordilleras Central y Oriental, Yuma, enamorado del valle, redefine la línea del horizonte y se une al sol para crear amaneceres de rosas insondables, mediodías de azules profundos y centelleantes y atardeceres de naranjas líquidos y ardientes. Viéndolo pasar, a la altura del antiguo poblado de La Tora, hoy Barrancabermeja, comprende uno que frente al río no hay nada más que el calor y la espera, y que el río habla incluso en la flor lila de la taruya, en la piragua del boga, en la huella invisible del jaguar, en la ternura obesa de los manatíes, en el parloteo de los monos, en el estallido de color de las heliconias, en el aroma dulce del mango y la guayaba, en el vuelo alargado de las garzas morenas...

En su gigantesco abrazo de incontables hilos de agua que serpentean, avanzan, retroceden, se ensanchan o desaparecen sin pausa, Yuma, el camino al que conducen todos los caminos, junta y desdibuja las fronteras de más de media Colombia: Cauca, Tolima, Huila, Cundinamarca, Boyacá, Caldas, Antioquia, Santander, Bolívar, Magdalena, Atlántico, Quindío, Valle del Cauca, Caldas, Risaralda, Chocó, Antioquia, Córdoba, Sucre, Norte de Santander, Cesar y La Guajira reciben su aliento vegetal, exuberante y húmedo, cargado de una profusión de fauna y flora de tal magnitud que alguna vez se pensó infinita. En sus orillas están asentados 129 municipios, 46 resguardos indígenas y 2 áreas de reserva campesina.

En su curso final, Yuma se inventa la Depresión Momposina, y con sus dos brazos apacibles y agradecidos envuelve la profusa sabiduría de la gente anfibia por excelencia, y se va, cargado de nostalgias y filigranas preciosistas, a juntarse con el mar Caribe, para desde allí extenderse por el mundo, llevando consigo la memoria de innumerables afluentes cuyos nombres se enredan como cuentas de vidrio en la lengua: Páez, Saldaña, Coello, Totaré y Gualí, provenientes de la cordillera Central, y de los ríos Suaza, Cabrera, Prado, Sumapaz y

Bogotá, originarios de la cordillera Oriental, todos en la parte alta. En la media, se le unen Guarinó, La Miel, Nare, Cimitarra y Simití, por la margen occidental, y los ríos Negro, Carare, Opón, Sogamoso y Lebrija, por la oriental. En la baja, donde se forma un delta, confluyen los ríos Cauca, Cesar y San Jorge, formando una extensa región inundable, casi mitológica.

El boga: un caminante de senderos líquidos

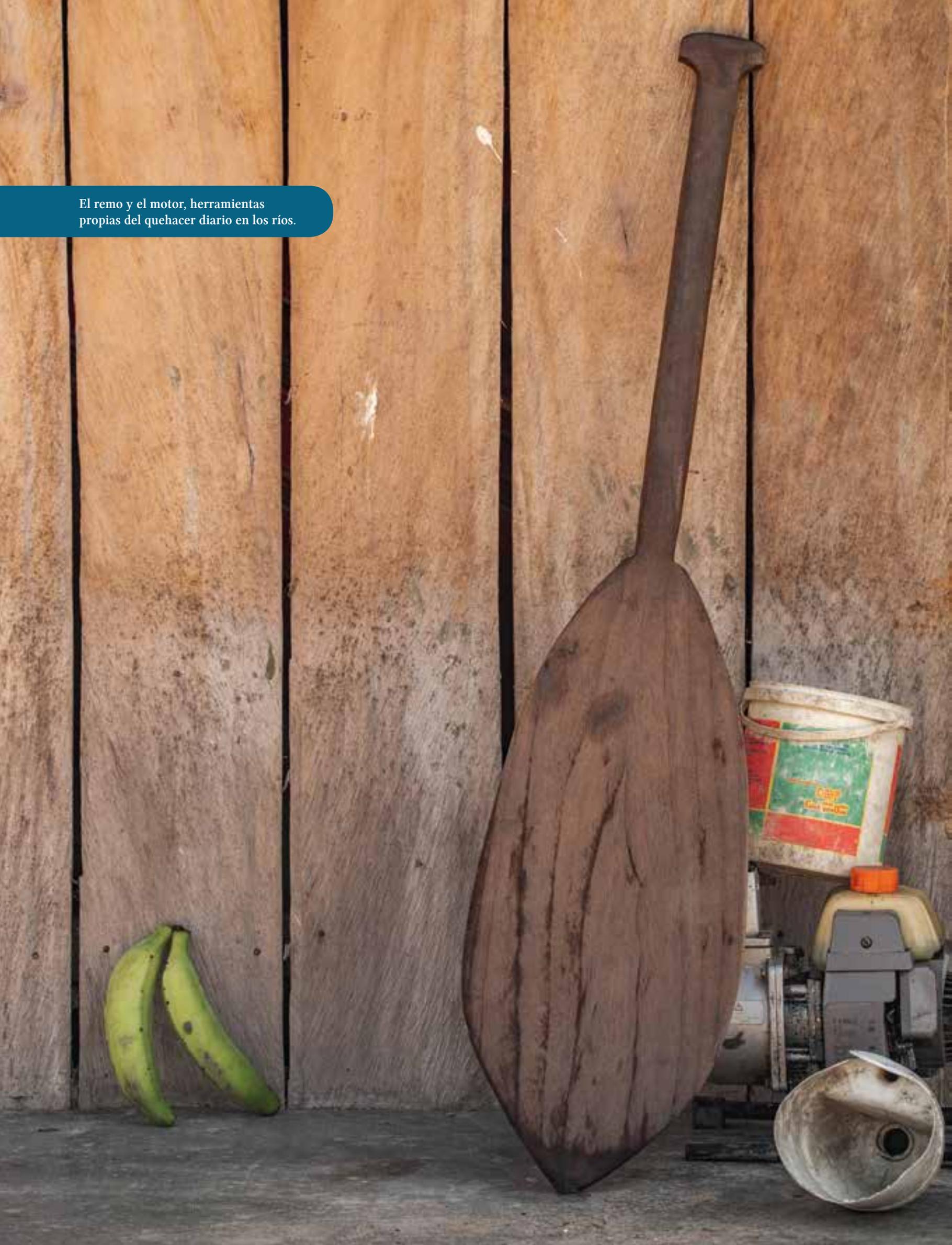
Su sangre se va a acompasando al ritmo del río, mientras sus brazos nervudos, tostados por el sol de días sin pausa, de generaciones enteras que han nacido y muerto sobre este cauce que es todo su hogar, su universo, impulsan la canoa a fuerza de remo. Podría navegar con los ojos cerrados, pues conoce cada camino del río con milimétrica precisión; cada golpe del agua contra la madera bendecida por el fuego, nacida allí mismo, en esas selvas que parecen deslizarse sobre el agua mientras él está quieto, es una palabra que se ensarta a otra, y esta, a otra, sin pausa, hasta conformar frases infinitas que le hablan del remolino casi invisible en el que gira, liviana, la luz del

sol al atardecer; del inmenso tronco desprendido durante la última tormenta, que navega libre llevando sobre sí un pequeño grupo de biguás o patitos yuyo; le dicen del gigantesco caimán que domina la ciénaga, cuyo rastro sobre la tierra húmeda y brillante infunde pavor, y en cuyo lomo crece un bosque diminuto; le cuentan de la subienda, del desove, de las raíces que crecen de forma lenta por debajo de la corriente turbia, le hablan de la vida que se mueve al mismo ritmo del río y que, como este, a veces se torna impredecible.

El boga comprende el susurrante lenguaje de los árboles, cuyas hojas de verdes infinitos y ramajes melodiosos crean voces únicas que se transportan en el viento; distingue una a una las aves que pueblan el río y que traen premoniciones y enseñanzas: el gavilán cenizo, la garza azul, la real y la blanca, el garrapatero, el cardenal, el periquito, la gallina de monte, la tórtola azul, la chorola petirroja, el cucarachero, el colibrí ermitaño y el pespíritu de copete gris... Cada ave trae su mensaje: el del amanecer, el de la caída del sol, el de la muerte y los nacimientos, el de las lluvias o la sequía. El boga escucha la sabiduría de las fuerzas de la naturaleza y sus criaturas, y la cuenta, la narra, la canta, la hereda.



El remo y el motor, herramientas
propias del quehacer diario en los ríos.



Respira el aire fulgurante y fresco que apenas despunta entre el bosque tropical conformado por árboles que se dicen como versos vegetales y rumorosos: guacamayos, cabos de hacha, cedrillos, lecheros, sapanes, abarcos, ámbar, caracolíes, ceibas, caobas, sangretoros, hobos y suanes entreverados por escobillos, filodendros, anturios, abrazapalos, totumos, mantecos, platanillos... Una selva de dimensiones desproporcionadas, generosa, que le ofrece medicina, alimentos, madera, flores, sombrío, y las claras canciones del viento en el follaje... De cuando en cuando, los caimanes agujos, las babillas impenitentes, las tortugas tapaculo, las iguanas meditativas. Recuerda el vuelo preciso de los murciélagos, el chillido polifónico de la marimonda, el tití cabeza blanca y el tití piel roja, el de los micos colorados y los capuchinos; evoca, como si las estuviera viendo, las huellas inequívocas del zorro de monte, la comadreja, la taira, la ardilla roja, el ñeque y el conejo cariblanco; en su recuerdo guarda el chapoteo feliz del perro de agua, el paso grácil del venado asustadizo, la belleza compacta del chigüiro, el bamboleo del oso hormiguero, la cola erguida del cusumbo y el curioso hocico alargado y giboso de la danta... Y más allá, mucho más lejos en el tiempo, en esos escondrijos de la memoria donde se confunden los recuerdos con el mito, se topa con el pelaje de terciopelo y el andar pausado y majestuoso del puma y el jaguar, del ocelote y el tigrillo...



Huancayo... Arlí... Caripuya...
Yuma... Karakalí... Esta es la
canción del río, que en su curso
medio se extiende sereno y
pródigo, con la madurez de
su raudal. Arlí... Karakalí...
Huancayo... Caripuya... Yuma,
Yuma, Yuma, repite. Es como
una oración. La suya. Así se
recuerda que él mismo es una
extensión de Yuma.

Yuma, que es tan antiguo como
la laguna frágil y mística, de
aguas heladas, enclavada en
una montaña donde el aire
es más transparente, el azul
más límpido y el verde más
tierno, de la que se desprende
haciendo gorgoritos, arrullado
por frailejones, chusques
y musgos, perfumado por
encenillos, cerotes y motilones,
bajo la mirada atenta de dantas
de páramo, osos de anteojos,

pumas, tigrillos, venados,
cusumbos, coatíes, cotorras
montañeras, tucanes andinos,
azulejos, pericos de páramo,
gallitos de roca, cucaracheros,
chiguacos, alondras, carpinteros,
yátaros, colibríes, azulejos y
águilas de copete. Yuma, que
corre impetuoso y raudo entre
la garganta aguzada que forman
las montañas y se extiende y
se derrama a plenitud en el
valle, para ir a fundirse en el



mar Caribe, llevando consigo el tributo de quinientos afluentes y cinco mil arroyos y quebradas.

Yuma, que guarda las voces de sus ancestros, esos que entraron por sus aguas, venidos de muy lejos en atroces cargamentos humanos, y mezclando su sangre con la de los indígenas sobrevivientes a la Conquista hicieron de ese territorio inasible su reino, muchas

veces a fuerza de cimarronaje, de alzamientos y rebeldía, huyendo para levantar quilombos y palenques, enrochelados.

Ahora Yuma es su hogar; Yuma le da el agua para beber; Yuma, la madera para encender el fuego; Yuma, los peces; Yuma, la hicoitea que agoniza lentamente en el agua que hierve sobre el fogón de leña; Yuma, la yuca tierna, el maíz para la chicha, el ñame, el bore; Yuma, la iguana

cargada de huevos cuyo vientre abren mientras aún está viva; Yuma, el almíbar de las guanábanas algodonosas y la acidez perfumada de las mandarinas venidas del Asia; Yuma, las pepas de cabalonga para conjurar los espantos, para cocinar los brebajes del amor, para romper encantamientos, para hacerse invisible ante los ojos del enemigo, para curar la mordedura de la serpiente...



Yuma es el amor que cambia de rostro y de sonrisa en los ranchos ribereños; Yuma es los ancianos centenarios y secos, sentados sobre una banca, mascando tabaco. Yuma es la voz de los hijos alegres y soñadores que lo esperan, lo abrazan, lo despiden, lo esperan, creciendo mientras tanto como bejucos tiernos que se alzan al sol; Yuma es la tambora y la cadera festiva de las mujeres en noches de jolgorio. Sobre Yuma el sol cuando nace y cuando se pone. Yuma es mitos, leyendas, fantasmas y lamentos. Es la soledad también, el desarraigo, la desesperanza, la pobreza, el miedo, la enfermedad, la violencia, el dolor, la agonía, la huida, la espera agazapada con el corazón latiendo como un tambor... Yuma, en su decurso de millones de años, nos enseña que en el agua que hoy nos baña se bañaron infinitos seres de este planeta desde el origen mismo de la vida. Que lo que hoy nos toca ha tocado a todos, porque estamos unidos, siempre. Yuma es una metáfora de la vida misma.

Doce bogas con la piel color majagua

El boga del Magdalena Medio es barquero de río, pescador, cazador, vaquero, agricultor, tamborero, bailador; mapalés, bundes y currulaos se agitan en su cuerpo de carnes magras, de músculos largos y tensos. Su secular ritmo de vida, en el que se entretajan los ríos de afuera y las corrientes internas, es el mismo de las crecientes y las sequías de Yuma: un ritmo anfibio, complejo, que él domina a la perfección y que le permite vivir de los recursos del agua y de la tierra, adaptándose a lo que su entorno provee, dejándose modelar tal como ríos, canales y ciénagas modelan los contornos de la geografía y la cultura. Esta suerte de cosmogonía mineral y transparente atraviesa y signa su concepción del mundo, sus relaciones con la naturaleza –el paisaje, el hombre y sus creaciones culturales– y se revela en los caseríos y pueblos ribereños: aldeas lineales o ranchos dispersos levantados en los barrancos que bordean el río. El boga es un hombre que no ha olvidado sentir el tam tam de la tierra que camina con los pies descalzos, que no se esconde del sol, que sabe imitar el canto de todos los pájaros y que cifra sus riquezas en su canoa, su canaleta, su atarraya, sus anzuelos, su escopeta, sus trampas de madera y en el secreto de las plantas adormecedoras. Acostumbrado a las muertes y los renaceres que trae consigo la lluvia o su ausencia, el boga sabe que toda pérdida es, a la vez, un regalo.



Con la fuerza de sus brazos, el boga se desplaza por entre las aguas del Magdalena.





El pescador y su canoa.

Pero para los atildados viajeros letrados que recorrieron el país en siglos anteriores, que miraron nuestro paisaje, su cultura y su gente a través de sus antiparras europeizantes, el boga encarnaba «la imagen del negro fuerte y salvaje, sin ningún tipo de organización social, ambiciones y fortalezas más allá de su fuerza». En su afán de domesticar el territorio, estos observadores encararon el mundo del boga desde una perspectiva de productividad y orden moral, contrapuesta a la noción de América como un territorio salvaje, cuyas prácticas y saberes escapaban a su noción de civilización y debían, por tanto, ser transformados.

Llegados a este punto de nuestro viaje a través de ríos de tinta y naves de papel, habiendo entreabierto numerosas puertas a la memoria y al pasado, escuchado las distintas voces que con primor de orfebre tejen y entretejen los relatos de la historia, constatamos que, pese a la abundancia de fuentes primarias, desconocemos casi todo sobre los bogas del Magdalena. Lo que sabemos proviene de los estudios sobre la parte baja del río, en especial, los de Mompox, entre ellos, el estudio de Orlando Fals Borda, *Mompox y Loba* (el primer tomo de *Historia doble de la costa*) y *Los bogas de Mompox. Historia del zambaje* del momposino David Ernesto Peñas Galindo, lo que no deja de resultar poco menos que curioso, porque de estos hombres dependió, durante tres siglos, el transporte fluvial en el Magdalena y sus afluentes, y, con ello, la vida política y económica de la Colonia y las primeras décadas de la República.

Del remero indígena a la boga negra

Los ríos son mucho más que corrientes de agua más o menos caudalosas, más o menos profundas, anchas o angostas, turbias o claras, serenas o tormentosas y raudas; no se parecen en lo absoluto a esas definidas y pulcras líneas azules (es que los ríos ni siquiera son azules) con que solemos representarlos en los mapas colegiales que se quedan atrapados en nuestra memoria como un fósil, porque, salvo la gente del río, esos seres anfibios cuyas raíces se extienden en la profundidad inédita del cauce, el profano no alcanza a imaginar la profusión de bosques y selvas exorbitantes y exuberantes, de vertiginosos arroyos, sinuosos meandros, oscuros caños, brazos serpenteantes, estuarios asombrados,

densos zapales, pantanos deslumbrantes, ciénagas tersas, montes pródigos, islas alucinadas, islotes migrantes, bancos de arena y playones sin orilla que conforman un río. Y es que el paisaje que el río borda obstinado mientras se desliza por su cauce es una criatura viva que muta sin pausa, que contiene profusión de sonidos, colores, cantos, gruñidos, flores, frutos, aromas y densidades que se reinventan en un ciclo vital infinito, conforme llega la temporada de lluvias o se aproxima el estiaje, o avanzan procesos naturales o antrópicos, como el arrastre de material sedimentable o la tala del bosque, en otro tiempo vista como signo inequívoco de la civilización. Tampoco, acostumbrados como estamos a mirar el país a través de la sofisticación de la realidad virtual o a experimentarlo mediado por un turismo aséptico y prefabricado, nos es dado imaginar hasta qué punto esta dinámica signa la mentalidad, los modos de ser y actuar y la cultura de los ribereños.

El pescado, fruto del quehacer del pescador en las aguas del Opón.





En ese escenario, la imagen del boga –en la que confluyen la explotación india y la esclavitud negra– se instala en el paisaje desde el siglo XVI, tras el establecimiento de un tipo de encomienda de servicio personal propio de la Nueva Granada, consistente en que los indios, tanto ribereños como extraídos del altiplano, debían servir como remeros –sin paga– en el río Magdalena, a fin de transportar mercancías y pasajeros por sus aguas.

Como era de esperarse, esta extracción abrupta y forzada de las comunidades indígenas para obligarlas a remar sin pausa, causó, en unas pocas décadas, en conjunto con otros factores bien conocidos –las guerras de conquista; enfermedades y pestes para las cuales los nativos no tenían defensas; los abusos perpetrados por encomenderos, corregidores y funcionarios españoles; las duras condiciones de trabajo; el mestizaje; el suicidio colectivo; el infanticidio; la desarticulación del sistema familiar y social; el clima malsano, y la fuga–, un considerable descenso de la población: de 59.000 indios ocupados en estas faenas, según el censo hecho al iniciarse la encomienda, apenas quedaron 800, como informó el licenciado Monzón, que en 1579 dirigió una carta a la Corona pidiendo el fin de la encomienda de la boga.

Para hacernos a una idea de las dimensiones del tráfico comercial fluvial y del impacto que este tuvo sobre las comunidades nativas, imaginemos que sobre las aguas turbias y plácidas del Magdalena, en sus numerosos brazos y caños, desde 1568 hasta 1570 llegaron a navegar entre 137 y 328 embarcaciones, cada una ellas impulsada por diez indios. O, mejor, diez vidas, diez corazones y diez familias invisibles, que habían quedado rotas. Esto significa, también, que dos veces al año los encomenderos debían reclutar una gran cantidad de hombres en capacidad de tributar, alejándolos de sus sementeras y sus familias, rompiendo el delicado

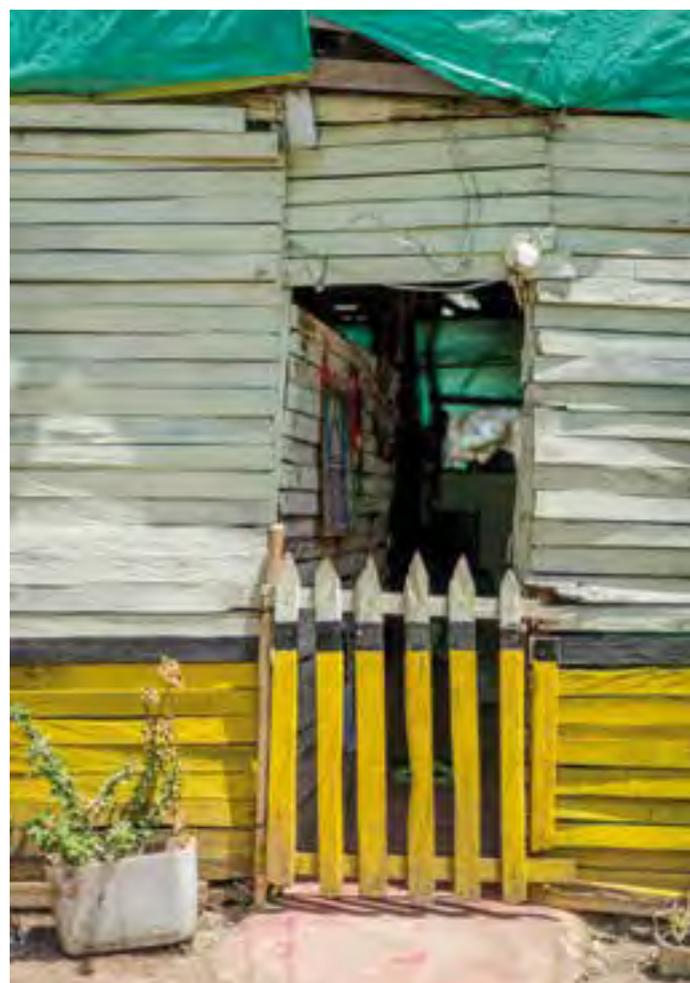
equilibrio de un entramado social como aquel, tan imbricado con el paisaje y con sus costumbres ancestrales. Innumerables fueron las ocasiones en que el indio no regresaba, y quedaba sembrado para siempre en una tierra ajena, olvidado o consumido por el fragor del río al naufragar la nave.

Así, sobre el imponente Yuma, que había recorrido esta porción del planeta cumpliendo su líquido destino de ser corazón y río, descendió el trágico ocaso de la desaparición de las comunidades indígenas. En respuesta, atendiendo a las recomendaciones del visitador del Río Grande de la Magdalena, Martín Camacho, en 1598 la Corona decidió reemplazar a los indios por esclavos negros. Y así, en un abrir y cerrar de ojos, sobre el puerto de Cartagena empezaron a anclar buques cargados de hombres y mujeres de tan hermosa estampa, que era inocultable aún por sobre los estragos propios de las atroces condiciones del viaje eterno que solían hacer hacinados en la bodega, encadenados, chapaleando en su propia miseria. Estos negros, traídos de diversas regiones del África occidental, como Guinea, Angola, Dahomey, Congo o Elmina, fueron una tardía ayuda para los sobrevivientes, pero pasaron a sufrir los rigores extremos de la esclavitud y de la boga –uno de los oficios más severos que existen–, aunque no se han establecido las cifras de los que murieron en estas faenas. Los encomenderos también los ocuparon en edificar viviendas, cultivar las parcelas, cuidar del ganado y colar el agua del río para atrapar las diminutas pepitas de oro que la montaña había arrojado tiempo atrás en su lecho, tal como lo hicieron antes de su extinción los aborígenes.

Pero como la voluntad de la vida misma es más poderosa que las trampas que le tiende el ser humano, de este encuentro entre indígenas y africanos surgieron saberes y se gestó el embrión de un mundo nuevo, preñado de posibilidades.



Así, los indios americanos les enseñaron a los africanos a reconocer en el golpe del sol sobre el agua y sus destellos cambiantes remolinos ocultos y profundidades invisibles, y, al tiempo que continuaron fungiendo como pilotos de las embarcaciones y adiestrando a los recién llegados, les transmitieron sus secretos sobre las plantas con usos medicinales, rituales y mágicos, las empleadas para la construcción, y la agricultura de la yuca, el maíz y el cacao, cuya existencia se ignoraba en África. A su vez, los africanos vertieron sus conocimientos tradicionales en el seno de una sociedad colonial en vertiginosa transformación, en la que el elemento triétnico se fue fortaleciendo.



El impacto de esta mezcla de resultados impredecibles –que daría lugar al zambo– no se manifestó solo en la amplia gama de colores de piel y fisionomías que pronto empezaron a verse por todas partes, ni en la comida que de buenas a primeras se enriqueció aún más con ahumados, salazones, frituras, colores, especias, aromas, mezclas y preparaciones inauditas, ni en los ritmos frenéticos donde confluyeron motivos e instrumentos indígenas con sus gemelos africanos, ni en la lengua que nombra y crea ese mundo en eclosión con sus palabras híbridas y sus cadencias particulares. Se evidenció también en cosas menos sabrosas o poéticas, pero igualmente vitales, como en la técnica, mediante la cual se transformaron o incorporaron herramientas como la pala-cavador, el machete y la rula, la hachuela y el hacha, la piedra de candela y el cuchillo de hierro.

Los africanos, que habían traído consigo un espíritu de renovada rebeldía, cosmogonías fabulosas, ritos inverosímiles, colores que eran como estallidos de luz y nuevas sutilezas del alma, abonaron estas tierras con su rotunda alegría y su vibrante sensibilidad, plasmada en las artesanías, la escultura, el arte del tejido, el manejo de metales como el hierro y el bronce, la ganadería vacuna, la culinaria y otras prácticas especiales; en resumen, un conjunto de conocimientos superior, en algunos aspectos,

al de las culturas precolombinas. De este crisol, dijimos, surgió el boga y se asentó con su piragua poblando las orillas de Yuma, si es que a su modo de vida, fluido como el de las taruyas sobre el lecho del río, se le puede llamar anclaje. En este espécimen anfibio y mestizo (que Fals Borda denominó «raza cósmica»), cuyo pulso es el mismo que anima las comunidades de los ríos, donde los hombres solamente le obedecen al río, a sus subidas y *bajanzas*, a las épocas de lluvias y de sequía que modifican sustancialmente su vida material,

cultural y afectiva, se soportó buena parte de la dinámica socioeconómica y cultural de la Colonia, desde el siglo xvi hasta el xix, cuando la navegación a vapor vino a sustituir la fuerza de los brazos de los remeros. Y como tal, aun cuando –en tanto mano de obra esclava, negra o zamba, en todo caso, mestiza– estaba en la base de la pirámide social, sobre el río, a bordo de su piragua, el boga era el amo y señor, y así se hacía sentir: «Pocque soi rei re mi mimo», como cantó Candelario Obeso.

Flauta de millo o pito atravesado, ritmos y sonidos del río.





Medardo Gamboa, a quien todos reconocen con el sobrenombre de *Repelín*, es uno de los motoristas expertos que se precian de conocer el Opón y todos sus recodos.

Isaac Farewell Holton, un viajero y naturalista inglés, recoge este pasaje sobre los bogas, a partir de su experiencia en un champán por el Magdalena, luego de haber hecho la mayor parte del recorrido en un barco a vapor:

...Antes de ponerse a trabajar [los bogas] se reunían en el espacio abierto de la proa y uno de ellos empezaba a rezar y los otros lo seguían, pero nunca pude saber si las oraciones eran en latín, español o algún dialecto.

Después, la mayoría de los bogas saltaba al techo, palanca en mano, y se ponían a empujar apoyando la palanca en el fondo del río, mientras caminaban hasta llegar a la popa, gritando todo el tiempo: osh, osh, osh, osh. El grito de todos juntos era impresionante. ¡Cómo me habría gustado haber tenido manera de registrarlo, utilizando algún método similar al proceso fotográfico, que por su exactitud obligara a creer hasta al más incrédulo!

No podemos dejar de imaginar esta escena, y sentir, como hijos de ese mestizaje, que lo que para Holton eran ruidos y gritería sin mucho sentido, probablemente eran cantos, llamados a las fuerzas telúricas de Yuma, al espíritu de los árboles danzantes, al elemento vital de los felinos de ojos incandescentes.





Doce horas cantaban los bogas, doce, cada día, sin pausa, en trance, sembrando una semilla incorpórea y rítmica en el paisaje, clavados a las pértigas delgadas y flexibles que iban moviendo el mundo aguas arriba.

Tras de este encuentro alquímico, las poblaciones ribereñas del Medio y el Bajo Magdalena se convirtieron en asiento de bogas negros, zambos y mestizos que comenzaron a navegar desde la risueña Honda hasta el ensoñador Mompox y de allí hasta el mar Caribe. El puerto de Mompox, eje nodal del comercio por el río, se convirtió en el territorio por excelencia de los bogas y en el fulgurante horno de atañor del zambaje, del cual surge el zambo libre, autónomo y asalariado, que vendría a reemplazar al esclavo negro en las faenas de la boga.

Aunque, como ya vimos, parte de lo que sabemos sobre la navegación fluvial y los bogas entre los siglos XVI y XVIII nos ha llegado a través de los diarios de viajes e incluso de la literatura, con la deformación propia que estas lentes conllevan, en el siglo XX aún sobrevivían los herederos de este oficio en el río Magdalena, como se desprende del relato de Fals Borda en *Mompox y Loba*, un increíble testimonio en primera persona de un heredero de este oficio:



Hasta hace poco, por el caño de Comemiel que une al río Magdalena con Chimí y San Martín de Loba, surcaron grandes canoas cargadas de productos, movidas por clásicos bogas de palanca y canaleta. Queda vivo todavía uno de ellos, Prudencio Vidales, un viejo zambo tamborero de 92 años, que vive en la calle del Carmen. [...] Lo encontramos atareado componiendo un pequeño tambor, el que se va a usar en la Danza de la Conquista, del Once de Noviembre.

Aquí tengo todavía las marcas de los palos donde debía apoyarme para impulsar la canoa, nos dice Prudencio mostrando el pecho izquierdo por debajo de la clavícula. Puro callo, empujando sin camisa y descalzo tra, tru, sobre el puente abrasado por el sol.

La tarea era dura, porque las canoas cargadas pesaban hasta 80 cargas (5 toneladas).

[...]

Mompox era puerto obligado, no tanto para nosotros, que salíamos de San Martín y llegábamos solo hasta el barranco de Zambrano, como para los bogas que hacían el viaje completo por el Río Grande. En estos casos había dos grupos de bogas: uno que salía con la canoa o el champán desde Barrancanueva (Calamar) y la llevaba hasta Mompox; allí se quedaba ese grupo y otro embarcaba para seguirla empujando hasta Honda. Nos pagaban en mercancías, en ron, o en moneda cuando la había.

[...]

Nosotros hacíamos una corta siesta al mediodía, y, cuando llegaba la noche, atracábamos la canoa, luego de haber recorrido como veinte kilómetros en doce horas navegando río arriba. Desembarcábamos con nuestra estera y el toldo y nos acostábamos a descansar no lejos de una hoguera que prendíamos para alejar los mosquitos y los tigres.

[...]

La comida que llevábamos era un poco de casabe, bollos de maíz, chocolate, plátano y yuca; además íbamos pescando o cazando y salando la carne. No pasábamos hambre: había tanto pescado que este saltaba de las aguas para caer dentro del champán, desde bocachicos y doradas hasta picúas





Queda en la memoria el paso lento de los barcos por las aguas del Magdalena.

y arencas, todos peces de escama. No dejaba a veces de asomar el caimán con su hocico de dientes, o de golpear la canoa con su cola.

[...]

En los puertos donde había fiestas, que eran y todavía son frecuentes, los bogas nos deteníamos para bailar el bunde, el berroche o el mapalé al son de la gaita o la caña'e millo y con velas en la mano. Miren que ahora la gente no los baila como antes, con palmoteo, cantando coplas y entrando por parejas a bailar al rueda». Sus ojos chisporrotean de gusto al recuerdo... tra, tru.

Los caminos del agua

En esta patria, de cuyo seno emergieron, millones de años atrás, los contundentes relieves andinos con sus algodonas nieves –que deberían haber sido eternas–, sus riscos, cumbres, cuchillas, mesetas y cañones, sus valles fecundos y ardientes, y sus abisales depresiones, sobre los caminos que traza el hombre y los que siguen los ríos se impone la voluntad mineral de la cordillera, que no admite réplica. A ese tácito acuerdo del agua y de la tierra obedecen todos los ríos, que como hipnotizados buscan siempre la ruta que los ha de llevar al mar. Yuma obedece también a ese designio, y suma, generoso, sus propias fuerzas para modelar el paisaje y traer consigo fauna y flora tan diversas que aún andamos descubriéndolas. Y como los ríos nunca caminan solos, en Yuma se vierten, afanosos,

innumerables afluentes de todos los caudales imaginables, que enriquecen sus aguas y su paisaje natural y social.

«La tierra impenetrable, lejana y violenta; la selva de los yariguíes, un territorio por domar, la abundancia y la fertilidad» son algunos de los calificativos con que se trató de describir el Magdalena Medio santandereano. Este territorio, que reposa sobre la margen derecha del Magdalena, desde el río Ermitaño, al sur, hasta la desembocadura del río Lebrija, al norte, contiene también las cuencas bajas de los ríos Opón, Carare, Sogamoso y Lebrija.

En torno a Yuma y sus tributarios, desde que se pobló Abya Yala (ese es el nombre originario de este continente), se organizaron innumerables poblaciones indígenas que encontraron en la vastedad generosa y polícroma de su cuenca, cargada de sol y savias vegetales, todo lo necesario para hacer su vida material y espiritual. Ellos entendieron como nadie que en la escasez y la abundancia el agua ordena la vida, y que ella es la verdadera agua bendita, el mayor tesoro que cualquier ser vivo pueda ambicionar. Allí estaba El Dorado, y aún fluye, pero los conquistadores, ciegos y arrasadores, no lo vieron. Y nosotros heredamos mucho de esa ceguera destructiva. Yuma era frontera y ruta de navegación y comercio entre los grupos indígenas ribereños, pero también pulso vital, madre-padre, el que brindaba el pez, el que alimentaba las flores y engordaba el tronco de los árboles, el que cantaba y rugía, la gran serpiente. Su larga extensión vio pasar las huestes conquistadoras españolas, determinó la fundación de las ciudades e incidió en el desarrollo de las regiones, las comunicaciones, el comercio y la política. Tal era su importancia que las distancias se medían, leguas arriba o abajo, en relación con el Magdalena.

Bocas de Ceniza, puerto final del gran Yuma, fue la puerta de entrada de canoas y piraguas indígenas y de esa especie de resumen del conocimiento náutico medieval que fueron las carabelas y las naos del Viejo Mundo. Todas estas embarcaciones, en diferentes épocas, llegaron cargadas de gentes que buscaban abastecerse de alimentos, explotar la riqueza minera y conquistar territorios para asentarse y proclamar dominio, y que trajeron consigo, junto con sus humanas ambiciones, otras formas de hacer la vida, de cantar, de cocinar, de poetizar, de construir sus viviendas, amasar vasijas, elaborar joyas y honrar a sus dioses. A través de sus aguas y de quienes lo navegaron, libre o forzosamente, Yuma conectó el páramo en el que nació con el



mundo. Y habló de selvas intrincadas, de felinos aterciopelados, de reptiles fabulosos, de gigantescos suanes y caracolés, de flores que son como un grito de color en medio del sopor del verde eterno al mediodía. Y aún seguimos sin entender la magnitud de este prodigio. A través de Yuma pasó todo lo que constituía la cultura humana en aquellos siglos: cosmogonías, lenguas, modos de representar, arte, música, poesía; todas las aristas de la mente humana, en sus formas materiales y sutiles, pasaron por aquí, en un continuo fluir de ida y vuelta que transformó definitivamente el mundo y el curso de la historia.



La navegación por el Magdalena. De la canoa indígena al barco de vapor

Sus huellas muestran que los primeros navegantes de los ríos Meta, Arauca, Guaviare, Caquetá, Apaporis y Putumayo fueron los arawaks, en tanto los caribes navegaron los ríos Magdalena, Cauca, Atrato y San Juan. No es, por tanto, descabellado afirmar que los indígenas eran, de suyo, hábiles canoeros (los asentados en el litoral Pacífico llegaron a tener embarcaciones con vela), tal como lo siguen siendo todas las comunidades ribereñas. La canoa o bongo, que tradicionalmente se construye con los troncos de ciertos árboles cuyo interior se vacía con ayuda del fuego y se talla con hachuelas, es una embarcación de una versatilidad tal que le permite afrontar diversas profundidades y tipos de corrientes, que en ocasiones resultaba más efectiva que carabelas, champanes y barcos de vapor, y se llegó a emplear para levantar mapas en el interior del continente, ya que permitía medir y trazar las formas de valles, montes y cursos de aguas.

Se sabe también que, desde antes del arribo de los españoles montados a caballo, escupiendo fuego y amortajados en armaduras de metal, los nativos, más ligeritos de ropa, descalzos e igualmente aventureros, utilizaban dos tipos de embarcaciones: unas, impulsadas por remos de palas anchas, labradas en un solo madero, que medían entre 25 y 30 pies de eslora por 2 de ancho, utilizadas especialmente para la guerra; otras, de unos 60 pies de eslora por 4 de ancho, manejadas por 10 o 12 tripulantes, que serían las escogidas por los encomenderos para el transporte de viajeros, animales y toda suerte de mercancías.

Durante el siglo XVI, tras la apertura de rudimentarios caminos hacia Santafé y el establecimiento de puertos sobre el Magdalena, como Guataquí y luego Honda, empezaron a hacerse largos y penosos viajes por el río que hicieron indispensable ofrecer un poco de sombra y otro tanto de comodidad a los viajeros; por esta razón, a la canoa indígena se le añadió una techumbre de palmas y un espacio extra para el equipaje y la carga, transformándola así en champán, una barcaza que era movida –según el tamaño y la carga– por entre diez y

veinticinco hombres y podía transportar hasta diez toneladas de peso. La supervisión del trabajo estaba en manos de un boga cuya maestría y conocimientos le permitían dirigir el trabajo de los demás.

Una completa descripción de esta embarcación, hallada durante este periplo a través del tiempo entre innumerables documentos de todo tipo, procedencia y antigüedad, nos la proporciona un experimentado viajero irlandés-estadounidense, el coronel William Duane:

El champán deriva su nombre de un árbol muy corpulento de la América del Sur, denominado champacada. En las zonas bañadas por los grandes ríos interiores, se les construye en forma análoga y bastante primitiva, con madera maciza extraída principalmente de una especie de cedro, cuya fibra lo asemeja a la teca hindú... Posee la peculiaridad, similar a la de los otros árboles ya citados, de ser resistente a la desintegración o descomposición bajo la acción del agua, y como es invulnerable ante el ataque de insectos o gusanos, puede durar tiempos inmemoriales, si no es destruido por la violencia de los elementos o de cualquier otra índole. Se le da una longitud de cincuenta a ciento cincuenta pies, y un ancho de cuatro a veintiséis, con un remate corvo muy pronunciado en ambos extremos. La madera principal del fondo es siempre plana y de grosor proporcional, constituida generalmente por un solo árbol de proa a popa... Por lo común, el champán descargado flota con cuatro o cinco pies sobre el agua, y muy pocas veces cala más de tres o cuatro pies, aun con las cargas más pesadas... Las cargas de mercancías se estiban en el centro del barco, forradas con esteras y recubiertas adicionalmente. Cuando hay distintas cargas, se las divide con otras esteras de tosco tejido, a manera de tabiques. También quedan separados ciertos productos, como cacao, café, algodón, tabaco, maíz, cueros, etc. El «único sitio que pueden ocupar los pasajeros es en la parte delantera o trasera de las cargas, o sea en proa y popa», como dicen los marineros. En efecto, esas son las partes que quedan a la intemperie, pues el resto está cubierto por un techo de fuertes arbustos o zarzos, que se extiende hasta cada una de las bordas, constituyendo un arco; esa techumbre tiene que ser necesariamente sólida, ya que en su parte superior es donde se sitúan los bogas cuando impelen la embarcación –provistos de una pértiga– en sentido contrario al de la corriente. Cuando se trata de ir aguas abajo, allí también duermen o reposan, aunque carece de barandilla de hierro, o de cuerdas que los resguarden de caer al río.

Las condiciones de los primeros recorridos por el río Magdalena fueron en extremo difíciles, y tan solo empezaron a mejorar, muy lentamente, a partir de los siglos xvii y xviii. Estas dificultades no dependían solo de las condiciones geográficas del río o de los caprichos de su caudal y su genio, ora levantisco, ora serenísimo –que lo hacían de difícil navegación, en unos tramos más que en otros–; en realidad, los mayores obstáculos a la navegación fluvial en esa época se debieron a la feroz hostilidad de algunos grupos indígenas que se negaban a dejarse aculturar y someter, y aprovechaban sus saberes ancestrales y su conocimiento milimétrico de las espesuras ribereñas para atacar bongos y champanes sin contemplación. El otro factor, también mortal, fue, como ya lo dijimos, la rauda e incontenible desaparición de los aborígenes sometidos a la boga.

El viaje en champán era extenuante, incómodo, riesgoso, demorado; estaba lleno de imprevistos y sujeto a una serie de contingencias naturales y humanas. Con todo, lo cierto es que, pese a todas las incomodidades para el viajero, los peligros propios del río, lo insalubre del clima, los particulares modos de proceder de los bogas –cuya única ley se la dictaban ellos mismos– fue a través del Magdalena, y gracias a la fuerza de estos remeros mestizos y anfibios, que «llegaban los pianos de Alemania a Popayán y Bogotá, los carros del tranvía a Chapinero y las pacas de tabaco de Ambalema a la plaza de Bremen; el correo llegaba sin falta a su destino, el empleado público llegaba en comisión a los poblados más remotos, las familias de Bogotá llegaban a veranear a Ubaque, y a Chiquinquirá llegaban cada año no menos de 30.000 peregrinos procedentes de los cuatro puntos cardinales de la nación», como señala el argentino Miguel Cané.

Así pues, innumerables botijas de oro, ganado, cueros, pescado, cacao, tabaco, anís y diversas mercaderías importadas de España –vino, telas, ropas de lujo, aceites, hierro, vajillas, muebles, pianos, alimentos de toda clase–, viajeros humanos y animales eran transportados, río arriba y río abajo, en un flujo perenne, en champanes y canoas, constituidos como el principal medio de transporte por el río Magdalena, hasta que la modernidad hizo su aparición en forma de barco a vapor, cuya presencia convirtió al río, a partir del siglo xix, en el eje comercial indiscutible del territorio colombiano, con lo que adquirió una mayor influencia que caudales como el Atrato, el Meta o el Putumayo.



Como en el canto del maestro José Barros, la piragua cruza el río adornada de luz y de leyenda.



Si pensamos que los viajeros debían compartir el espacio bajo el entechado de palma con otros visitantes, con los bogas, la carga, las pacas de tabaco y a veces con animales, y además nos imaginamos los soles perseverantes o las borrascas imprevistas, la profusión de zancudos y la pésima alimentación a bordo, podemos entender por qué Miguel Cané anotó, en 1880, que «el paciente llegaba a Honda con treinta libras menos de peso, hecho pedazos por los mosquitos, hambriento y paralizado por la inmovilidad de una postura de ídolo azteca».

En esas condiciones resulta difícil imaginar que alguien tuviera la sensibilidad y el estoicismo necesarios y le quedarán fuerzas para admirar el entorno natural;

pero hubo viajeros que deseaban «ir más despacio, a fin de disfrutar mejor de las bellezas del paisaje, cuyo aspecto cambia de continuo [...]. [Y es que] A cada hora se experimentan nuevas sensaciones; a cada vuelta del río se recibe una sorpresa». Otro no dudó en expresar el «sentimiento de admiración y el encanto» que le producía el paisaje. Pero no todos eran tan ensoñadores, y hubo quien proclamó, refiriéndose a la ribera del Magdalena, que «sus márgenes más fértiles que deberían estar cubiertas de cacaotales, de caña de azúcar, de cafetos, de añil, de tabaco [...] están, por el contrario, erizadas de malezas, de bejucos, de espinas de entre las cuales emergen cocoteros y palmeras»; para otro el paisaje «tenía el aspecto de un

invernadero sin límites», y un tercero afirmó que no era «más que una mortaja tropical».

Aguas arriba –desde Cartagena hasta Honda–, la ruta por el Magdalena podía durar poco más de tres meses, de acuerdo con el estado del río, del clima y del ánimo de los bogas: entre siete y quince días de Cartagena hasta Mompo; desde esta ciudad, o bien desde Tamalameque o Tenerife, hasta las bodegas de Honda, tomaba setenta a ochenta días, según lo caudaloso o seco del cauce, y el paseo de mula desde esta última población –donde los viajeros iniciaban su ascenso– hasta Bogotá se tardaba de tres a cuatro días, si no era en temporada de lluvia. El camino aguas abajo, que tenía a su favor la corriente, duraba uno o dos meses.



Estampas cotidianas del muelle a orillas del Magdalena en Barrancabermeja.





En el trayecto era necesario detenerse en diferentes puntos para abastecerse de alimentos, descargar mercancías y pasajeros, pasar la noche, divertirse o descansar algunas horas. Para algunos viajeros blancos, estas pausas, de hasta tres días, eran insufribles. Los bogas, por su parte, tenían una visión más pragmática del asunto: «Si en las orillas del Magdalena hubiera ciudades i posadas, i no se sintiera calor i mosquito, tanto mejor para el boga i para el blanco, pero no sucede así».

A las paradas de Remolino, El Peñón, Barranca Nueva y El Plato seguían Mompox, Morales, San Pablo, San Bartolomé, Garrapata, Puerto Nare, Buena Vista y Honda. Para otros, aún quedaba un tramo hasta Ambalema, que hacia 1840 fue el enclave de producción de tabaco para abastecer el mercado nacional y la exportación por el río Magdalena. Lo cierto es que algunas poblaciones, como Honda y Mompox, ofrecían a los viajeros algún interés, ya que, en su condición de puertos, y por su actividad comercial y el constante flujo humano, la vida en esos lugares solía tener una intensidad diferente: «mesas de juego, fandangos nocturnos organizados como negocios, fondas, cantinas, vendedores al menudeo, hoteles de mala muerte, vagos, lupanares». Hemos de suponer, no obstante, que en medio de esa variopinta existencia el encuentro de gentes tan disímiles y la amalgama de sus saberes fue un crisol cultural importante, ya que, a diferencia de las mercancías, que siguen su rumbo, las manifestaciones culturales suelen quedarse en tierra, hibridarse y echar raíces.

Pero todo no terminaba sobre el río; si el viajero «iba para Medellín, debía bajarse en Puerto Nare y subir en canoa hasta la bodega de San Cristóbal, para luego ascender por tierra a través de Marinilla y Rionegro. Si su destino era Bogotá, seguiría de Honda a Guaduas, Alto del Trigo, Villeta, Los Manzanos».

En este punto, para ilustrar lo dicho, se antoja asomarnos al viaje por el Magdalena visto a través de la literatura, cuya densidad transparente aligera la aridez de la que con frecuencia padece el relato historiográfico. Para ello, acudimos, de nuevo, a García Márquez:

Al cabo de tres días de buenas aguas, sin embargo, la navegación fue más difícil entre bancos de arena intempestivos y turbulencias engañosas. El río se volvió turbio y fue haciéndose cada vez más estrecho en una selva enmarañada de árboles colosales, donde solo se encontraba de vez en cuando una choza de paja junto a las pilas de leña para la caldera de los buques. La algarabía de los loros y el escándalo de los micos invisibles parecían aumentar el bochorno del mediodía.



Pero de noche había que amarrar el buque para dormir, y entonces se volvía insoportable hasta el hecho simple de estar vivo. Al calor y los zancudos se agregaba el tufo de las pencas de carne salada puestas a secar en los barandales. La mayoría de los pasajeros, sobre todo los europeos, abandonaban el pudridero de los camarotes y se pasaban la noche caminando por las cubiertas, espantando toda clase de alimañas con la misma toalla con que se secaban el sudor incesante, y amanecían exhaustos e hinchados por las picaduras.

[...]

Al octavo día el buque navegó a duras penas por un estrecho turbulento encajonado entre cantiles de mármol, y después del almuerzo amarró en Puerto Nare. Allí debían quedarse los pasajeros que seguirían el

viaje hacia el interior de la provincia de Antioquia, una de las más afectadas por la nueva guerra civil. El puerto estaba formado por media docena de chozas de palma y una bodega de madera con techo de cinc, y estaba protegido por varias patrullas de soldados descalzos y mal armados, porque se tenían noticias de un plan de los insurrectos para saquear los buques. Detrás de las casas se alzaba hasta el cielo un promontorio de montañas agrestes con una cornisa de herradura tallada a la orilla del precipicio. Nadie durmió tranquilo a bordo, pero el ataque no se produjo durante la noche, y el puerto amaneció transformado en una feria dominical, con indios que vendían amuletos de tagua y bebedizos de amor, en medio de las recuas preparadas para emprender el ascenso de seis días hasta las selvas de orquídeas de la cordillera central.



El cielo y las aguas se mezclan en las estampas del Carare.

Este relato, además de recoger desde una perspectiva literaria las condiciones del viaje por el río Magdalena, nos muestra algo más: que, a pesar de la importancia vital del río, en tanto arteria comercial para el país, las condiciones de navegación se mantuvieron casi invariables a lo largo del tiempo. Hacia 1824, Charles Cochrane escribió que «a menos que se introduzcan barcos de vapor [...] los viajeros deben abstenerse de comerciar o de viajar por el país». En 1869, tras la implementación de la navegación a vapor, otro viajero sostuvo que, dado lo lento y oneroso del transporte en el país, era comprensible «hasta qué punto debe resentirse el comercio y la industria». En un país donde el comercio interno y de exportación dependía del río Magdalena, los barcos a vapor, que significaron un indudable avance en cuanto a condiciones y tiempos

de viaje, fueron símbolo de progreso y civilización. No obstante, durante todo el siglo XIX, Yuma continuaría siendo escenario de encuentro del pasado y la modernidad, pues toda clase de canoas seguirían navegando junto a champanes y vapores.

Ahora bien, a los que no hemos visto un barco a vapor más que en fotografías, plumillas o en las acuarelas de Mark, nos queda otro feliz recurso: el de acudir (una vez más) a *El amor en los tiempos del cólera*, esta vez a su primera edición, en cuya portada, sobre el fondo sólido de color amarillo limón, aparece el barco, con dos chimeneas y en la popa una gigantesca rueda de aspas movida por las máquinas que devoran sin tregua los árboles talados en la propia ribera del río. En su novela, García Márquez describe estas embarcaciones así:

... una casa flotante de dos pisos de madera sobre un casco de hierro, ancho y plano, con un calado máximo de cinco pies que le permitía sortear mejor los fondos variables del río. Los buques más antiguos habían sido fabricados en Cincinnati a mediados del siglo, con el modelo legendario de los que hacían el tráfico del Ohio y el Mississippi, y tenían a cada lado una rueda de propulsión movida por una caldera de leña.

Como estos, los buques de la Compañía Fluvial del Caribe tenían en la cubierta inferior,

casi a ras del agua, las máquinas de vapor y las cocinas y los grandes corrales de gallinero donde las tripulaciones colgaban sus hamacas, entrecruzadas a distintos niveles. Tenían en el piso superior la cabina de mando, los camarotes del capitán y sus oficiales, y una sala de recreo y un comedor, donde los pasajeros notables eran invitados por lo menos una vez a cenar y a jugar a las barajas. En el piso intermedio tenían seis camarotes de primera clase a ambos lados de un pasadizo que servía de comedor común, y en

la proa, una sala de estar abierta sobre el río con barandales de madera bordada y pilares de hierro, donde colgaban de noche sus hamacas los pasajeros del montón. Pero, a diferencia de los más antiguos, estos buques no tenían las paletas de propulsión a los lados, sino una enorme rueda en la popa con paletas horizontales debajo de los excusados sofocantes de la cubierta de pasajeros.

Lo cierto es que treinta años después de que Colombia alcanzara su independencia,



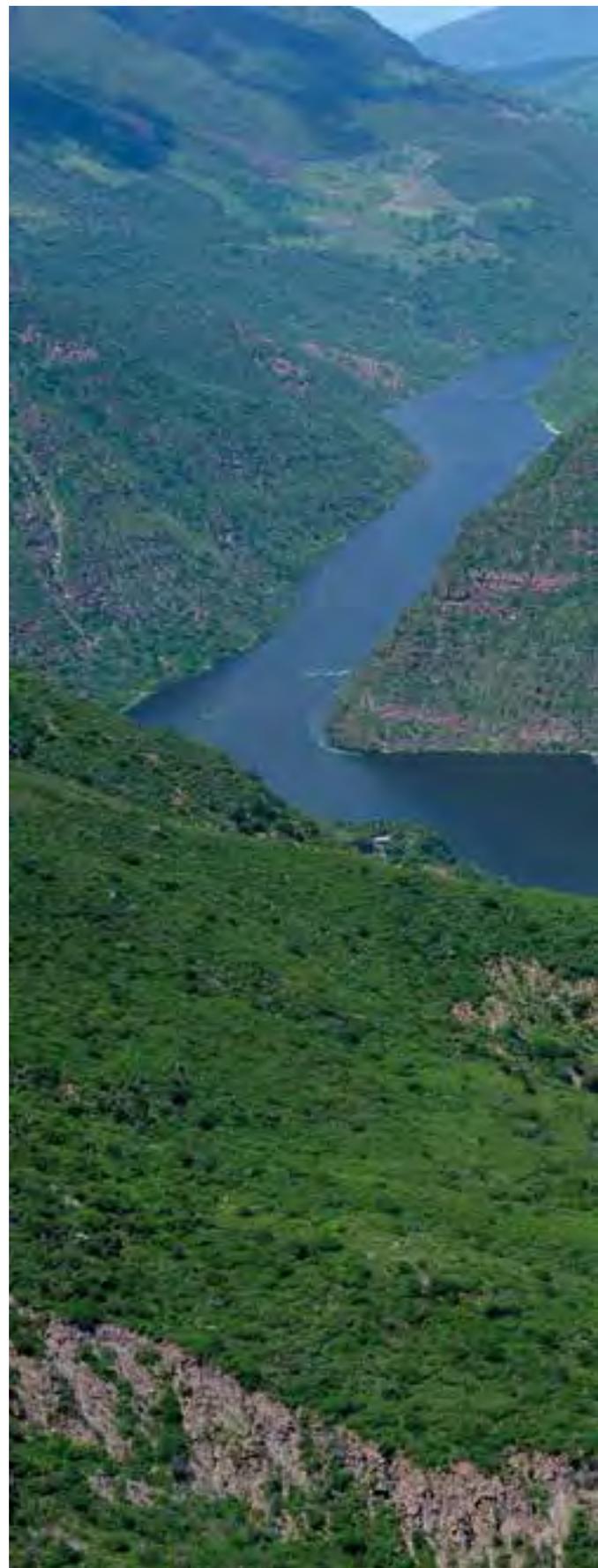


y pese al esfuerzo de políticos, intelectuales y hombres de negocios por poner en marcha la navegación a vapor, el transporte fluvial parecía una acuarela colonial en la que reinaban bongos, piraguas y champanes. Fueron necesarios muchos años de experimentación, de errores y fracasos, y de ingentes esfuerzos económicos antes de que los barcos a vapor dejaran de encallar en las zonas poco profundas o debieran quedarse anclados en ciertas partes del río, mientras los pasajeros continuaban sus viajes en champán hasta Honda, y su presencia en el río fuera más que una anécdota pasajera.

Para la región del Magdalena Medio la introducción de la navegación a vapor a finales de la década de 1830 significó una etapa de prosperidad, fortalecida gracias al auge tabacalero que se vivió entre 1847 y 1869, materializado en la exportación de ingentes cantidades de tabaco a Europa y Estados Unidos, seguido por el añil, que comenzaría a producirse en la década de 1860 en regiones cercanas al valle del río Magdalena, y, finalmente, por el *boom* del café, que se daría hacia 1880.

A comienzos del siglo xx, el río estaba conectado al país por todos los medios disponibles: telégrafos, correos, caminos, ferrocarriles y buques de vapor, enlazando Cartagena, Santa Marta, Medellín, Ocaña, Bucaramanga, Ibagué y Bogotá, y hacia el sur, Neiva, Popayán, Cali y Pasto. Más de medio centenar de buques de vapor permitían hacer en diez días el recorrido entre Barranquilla o Cartagena y Honda. Esta flota, a ocho kilómetros por hora río arriba y dieciocho río abajo, movía cerca de doce mil toneladas de carga y centenas de pasajeros. Los vapores, no obstante, trajeron consigo nuevos problemas, toda vez que los primeros barcos de este tipo que navegaron por el Magdalena consumían enormes cantidades de leña, con un costo ambiental incalculable: deforestación, pérdida de hábitats, fauna y flora, sedimentación excesiva, cambios en el sistema de drenaje y la regulación natural de las aguas, entre otros. Hacia la segunda década del siglo xx se empezó a usar *fuel oil* y luego, en algunos barcos, diésel.

Pero, finalizando la quinta década, el transporte fluvial por el río empezó a ceder su importancia a las carreteras. El punto final de la historia de la navegación por el Río Grande de la Magdalena parece haber sido el incendio que en 1961 devoró al «famoso y elegante buque a vapor David Arango».



Las aguas del Sogamoso se extienden por entre las montañas.





La ganadería y la pesca constituyen la riqueza del valle del Magdalena.

La navegación por los afluentes de Yuma en Santander

Yuma es el camino al que conducen todos los caminos: los del agua. Miles de manantiales y quebradas venidos de lejanas tierras le ofrecen su tributo líquido, y subidos a sus hombros llegan por fin al mar. Cientos son los ríos –que hablan lenguas diversas, todas diáfanas y pródigas– los que pierden su nombre y se funden en él para cumplir su cometido de río: fecundar el mundo, sustentar la vida, ese golpe de poesía que alguna vez emergió del agua. En este territorio, donde la flora y la fauna y todos los elementos «conspiran para descabalar la realidad», cuatro de ellos conforman, en Santander, la cuenca media del Magdalena: Opón, Carare, Sogamoso y Lebrija, cuyos ecosistemas,



de una diversidad biológica inimaginable, han sido asiento vital de un mundo pródigo que no alcanzamos a comprender, y ruta de entrada y salida de diversas maneras de pensar y concebir el mundo, y, por supuesto, de un sinnúmero de mercancías.

La fabulosa riqueza de estos territorios, que redefinen la noción de trópico, ha sido, especialmente desde comienzos del siglo xx, polo de atracción para distintas oleadas de colonos atraídos por la posibilidad de extraer maderas finas, zarzaparrilla, quina, tagua y caucho.

Carare-Opón: La selva que se niega a morir

Surgidos en el complejo Yariguíes, los ríos Carare y Opón conforman una cuenca otrora exuberante y verde, irisada de impetuosos arroyos y quebradas, cuya vitalidad ha resistido los embates de la deforestación.

La memoria de la gente de Santander guarda el lejano eco de cuando decir Carare, con sus tres sílabas sonoras, era decir selva. Opón cerraba el círculo de manera perfecta. En esos dos vocablos estaba contenido todo el verde posible. Todo era selva. Ningún otro sustantivo podía nombrarla y no había adjetivos que pudieran describirla. Abarco, caracolí, coco cristal, guayacán, sangretoro, bonga, balso, caimito, cedro, guamo poblaban esa manigua de fábula. De todo eso quedan apenas breves destellos, aunque la naturaleza resiste. Prueba de ello son algunos suanes de belleza abrumadora que aún se aferran, con sus raíces aéreas, a este territorio.

Todo allí era un prodigio: una fauna que poblaba cada centímetro de esa tierra feraz, árboles de todos los portes; flores incandescentes; arbustos, lianas y bejucos jubilosos; decenas de peces; centenares de aves, como tribus del cielo, que llenaban el aire con sus cantos transparentes; osos de anteojos, venados, tigrillos, nutrias, martas, pumas, pavas, armadillos, mariposas, cucarrones, avispas, hormigas, culebras... Y gente: carares y yariguíes; y una lengua propia, que sí sabía decir ese mundo.



Las últimas luces del día en el Yuma,
el Río Grande de la Magdalena.



La explotación maderera, la ganadería y la agricultura extensiva han hecho de todo eso apenas un recuerdo, aunque hay reservas forestales, como la de Cimitarra y el santuario silvestre de Paturia, en los límites con Bolívar. En San Vicente de Chucurí también hay una franja boscosa: carbonero, cedrillo, balso blanco, hobo, caracolí, diomate, canalete, chicalá o chingalé, guásimo colorado, algarrobo, chocho, anime, abarco, ají, higuerón, madroño, tabaquillo, helecho tigre, guayabo de monte y gallinazo. Bajo este cielo, como un milagro, sobreviven las aguas paramunas que bajan por las pendientes de la cordillera buscando el Magdalena, y están las ciénagas, cuyas aguas fertilizan la tierra y hacen crecer el alimento, como las del Opón y Chucurí.

Antes de que la región se viera colonizada –y arrasada– por madereros, buscadores de quina, exploradores de petróleo y colonos expulsados por sucesivas oleadas de violencia, los caminos que iban desde el Magdalena hasta Vélez fueron ruta de acceso al Nuevo Reino. Por allí circularon tabaco, quinas, sombreros de nacuma, textiles de la tierra, cacao y cueros. También se intentó un ferrocarril –el ferrocarril del Carare– y se abrió la carretera hasta Puerto Berrío, Antioquia. Este fue el comienzo de la devastación.

Durante el siglo XIX, el río Carare –que entra a Santander como un corcel brioso, proveniente de Boyacá, se nutre de más de medio centenar de quebradas, arroyos y torrentes, y paulatinamente se va serenando– fue una ruta activa para el comercio de importación y exportación. En su cauce medio, entre Buenafortuna y Puerto Aquileo, navegaban canoas y otras pequeñas embarcaciones que, en ocasiones, subían hasta encontrarse con el río Horta. En su parte baja, entre Puerto Aquileo hasta la desembocadura en el Magdalena, era navegable por embarcaciones de mayor tamaño.

Por su parte, el Opón, si bien más impetuoso y difícil, dueño de una corriente más torrentosa, signada por numerosos rápidos, también fue navegable en el pasado, aunque en tramos más cortos.





Del Lebrija al Sogamoso: El territorio del sol

El río Sogamoso, en cuyas cercanías vive tranquilo el gigante estopo, es el poético resultado del encuentro entre las aguas del Suárez y las del Chicamocha, cuyo nombre significa ‘hilo de plata en noche de luna llena’. Impetuoso en su origen, circundado por altos farallones y afiladas escarpas, como custodios pétreos, atraviesa un cañón profundo cuyas montañas se elevan a alturas que alcanzan los dos mil metros y guardan registros fósiles que hablan de un pasado en que los mares del Cretácico inundaron estas tierras. Su curso, lleno de rápidos y abrazado por altos y estrechos acantilados, dificultaba la navegación, pero le confirió un potencial hidroeléctrico materializado en la represa “Latora” (“sitio que domina el río”) de Hidrosogamoso, cuyo embalse lleva el nombre Topocoro, el nombre original de Betulia.

Sus aguas, como todas las corrientes que atraviesan estas tierras arrugadas y llenas de antiguas y elocuentes cicatrices, reciben numerosos afluentes, entre ellos, la quebrada Zapatoca, la Pujamanes y el río Chucurí. A la altura de Puerto Marta se vierten el río Sucio, el Payoa y la quebrada La Putana y se forman incontables meandros, islas y playones que van serenando el talante aventurero del Sogamoso. Así, apacible, desdoblado en profusos brazos acuáticos y abundantes, por donde hasta mediados del siglo xx circulaban numerosas canoas, bongos y champanes, el río llega al puerto de El Pedral y luego se une con el caño de San Silvestre, por donde se vierten las aguas de la ciénaga del mismo nombre. Quince kilómetros más adelante, rinde su tributo, cargado de antiguas historias minerales, al gran Yuma. Su cuenca, circundada por las aguas del río Lebrija, fértil hasta el asombro, tierra maderera y de yacimientos petrolíferos, influencia los municipios de San Vicente de Chucurí, Betulia, Girón, Lebrija, Jéridas, El Carmen, Barichara y San Gil.

Antaño, en torno a los caminos que conducían al río Sogamoso, con sus sitios de almacenamiento, aprovisionamiento de materias prima y bodegas, empezaron a formarse algunos caseríos y poblados pequeños. Así, este territorio, que fue casi un tapón vegetal y pulsante, una mitológica criatura multiforme de todos los verdes imaginables, empezó a ser traspasado por champanes, cargueros, arrieros y mulas: el resumen de un país en vías de desarrollo que, afanoso y ciego en su furia de futuro, colonizó destruyendo.

El río Lebrija, que es el segundo elemento en esta ecuación vegetal tropical, nace llamándose Hato, y en su paso por Piedecuesta se transforma en Río del Oro; luego recibe la quebrada El Salado y avanza hacia Girón y Florida, y en jurisdicción de Bucaramanga se encuentra con el río Suratá. Su cauce, que discurre entre serranías, se precipita raudamente por un angosto cañón y en Rionegro recoge al río homónimo, sin perder un ápice de su talante salvaje y vehemente, montaraz, que copia el paisaje afilado y agreste. Más adelante, el sortilegio líquido del río Cáchira lo dulcifica, y para cuando llega al Puerto Santos su hoya es ancha, serena y pródiga en pequeñas islas; así, sinuoso y tranquilo, llega a Puerto Papayal. Cada vez más horizontal, se ve anegado por las crecientes del Magdalena, y juntos parecen numerosas ciénagas y pantanos. Frente a Puerto Chocó se deja ir en el caño de Chingalé, cuyo nombre, que sabe a danza arrebatada, se funde en la ciénaga de Torcoroma. Tras ciento noventa kilómetros de un viaje lleno de anécdotas y paisajes vitales sin pausa, sus dos brazos se cierran en torno al delta de su desembocadura y se funde con el Magdalena.

El Lebrija fue, en el pasado, el río más importante para la Provincia de Soto, en tanto era su principal vía de comercio; de allí que por sus aguas navegaran de manera constante numerosas embarcaciones de pequeño calado, que iban y venían entre Puerto Santos y Botijas. El ferrocarril de Puerto Wilches puso fin a esta actividad.

En la cuenca Lebrija-Sogamoso, un territorio feraz y exuberante –los adjetivos que se repiten siempre para los bosques húmedos tropicales–, el feliz encuentro de múltiples corrientes de agua produce esos gigantescos reservorios de vida, ojos enormes que miran al cielo, que son las ciénagas: San Silvestre, El Tigre, El Llanito, Paredes, Chocóa, Colorada, Torcoroma, Guacamayo, Yararí y Doncella, por algunas de las cuales también navegaron los colonos ribereños en lanchas y canoas que, a través de los múltiples caños, buscaban la corriente principal.

En este territorio confluyen el bosque seco premontano –con especies arbóreas, como trupillo, ceiba, ceiba bruja, coco de mico, huevo de burro, zarzas, palma de corozo, uvito, y numerosos cactus–, el bosque húmedo tropical y la opulenta vegetación del bosque muy húmedo tropical.

En esa franja, no obstante los estragos de la equívoca civilización humana, sobreviven, como un prodigio, árboles de quince a veinte metros de altura y hasta de un metro con veinte centímetros de diámetro, como peine de mono, perillo-sande, caracolí, guacamayo, chingalé, balso, anime y varasanta. Y bajo su dosel de líquidas esmeraldas rutilantes y aromosas, brotan y rebrotan los relictos milagrosos de lo que pocos siglos atrás constituyó una fuente de asombro y de delirio para los inesperados visitantes que rebautizaron este territorio y le señalaron un nuevo destino, cumpliendo así, quizás, las profecías de los hieráticos ídolos de jade de los pueblos de Mesoamérica.

Puerto final

Tras este viaje, que inauguré temblando, sin brújula y solitaria, concluí que hay un Santander profundamente vegetal, exuberante, líquido, que fluye sin pausa desde las alturas cordilleranas y se extiende por el valle de Yuma signando un paisaje biológico y cultural que enriquece y complementa a ese otro pedazo de este terruño que son sus *altivas breñas* y el Cañón del Chicamocha como epítome del ser santandereano. Somos, pues, a nuestro modo, gentes anfibias, en cuya sangre bulle la impronta ribereña, envueltos en los efluvios de la gran cuenca del Río Grande de la Magdalena, el compendio mineral de todos los arroyos, las quebradas y los torrentes que surcan esta tierra.

Por nuestra causa, por andar aupados en el duro espejismo de un progreso feroz y ciego, los míticos bosques tropicales, húmedos y muy húmedos, son casi un recuerdo, pese a la monumental generosidad de la naturaleza, que sigue empeñada en revestir la vida en la figura de cientos de especies animales y vegetales de todas las formas, tamaños, aromas, sabores y colores. Algo tenemos que hacer.

El del boga, el hombre del río, cuyos brazos nos condujeron a la modernidad, es un mundo complejo que, al igual que el ecosistema fluvial del gran Yuma, ha ido desapareciendo. No obstante, la riqueza y la complejidad de sus prácticas socioculturales, en que la vida humana es un todo con el paisaje, ameritan ser reconocidas e integradas al imaginario del santandereano, pues si los hilos de la memoria se desvanecen, también se agosta el espíritu.

Aprendí también que la geometría de la memoria es invisible, pero se cuela por cualquier resquicio, como los ríos.



442

ANI



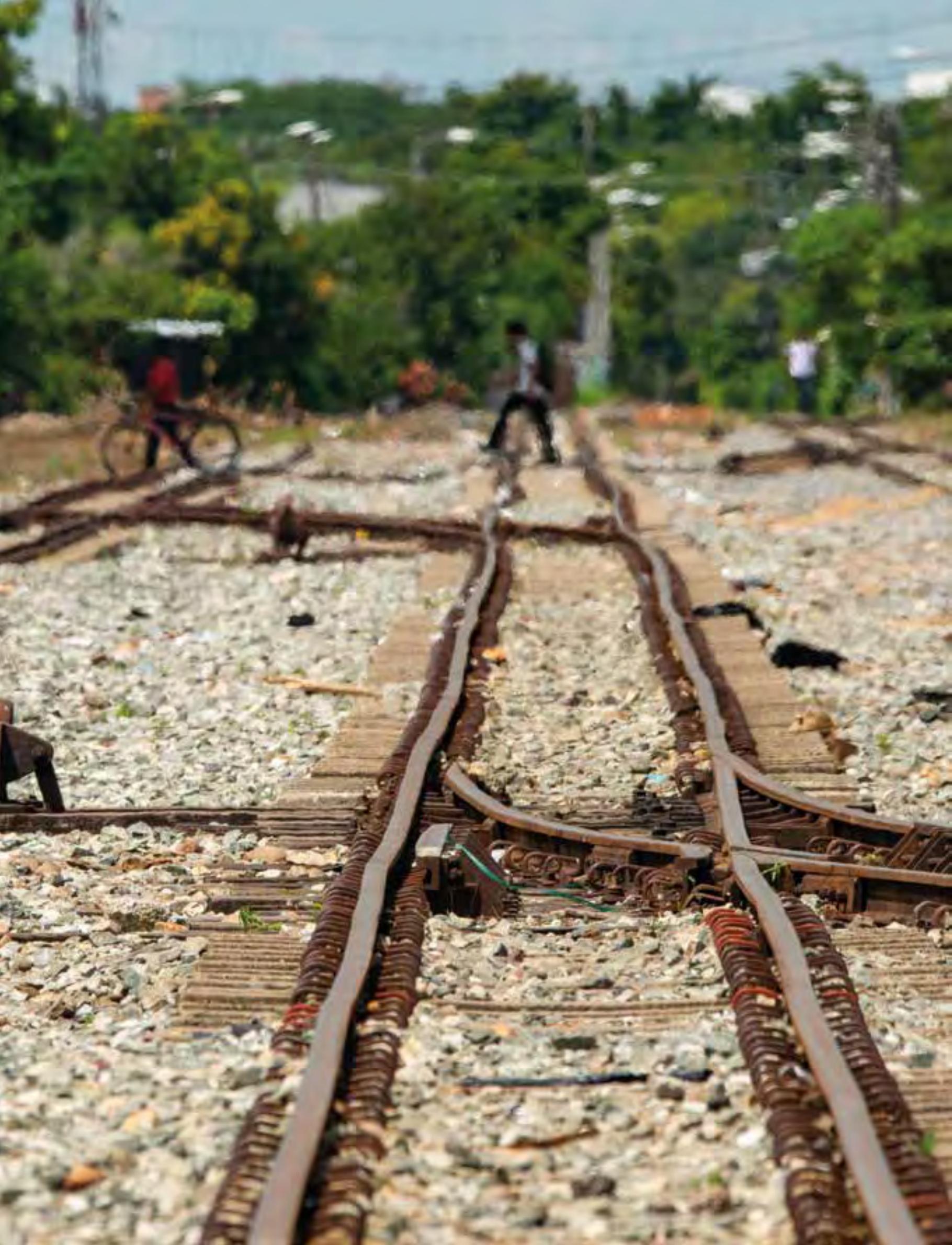
4



Los caminos de hierro

Diego Rivera Gómez





RESUMEN

Los caminos de hierro

Este artículo da cuenta de la construcción, auge y caída del ferrocarril de Puerto Wilches. No obstante, hace también mención del surgimiento de las principales carreteras del departamento y de la manera en que el desarrollo de estas fue mermando las actividades férreas hasta su desenlace. Se establece el origen de los proyectos de construcción de vías férreas nacionales en 1850, con el afán por conectar a la ciudad de Panamá con el río Chagres. En el Estado Soberano de Santander, por su parte, hacia 1870 tuvieron lugar los primeros proyectos ferroviarios, debido a la creciente necesidad de participar en mayor medida en el comercio exterior. Este artículo se ocupa de rendir un informe de los incumplimientos contractuales, contratiempos y guerras civiles que ensombrecieron la historia del ferrocarril en el Departamento. Sobre el ferrocarril de Puerto Wilches, se detallan aquí las razones por las que su construcción tomó cerca de sesenta años. Más adelante, se trata del auge de los ferrocarriles en el país, hasta finales de los ochenta y comienzos de los noventa. Hacia el final, el artículo adquiere un tono más personal, pues el autor rememora algunos de sus viajes en ferrocarril y visita viejas estaciones.

SUMMARY

Iron roads

This article discusses the construction, rise and fall of the Puerto Wilches railroad. Nevertheless, it also mentions the rising of the main roads of the department and the manner in which their development had been undermining the railroad activities until their endpoint. It establishes the origins of the projects for the construction of national railroads in 1850 with the aim of connecting the city of Panama with the Chagres river. In turn, the first railroad projects took place in the Sovereign State of Santander towards 1870 due to the growing need to participate in a greater extent in the foreign trade. This article provides a report of the contractual defaults, setbacks, and civil wars that shadowed the history of railroads in the Department. With regards to the Puerto Wilches rail, the article details the reasons why its construction took about seventy years. Further on, the article addresses the flourishing of railroads in the country until the late 1980s and early 1990s. Near the end, the article gets a more personal tone since the author recalls some of his journeys by train and visits ancient rail stations.



La expresión ‘los caminos de hierro’ hace referencia, además de al material que compone los rieles por donde se moviliza el ferrocarril, a la modernidad que trajeron consigo tanto las líneas férreas como las carreteras a la historia del transporte en Santander. Por esta razón, a pesar de que esta crónica gira en torno a la construcción, auge y caída del ferrocarril de Puerto Wilches, haré mención del surgimiento de las principales carreteras del Departamento y de la manera en que el desarrollo de estas fue mermando las actividades férreas hasta su desenlace.

Esta singular historia, llena de trabas, problemas contractuales y mucho entusiasmo frustrado e interrumpido en múltiples ocasiones, contempló más de sesenta años de construcción, desde sus primeros planes hasta la llegada de la locomotora a la ciudad de Bucaramanga. Esta locomotora, con todo, no logró perdurar en el tiempo, y quedó solo en el recuerdo de quienes trabajaron y usaron este económico servicio. Asimismo, veremos una impresión de lo poco que queda hoy en día de los ferrocarriles, a manera de reflexión sobre lo que pudo ser una imponente obra, aquella que las nuevas generaciones no conocieron ni tuvieron la oportunidad de utilizar.

La situación del país en la época en que comenzaron los primeros esfuerzos por traer aquellas novedosas máquinas estaba caracterizada por un lento desempeño económico; predominaban actividades como la agricultura y la de los pequeños talleres manufactureros en las grandes ciudades. Las iniciativas de posicionar un sistema de transporte que revolucionara tanto la economía como el territorio abundaban, puesto que hasta entonces la movilización de carga y pasajeros se encontraba a cargo del transporte fluvial y de la arriería a través de los mencionados caminos coloniales que, en comparación con las líneas férreas que en Estados Unidos y Europa se estaban desarrollando, no presentaban una opción viable para contribuir al crecimiento de la economía nacional.



El riel se prolonga sobre las traviesas en una armoniosa composición.



Así pues, como hecho particular, en un territorio que ya no es parte del país, en 1850 comenzaron los trabajos para la elaboración del primer ferrocarril colombiano, a cargo del ingeniero estadounidense William Aspinwall, que buscaba conectar a la ciudad de Panamá con el río Chagres, en un maratónico esfuerzo por cruzar las salvajes selvas de la zona. Estas obras finalizaron cinco años más tarde, y dejaron consigo unos excesivos sobrecostos y una inmensa cantidad de víctimas fatales que en su mayoría eran extranjeros afectados por las enfermedades tropicales.



El tiempo detenido en los ferrocarriles contrasta con el dinamismo de los niños que juegan en ellos.



Diversas piezas conforman la infraestructura de las líneas férreas.

Aquella experiencia dirigida por completo por norteamericanos no dobló las esperanzas de los demás departamentos (ahora Estados confederados) por conseguir sus propios rieles. En la segunda mitad del siglo XIX, en Santander, Antioquia y Bolívar se realizaron estudios para la construcción de sistemas férreos propios. La idea de conectar las ciudades con los puertos marítimos más cercanos o con el río Magdalena, la principal arteria fluvial del país, hacía que se consolidaran esfuerzos y voluntades para darle la bienvenida definitiva a la Revolución Industrial, presente ya entonces en el país, con la sustitución del sistema de bogas por el de embarcaciones impulsadas a partir de motores de vapor.

Hasta entonces, como he dicho, la arriería a través de los caminos reales y la navegación fluvial habían constituido los únicos sistemas de transporte que surcaban los extensos valles que conectaban al centro del país con la costa Atlántica y, al mismo tiempo, lograban penetrar los vastos terrenos montañosos donde se ubicaban las ciudades más importantes. Sin embargo, la creciente necesidad de participar en mayor medida en el comercio exterior impulsó las obras hacia un mejor desempeño

logístico que acortara los tiempos de entrega de las mercancías y el tránsito de pasajeros e inversionistas. De esta forma, los ferrocarriles se presentaban como un importante eje de desarrollo social y económico en las regiones, por su gran capacidad de generación de empleos y activación del comercio en las zonas influenciadas tras su paso.

De esta manera, en 1870 la Asamblea del Estado Soberano de Santander promulgaría una ley con la que se le otorgó al presidente Solón Wilches la facultad de asignar el contrato de construcción al empresario e ingeniero inglés Robert Joy, quien ya había realizado trabajos previos en la elaboración del camino de Paturia y otros negocios relacionados con la importación de vapores. Joy, al igual que los tantos extranjeros que decidieron emprender sus negocios en tierras santandereanas, contaba con la experiencia y los recursos suficientes para hacerse cargo de la totalidad de la obra, propuesta inicialmente como «ferrocarril de sangre», como se les llamaba a los trenes movidos por fuerza de tracción animal, pero que al final se concretó como una red férrea apta para locomotoras de vapor.

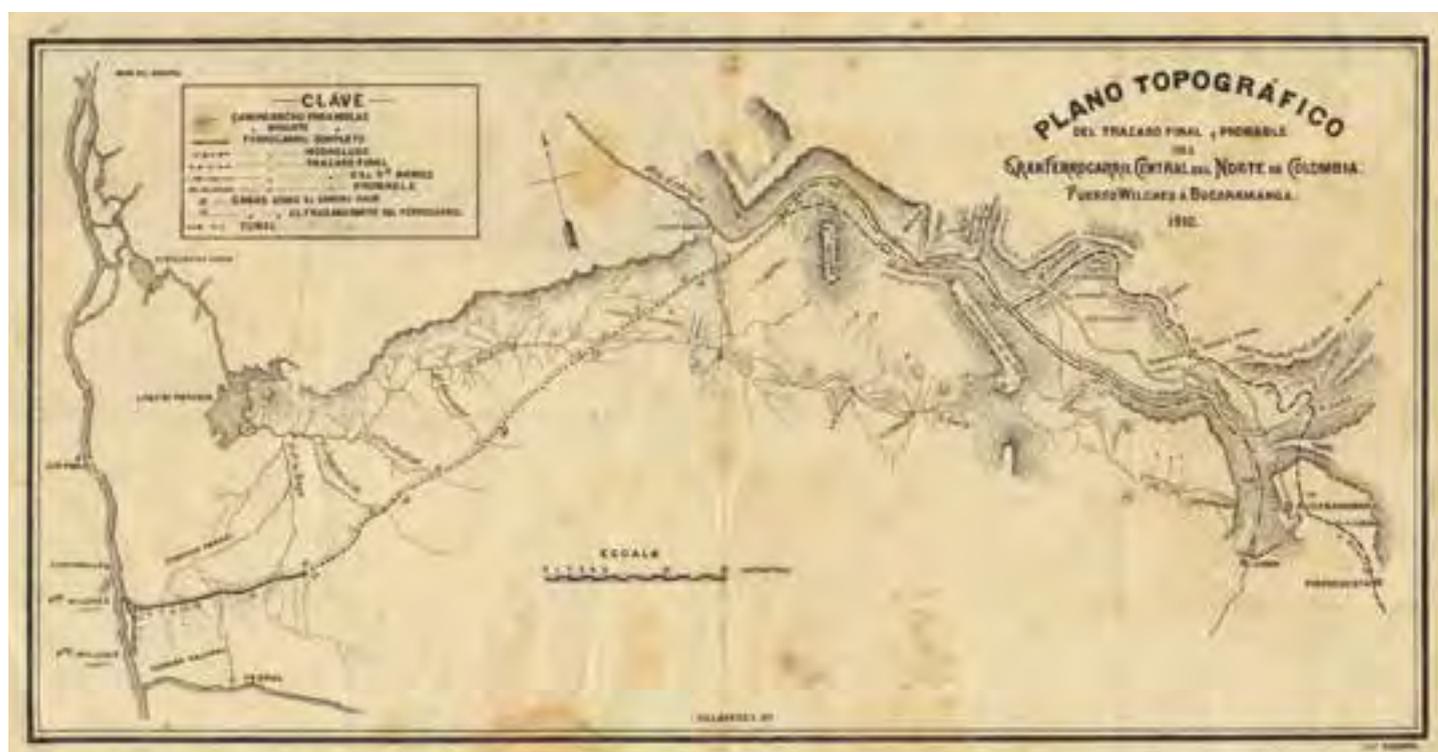


MP 817

Los inconvenientes con el contratista no se hicieron esperar. Transcurridos cuatro años no se notaba un avance significativo, debido a supuestos inconvenientes económicos del empresario, razón por la cual apenas un año después se canceló el contrato, luego de haberle hecho dos importantes modificaciones que otorgaban más garantías al empresario para el desarrollo de las obras. Pese a todo, fue imposible continuar con las labores y se liquidó el convenio en 1875; además, el Estado tuvo que pagar una considerable indemnización al empresario como compensación.

Es importante ver cómo la carencia de especificaciones y la falta de planeación fueron un común denominador en los contratos relacionados con la elaboración del proyecto ferroviario, lo que generó incumplimientos con los contratistas, sobrecostos, millonarias indemnizaciones y demoras que, sumados a las guerras, crisis económicas y cambios institucionales que sufrió el país en tan corto lapso, explican por qué este afamado proyecto fue el que más tardó en concretarse en el ámbito nacional. Esta situación se convierte entonces en el triste reflejo de obras y contratos póstumos, tanto ferroviarios como automotores, que parecen hacer eco en la actualidad, donde aún existen graves problemas de conectividad y transporte, como si se tratase de un ensañamiento, de un castigo que impide al Departamento tener la infraestructura que merece.

Habiendo superado el primer inconveniente interno, y con el mayor entusiasmo de continuar con las obras, se produjo un nuevo obstáculo, esta vez ajeno al proyecto. En 1876 el país se paralizó debido al alzamiento en armas del Partido Conservador en contra del gobierno liberal, en la guerra civil del mismo año, lo que



Villaveces Go. / Litografía Nacional. Plano topográfico del trazado final y probable del Gran Ferrocarril Central del Norte de Colombia. Puerto Wilches a Bucaramanga, 1910. Litografía (Tinta litográfica / Papel). 19 x 34,2 cm. Colección Museo Nacional de Colombia, reg. 4563
Foto: ©Museo Nacional de Colombia/ Samuel Monsalve Parra



Quintilio Gavassa Mibelli (1861 - 1922). Construcción del ferrocarril de Puerto Wilches, Ca. 1882.
Copla en gelatina (Emulsión fotográfica / Papel). 16,8 x 11,8 cm.
Colección Museo Nacional de Colombia, reg. 6075
Foto: ©Museo Nacional de Colombia/ Ángela Gómez Cely

complicó la continuación de los trabajos. Un año después se intentó reactivar fallidamente el proyecto, esta vez con nuevos protagonistas: el presidente de la Unión Aquileo Parra y el ingeniero Luis Bernal, quien, como mal presagio, fue socio de Robert Joy, y obtuvo coincidentemente el mismo resultado que el inglés.

Tras poco más de cuatro años, la reactivación del proyecto retomaría fuerza en 1881, a través de un acuerdo conjunto entre el Estado Soberano de Santander y el Gobierno central que tenía el propósito de conectar las poblaciones de Bucaramanga y Piedecuesta con un sitio determinado en el Magdalena. Esta vez los trabajos estarían a cargo del joven ingeniero Abelardo Ramos, quien, con solo una pequeña cuadrilla de no más de doce hombres, retomó las actividades bajo la supervisión del general Wilches.

Los trabajos, a pesar de no evidenciar avances significativos, pues hasta entonces se contaba apenas con 300 metros de rieles tendidos, otorgaron a la región un nuevo entorno en los ámbitos económico, social y cultural. Prueba de ello fue la expansión que tuvo el primer campamento que se instaló para albergar a los trabajadores, al cual, por su creciente actividad, se le otorgó la categoría de corregimiento, para luego pasar a ser lo que hoy se conoce como el municipio de Puerto Wilches.



El tren se abre camino entre los barrios del noreste de Barrancabermeja rumbo a Puerto Parra.



Los planes del constructor se basaban en avanzar lo máximo posible en los trabajos de desmonte y adecuación del terreno, para luego evitar inconvenientes en las épocas de invierno. Por esta razón, la cifra de empleados de diferentes partes del país tuvo un notorio crecimiento, a lo que se sumó un considerable grupo de presos traídos directamente desde Pamplona para apoyar las labores.

Cuando la situación no podía estar mejor, justo después de inaugurar el primer kilómetro de vías, cuando en la Ciudad del Socorro ya se había fundado la Compañía Empresarial del Ferrocarril de Santander y se había traído y puesto en marcha la primera locomotora, apareció nuevamente la mancha de la violencia. Esta vez se trató de la guerra civil de 1884, que tuvo lugar en el ámbito local, en Floridablanca, donde liberales radicales se sublevaron en contra de la alcaldía. Este hecho desencadenó un nuevo conflicto en el ámbito nacional, lo que detuvo por completo las labores y dejó el futuro del proyecto en estado crítico.

Aunque el enfrentamiento se prolongó poco más de un año, el deterioro por desuso en las instalaciones, equipos y herramientas obligó al Estado a suscribir nuevos contratos para adecuar y realizar mantenimiento, con el ánimo de recuperar lo antes posible

el ritmo de construcción. Asimismo, se propuso modificar la razón de la compañía y el trazado del proyecto, esta vez mediante un camino complementario de herradura alterno desde Bucaramanga hasta el sitio conocido como Sabana de Torres, para luego hacer uso del

ferrocarril hasta Puerto Wilches. Sin embargo, estos esfuerzos fueron en vano, ya que poco tiempo después se liquidó la empresa, lo que de nuevo dejó en vilo el futuro del proyecto y, por si fuera poco, la única locomotora del proyecto fue cedida al ferrocarril de la Sabana.



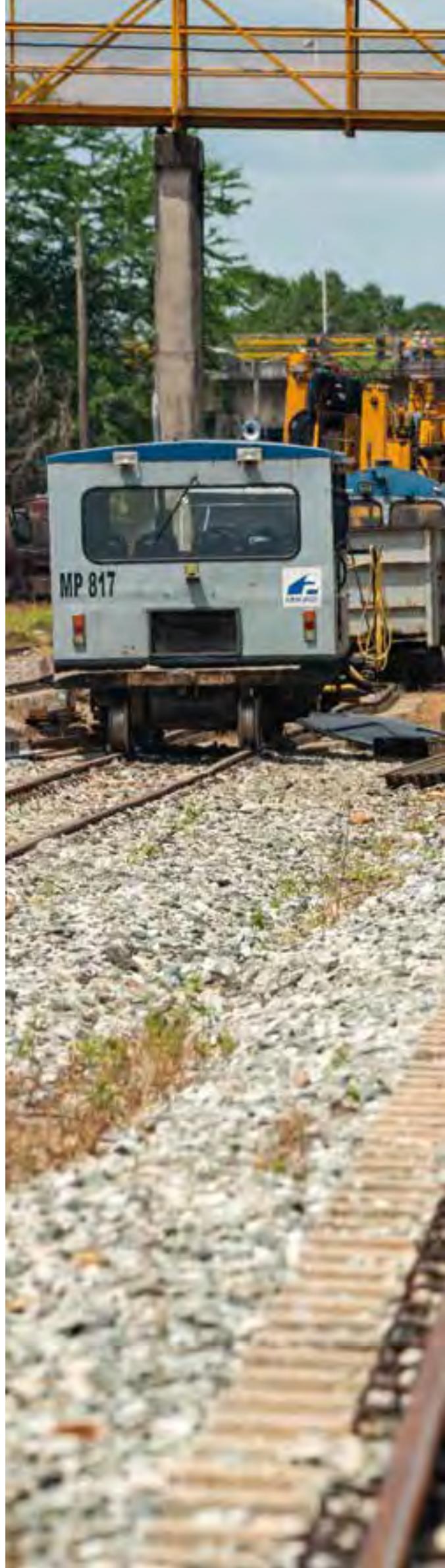


El completo abandono de la obra continuó hasta el fin de la década. Los lánguidos esfuerzos seguían sin rendir mayores avances. Se suscribió otro de tantos contratos en 1890, esta vez con la compañía de Enrique Cortés, para, según lo acordado, culminar las obras en un lapso de seis años después de su firma. Sin embargo, por situaciones adversas de los contratistas y por incumplimientos, se liquidó el acuerdo dos años después.

Ahora bien, en el país regía ya un carácter centralista tras la firma de la nueva Constitución de 1886. Había además una relativa fortaleza institucional, tanto en los territorios, con las figuras administrativas departamentales, municipales y los comisariatos especiales, como en las entidades de gobierno, que ya contaban con ministerios y secretarías que se encargaban de labores específicas. Para el caso ferroviario, el nuevo Ministerio de Fomento se comprometió con una nueva casa de ingenieros inglesa a cargo de William Ridley, a finales de 1892, para reestablecer las labores de construcción del ferrocarril.

Al año siguiente, los primeros trabajos de este nuevo contrato se adelantaron con buena marcha; se recuperaron e inventariaron muchos de los materiales que continuaban en abandono. Los términos acordados por ambas partes parecían brindar el escenario idóneo para revivir el proyecto, pero al parecer una serie de escándalos que la misma compañía había tenido en la construcción del ferrocarril de Antioquia obligó a las autoridades a cancelar poco después el contrato.

Seguidamente las obras volverían a estar a cargo del departamento, con un considerable número de empleados. No obstante, la odiosa historia del conflicto, que ya había ocasionado miles de muertos, crisis económicas y divisiones absurdas en el país, sería de nuevo protagonista en el ámbito nacional a comienzos de 1895, lo que dejó como consecuencia una nueva parálisis en las obras. Muchos de los obreros fueron reclutados para la guerra, y los recursos que inicialmente iban a ser empleados en el proyecto fueron destinados en su totalidad para los combates.





El transcurso de la guerra no tomó más de sesenta días. Las fuerzas del general Rafael Reyes se impusieron con contundencia ante los liberales radicales. Acto seguido, en 1897, el interés por retomar el proyecto esta vez estuvo a cargo del ciudadano inglés James Buckley, a quien el Gobierno daría las suficientes garantías económicas representadas en tierras y propiedades, en aras de fortalecer el futuro del proyecto. No obstante, este contrato no significó un cambio en relación con los anteriores, pues fue cancelado dos años más tarde, ante los continuos incumplimientos del contratista para iniciar labores.

Una nueva guerra, esta vez mucho más cruda y extensa, haría perder por años el interés nacional en el desarrollo del proyecto. La Guerra de los Mil Días le dio cierre al siglo de forma violenta y sumió al ferrocarril de Santander en un olvido absoluto.

Pero de manera casual, el mismo día en que estalló el conflicto, llegaría al país un inquilino que daría al ferrocarril un nuevo protagonismo y a las décadas venideras un nuevo y especial dinamismo.

Pese a que el tiempo del ferrocarril ha pasado, algunos sistemas de transporte de carga aún sobreviven.

Ana, una sobreviviente de la ruta y el pequeño monotrén impulsado con diésel.

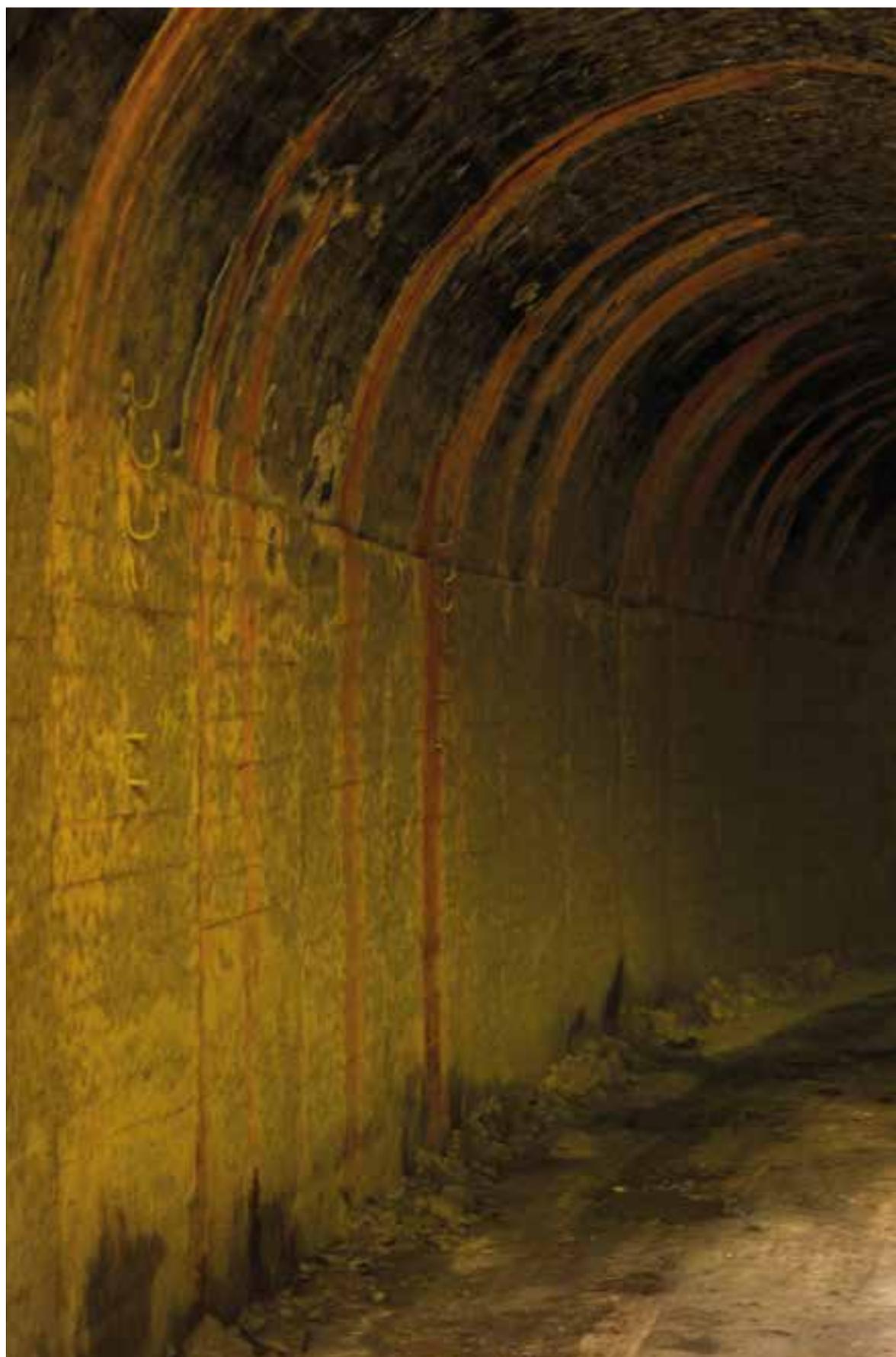


A lomo de mula, un ejemplar de las nobles pioneras del transporte terrestre en el país, arribó a Medellín el nuevo competidor del ferrocarril: el automóvil, previamente desarmado para que fuese posible transportarlo por partes. Aún en Medellín no se contaba con carreteras aptas para su acceso; el uso de los primeros automóviles se limitaba a las vías urbanas en las principales ciudades. Así, mientras las obras del ferrocarril continuaban detenidas, las miradas de comerciantes e inversionistas comenzaban a girar en torno a estos innovadores y prácticos vehículos, lo que fue fomentando la construcción de las primeras autopistas transitables, con el fin de conectar a las ciudades a través de los caminos de herradura donde la arriería había tenido su auge.



El en otro tiempo ministro de Fomento y ahora presidente Rafael Reyes realizó un importante aporte al desarrollo del transporte en Colombia, con la creación del Ministerio de Obras Públicas, que, entre sus funciones, se encargaba del fomento, construcción, reparación y mantenimiento de carreteras y líneas férreas en el ámbito nacional, lo que sería un aliciente para revivir las abandonadas obras del ferrocarril de Puerto Wilches. Asimismo, junto a este nuevo ministerio, Reyes había contribuido previamente con la elaboración de leyes que favorecían e impulsaban la construcción de nuevas vías a través de tributaciones destinadas especialmente para este fin.

Es así como en 1906 se realizó un importante contrato con el empresario inglés Raoul Schmatzer, como parte del macroproyecto ferroviario Ferrocarril Central del Norte, que pretendía unir a Bogotá con la ciudad de Bucaramanga y a su vez complementar la conexión con el río Magdalena, a través de la línea que ya se venía realizando en Puerto Wilches.





Esta obra no tendría mucho éxito, por falta de interés nacional, pero proponía al Departamento como un importante nodo de desarrollo logístico, debido al gran potencial agrícola e industrial que entonces poseía la región. Los primeros estudios dieron parte de tranquilidad a los más escépticos acerca del panorama del proyecto tantos años detenido y abandonado; y de esta forma en 1908 se entregó el primer informe que otorgó vía libre a la reanudación de la obra.

Transcurridos solamente dos años, el constructor entregó exitosamente los primeros 7 kilómetros de rieles, puestos a prueba con la locomotora Bucaramanga. Este hecho se recibió con gran entusiasmo, pues se convertía en un verdadero hito si se lo comparaba con el torpe desempeño que había mostrado la obra, que contaba, en treinta años de trabajo, con poco más de un kilómetro. Sin embargo, la obra se detendría nuevamente por inconvenientes contractuales hasta 1912.



LOCOMOTIVE
FORGE & MACHINE CO. FERRIS, ILL.
HAINÉ-SAINT-PIERRE
No. 1555 1926

Viejas estaciones y locomotoras han sido convertidas en monumentos.



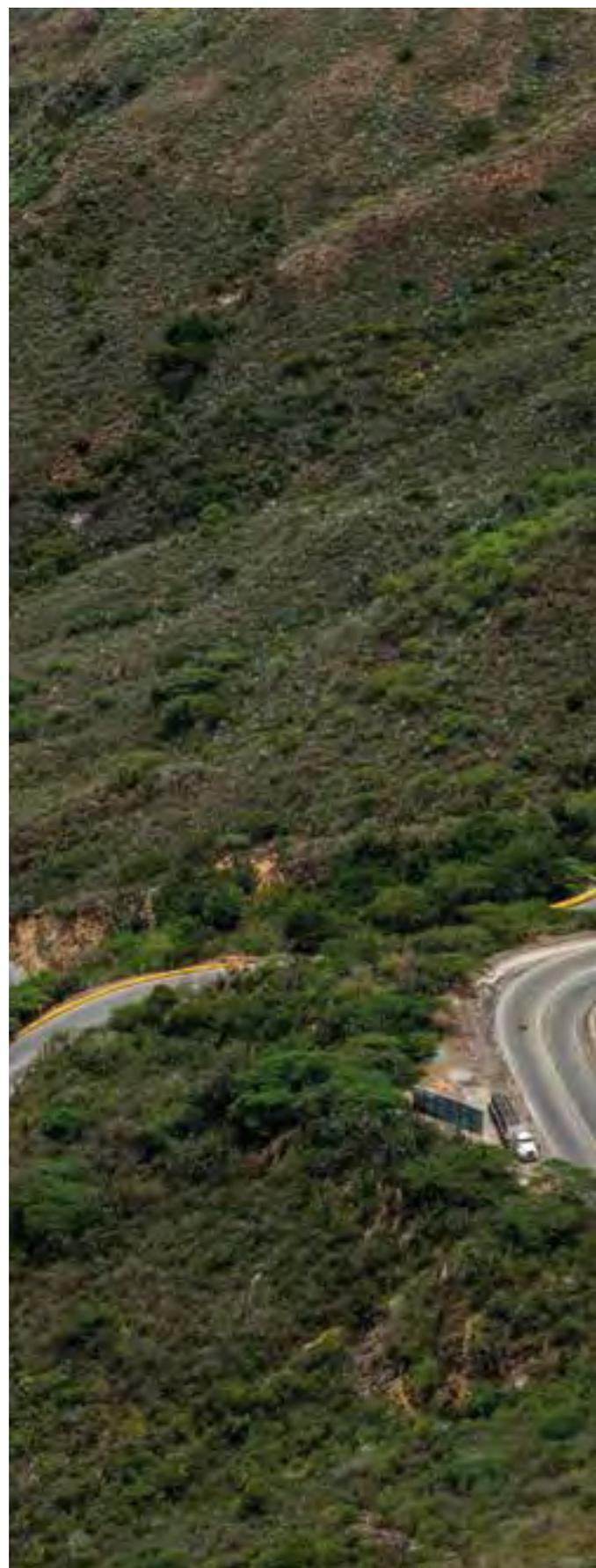
Al tiempo, la apertura y adecuación de carreteras marchaban a un ritmo más lento, debido a la importante concentración de inversión en las líneas férreas. Se considera entonces que en sus primeras tres décadas el Ministerio de Obras Públicas se desempeñó como un ministerio de ferrocarriles, pues, al momento de la creación de esta entidad, el país solo contaba con 200 kilómetros de vías, y era evidente la prioridad que el Estado le otorgaba a este medio de transporte. El polvo y los lodazales fueron predominantes en las carreteras de la época: su evidente improvisación en la apertura de vías y la falta de especificaciones técnicas hacían imposible el tránsito de máquinas automotrices, lo que limitaba su uso a los vehículos movidos por fuerza de bestias.

No obstante, la construcción de vías transitables tomó fuerza en 1909, con la carretera central del norte, que buscaba conectar a la capital del país con Cúcuta, a través de Boyacá y la región de García Rovira, en Santander, en lo que se convertiría en la primera carretera nacional del país y de nuestro departamento. A pesar de no presentar avances importantes en las primeras etapas, pasados solo diecisiete años, las obras ya habían llegado a Capitanejo, con más de 330 kilómetros de longitud. Esta fue una nueva e importante arteria vial que se extendía de sur a norte en todo el oriente del departamento. Esta iniciativa propició la apertura de nuevas vías en el territorio nacional, en los primeros esfuerzos por contar con vías de acceso que dieran mayor alcance a las distintas regiones del territorio.

Asimismo, las obras ferroviarias en el ámbito nacional fueron creciendo significativamente en Antioquia, Cúcuta y Cali. Allí se contaba con los mismos problemas vistos anteriormente en Santander, pero con un relativo éxito, ya que en general el ferrocarril de Puerto Wilches fue el proyecto que más tardó en finalizar en todo el país, con sesenta años de obras, mientras que los demás tomaron un promedio de veinte años para la finalización de obras. Esta, aunque también una cantidad exagerada de tiempo, si se la compara con el pobre desempeño que tuvo la realización del proyecto en Santander, constituye un mejor resultado.

En 1914 ya existían unos 20 kilómetros de vías férreas en el proyecto, que entraron en funcionamiento y despertaron un furor en la región, que no conocía otra forma distinta de transporte que la arriería por los caminos que en siglos pasados se habían construido hacia el Magdalena. Este auge fomentó una importante actividad económica en la región, caracterizada por sus ricas tierras aptas para la ganadería y la agricultura. Y así, mientras se abría paso por la extensa llanura, los sueños de progreso de los habitantes de la zona seguían el lento pero firme avance de los rieles. Esta situación nos demuestra cómo los ferrocarriles no fueron pensados de acuerdo con la economía de la región; por el contrario, la realización del proyecto fue configurando muchas de las actividades económicas y sociales del departamento. La provincia de Soto obtuvo los mayores beneficios, al contar con los principales centros industriales del departamento, que luego comenzarían a abastecerse de insumos y productos traídos en ferrocarril a menores precios.

Los años posteriores no mostraron avances importantes. Inconvenientes con contratistas, debidos al incumplimiento de pagos por parte del gobierno departamental, detuvieron las obras en múltiples ocasiones, lo que causaba avances interrumpidos en la construcción que en seis años terminó cerca de 3 kilómetros nuevos. De esta forma, en el ámbito central se legisló a favor de retomar las labores de construcción a través del Estado como encargado de la realización del proyecto, por lo que las obras pasaron a manos del Gobierno nacional.



La apertura de las autopistas que comunicaban las capitales fue el principio del fin para el sistema férreo. En la fotografía, el trazado de la troncal central en Pescadero.



La vieja estación de Propapel, que naciera a partir de la también desaparecida industria de pulpa de papel en la vía a Puerto Parra.



A este hecho se le sumó una importante inyección de recursos que la nación obtuvo tras la compensación que Estados Unidos pagó a Colombia por la secesión de Panamá, hecho que estimuló significativamente las obras y que fortaleció particularmente el macroproyecto Ferrocarril Central del Norte. Así pues, Santander se benefició con la inyección de recursos en la construcción del trayecto Bogotá-Barbosa, que tenía como propósito final prolongarse hasta Bucaramanga y establecer conexión con el ferrocarril de Puerto Wilches.



Así pues, las primeras décadas de este moderno y acelerado siglo mostraron las ansias de consolidar una red férrea nacional que integrara todas las regiones del país. El Ferrocarril Central del Norte fue el proyecto más importante; en él se concentraban los más importantes esfuerzos y recursos, lo que se evidenció en el gran avance que tuvo el proyecto. En 1925 las líneas férreas ya habían avanzado hasta Sabana de Torres, mientras que, a su vez, en 1930 los rieles ya hacían presencia en Barbosa, como parte de la otra fase del macroproyecto.



El corregimiento de Puente Sogamoso, en Puerto Wilches, conserva vestigios de los tiempos del ferrocarril en Santander.



Para la época, el ferrocarril de Puerto Wilches cumplía una importante labor social, pues prestaba el servicio en su mayoría a campesinos que buscaban comerciar sus productos en las poblaciones que conectaban los rieles. Por un módico precio podían hacer uso del tren, con una carga no mayor a los 50 kilogramos, algo esencial para los pobladores de la zona, que veían en el uso del tren nuevas oportunidades y mejoras en su calidad de vida.

Los siguientes años mostraron gran eficiencia en el avance de obras, a pesar de sus constantes cambios administrativos y contractuales. Con ayuda de dinamita para abrir túneles y de ingeniería inglesa para unir acantilados a través de puentes colgantes, los rieles lograron trazar el hostil cañón del río Lebrija, mientras que en su camino se fueron edificando las estaciones de Provincia, Chuspas, Vanegas y el Conchal, trayendo consigo prosperidad a las poblaciones asentadas cerca de estos sectores. Es así como en 1930 las vías ya estaban cercanas a su destino final, con la inauguración de la estación de Bocas, a escasos kilómetros de la ciudad de Bucaramanga, con tan mala suerte que la gran depresión económica mundial vivida a finales del año anterior ocasionó la detención de obras en el ámbito nacional, y quedó así pendiente la finalización del proyecto.

Por esta razón, la estación de Bocas permaneció por casi una década como estación terminal, así que la carga y los pasajeros que deseaban movilizarse hacia Bucaramanga debían hacerlo en una carretera de poco menos de 30 kilómetros pasando por el municipio de Rionegro. El proyecto se encontraba en total funcionamiento siguiendo el trazado desde Puerto Wilches como estación inicial hasta Bocas como parada final. Sin embargo, al quedar inconcluso y con pocos recursos para su operación, eran constantes las veces en que el recorrido se detenía por deslizamientos y descarrilamientos que no tenían la atención oportuna por parte de la cuadrilla encargada de estos eventos.

Entre tanto, el comienzo de década traería consigo una completa revolución para las carreteras en el ámbito nacional. Se reestructuró el presupuesto que recibían los ferrocarriles, para darle mayor participación a las carreteras, y la construcción de vías pasó exclusivamente a manos de la nación, ya que se consideró que los departamentos realizaban tenues trabajos que no mostraban buenos resultados. De esta forma, el país pasó de tener aproximadamente 5000 kilómetros de carreteras, de los cuales 2000 eran nacionales y 3000 departamentales, en 1930, a más de 20.000 kilómetros de vías, a razón de 12.000 nacionales y 8000 departamentales, en solo veinte años.

La vía más importante de la época en Santander y Colombia era la troncal central de norte, que ya contaba con más de 600 kilómetros de longitud que conectaban a Bogotá con Cúcuta por un terreno predominantemente montañoso. Sin embargo, no era la única del departamento. Los esfuerzos por conectar a Bucaramanga directamente con la capital del país se habían materializado a través de la carretera central Bucaramanga-Barbosa-Bogotá. Por otro lado, el creciente auge petrolero había creado la necesidad de abrir una carretera entre Barrancabermeja y la Ciudad Bonita. Los métodos de construcción continuaban siendo ortodoxos, y la calidad de las vías distaba de tener buenas condiciones para un constante tránsito de vehículos, lo que se traducía en poco recubrimiento asfáltico, improvisados puentes y constantes derrumbes en las zonas más escarpadas.





Ruinas de la vía férrea entre Sabana de Torres y Bucaramanga.

La modernidad en la infraestructura había influido definitivamente en el rumbo del país, que en pocos años pasó de los cargueros y las mulas a las locomotoras y los camiones, teniendo mayor afinidad con la economía del país, que pasaba por un gran momento, debido a los altos niveles de exportación de productos agrícolas como el café y el banano y a las primeras incursiones del país en la explotación de crudo. El comienzo de siglo se mostraba próspero, y la necesidad de expandir a la red de transporte en todo el país era de interés nacional.

Volviendo a los ferrocarriles, cuando en 1941 la primera locomotora llegó a Bucaramanga teniendo como última parada la estación Café Madrid, se propuso hacer llegar las líneas férreas hasta el casco urbano, pero esta idea no fue materializada, por lo que la Ciudad debió conformarse con una carretera de menos de 10 kilómetros que uniera a la estación terminal con la ciudad. Es así como, después de sesenta tediosos años, llega a la capital del Departamento la tan anhelada máquina que muchos de sus promotores, como Solón Wilches y Abelardo Ramos, no alcanzaron a presenciar, pero que sí hizo parte del comercio y el transporte de muchos santandereanos por más de cinco décadas.

Ya en mitad de siglo, la creciente infraestructura de transporte fue creando nuevas necesidades y requerimientos. Para el caso de la red de carreteras, el evidente deterioro tanto de las vías como de los vehículos que transitaban por ellas obligó a las autoridades a implementar un importante plan de pavimentación vial en 1945, ya que, por ejemplo, en ese mismo año Santander poseía un total de 1631 kilómetros de vías, de los cuales solo 20 tenían una capa asfáltica, 1261 estaban cubiertos con macadán (una mezcla de piedra triturada con cemento) y 350 sin afirmar; es decir, solo 1 % del total de vías se encontraba pavimentado.

Adicionalmente, en 1950 se formuló el primer Plan Vial Nacional, en donde, además de intervenir los tramos más importantes del país, se buscaba complementar y articular los trayectos a través de un sistema estratégico de troncales y transversales que le diera cobertura vial a gran parte del país. Para el departamento de Santander se realizaron trabajos en las vías Bucaramanga-Cúcuta, Bucaramanga-Barbosa y Bucaramanga-Gamarra, lo que garantizaba a Santander la conectividad con el centro del país, la costa Atlántica y la frontera con Venezuela. Lo anterior, complementado con el Ferrocarril de Puerto Wilches y el río Magdalena, posicionó a Santander como una importante región en términos de transporte.



Los habitantes de estos pueblos llevan consigo las remembranzas del esplendor del ferrocarril.



Creativos sistemas de transporte se han adaptado a la red férrea, único medio para el comercio entre los poblados.



Solo un año más tarde el economista Lauchlin Currie, asesor del Banco Mundial, que desde 1949 venía realizando trabajos en temas de economía colombiana, publicó su informe final denominado “Bases de un programa de fomento para Colombia”, como parte de un importante esfuerzo para mejorar la planificación económica del país. Entre muchos temas, este afamado consejero, a través de sus estudios, contribuyó con la realización de nuevas políticas de ahorro y educación, así como con la formulación del Departamento Nacional de Planeación (que años más tarde se haría realidad); pero fueron sus aportes en materia de transporte los que cambiarían el tortuoso rumbo de los caminos de hierro en los próximos años.

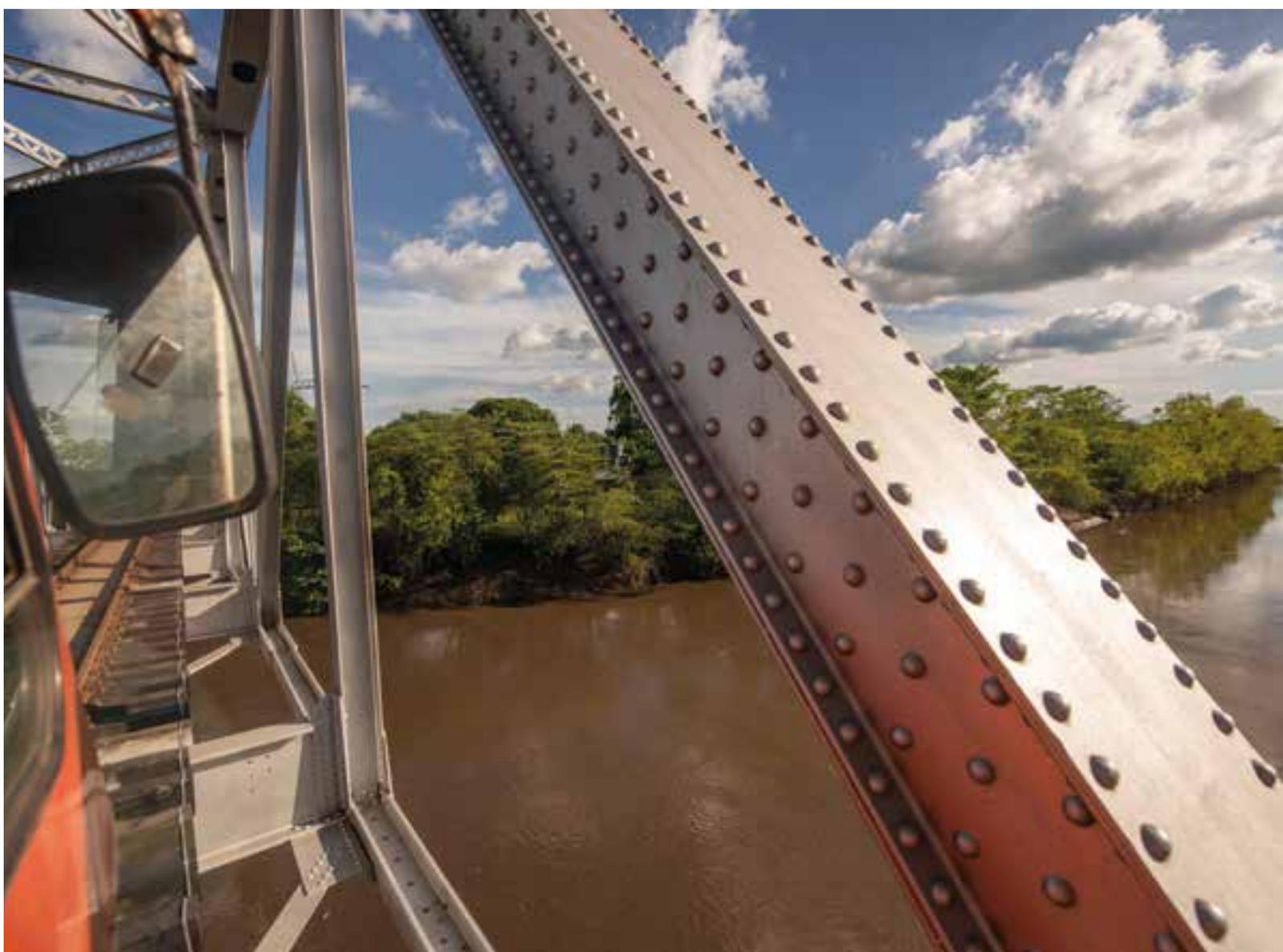
Como había mencionado anteriormente, el Gobierno no estaba tan convencido de finalizar las obras del Ferrocarril Central del Norte sección 2 (que conectaría a Bogotá con Bucaramanga), a pesar de haber asignado gran parte de los recursos de la secesión de Panamá, en la llamada “danza de los millones”, a los proyectos ferroviarios inconclusos, donde ambas secciones del proyecto recibieron la mayor cantidad de dinero. Pues bien, Currie consideró mucho más económico y sencillo conectar la capital de país con la costa Atlántica, a través de una extensa línea férrea paralela al río Magdalena, con el propósito de asignar mayor participación de carga y pasajeros a los ferrocarriles. Esta situación dilapidó definitivamente la idea de conectar las dos ciudades por medio del ferrocarril, a pesar de que sus líneas habían llegado ya al municipio de Güepsa. Por esta razón, los esfuerzos se desviaron principalmente a la ejecución de esa nueva línea férrea a la que más tarde se denominaría ferrocarril del Atlántico.

Del mismo modo, la misión Currie propuso unificar las trochas o ancho de vía que en el ámbito nacional oscilaba entre la de un metro, también denominada trocha métrica, y la angosta, que poseía una distancia entre rieles de 91,4 centímetros equivalentes a una yarda. A pesar de que estas medidas no eran las más eficientes, por su limitada capacidad en términos de movilización de carga y velocidad, se concretó emplear la medida angosta. Esta era ya casi obsoleta en el ámbito mundial. En términos generales, se empleaba la trocha estándar, es decir, aquella que contaba con 1435 metros de distancia entre rieles. Este hecho se convirtió en uno de los principales problemas operativos y financieros del sistema férreo colombiano, pues, además de presentar restricciones en su funcionamiento, el mercado de locomotoras aptas para esta trocha era limitado. Por esta razón, en la mayoría de ocasiones tanto las nuevas máquinas como los repuestos debían realizarse bajo pedido especial.

Es así como el nuevo proyecto, que atravesaría todo el Magdalena Medio santandereano, comenzaría a realizarse con la trocha estándar, mientras que las aspiraciones departamentales de contar con dos líneas férreas articuladas en el territorio permanecerían vigentes con este prometedor proyecto. A diferencia del ferrocarril de Puerto Wilches, que tardó seis décadas para construir 110 Km, esta obra se convirtió en la más importante realizada hasta el momento, con 671 Km, construidos en un lapso de solo ocho años.



La magnitud de este proyecto, a pesar de parecer una apuesta intensiva a los ferrocarriles, no le otorgó mayor participación a este modo de transporte respecto a los demás medios, pues para la fecha el transporte fluvial, el férreo y las carreteras estaban ya equiparadas en cuanto a la movilización de carga con porcentajes similares. La idea inicial era la de que los ferrocarriles tomaran mucha de la carga que se comerciaba por el Magdalena, desde el centro del país hasta la costa Atlántica, en las lentas pero económicas embarcaciones, para pasar a ser movilizadas de forma intensiva en los nuevos trenes. Con todo, esta iniciativa no tuvo mayores resultados, pues el protagonismo se lo llevó el transporte por carretera, gracias al gran desempeño de los camiones.



La apuesta por consolidar el sistema férreo parecía inútil si se la comparaba con el rendimiento que las carreteras ya estaban otorgando. Los primeros años de la nueva empresa estatal “Ferrocarriles Nacionales” fueron marcados por considerables pérdidas operativas, porque la carga y los pasajeros transportados fueron disminuyendo considerablemente. Una de las tantas razones que explican el fracaso de los ferrocarriles fue su tardía implementación en el país en los primeros cincuenta años del siglo, lo que impidió la cobertura necesaria para que fueran competitivos, y la llegada de innovaciones en locomotoras fue nula, pues, por obvias razones, no es posible innovar en algo que ni siquiera se encontraba en funcionamiento.

Sin embargo, con la creación de esta nueva empresa se buscaba unir a todas las líneas férreas del país, por lo que, a partir de la fecha de la creación de Ferrocarriles Nacionales, los esfuerzos se concentraron en articular todos los trayectos. Por esta razón, fue necesario tomar medidas como la compra de algunas líneas que se encontraban operadas por organismos privados, y, por consejo de la misión Currie, adaptar los rieles y las locomotoras a la medida estrecha.

Bajo esta lógica, en 1957, la División Norte Sección Primera, como ahora se denominaría al ferrocarril de Puerto Wilches, realizó los trabajos pertinentes para disminuir el ancho de la vía y acoplarse al Ferrocarril del Atlántico en 1961. A partir de ese año, la red férrea nacional contaba con una importante conectividad. Desde Bucaramanga, era posible transportarse a Medellín por el tren mixto (carga y pasajeros) o por el de lujo, que contaba con muchas más comodidades. Del mismo modo, la carga ya se podía movilizar por tren hacia los puertos en Santa Marta, lo que significó el auge del ferrocarril como un sistema nacional multidireccional que transportaba el 25 % de las exportaciones de café, y cuya carga adicional se encontraba diferenciada con productos como trigo, carbón y derivados del petróleo, en proporciones similares; lo que hablaba de la importancia del transporte férreo en todos los sectores de la economía nacional.





La ingeniería y sus logros para ganarle a la naturaleza y trazar vías imposibles. Vía hacia el corregimiento de Umpalá.



Solo restos quedan de lo que fueron los trazados del tren en el valle del río Lebrija.



Puerto Parra nació con el tren; de ahí que conserve aún sus huellas.





No obstante, problemas como la angosta trocha y la geografía quebrada del país limitaron la velocidad de los ferrocarriles en el ámbito nacional a máximo 30 Km por hora, mientras que los vehículos en las carreteras con óptimas condiciones podían fácilmente doblar esa cifra, lo que hacía más llamativo este medio para empresarios y comerciantes. A partir de 1961, tanto las utilidades como el uso de este sistema caerían significativamente en relación con el nuevo y eficaz competidor.

Si bien los aportes que realizó la misión Currie no beneficiaron el sistema férreo, les otorgó un importante fortalecimiento a las carreteras, ya que surgieron conexiones cruciales que beneficiaron al departamento de Santander, como la vía Cáchira-La Mata (Cesar), que otorgaba un trayecto directo hacia la costa Atlántica, sin la necesidad de emplear la ruta hacia Pamplona y Cúcuta. En la década de los sesenta, las carreteras nacionales en Santander ya contaban con aceptables niveles de pavimentación en los cuatro trayectos hacia la costa, Barrancabermeja, Bogotá y Cúcuta, mientras que rutas como Barbosa-Cimitarra y Curos-Málaga continuaban sin ser intervenidas.

Esta última, al parecer por su complejidad o por la falta de disposición de las autoridades, en la actualidad parece haber quedado detenida en el tiempo, pues, como hecho particular e irrisorio en una charla con mi padre (oriundo de San Andrés, Santander), le pregunté cuánto tardó su primer viaje hacia Bucaramanga desde su ciudad natal, por allá en 1968, a lo que me respondió en tono irónico: «Mijo, pues las mismas cuatro horas que los buses de último modelo se demoran hoy en día; solo que yo iba en un “Chevrolet” del 52». Esta respuesta sugiere el histórico abandono que se le ha dado a esta importante vía, que hoy en día continúa con serios problemas de movilidad.

Corría ya la década de los setenta. Las cifras de los dos sistemas de transporte más importantes presentaban diferentes resultados. La expansión de carreteras se fue propagando para brindar mayor cobertura a todo el país, junto con la masiva llegada de vehículos que habían pasado de cerca de 70 mil en 1950 a 498 mil en 1975. Los anteriores hechos aseguraban al transporte vial una solidez para su desarrollo, mientras que los ferrocarriles, en solo 10 años, pasaron de movilizar una cuarta parte de las exportaciones de café a solo el 10 %, y presentaron adicionalmente un déficit operativo de 50 millones de pesos.



Esta crítica circunstancia obligó al Estado a suplir mediante transferencias las necesidades de la empresa Ferrocarriles Nacionales, ya que no era posible incrementar las tarifas de carga y pasajeros para recaudar más fondos, pues estas no podían estar por encima del transporte por carreteras, que ofrecía el mismo servicio en mucho menor tiempo. Por esta razón, el uso de este sistema fue decayendo de tal manera que en 1981 solo movilizaba el 3 % de total de carga nacional.

Por otro lado, el tránsito de pasajeros fue siendo captado por las nuevas empresas de transporte por carreteras, que transportaba a los viajeros en menor tiempo y a tarifas medianamente justas. Por esta razón, la demanda del servicio férreo se limitó al uso de los pobladores de la región de influencia del tren, como es el caso de las estaciones del ferrocarril de Puerto Wilches, en donde el comercio y la creciente agricultura de la zona dependían totalmente de la línea férrea.



Las vías para el transporte terrestre se impusieron al sistema férreo en la batalla contra la compleja geografía del territorio santandereano.

Parada tras parada, la locomotora tenía la capacidad de activar las regiones en donde que no había presencia de comunidades, lo que resultaba beneficioso para la gente asentada a lo largo de las líneas férreas; pero, a su vez, no generaba utilidades suficientes para hacer de este un sistema sostenible.

El vínculo del ferrocarril con los santandereanos en esa época era estrecho. A pesar de tener la vía a Barrancabermeja, esta se caracterizaba por los constantes derrumbes, aún presentes en la zona hoy en día, por cuya razón los bumangueses en su mayoría optaban por el uso del tren hasta la ciudad de Puerto Wilches, para luego llegar a su destino en las rápidas chalupas aguas arriba del Magdalena. Además, el ferrocarril cumplía una noble función social, pues, con su servicio de tren local, transportaba por muy pocos pesos a los campesinos de las zonas más alejadas, con sus productos frescos y recién cosechados, hacia los municipios donde había más comercio. Del mismo modo, adoptó una tarifa especial para estudiantes de las pequeñas escuelas, que con el tiempo fue siendo gratuita, lo que garantizaba a los niños su llegada (en muchas ocasiones tardía) a los salones de clases.





Trazado vial hacia el municipio de Zapatoca.

No obstante, las cifras seguían cayendo, y se presentó una profunda crisis en las finanzas de los ferrocarriles.

A esta adversa situación se le sumó la ejecución de un nuevo proyecto que restaría aún más participación a los ferrocarriles: la troncal del Magdalena, que planteaba un trayecto de 300 Km entre Puerto Boyacá y San Alberto. Pasando, al igual que el Ferrocarril del Atlántico, por todo el Magdalena Medio santandereano, conectaba de manera más directa a Bucaramanga con Medellín, y a Bogotá con la costa Atlántica. Las obras de este importante proyecto comenzaron en 1980 y terminaron con su pavimentación total en los vestigios del siglo xx, a lo largo de una llana y extensa vía de dos carriles, cuyo valor final ascendió a más de dos veces lo presupuestado.

En 1981, las cuatro carreteras desde Bucaramanga hacia Cúcuta, Santa Marta, Bogotá y Barrancabermeja estaban completamente pavimentadas, con excepción de un corto trayecto entre La Lizama y Barrancabermeja, mientras que la troncal del Carare (Barbosa-Cimitarra), la carretera Central del Norte y Curos-Málaga continuaban afirmadas.

Esta situación se sigue presentando en la actualidad. Por su parte, la apertura de la troncal del Magdalena mantenía un ritmo acelerado por la condición plana de la región.

Así mismo, durante el gobierno de Turbay Ayala (1978-1982) se acentuó aún más la predominancia del transporte por carreteras, debido a una importante reducción de los aranceles, que, sumada a la creciente industria de ensamblaje de vehículos, incrementó exponencialmente el parque automotor del país, que pasó de los cerca de 500.000 vehículos en 1975 a casi 1'450.000 en 1990. Asimismo, la inversión en transporte captada por las carreteras rondaba el 95 % del total, lo que era ya un fuerte mensaje de abandono a los ferrocarriles, que continuaban operando con bajo desempeño.









Un cuadro alegórico del presente del tren en el municipio de Puerto Parra.

Pocos años después, ante la profunda crisis financiera e institucional que continuaba en el sistema férreo, el 18 de julio de 1989, mediante el Decreto 1586 del mismo año, el presidente Virgilio Barco ordenó la liquidación de la empresa Ferrocarriles Nacionales. Según el mandatario, la empresa había captado demasiados recursos y se había vuelto insostenible; no sin antes ordenar la creación de nuevas figuras administrativas, como la Empresa Colombiana de Vías Férreas, encargada del mantenimiento y administración

de las líneas; la Sociedad Colombiana de Transporte Ferroviario, cuyo objetivo era seguir ofreciendo, en menor medida, el servicio de movilización de carga por este medio, y, finalmente, el Fondo Pasivo Social de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia, orientado a brindar la seguridad social y el manejo de los fondos pensionales de los empleados de los Ferrocarriles.

Esta importante decisión se tomó en torno a la pobre actualidad de un ambicioso proyecto que,

a pesar de haber estado en la agenda pública como prioridad nacional por mucho tiempo, nunca logró materializar resultados que permitieran seguir su imponente marcha y alcanzar el desarrollo del que muchos países hoy gozan. No se consiguió que la inventiva de los trenes sobrepasara en muchos aspectos a las carreteras, con lo que se hubiese propiciado la movilización masiva de carga y pasajeros en altas velocidades y sin el rastro de contaminación que el transporte automotor produce a diario.



Antiguas estaciones del Conchal y Vanegas sobre la extinta ruta del tren de Sabana de Torres.



En Santander, por su parte, los escasos cincuenta años que duró el ferrocarril operando significaron, al igual que en el resto de país, un verdadero sueño que los caminos de hierro podían brindar a la región. Las comunidades cercanas a las estaciones y los empleados quizá nunca pudieron imaginar cuál sería el último viaje del ruidoso tren que despertó por generaciones el furor de propios y extraños, que empleaban este sistema ya fuera para mover sus pequeñas cargas como parte de su subsistencia, ya fuera para simplemente desplazarse a ritmo rimbombante en las inestables líneas, a través de los oscuros túneles y los extensos puentes, con el fin de vacacionar o hacer negocios.

Pocos años después, la inoperancia de la Empresa Colombiana de Vías Férreas y la negligencia de muchas personas cercanas al proyecto produjeron que el tendido de los rieles fuera desmantelado y robado para posteriormente ser usado en corrales de ganado, como cercas, o simplemente ser vendido como chatarra, mientras que el imperdonable paso del tiempo fue deteriorando cada vez más los pocos polines de madera que permanecían a la intemperie llenos de polvo.



Muchos de estos fueron también hurtados para el tendido de cercas. Es así como toda esa valiosa infraestructura, en lugar de llevar al departamento hacia un próspero progreso, terminó conteniendo reses y separando fincas, sin tregua alguna para su recuperación.

Las estaciones completamente abandonadas fueron siendo ocupadas por los pobladores con menores recursos económicos de la zona para ser usadas como improvisadas viviendas. Del mismo modo, los habitantes realizaron labores para que esta vía fuera transitable por motocicletas y pequeños vehículos, de forma que el Ferrocarril Central de Norte, el proyecto que más captó recursos en el ámbito nacional, se convirtió en una trocha irregular e improvisada.



Túneles que le ganaron la batalla al trazado desafiante de las montañas del valle del río Lebrija.





Por su parte, en el centro del país se produjeron importantes cambios. Tras la constituyente de 1991, el Ministerio de Obras Públicas pasaría a ser el Ministerio de Transporte, una nueva figura estatal encargada de los proyectos de transporte, por carreteras, férreos, fluviales y aéreos, aunque, dadas las dinámicas de la época, su prioridad eran las carreteras. A lo anterior se sumó la creación y la reestructuración de nuevas entidades adscritas, bajo la supervisión del Ministerio, para cumplir labores específicas: el Instituto Nacional de Vías, la Aeronáutica Civil, la Superintendencia de Puertos y la Empresa Colombiana de Vías Férreas, también llamada Ferrovías.

Bajo esta nueva figura, se logró entregar la totalidad de la troncal del Magdalena, pavimentada y lista para recibir el importante flujo vehicular que ahora transita por sus extensas e interminables rectas. Es así como, a fines del siglo xx, Santander ya contaba con la Red Nacional de Carreteras, como la conocemos ahora, y que veinte años después no ha recibido ninguna mejora significativa, a pesar de la relevancia que el departamento ostenta en términos económicos y logísticos.

De esa manera, Santander termina el siglo sin su tren, con las carreteras en estado deplorable y sin ser incluidas en las generaciones de concesiones que el Ministerio de Transporte propuso, con el ánimo de mantener las carreteras a la vanguardia y competitivas para la apertura comercial que se venía expandiendo desde 1990. Así pues, el nuevo milenio no trajo consigo cambios significativos. Las ya deterioradas vías producto del creciente flujo vehicular no han recibido la intervención adecuada. Aún existen trayectos de vías nacionales sin pavimentar, y, además, la mala calidad de algunos proyectos viales expone las carreteras a los desastres naturales.

Con esa lógica, es desalentador pensar cómo los gobiernos, los proyectos o simplemente el destino no han permitido dotar al departamento de las vías que merece. En los últimos años se ha tratado de mejorar –sin mayor éxito– la calidad de algunas de las más importantes vías en nuestro departamento: la troncal del Magdalena, perteneciente al polémico macroproyecto Ruta del Sol, que con tan solo dos años de ejecución fue detenido por escándalos de corrupción; la vía Bucaramanga-Pamplona, que, a pesar de ya haber dejado su concesión lista, no muestra avances significativos, y la vía Bucaramanga-Barrancabermeja, que, lo mismo que la anterior, tiene pocos avances en sus obras, y es la que se ve más afectada en las olas invernales, por lo que es crucial su intervención para conectar de manera eficiente a las dos ciudades más importantes del departamento.

Pese a esto, la pésima condición de las carreteras santandereanas no se compara con la actualidad de las escasas líneas férreas que aún existen. En mi reciente visita a los rieles en Santander, no encontré más que desolación y abandono. En la pequeña estación de Barrancabermeja se ofrece un noble servicio de “carro-motor” que lleva, con frecuencia de un recorrido al día, a campesinos y habitantes de la zona hacia el sector de Puente Sogamoso, si se desea viajar de sur a norte, o hacia el municipio de Puerto Parra, si, por el contrario, el viaje es hacia el sur del departamento.

Los improvisados vehículos no son más que buses de motor diésel con modificaciones en su parte inferior, para que estos puedan adaptarse a la carrilera. La zona por la que transita este medio de transporte, según trabajadores de la estación, es concurrida por delincuentes que aprovechan su soledad para hacer de las suyas robando a los transeúntes, lo que hace que este servicio no sea tan atractivo para los habitantes de Barrancabermeja. De hecho, las más jóvenes generaciones desconocen que se preste un servicio en estas líneas férreas.

En el predio que comprendía las instalaciones de la estación en su mejor momento, solo se observa el deterioro, dado que sus edificaciones no han sido intervenidas en años. El paso por la zona parece desalentador. Con todo, se encuentran pequeños locales donde las cooperativas de pensionados brindan servicios de atención y acompañamiento a sus miembros, en un ameno espacio, donde los ya longevos exempleados ferroviarios se reúnen para compartir anécdotas y recuerdos del ferrocarril cuando estaba en su máximo esplendor.

Los recorridos hacia Puente Sogamoso parten a las 10:30 a. m.; a Puerto Parra, a las 2:30 p. m. Este fue el que tomé. La marcha lenta y ruidosa del “carro-motor”, me dicen los pasajeros que abordaron este mismo vagón, se asemeja a la del tren que pasa con muy poca frecuencia llevando consigo materiales pesados, como cemento y hierro. Esta era la primera vez que montaba en una singular máquina como esa, y, del mismo modo, era lo más cercano que había estado a un ferrocarril. Su sonido ensordecedor no hacía que el viaje fuera incómodo, ya que ese pequeño detalle lo compensaba el bello paisaje que el Magdalena Medio me ofrecía: extensas llanuras, humedales y pastizales ocupados con muy pocas reses definían las primeras impresiones del trayecto.

Cada cierto número de kilómetros, se podía apreciar un puñado de trabajadores, al parecer de una concesión de mantenimiento, que se encontraban listos para atender los distintos eventos en la carrilera, así como para realizar labores de riego de balastro (triturado), ajustes a los rieles y poda de la maleza en los costados de las vías. Asimismo, con el paso del “tren”, pude apreciar pequeños caseríos y cruces donde nobles trabajadores informales, con motocicletas y plataformas de madera, permanecen prestos a transportar a cualquier persona que requiera ir a Barrancabermeja en horarios distintos a los de la frecuencia de “carro-motor”.

El paso de mi pequeño ferrocarril seguía, e iba dejando gente en los diferentes corregimientos, no sin antes anunciarse con su estruendosa bocina. En la breve pausa que realiza el conductor para que sus pasajeros bajen, el ayudante del conductor aprovecha para dirigirse con audacia a la parte trasera del vehículo, donde se encuentra adaptado un pequeño vagón que guarda las pertenencias de los viajeros, para entregarles su carga.

La grandeza de la tierra y sobre todo su vasta vegetación a medida que iba adentrándose por el valle, además de deleitar la vista, me ofreció una clara imagen de la enorme capacidad que se tendría en materia agropecuaria de la zona, pues en el trayecto se aprecian ricas tierras poco cultivadas con pequeños parches de palma, yuca y alguno que otro cítrico. Las oportunidades en términos de empleo y producción de la zona serían abundantes si se garantizara un sistema de transporte eficiente que supla las necesidades de movilización y que, a su vez, vuelva a llevar presencia estatal a la región.

También había pequeñas paradas obligatorias en que los rieles se bifurcaban para permitir el paso de otros vehículos. De no existir contratiempos, este tránsito debiera realizarse sin problemas mayores. Sin embargo, ese caluroso día debimos esperar por casi una hora el “carro-motor” que venía subiendo, pues no había otra manera de continuar con el recorrido. Habiendo ya superado el pequeño contratiempo, continuamos el recorrido hasta pasar por encima del imponente y manso río Carare, que con sus cansadas aguas nos avisaba que nuestro destino estaba cerca.

Al llegar a Puerto Parra me encontré con el típico pueblo de tierra caliente: pequeñas casas, cada una con su arbolito en frente, llenas de gente amable y trabajadora. Sus polvorientas calles me hicieron pensar de nuevo en el progreso que existiría allí si por sus tierras pasara con mayor frecuencia el ferrocarril, y tuviese como parada obligatoria este lugar, por su importante actividad económica en sectores como la

ganadería y la agricultura, que hacen que este municipio resalte en el Magdalena Medio.

Terminando el recorrido, con algo más de entusiasmo, me dirigí el día siguiente a la antigua ruta del ferrocarril de Puerto Wilches, donde me encontré con una realidad muy distinta de la observada en el sur del departamento. Partiendo de Sabana de Torres, por una carretera en muy mal estado, comencé a ver los primeros

despojos del ferrocarril, pequeños puentes de metal desmantelados de sus rieles y adaptados para el paso de vehículos, donde escasos rastros de polines aún incrustados en la vía son la constante del recorrido.

Resulta difícil creer que por ese sector alguna vez haya pasado un monumental medio de transporte como el ferrocarril. Las estaciones, a pesar de ser declaradas patrimonio nacional por resolución del



Ministerio de Cultura, solo reflejan el crudo paso del tiempo, llenas de maleza y en su mayoría ocupadas por invasores. Estos lugares producen nostalgia tanto en quienes los vieron en funcionamiento como en quienes nunca gozaron de su servicio.

El recorrido continuaba por el cañón del río Lebrija, y se hacía algo tedioso por la poca presencia de actividad humana, a excepción de los caseríos cercanos a cada estación.

El olvido y el abandono vehicular también eran evidentes a lo largo de la vía, pues en los más de 100 Km de trayecto solo vi la presencia de un campesino en motocicleta, que, desesperado, buscaba su ganado y una camioneta, intentando cruzar los deteriorados puentes.

Ya al final del viaje se observan los túneles que atraviesan la montaña y que, a pesar de ser cortos, muestran cómo con el trabajo y la disposición en la

época era posible conectar sitios impensados. La experiencia de apreciar el abandono y los despojos de lo que en su momento fue motor de desarrollo de una región, además de entristecer, deja muchas lecciones aprendidas acerca del sentido de pertenencia que el pueblo santandereano y los dirigentes locales, regionales y nacionales tuvieron en su momento con este proyecto.



Hoy las esperanzas de los habitantes de esta zona del departamento aún continúan intactas, esperando ya sea la reconstrucción de la vía férrea, ya sea el desarrollo del proyecto “La Supervía”, que, a finales del siglo xx, se propuso como una alternativa de transporte entre Bucaramanga y la troncal del Magdalena, por medio de una vía que tomase el trayecto del ferrocarril y reactivase la región con un constante flujo vehicular. Sin embargo, ninguna de estas alternativas ha sucedido, por lo que doña María, una amable tendera del sector Vanegas, aún debe esperar para que por sus tierras vuelva a pasar la prosperidad que en su momento le dieron a la región los caminos de hierro.

Al tratar de encontrar las diferentes causas del lamentable desenlace del ferrocarril en Santander, y habiendo ya tenido claros sus tortuosos orígenes y su poco tiempo en operación, es posible establecer una similitud con el desempeño férreo colombiano en general, que arribó al país a tiempo, pero se desarrolló demasiado tarde como sistema integrado. Por esta razón, cuando ya era competitivo, el transporte por carreteras (sin ser el más óptimo) ya había captado gran parte de su mercado, que dejó como resultado pérdidas solventadas o aliviadas con recursos estatales. Si bien la falta de planes de acción para que se hiciera más competitivo el sistema férreo y los malos asesoramientos que limitaron la operación fueron factores que influyeron en el descalabro ferroviario, es indispensable considerar que hubo un progresivo abandono de los diferentes gobiernos, que optaron por asignar mayor cantidad de recursos a la expansión de carreteras, y limitaron las transferencias a los ferrocarriles para cubrir las pérdidas, no para su crecimiento.

En el momento en que aún eran posibles los cambios que salvaran al ferrocarril, no se ejecutaron las acciones necesarias para salvar su funcionamiento, por lo que al final era inevitable la quiebra de la empresa nacional. No obstante, el trato posterior que se dio a la infraestructura física fue verdaderamente negligente. En lugar de conservarlo, se destruyó lo que tantos años y recursos costó, un hecho que compete tanto a las autoridades como a la comunidad misma, que no contribuyó con la tarea de mantener las líneas para que quizá más adelante existiese alguna solución. En lugar de eso, el departamento perdió la oportunidad de contar con uno de los mejores y más económicos sistemas de transporte en el mundo, el que, por su manera intensiva de movilizar carga y pasajeros, reduce considerablemente los costos de los productos al ofrecer tarifas de distribución muy por debajo de los que tienen hoy las carreteras.

A long, narrow wooden staircase built into a lush green forest on a hillside. The stairs are made of dark wood and lead up a steep slope. The surrounding vegetation is dense and vibrant green, with various types of trees and bushes. The sky is overcast with grey clouds. A thin wire or cable runs across the top left of the frame.

En Sabana de Torres, los restos de los puentes desafían el tránsito sobre alturas que retan toda valentía.

A pesar de la desaparición del tren, hoy se trabaja en la reconstrucción de algunos sectores de la red, al servicio de sistemas férreos que atienden a la comunidad.





Basta mirar el vecindario para apreciar que países como México y Argentina, aún con inconvenientes, cuentan con sistemas férreos que los hacen competitivos en materia logística, lo que influye directamente en la competitividad del país entero.

Por ahora, parece haber algunos esfuerzos para reactivar este sistema, a través de diferentes concesiones encargadas de su mantenimiento, pero mientras no haya una constante actividad no se verán los resultados esperados. Por años, el tren fue sinónimo de progreso, y en la actualidad esta relación no debe cambiar, pues está demostrado que regiones que emplean medios de transporte diversos logran consolidar sus economías en los ámbitos nacional e internacional. Visto de esa forma, el rol que ahora se les confiera a los trenes debe estar de nuevo en las prioridades nacionales, para que así pasen de ser lo que son hoy, un recuerdo, a una verdadera realidad que lleve prosperidad y vida a regiones que por años se hallaron rezagadas ante el abandono estatal.



El río La Colorada, testigo del paso del tren adaptado que hoy mantiene su vigencia en Santander

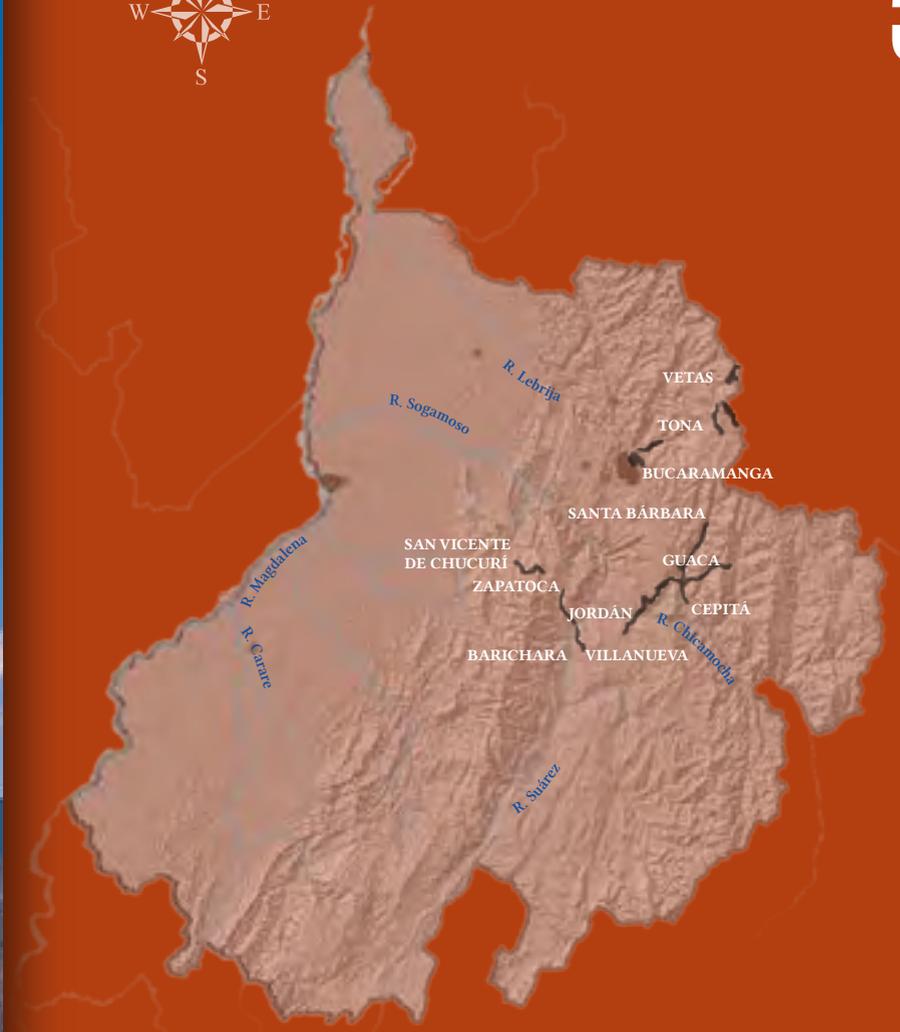
Es importante mencionar cómo la experiencia de muchos viajeros y transportadores en las carreteras santandereanas no es la más amable, debido a su baja calidad y atraso, lejana de la red vial que, por su alto desarrollo, el departamento requiere. Puesto que se nos arrebató la oportunidad de tener dos sistemas que movieran el constante crecimiento del departamento, no queda más que exigir que el medio de transporte que aún tenemos se ajuste a las necesidades reales en materia de movilidad y cobertura en cada una de las ricas regiones de Santander, que acerque al campo y su amplia despensa alimentaria, que permita a los turistas conocer los bellos atractivos de cada una de las provincias y, sobre todo, que consoliden a Santander como un eje importante de desarrollo que históricamente aportó al progreso de la nación.

Finalmente, como buena alternativa de progreso, el país necesita apostarle a la implementación de un trabajo coordinado entre el ferrocarril y las carreteras. Santander, a expensas de verse beneficiado con el resurgimiento de la línea férrea que aún mantiene, también pide a gritos que sus otros caminos, los más extensos, sean mejorados, pues de ellos depende el sustento de muchas empresas y trabajadores que requieren, día a día, recorrer las deterioradas vías del departamento para realizar sus labores. Todo este relato nos mostró cómo la historia del transporte no fue justa con Santander. Una historia que lamentablemente no es posible cambiar, pero, aun así, y con algo más que ideas y propuestas a medias, aún se está a tiempo de escribir un nuevo capítulo de los caminos hierro, solo que esta vez, en lugar de contratiempos, habría acciones; en lugar de barreras, puentes, y en lugar de olvido, progreso.





5



Las rutas de los caminantes

César Mauricio Olaya Corzo





RESUMEN

Las rutas de los caminantes

Este artículo se ocupa de establecer un panorama de los diversos grupos de caminantes de Santander. Para ello, da cuenta, en primer lugar, de uno de los más ilustres caminantes del Departamento: el alemán Geo von Lengerke. En segundo lugar, los líderes actuales del grupo Caminos Reales rinden testimonio de sus primeras caminatas, así como del primer grupo que constituyeron, Rastros, del cual se han derivado otros, como Caminantes de Santander, Huellas, Ecorrutas, Senderos y Cascadas. En tercer lugar, se ahonda en uno de los primeros caminantes de Rastros, Lelio Rodríguez, quien todavía hoy suele amenizar las caminatas haciendo gala de su conocimiento histórico y de su habilidad en la oratoria. En cuarto lugar, Abelardo Carreño y Adolfo Contreras definen y ejemplifican con su propia experiencia el rol de “rastrillo” en las caminatas. En quinto lugar, diversos caminantes opinan acerca de cuál es la ruta de Santander que supone un mayor grado de dificultad. Y en último lugar, el arquitecto Gilberto Camargo da cuenta de sus proyectos relacionados con las leyes de protección y salvaguarda de los caminos en Santander.

SUMMARY

The hikers trails

This article establishes an overview of the diverse groups of hikers in Santander. To do this, it gives an account first of all, of one of the most illustrious hiker of the Department: The German citizen Geo von Lengerke. Secondly, the current leaders of the *Caminos Reales* group recount their first hikes, as well as the first group they constituted, *Rastros*, from which other groups have spawned such as *Caminantes de Santander* (Hikers of Santander), *Huellas* (Footprints), *Ecorrutas* (Ecoroutes), *Senderos y Cascadas* (Trails and Waterfalls). Thirdly, it deepens in one of the first hikers from Rastros, Mr. Lelio Rodriguez, who still today enlivens hikes by displaying his ample historic knowledge and his oratory skills. Then, Abelardo Carreno and Adolfo Contreras define and exemplify with their own experience the role of the “rake” in the hikes. Afterwards, several hikers give their opinion about which is the route in Santander with the highest degree of difficulty. Lastly, architect Gilberto Camargo discusses his projects related to the legislation for the protection and safekeeping of the trails in Santander.







Las historias de los caminos y de los caminantes que los emprenden adquieren un rostro: el de las caminatas. Las caminatas suponen muchas dificultades, pero también muchas satisfacciones. Cada caminante es una historia, y cada camino tiene su historia. Todo se convierte en anécdota cuando se gana el tramo emprendido. En cada recodo, en cada sendero, queda un testimonio de vida.

Las rayas del tigre

Se cuenta que a estas tierras llegó un hombre rubio, de ojos profundamente azules, de presencia que emanaba respeto, y esencialmente un enamorado de oficio. La leyenda se personifica en el galán extranjero que sembró su semilla por una gran parte del territorio. Se habla de un constructor de caminos, de un señor feudal llegado de otros mares y establecido en esta cordillera hostil, donde se propuso abrir fronteras rompiendo selva y partiendo roca, para diseñar una red de senderos que le permitieran obtener poder. Para él se trataba de rayar la montaña y dibujar en ella la imagen de la piel del tigre.

Era Geo von Lengerke, trazador de caminos, dueño de las haciendas Montebello y El Florito, hacendado, patrón, seductor. Con él vienen siempre aparejadas historias de amor y seducción. Afirma la leyenda que dejó tras de sí quinientos hijos, muy pocos de ellos registrados, a lo largo de decenas de jornadas construyendo caminos, impulsando el avance de las recuas cargadas de quina y café, reafirmando su poder como dueño de 200 hectáreas de tierras repartidas en los valles de los ríos Sogamoso, Suárez, Chicamocha y Chucurí, así como en las selvas inhóspitas y agresivas de la Serranía de los Yariguíes.

La de Lengerke, como las de otros caminantes ilustres del departamento, es una historia que revive en el paso del caminante contemporáneo que, en medio de una caminata, se detiene para descansar o contemplar el paisaje.

Caminatas dominicales

Orfa y Alejandro son una admirable pareja de esposos que hoy se reconocen como los líderes de Caminos Reales, uno de los grupos de caminantes más activos de Santander. Son caminantes que han trazado centenares de rutas en casi treinta años de ininterrumpido tránsito por los senderos donde haya paso abierto.



Orfa trae a su memoria sus primeros pasos en esta actividad, cuando Alejandro, mecánico automotriz, salía cada fin de semana a recorrer caminos perdidos por los alrededores de Girón y de Lebrija. Recuerda sus comentarios sobre otros caminantes que se iba encontrando con frecuencia, y revive la primera vez que oyó sobre la posibilidad de organizar un grupo formal de caminantes. Tras horas de discusión, se decidió llamar a este grupo Rastros, pues eso era lo que hacían cada domingo: seguir el rastro en caminos en desuso, en antiguos trazados desplazados por la modernidad.







Al paso de la góndola del teleférico que une la Mesa de Los Santos con el Parque Nacional del Chicamocha, en la Vereda El Tabacal, sin duda una de las rutas preferidas por los caminantes de Santander, parte del grupo gestante de Caminos Reales de Colombia.

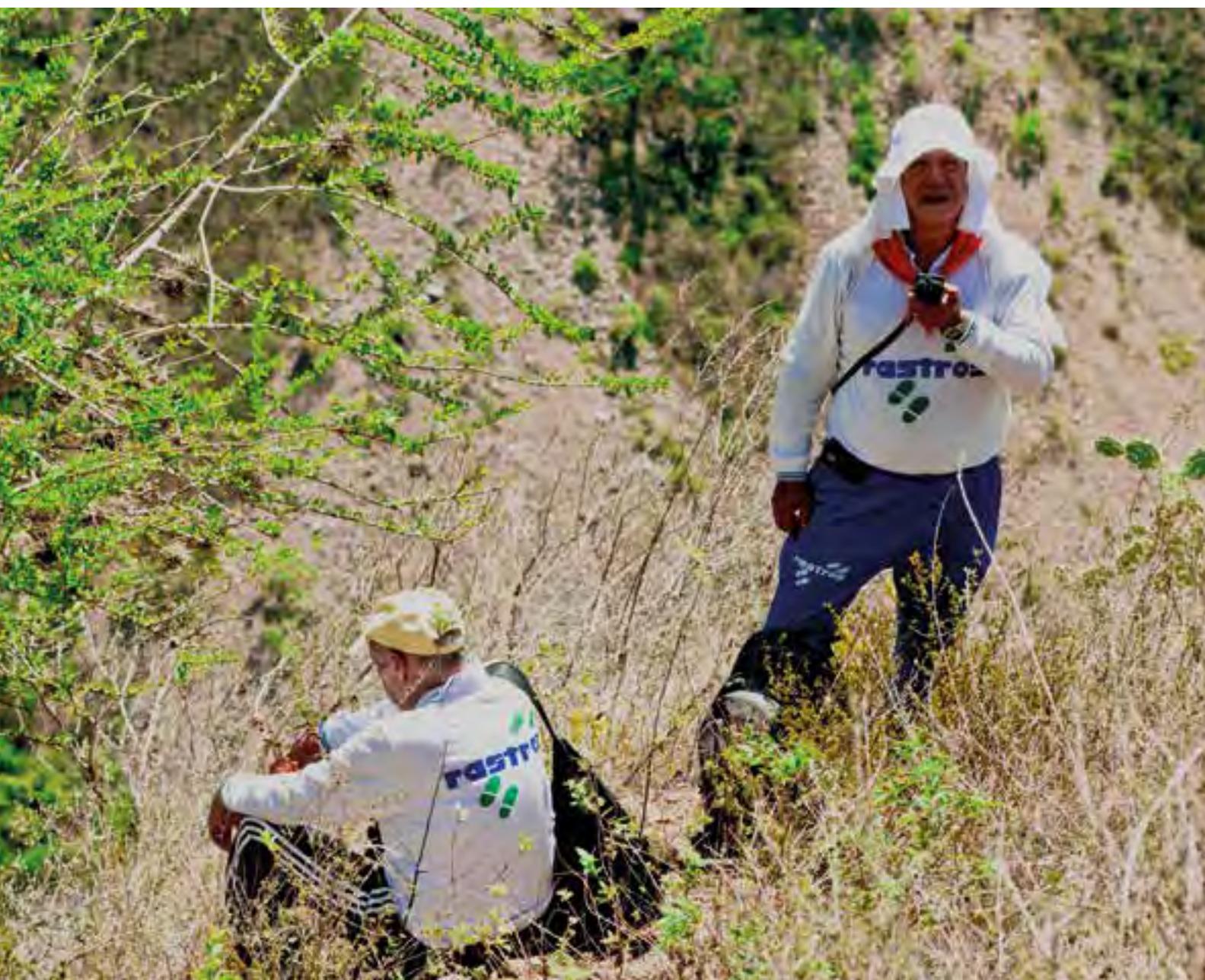
De izquierda a derecha: Lelio Olarte Rodríguez, Carlos Gómez Santander, Jaime González, Martha Ardila, Orfa Pabón, Alejandro Villabona.

«El grupo era muy especial. Había de todo. Desde un arquitecto especialista en patrimonio –Gilberto Camargo– hasta profesores de colegio, pasando por amas de casa e historiadores –como Lelio Rodríguez–. Éramos como un grupo de elegidos; estábamos allí para emprender la tarea de sembrar la semilla de la actividad caminera en Santander. En mi caso, me integré al grupo un par de años después de su creación.

Lo hice por curiosidad, y hoy, después de veinticinco años, no he parado de caminar. Muchas veces he sentido ganas de tirar la toalla, pero, cuando termino cada caminata, de inmediato algo en mi interior me impulsa a persistir. Y allí voy con mi marido, cada fin de semana organizando una nueva ruta, preparando una actividad, participando en encuentros regionales y nacionales y motivando a la vinculación

de nuevos caminantes y a la conformación de nuevos grupos», señala Orfa.

De Rastros, que sigue activo como grupo, se han derivado grupos, como Caminos Reales, Caminantes de Santander, Huellas, Ecorrutas, Senderos y Cascadas, Correcaminos y muchos otros que hoy conforman una familia en el departamento.





Del canto al cuento

El canto de gesta representa una expresión literaria y musical del Medioevo, cuyo propósito era elevar a la categoría de héroe a un personaje protagonista de una historia o un acontecimiento vivido. Las hazañas de estos héroes se divulgaban por medio de las voces de los juglares que, de camino en camino, iban dejando su testimonio. Lelio Pinzón, ingeniero eléctrico de profesión, historiador por convicción y narrador por toda razón, uno de los veteranos del grupo Rastros, es un personaje al que todos los caminantes reconocen, respetan y escuchan en las rutas en que la suerte permite contar con su presencia.

Además de los enseres necesarios para realizar la caminata de turno, no es de extrañar que, en uno de los momentos en que se reagrupan los caminantes, aparezca un personaje luciendo máscara, sombrero de copa, guantes y capa: Lelio Pinzón.

«En este preciso lugar, hace muchos años, Bolívar se apeó de su fiel Palomo, compañero de sus más de 123.000 kilómetros recorridos, miró hacia el infinito, y, en una de sus proclamas libertarias, anunció su sueño de ganar la batalla que representaría la libertad de América». Este sería un inicio común de una de las tantas narraciones con las que Lelio ambienta las caminatas que acompaña. El cansancio de los caminantes pareciera entonces reemplazarse por una suerte de hipnosis colectiva, y todas las miradas se concentran en el histriónico personaje que, al igual que Orfa y Alejandro, lidera el grupo Caminos Reales.







Sobre el origen de esta curiosa manera de narrar en medio de los caminos, Pinzón asegura que le viene desde cuando, con motivo del centenario de la cruenta Batalla de Palonegro, la Academia de Historia de Santander convocó a un grupo de amigos entusiastas de la historia para hacer parte de una teatralización de la batalla, haciendo parte de los ejércitos conservadores de Gramalote, o de los negros caucanos que empujaban las huestes liberales. El narrador recuerda que días antes empezó a leer cuanto documento encontrara sobre esta batalla; y luego le compartió al entonces presidente de la Academia, Gustavo Galvis Arenas, sus opiniones, comentarios y apuntes que resumían el acontecimiento. «De pronto, el doctor Galvis me dijo: “Queda oficialmente nombrado como narrador de la batalla. Mientras vamos realizando los actos, usted nos va compartiendo lo sucedido a viva voz”».



A partir de ese momento, las caminatas adquirieron para Lelio otro sentido. Era imposible transitar por los alrededores del Pienta e ignorar el valor histórico de esta batalla. No se podía pasar por los antiguos solares del Conde de Cuchicute y no mencionar las historias tejidas alrededor de su nombre; pasar por el pueblo de Pinchote y desconocer el papel de Antonia Santos en la gesta comunera; ignorar lo que sucedió en Puente Real, la traición a los comuneros y el destino final de José Antonio Galán; realizar una caminata desde Betulia hacia El Florito y no tener nada que decir sobre Geo von Lengerke... Lelio Rodríguez es el juglar de los caminantes, y las caminatas sin historias narradas nunca serán las mismas.











“Rastrillos” solidarios

Las primeras luces de la mañana comienzan a asomarse tras las montañas. El grupo se reúne para dar comienzo a los ejercicios de calentamiento previos y necesarios, con los que inicia formalmente la caminata. Se oye: «Brazos arriba, círculo cerrado con los pies, ahora círculo abierto, brazos arriba y abajo, en punta de pies...». Se trata de indicaciones para realizar una decena de ejercicios que permiten que los músculos se vayan acomodando para la ruta que va a iniciar. Al terminar los ejercicios, los caminantes se dan un abrazo que representa el deseo por una feliz caminata. Entonces tiene lugar la designación de roles.

Se asignan los roles de guía o cabeza de caminata, compañero de apoyo, quien siempre debe ir en mitad del grupo, y “rastrillo”, quien nunca debe sobrepasar al último de los integrantes –su responsabilidad termina cuando este logre coronar con éxito el fin del trayecto–.

En esta oportunidad, la convocatoria la hace el grupo Senderos y Cascadas. La ruta: corregimiento de Pescadero–municipio de Cepitá. Duración aproximada de la caminata: cinco horas. Nivel de la ruta: 8/10, por las características de la topografía; el calor dominante durante la ruta; el paso por unos tramos que exigen experticia y sangre fría para vencer el miedo a la altura, y un sendero reducido que tiene como reto que, al fondo, a más de 200 metros, el Chicamocha ruga con violencia entre las rocas que lo encañonan. Por la condición del camino, se han designado dos “rastrillos” de apoyo: el veterano publicista productor de vallas Abelardo Carreño y el líder Adolfo Contreras.

Sin mayores complicaciones, se emprende la primera parte del sendero. Este sendero, para subrayar con tristeza, ha sido intervenido por compañías extractoras de arena. Hay allí ahora una vía vehicular para el paso de volquetas. Son más de cinco kilómetros literalmente robados al antiguo sendero, llamado “camino del indio”. Al final, la ruta se ve abruptamente interrumpida por un derrumbe. Allí los inexpertos comienzan a entender el papel de los que han sido designados en los roles. Cada uno toma una posible ruta: unos ascienden por el derrumbe, otros bajan hasta el playón que se forma a orillas del río y otros buscan una alternativa en un paso que se abre entre un bosque de cactus. Al

final, por este último paso, se encuentra la huella que conecta con el antiguo camino, por fortuna aún no intervenido. Pronto tendrá lugar la reagrupación de los caminantes para un justo descanso. El calor comienza a hacerse sentir, y, aunque la ruta todavía no registra retos mayores, los adelantados aligeran el paso, pues no ignoran que unos kilómetros más adelante los aguardan retos. Ayudados con radiotelfonos, advierten a los miembros de apoyo sobre un paso complicado: un puente en ruinas. Para evitar un accidente, se hará uso de una cuerda.

Como estaba previsto, los caminantes se aproximan a los sitios más riesgosos de la ruta. Con todo, ningún caminante termina afectado, y, a pesar de la dificultad de los retos anunciados, la adrenalina ha tomado a su cargo las dificultades anunciadas, y los caminantes han vencido en la batalla. El papel de los “rastrillos” resulta fundamental. Los caminantes de mayor edad o los menos favorecidos físicamente observan con agradecimiento a sus héroes de carne y hueso.

«La solidaridad es casi una bandera del caminante. Hace 18 años comencé a hacer parte de los grupos de caminantes de Santander. Al principio se trataba de buscarle un programa a la rutina del domingo. Buscábamos la ruta que más nos llamara la atención, y, con mi esposa, nos uníamos a diferentes grupos. Por entonces, con 20 kilos de más, asumí por primera vez el rol de “rastrillo”. Pasaron los años, y, como si tuviera ya esa asignación de por vida, no había caminata en la que no levantara la mano cuando se preguntaba quién deseaba asumir este rol. Para mí la caminata es sinónimo de compañía, de solidaridad, de camaradería; y el “rastrillo” es un compañero, una mano tendida, una voz de aliento, un bastón de apoyo», concluye Adolfo Contreras, cuando, a orillas del puente sobre la quebrada Pericos, anima al último de los guerreros, quien lentamente va dando los pasos finales de la caminata emprendida seis horas atrás.



Verdes sorpresas camineras

En el mapa de rutas camineras de Santander, los distintos grupos discuten cuál calificar como la reina de los senderos. Una vez consultados varios de los líderes de los grupos, se concluye que las opiniones difieren. Así, por ejemplo, Delfín Albarracín, líder de Rastros, asegura que la ruta entre Pescadero y el Alto de las Cabras, en el sendero hacia el municipio de Guaca, es uno de los trayectos de mayor dificultad y riesgo. No duda en clasificarlo 10/10 en grado de dificultad.

Para Alejandro Villabona, de Caminos Reales, la ruta Pescadero-vereda Tabacal- teleférico es la más exigente, por las condiciones de calor extremo que se deben vencer, como sucede con la ruta La Corcova-corregimiento de Berlín, donde el frío y la neblina, que pueden hacer recular al más experimentado de los guías, convierten estas rutas en extremas.

Para Milton León, experimentado guía que acompaña al grupo Chocateros de Lengerke, organizado en Zapatoca, dos rutas pueden ser llamadas las reinas del caminante. Zapatoca- Puente Ruedas- Guane, exigente por las condiciones extremas del clima promedio del árido cañón del río Suárez, y el antiguo camino de Lengerke entre Zapatoca y San Vicente, en el sitio llamado La Cuchilla del Ramo, donde generalmente se inicia la caminata, hasta la reserva Reinita Azul, de la organización Proaves, a seis kilómetros del casco urbano de San Vicente. «Allí tienen lugar todos los climas juntos, y eso es un reto que no todos están preparados para enfrentar. La humedad extrema de los bosques y el paso por las ciénagas son obstáculos muy complejos para cualquier caminante».







Por su parte, para el experto caminante, profesor de educación física y líder del grupo Caminantes de Santander Manuel Franco Guacaneme, la caminata reina es la trazada entre la vereda Aguadas, del municipio de Aratoca, el corregimiento San Miguel, del municipio de Cepitá, y Laguna de Ortices. Todos los miedos de un caminante se agrupan en esta ruta. Un descenso exigente, un largo trayecto por el lecho seco y empedrado de la quebrada San Miguel. Luego el larguísimo tramo hasta Puente Rojo, donde el río Guaca desemboca en el Chicamocha, y, para vencer toda voluntad, una pared de ascenso de varias horas hasta coronar la meseta, donde se localiza la joya buscada.



Manuel Franco Guacaneme





Coincido con Franco Guacaneme. Este último camino tiene guardado para aquellos a quienes la naturaleza les hace saltar el corazón el tesoro más valioso conservado entre las montañas azules y profundas del Chicamocha. Se trata de uno de los más amplios núcleos de ceibas barrigonas (*Cavanillesia chicamachoe*), una de las especies vegetales endémicas de este territorio, hoy amenazada por ser uno de los alimentos comunes de la cabra santandereana.

Esta ruta exige once horas en promedio para un caminante experto. Es una ruta a la medida de los más exigentes, de los practicantes del senderismo como actividad deportiva y recreativa; y para los amigos de las caminatas, la mejor disculpa para dejar tatuada sobre la piel la esencia misma del ser santandereano.

Defensores del patrimonio

El arquitecto especialista en patrimonio Gilberto Camargo es una autoridad regional en materia de caminos santandereanos, pues no solo ha transitado por casi todos ellos, sino que ha sido gestor de varios grupos de caminantes. En la actualidad se ocupa de la tarea de lograr que las leyes de protección y salvaguarda de los caminos sean una realidad en Santander.

«La tarea no ha sido fácil, pero por fortuna ha sido una labor en conjunto. Lo primero fue obtener el resultado de los grupos que se iban conformando; la recomendación que se sugería era la de apoyar el inventario de redes camineras transitadas. De los resultados de ese compromiso, se pudo entregar un primer inventario que refería 795,6 kilómetros de rutas camineras en Santander. Luego vino la misión de convencer a las administraciones municipales del valor que podría significar para un pueblo contar con este recurso turístico y, por ende, la necesidad de dictar normas tendientes a su protección. Lo logramos en dos municipios, Zapatoca y Los Santos, territorios donde las rayas del tigre de Lengerke se trazaron en selvas y montañas, y que, por acuerdo municipal, fueron declarados bienes de interés cultural, al tiempo que el Consejo Nacional de Patrimonio determinó declarar el camino entre Barichara y Guane un bien de interés nacional».

La meta mayor para el arquitecto Camargo la representó la definición de la Ordenanza del 21 de septiembre de 2007, mediante la cual se define la condición del patrimonio de las rutas camineras y se convoca tanto a su protección como a su recuperación y salvaguarda por parte del Gobierno departamental. Los primeros efectivos y positivos resultados se harían realidad cuando, entre los años 2012 y 2016, con recursos del Fontur, fueron recuperados casi 25 kilómetros del antiguo camino de Lengerke entre San Vicente, Zapatoca y Puente Ruedas.



Gilberto Camargo



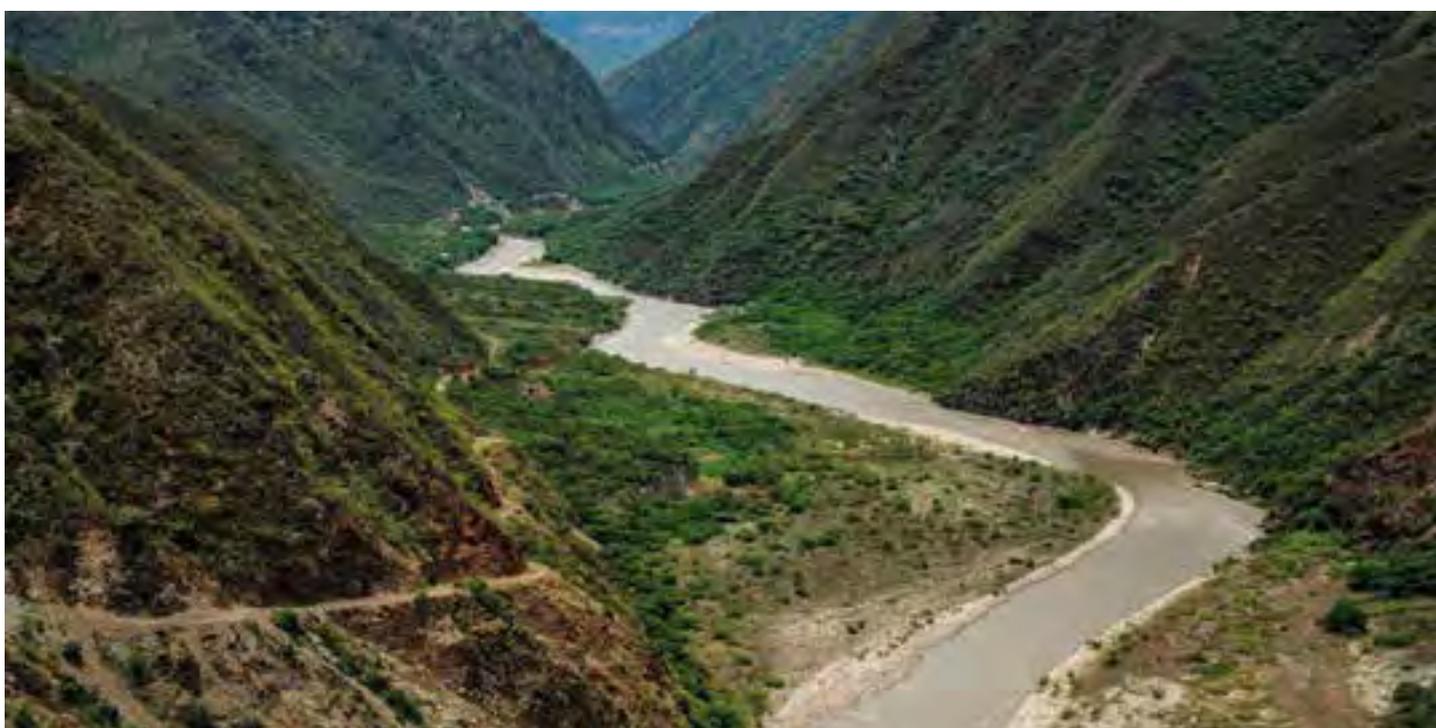
Recientemente, el municipio de Jordán realizó una importante destinación presupuestal para la recuperación total del puente que conecta al pueblo con el camino de piedra hacia Los Santos. A su vez, en el año 2019, la Gobernación de Santander, en convenio con las administraciones municipales de Los Santos y Jordán, ejecutaron inversiones por valor de 2.800 millones de pesos, que permitirán recuperar aproximadamente 3,7 km del camino, considerado el tramo más crítico, y deja prácticamente en perfecto estado esta joya del patrimonio turístico de los santandereanos.

Otra de las valiosas inversiones que viene ejecutando la administración del gobernador Dídier Alberto Tavera Amado tiene que ver con la apertura y la construcción de la vía de 12 km entre el casco urbano de Jordán y la carretera central, kilómetros arriba de Pescadero, obra que — se estima— se estará entregando al servicio al finalizar la vigencia 2019, y convierte en realidad el sueño truncado de hacer de esta zona uno de los más interesantes destinos del turismo, tanto de aventura como patrimonial e histórico de la Provincia Guanentina.





«Hemos dado pasos importantes, pero ahora es tiempo de apostarle al componente social. En la medida en que estos proyectos involucren a la comunidad, comenzarán a verse los frutos de estos esfuerzos, se podrá asegurar una mediana infraestructura para atender a los turistas que recorran estos caminos y de alguna manera se brindará un medio importante de sustento para el campesino», asegura el arquitecto Gilberto Camargo, quien afirma que los caminos tienen vida propia, que no son bienes muertos, que gozan de todas las probabilidades y que solo se necesitan soñadores unidos que crean y le apuesten a la caminata como proyecto sostenible de vida, bienestar y reconocimiento regional.







Los caminos virtuales

Anexo

Disfrute de recorridos virtuales sin límites a partir de la tecnología que nos brinda la lectura de distintos códigos QR que acompañan cada capítulo. Solo hay que descargar en el celular cualquier aplicación de lectura de estos códigos, escanearlo con la cámara fotográfica del dispositivo móvil, y lo remitirá a diversos contenidos del sitio web del libro como, panorámicas, recorridos virtuales por los distintos caminos, modelos tridimensionales de lugares, videos documentales, galería de fotografías y acceso al libro digital, en un viaje virtual por los caminos de Santander.

Bienvenidos.

Rutas caminos de Santander



Mapa de Santander con el trazado de los recorridos

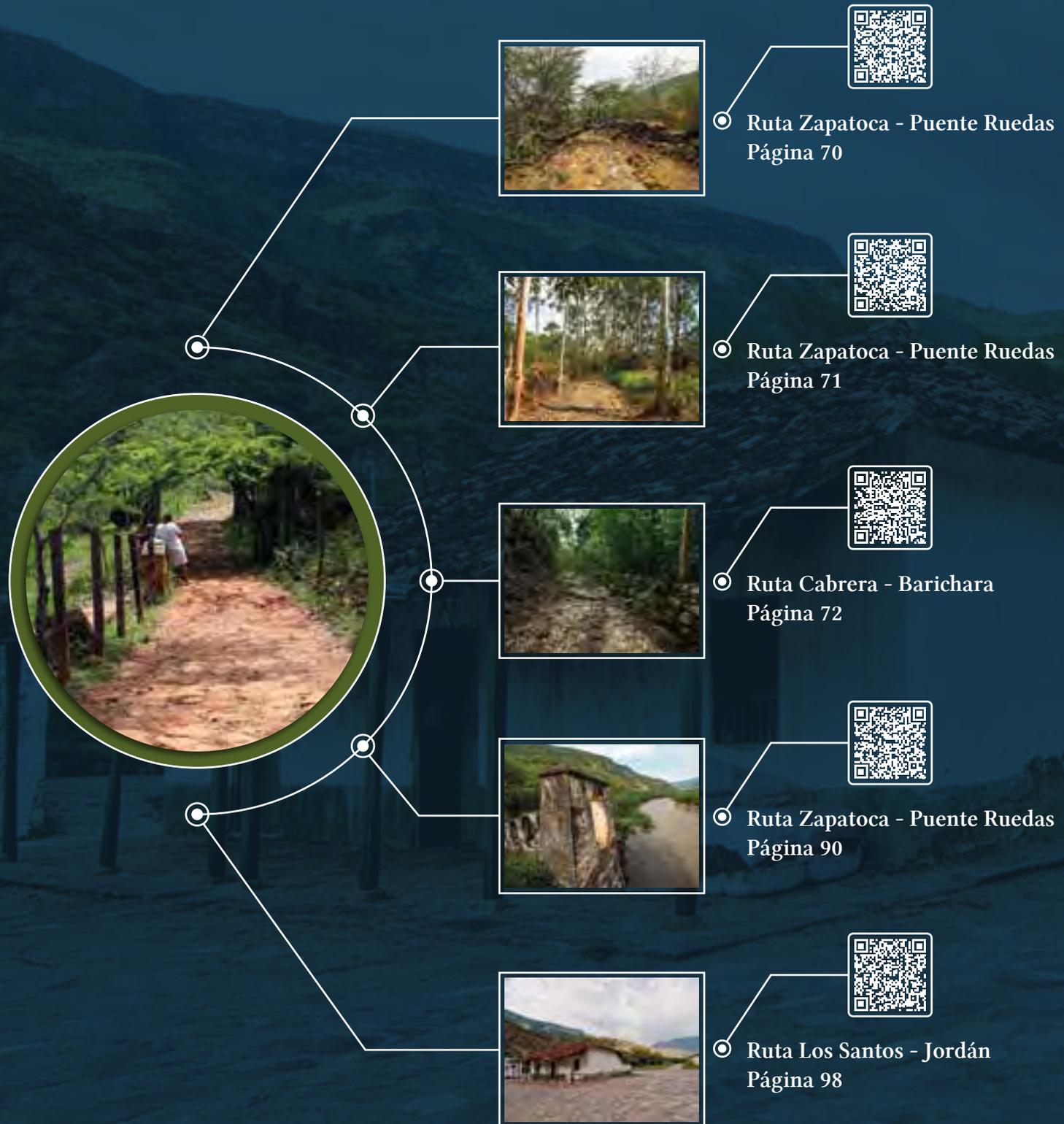
- Los caminos del tiempo del virreinato
- Los caminos del comercio
- Los caminos del agua
- Los caminos de hierro
- Las rutas de los caminantes

1 Los caminos del tiempo del virreinato



2

Los caminos del comercio



3

Los caminos del agua



4

Los caminos de hierro



Ruta ferrocarril de Santander
Página 185



Ruta ferrocarril de Santander
Página 193



Ruta ferrocarril de Santander
Página 196



Ruta ferrocarril de Santander
Página 197



Ruta ferrocarril de Santander
Página 204



5

Las rutas de los caminantes



Los caminos en 3D



○ Puente del Común - Barichara
Capítulo 1
Página 35



○ Casa en ruinas Jordán
Capítulo 2
Página 100



○ Muelle Barrancabermeja
Capítulo 3
Página 158



○ Estación Barrancabermeja
Capítulo 4
Página 200



○ Puente Jordán
Capítulo 5
Página 255

