

Camino a Barrancabermeja: antecedentes del proceso de colonización en San Vicente de Chucurí 1864-1900

Daniel Alfonso León

Candidato a Magíster en Historia
Universidad Industrial de Santander
Bucaramanga, Colombia

Resumen

En las tres últimas décadas del siglo XIX se dinamizaron varios procesos de colonización en las vertientes del departamento de Santander, Colombia. Conocida como serranía de los Yariguies, en su ladera occidental se dio la formación del municipio de San Vicente de Chucurí. Este trabajo presenta un acercamiento a la relación entre la construcción del camino entre Zapatoca y el río Magdalena, los usos de la tierra en algunos trayectos de su recorrido y la formación del proceso de colonización entre 1870 y 1910. Se destacan particularmente las razones que compartieron políticos y comerciantes con respecto a la construcción de la vía y el carácter con que se asumieron los problemas para mantener su funcionamiento.

Palabras Clave: Santander, Camino de Barrancabermeja, colonización, San Vicente de Chucurí.

THE ROAD TOWARD BARRANCABERMEJA: HISTORICAL BACKGROUND OF THE COLONIZATION PROCESS IN SAN VICENTE DE CHUCURÍ, 1864-1900

Abstract

In the last three decades of the nineteenth century the processes of colonization were more dynamic in the drainage basins of the department of Santander, Colombia. In

this period of time, the municipality of San Vicente de Chucurí was settled in the western side of the mountain range known as “Serranía de los Yariguíes”. This paper presents the relationship between the construction of the road between Zapatoca and the Magdalena River, the land uses on certain routes of travel and the beginning of colonization process between 1870 and 1910. The paper highlights the reasons that politicians and businessmen shared regarding the construction of the road and the character with the problems that were assumed to maintain its operation.

Keywords: Santander, road toward Barrancabermeja, colonization, San Vicente de Chucurí.

Introducción

En la historiografía del departamento de Santander la colonización no es un tema recurrente. Sin embargo, en los últimos años se han explorado algunos problemas que han ayudado a clarificar en parte los procesos de configuración social e integración del territorio santandereano¹, así como algunas temáticas específicas que dan cuenta de manera sugerente de una serie de dimensiones que hacen parte de este fenómeno. Los pocos trabajos al respecto, analizan los procesos de formación político-administrativos, construcción de caminos al río Magdalena y la compra-venta de tierras². Relacionan lo que hacen políticos, empresarios y algunos propietarios en determinados momentos de la historia para afianzar sus dominios, expandir sus actividades comerciales y de esta manera apropiarse de obra, recursos naturales y tierra. En resumen, estos trabajos se caracterizan, en primer lugar, porque constituyen propiamente un acercamiento al entramado de relaciones que subyace a la vida política, a las actividades comerciales y a la formación de haciendas y asentamientos; y en segundo término, porque abordan el problema desde tiempos de la dominación hispánica hasta el siglo XIX³.

¹ Tanto en el programa de pregrado y como en el de Maestría de la Escuela de Historia de la Universidad Industrial de Santander se han abordado los temas de historia política, historia económica, poblamiento, demografía histórica e historia de las comunicaciones. Los periodos estudiados en estas temáticas en su mayoría corresponden al siglo XX, seguido de la transición entre siglo XIX y XX y pocos trabajos sobre el siglo XVI y XVII. Ver: RUEDA CARDOZO, Juan Alberto, *La provincia de Mares: origen de sus poblamientos urbanos*, Bucaramanga, Universidad Industrial de Santander, 1996. GUERRERO RINCÓN, Amado Antonio, “Balance preliminar del proceso de investigación en la Escuela de Historia de la Universidad Industrial de Santander”, en *Revista Memorias*, No. 2, Bucaramanga, Universidad industrial de Santander, 2005, pp.197-244. CARREÑO TARAZONA, Clara Inés, *Construir caminos para conducir cargas y especular con tierras: Los caminos de Lebrija y Sogamoso en el departamento de Soto, 1865-1885*, (trabajo de grado para optar el título de historiadora), Bucaramanga, Universidad Industrial de Santander, 2007. ALFONSO LEÓN, Daniel, *Proceso urbano en zona de frontera: Experiencia de San Vicente de Chucurí entre 1870-1905* (trabajo de grado para optar el título de historiador), Bucaramanga, Universidad Industrial de Santander, 2008. DUQUE ESTUPIÑÁN, Ivonne Marcella, *Compra-ventas de tierra rural y urbana, Girón 1886-1905* (trabajo de grado para optar el título de historiadora), Bucaramanga, Universidad Industrial de Santander, 2009. SALAZAR CARREÑO, Robinson, *Tierras y mercados: Campesinos, estancieros y hacendados en la jurisdicción de la Villa de San Gil en el siglo XVIII*. Bogotá, Universidad de los Andes, Facultad de Ciencias Sociales-CESO, Departamento de Historia, 2011.

² *Ibíd.*

³ *Ibíd.*

Algunos historiadores se han interesado en las causas del poblamiento en dirección al río Magdalena y han precisado algunas características para explicar la complejidad de este proceso⁴. Puesto que estos trabajos han abordado diferentes fuentes y periodos, sus aportes se pueden determinar fácilmente por su dimensión temporal. Para el periodo hispánico, Martínez, Gutiérrez, Guerrero⁵ y Bohórquez⁶ han expuesto que la colonización de los ríos Sogamoso y Lebrija se llevó a cabo como parte del dominio y jurisdicción que ejerció el cabildo de Girón sobre las etnias conquistadas y encomendadas y sobre el conjunto de los recursos naturales (tierras, minas, aguas, bosques) que fueron objeto de reparto entre sus vecinos mediante cartas de merced. De esta forma, con la fundación de la ciudad de Girón se estimuló la colonización de las tierras comprendidas entre los ríos Sogamoso y Lebrija, ocupación llevada a cabo mediante haciendas y estancias, donde permanecían los vecinos con sus familias y aparceros⁷.

Al lado de estas contribuciones, se encuentra un significativo aporte en el estudio de los caminos entre los siglos XVIII y XIX. La colonización en este caso según Ramos⁸, está relacionada con la apertura de vías de comunicación que, en la concepción económica de políticos e intelectuales de las provincias de Vélez, Socorro y Soto, se convirtió en prioridad para la explotación de los recursos naturales e intercambios comerciales internos y externos, trayendo como consecuencia una colonización que estuvo bajo la dirección de algunos empresarios y, al mismo tiempo, de campesinos provenientes de las zonas andinas más densamente pobladas cuya fuerza de trabajo desmontaba la selva para ser cultivada.

Siendo así, a lo largo del siglo XIX sobre la geografía de los ríos Opón, Carare, Sogamoso, Lebrija y Chucurí, tributarios del río Magdalena y se dio origen a una red de caminos, aldeas y varadores en las selvas, estratégicamente situados, lo cual facilitó la colonización de aquellos territorios. Las preguntas de la historiografía que se refieren a los caminos tocan, entre otros temas, las políticas liberales del momento⁹, empresarios y comercio¹⁰, explotación de la quina¹¹, y sobresale el interés por la

⁴ *Ibid.*

⁵ MARTÍNEZ GARNICA, Armando; GUTIÉRREZ RAMOS, Jairo y GUERRERO RINCÓN, Amado Antonio, "Las categorías jurídicas de los procesos de poblamiento en la región Santandereana," en *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras*, No.1., Bucaramanga, Universidad Industrial de Santander, 1995.

⁶ BOHÓRQUEZ BARRERA, JESÚS, "El mercado de tierras: la historia económico-cultural y el establecimiento de los tempos económicos en el mundo rural neogranadino. La provincia de Girón (1680-1770)", en *Fronteras de la historia*, vol., 12, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2007.

⁷ MARTÍNEZ GARNICA, Armando, "La historia local desde la perspectiva de la sociología de los regímenes." en *Historelo*, No., 1, Medellín, Universidad nacional de Colombia, 2009, pp. 33-75.

⁸ RAMOS PEÑUELA, Aristides. *Los caminos al río Magdalena*. La frontera del Carare y el Opón. 1760-1860. Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 2000.

⁹ CHURCH JOHNSON, David, *Santander en el siglo XIX, Cambios socioeconómicos*, Bogotá, Carlos Valencia Editores, 1984.

¹⁰ DUQUE CASTRO, María Fernanda, "Comerciantes y empresarios de Bucaramanga (1857-1885): una aproximación desde el neoinstitucionalismo", en *Historia Crítica*, No., 29, Bogotá, Universidad de los Andes, 2005.

¹¹ RAMÍREZ JAIMES, Alejandro. *Los efectos de la extracción y exportación de la corteza de quina en el*

vida y obra de algunos constructores de caminos como fue el caso de Lengerke y Solón Wilches, estudios como los de Carreño Tarazona han aportado para entender la construcción de caminos como una actividad inmersa en las relaciones familiares, alianzas personales y relaciones de poder¹².

Estos problemas y temáticas han servido para ir entendiendo que la colonización santandereana en dirección al río Magdalena, y específicamente en las antiguas provincias de Vélez, Socorro y Soto, se dio en tiempos y ritmos distintos. Los aportes en términos generales son dos: por un lado, la colonización de los ríos Carare y Opón fue el resultado de un desarrollo económico impulsado por la clase político-empresarial de la provincia de Vélez a partir del fomento de las exportaciones, especialmente de productos agrícolas y materias primas. Esta colonización dirigida se desaceleró en la segunda mitad del siglo XIX cuando se impuso la ideología liberal, que consagró las fuerzas libres del mercado y la no intervención estatal como el postulado supremo. No se dieron grandes proyectos económicos sobre esos territorios pero sí fue un lugar escogido por muchos colonos para fundar su propiedad, dando origen a una comunidad campesina aislada y marginal que se fue consolidando demográficamente en aldeas y haciendas abandonadas por los empresarios, desarrollando en ellas una agricultura de subsistencia¹³.

El otro aporte muestra que la colonización se aceleró en la segunda mitad del siglo XIX en los territorios de las provincias de Soto y la antigua provincia de Socorro. Desde Bucaramanga como centro estratégico para el crecimiento comercial regional se animó la construcción del camino a Barrancabermeja, empresa que estuvo acompañada por el sueño de una “tierra de promisión” que atrajo la voluntad y los dineros de empresarios y políticos, convencidos de que “los intereses permanentes de una gran parte del Estado se hallaban vinculados a una vía directa por tierra a orillas del Magdalena”. Esta visión optimista animó el poblamiento del camino, la explotación de recursos naturales y la formación de establecimientos agrícolas. En ello surge el caso del comerciante Geo Von Lengerke, quien creó un circuito comercial y fundó la hacienda Montebello desde donde dirigió la colonización en algunos tramos de la vía que él construyó¹⁴.

Este artículo, que hace parte de un trabajo más amplio, se orienta desde estos dos aportes, pero pretende avanzar –analizando otras fuentes– en la identificación de la

departamento de Soto, Estado Soberano de Santander, 1876-1884 (trabajo de grado para optar el título de historiadora), Bucaramanga, Universidad Industrial de Santander, 2009.

¹² CARREÑO TARAZONA, Clara Inés. *Las vías de comunicación entre Santander y los Llanos: el camino hacia Casanare, segunda mitad del siglo XIX* (Trabajo de grado para optar el título de Magister en Historia), Bucaramanga, Universidad Industrial de Santander, 2010.

¹³ RAMOS PEÑUELA, Aristides. “Colonos, empresarios y vagos: experiencias fronterizas en el carare en la primera mitad del siglo XIX”, en *Fronteras de la historia*, No. 2 vol. 2, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 1998, pp. 65-92.

¹⁴ CARDOZO, Juan Alberto, óp. cit., p. 75. CARREÑO TARAZONA, Clara Inés, MALDONADO CRUZ, Cintya Alexandra. “¿Espíritu Visionario? Geo Von Lengerke: proyectos comerciales y de caminos en la segunda mitad del siglo XIX”, en *Anuario Colombiano de Historia social y de la cultura*, No.2 vol.36, Bogotá. Universidad nacional de Colombia, 2009, pp. 17-40.

influencia del camino sobre la colonización de la vertiente occidental de la serranía de los Yariguíes en los actuales territorios de los municipios de Betulia, Zapatoca y San Vicente de Chucurí en el centro del departamento de Santander. Por lo tanto, lo que se presenta a continuación es un acercamiento a la relación entre la construcción del camino al río Magdalena, los usos de la tierra en algunos trayectos de su recorrido y los inicios del proceso de colonización entre 1864 y 1910. Se destacan particularmente las razones que compartieron políticos y comerciantes para la construcción de la vía y el carácter con que se asumieron los problemas para mantener su funcionamiento.

Para dar cuenta de ello, el siguiente texto está dividido en tres partes. En primer lugar, se identifican las características geográficas utilizadas para describir el espacio de las montañas santandereanas en dirección al río Magdalena. En segundo lugar, se examina las relaciones que permitieron la construcción del camino a Barrancabermeja y el papel desempeñado por el comerciante Geo Von Lengerke. Y finalmente, se destaca el carácter con que se asumió la construcción y el mantenimiento del camino, especialmente el uso del suelo llevado a cabo en los terrenos adjudicados al empresario, mostrando relación e influencia en el proceso de colonización.

1. Percepciones y propósitos

Las características geográficas siempre han sido para el hombre un obstáculo o una oportunidad en la lucha por aprovechar las posibilidades del medio ambiente. La manera de enfrentar estos problemas está ceñida a las circunstancias históricas, pues son estas las que permiten acumular el conocimiento y las experiencias necesarias para aplicarlas a la organización del espacio, su aprovechamiento y su uso. Es por ello importante en términos históricos, relacionar las descripciones geográficas hechas por políticos, comerciantes y periodistas en Santander a finales del siglo XIX, con los problemas, soluciones y consecuencias que en el largo plazo fueron apareciendo con el ánimo de controlar los territorios aledaños al río Magdalena.

En su informe “Ferrocarril del Norte” de 1872, Aquileo Parra da una interesante descripción de las características geográficas del Estado Soberano de Santander. El autor empieza su exposición con la situación del Estado en relación al río Magdalena, el cual recorre el territorio de la República por entre las cordilleras central y oriental en dirección al mar Atlántico. Desde esta perspectiva, Santander limita con la parte del río que es navegable, a través de un “inmenso Valle”, el cual según el autor:

“comprende una basta región, incrustada en el centro del país, de 160 leguas de largo, que en partes se estrechan i en lo jeneral se ensancha hasta 20 i 30 leguas de anchura, confundiéndose al fin con las planicies que terminan en el Atlántico. Riegan este valle numerosos afluentes del Magdalena, muchos de ellos caudalosos y navegables. Selvas seculares gigantescas, en que abundan toda clase de maderas de construcción i ebanistería, gomas, resinas i plantas medicinales de los trópicos, lo cubren por todas partes, i en los puntos en que el bosque ha sido descuajado i sometido el terreno a cultivo, su opulencia i fertilidad igualan a las rejiones mas feraces del globo”¹⁵

¹⁵ Biblioteca Nacional de Colombia (BNC), Estados Unidos de Colombia, Diario Oficial. 2624. Bogotá, 20

Así mismo, Santander también se caracterizaba por su naturaleza de empinadas montañas y peligrosas cuestras. Esta condición se reflejaba en los 422 miriámetros cuadrados de superficie, de los cuales 298 eran cerros, 56 terrenos llanos, 54 páramos y 14 entre mesetas, islas, terrenos anegadizos, ciénegas y lagunas. Algunas de las riquezas naturales del Estado se fueron descubiertas entre la montaña y el río, minas de cobre, oro, petróleo, carbón, maderas, quinas y, en definitiva, numerosos riachuelos que descenden de las alturas. Por todo ello, en el valle del Magdalena predominaban tierras baldías que constituían una separación entre el río y los asentamientos en tierras altas donde se desarrolla la agricultura y el comercio.

Uno de los paisajes más imponentes entre el valle del río Magdalena y las cabeceras de los distritos de Socorro, San Gil, Zapatoca y Bucaramanga, lo constituyó la Serranía de los Yariquíes. Según Felipe Pérez, es una serranía principal que nace en Vélez y pasa por Socorro hasta la provincia de Soto. Este último tramo se caracterizaba por tener tres ramales con muros continuos, escalonados, los cuales se perdían en espesas selvas a orillas de los ríos Chucurí, Sogamoso, Sucio y Cañaverales. Todo ello daba la impresión de un terreno de difícil acceso.

“La cordillera principal de Lloriquíes, a poca distancia se ramifica en tres, cuyas partes todas se subdividen en dos a su vez. El primer ramal sigue por el N.N-O, i una de sus divisiones orijina los cerros que se pierden sobre el Chucurí, cerca de San Vicente: la otra forma el alto llamado Piedrasblancas, o mas bien Cruz de Macana (2.530 metros) i se pierde en la quebrada de Ramos, tributaria del dicho chucurí. El segundo ramal se estiende por la cuchilla de Ramos (2.000 metros) y concluye en la confluencia del Chucurí con el Sogamoso, habiendo ántes despedido un apéndice que encierra la esplanada de Betulia, i termina formando el alto de Sogamoso en el meridiano de Zapatoca. Mas reaparece luego en el lado puesto donde forma confuso y desordenado el alto de los Cedros, el cerro del Cacique (1.286 metros) y la hoya del rio Sucio, muriendo por último en las selvas que hay entre el Sogamoso y el rio Cañaverales. El tercer ramo se rebaja tomando acia el oriente, i en el Alto Comedero o Piedra del Muerto, de 1811 metros, vuelve al N.N-E, i encierra la planicie elevada de Zapatoca para romperse sobre el Sogamoso en rocas escarpadas. Pasando este rio sigue acia Jiron formando la hoya del de rio de Oro”¹⁶

Esta diversidad de accidentes geográficos obstaculizaba el aprovechamiento de los recursos naturales y el desarrollo comercial de Santander. Sus montañas estaban atravesadas por caminos arduos, en pésimo estado y muy difíciles de transitar durante gran parte del año. Esto lleva a Aquileo Parra a afirmar que la falta de buenas vías de comunicación era la causa de que la industria del Estado “no [hubiera] tenido todo el desarrollo consiguiente al número i laboriosidad de sus habitantes, a su fertilísimo suelo i a la abundancia de sus riquezas naturales”¹⁷.

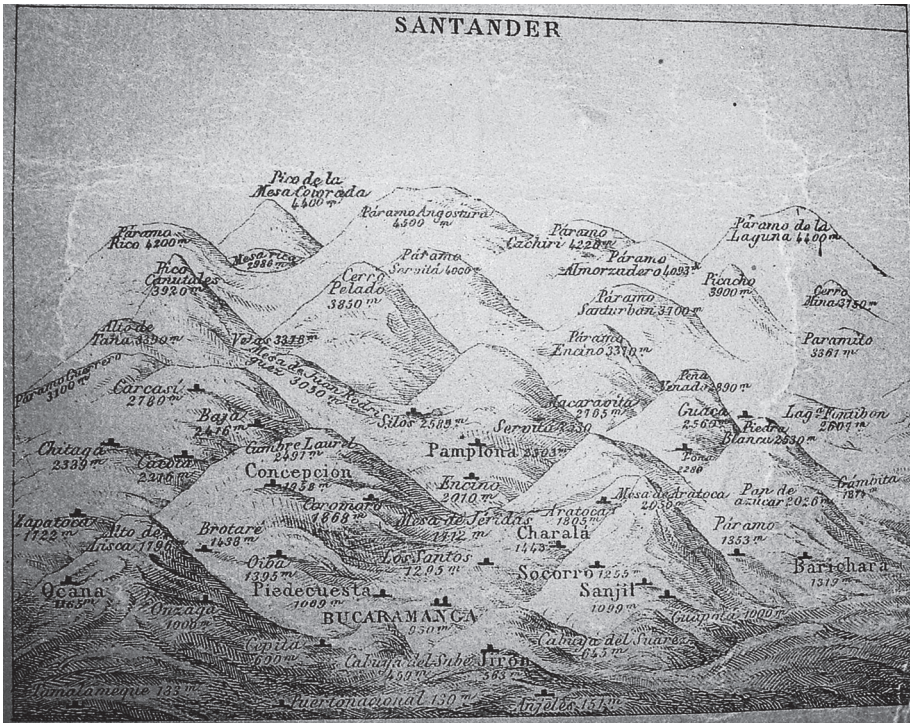
de agosto de 1872, p 795-796.

¹⁶ PÉREZ, Felipe, *Jeografía Física i Política del Estado de Santander*, Bogotá, Imprenta de la Nación, 1862, p. 369.

¹⁷ BNC. Estados Unidos de Colombia, *Diario Oficial*. 2624. Bogotá, 20 de agosto de 1872, p 175.

Mapa 1.

Altura relativa de los principales cerros en Santander.



Fuente: Mapa de la Republica de Colombia (Antigua Nueva Granada) levantado por el General de Ingenieros Agustín Codazzi. 1860. Archivo General de la Nación. Mapas y planos. Mapoteca 6 y 3, número 25.

Estos aspectos permiten afirmar que las montañas fueron un problema para los comerciantes como para el Estado. Sin embargo, fueron los compromisos asumidos entre los primeros y el segundo los que por tratar de resolver estas dificultades, consiguen mudar la disponibilidad y utilización del territorio en ese momento de su historia, generando así los procesos de colonización que ayudaron no solo a mantener las vías sino a enfrentar nuevos problemas y compromisos que surgirían entre los colonos.

Por los años de 1850, Manuel Ancizar, como parte de la comisión corográfica que recorrió el país, llegó al distrito de Zapatoca, ubicado aproximadamente 1.722 metros sobre el nivel del mar. Desde allí observó en dirección al valle del Magdalena y encontró selvas seculares cargadas de silenciosos ríos, “cerros con sus elevados escarpes” y “coronas de rocas eternas”, donde “hierva un mundo entero de animales montaraces, de reptiles enormes, de aves que crecen y mueren sin ser vistas por el hombre”. El gran problema que Ancizar se planteó fue el de pensar cómo desarrollar una vía que pusiera en comunicación la provincia del socorro con el Magdalena, si sólo había ásperas serranías y una colonización segregada “de la vida civil, sin artes

ni comercio, y subsistiendo de los dones inagotables y casi espontáneos de la tierra calentana”¹⁸. Ante ello, pese a la desarticulación espacial y poblacional entre Zapatoca y los terrenos sobre la cuenca del río Chucurí, la visión se Ancizar se inclinaba a considerar que “tiempo vendrá en que todo esto se halle utilizado y vivificado por la poderosa civilización de pueblos libres”, valores que en su momento fueron fundamentales dentro de la política nacional¹⁹.

En la década de 1860, a partir de las reformas políticas y económicas de los liberales radicales a nivel de la Unión, el Estado Soberano de Santander adquirió mayor autonomía en temas como impuesto directo, aduanas y vías de comunicación²⁰. Con estas herramientas, los líderes políticos del Estado fomentaron una mayor participación del sector privado y especialmente del sector extranjero, los cuales se perfilaban, gracias a sus conocimientos, contactos y capitales, como los mayores promotores del comercio²¹.

Con ello se gestó una proyección económica y política en la elite comercial tanto de Socorro como de Bucaramanga. Para fortalecer el mercado interno y un mayor tráfico con el exterior fue necesario estimular la construcción de caminos que además de ser la solución para la reactivación de la economía permitirían la formación de una serie de alianzas personales y familiares caracterizadas por fuertes vínculos entre la actividad empresarial y la vida política, alianzas con las cuales se buscó alcanzar en parte los objetivos trazados en la región media del río Magdalena, por ejemplo, transformar el espacio y volverlo habitable.

2. Camino a Barrancabermeja

El 31 de diciembre de 1863 en la Notaría Única de Zapatoca se firmó un contrato entre el empresario Geo Von Lengerke y el Subsecretario de Gobierno del Interior Deogracias Rubio. El motivo del contrato fue la construcción del camino al puerto de Barrancabermeja donde el empresario se comprometió con el Gobierno a construir en cuatro años un camino de herradura y seguidamente edificar las bodegas necesarias para el depósito de toda clase de cargamento, establecer los tambos y potreros que requerirían los transeúntes y mantener el camino en perfecto estado.

A cambio, el Estado Soberano de Santander concedió una serie de privilegios y retribuciones de diferente índole al empresario. En primer lugar, el monopolio por veinticinco años para el cobro de un peaje a las cargas que se importaran o exportaran por el camino; segundo, un auxilio de ocho mil pesos anuales; tercero, la adjudicación de doce mil hectáreas de tierras baldías en el trayecto del camino; cuarto, disponer de

¹⁸ CODAZZI, Agustín, *Geografía física y política de la Confederación Granadina: Estado de Santander*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 2004. 5v. P 203.

¹⁹ MELO, Jorge Orlando. “La idea del progreso en el siglo XIX, ilusiones y desencantos, 1780-1930”, en *Jorge Orlando Melo*, <http://www.jorgeorlandomelo.com/bajar/progreso1.pdf> (consultado 15 de junio de 2012)

²⁰ VILLAVECES, Juanita, *Propuestas hacia el Progreso Económico en el Siglo XIX en Colombia: Impuesto Directo, Aduanas, Vías de comunicación & Federalismo*, Bogotá, Universidad del Rosario, 2007.

²¹ DUQUE CASTRO, María Fernanda, p. 154.

créditos activos del fondo de caminos; quinto, la no aplicación de empréstitos forzosos, reclutamiento, conscripción o cualquier otro servicio a los trabajadores; sexto, no ser grabado con ninguna contribución pública; séptimo, no ser gravados los artículos que el empresario trajere del extranjero para atender la construcción del camino²².

Esta forma de cooperación entre Lengerke y el gobierno del Estado Soberano involucró otros contratos para la construcción y mejoramiento de nuevas vías al río Magdalena. Según Guerrero, Duque y Carreño para ese momento hay tres rasgos fundamentales que ayudan a entender el impulso que adquirió la construcción de caminos a finales del siglo XIX²³.

- Con la descentralización fiscal promovida por los legisladores del Estado Soberano de Santander, Bucaramanga capital de la provincia de Soto fue ocupando una posición estratégica como centro de crecimiento comercial regional. Esta ciudad se convirtió a finales del siglo XIX en sede de algunas casas comerciales desde donde se coordinaba la exportación e importación de mercancías y de algunos productos regionales como fue el caso del tabaco, la quina, los sombreros de jipijapa y el café.
- Las actividades comerciales de Bucaramanga se llevaban a cabo en el marco de relaciones y redes familiares con el fin de maximizar su riqueza o aprovechar las oportunidades que brindaba el “ambiente institucional”. De esta manera se cultivaron las ventajas comerciales de Bucaramanga y su conexión directa con los caminos de Lebrija y Sogamoso para afianzar definitivamente el éxito económico de algunos comerciantes.
- Estos comerciantes, además de sus actividades en la exportación, importación y comercialización de productos, también crearon otras organizaciones económicas para la explotación de algún renglón del sector primario. Algunas de las “compañías empresarias”, “compañías agrícolas” y “compañías mineras” se dedicaron a la construcción de caminos, explotación de recursos naturales y producción agrícola, todo ello bajo la particularidad de que sus actividades siempre comportaban la participación del Estado en calidad de contratante.

Estos rasgos estaban presentes en el comerciante y constructor de caminos Geo Von Lengerke. De origen extranjero, formó e impulsó el gremio de comerciantes de Bucaramanga, desde donde fue adquiriendo reconocimiento en los negocios y cierta influencia política. Por un lado, fundó las compañías Lengerke & Lorent y Lengerke & García con las cuales llevó a cabo la explotación de materias primas y la administración de las tierras adjudicadas en la construcción de caminos. Por otro

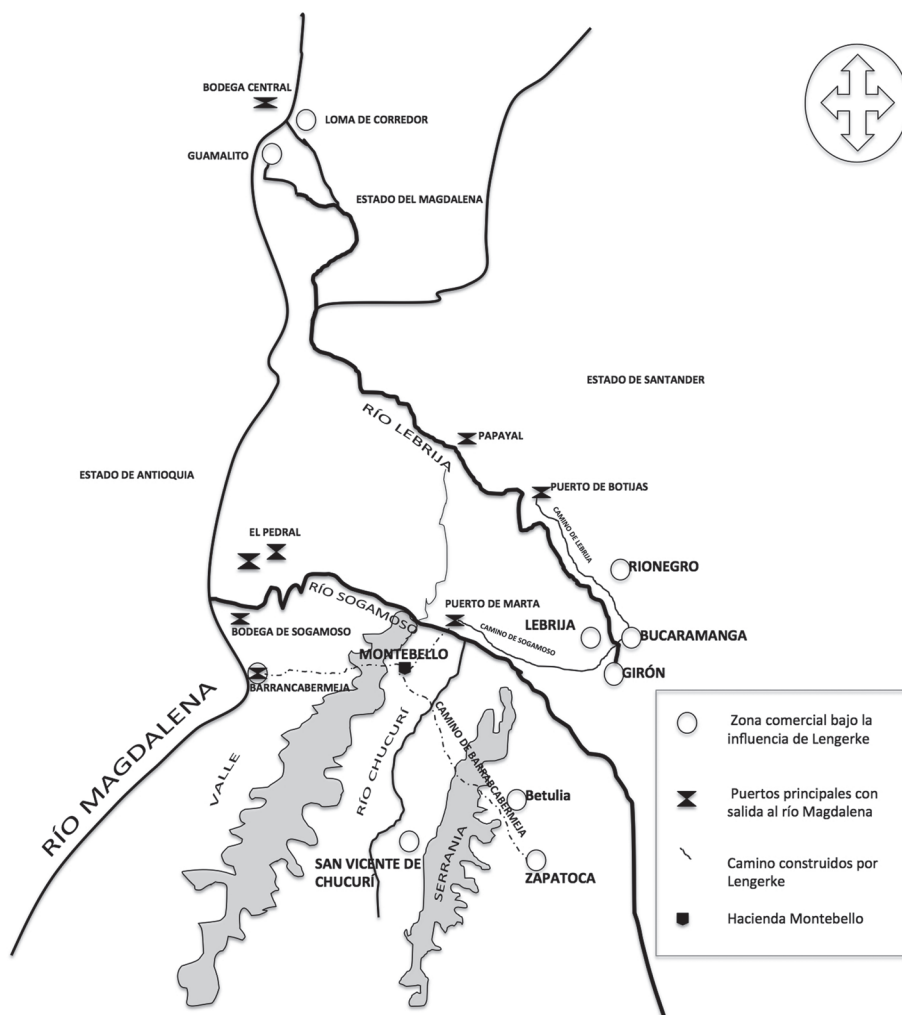
²² Archivo Historia Regional UIS (AHR). *Gaceta de Santander*. Socorro 7 de enero de 1864.

²³ Ver: GUERRERO RINCÓN, Amado Antonio, AVELLANEDA VIEVES, Maribel. “Memoria empresarial del Santander”, en: *Memoria empresarial de Santander artes gráficas*. Compilador: Pedro Antonio Vivas Guevara. Bucaramanga, Universidad Industrial de Santander, 2002, p. 11-38. CARREÑO TARAZONA, Clara Inés, MALDONADO CRUZ, Cintya Alexandra. óp. cit. DUQUE CASTRO, María Fernanda. óp. cit.

Camino a Barrancabermeja: antecedentes del proceso de colonización en San Vicente de Chucurí 1864-1900

lado, desempeñó los cargos de Cónsul alemán en Bucaramanga y Gerente del Banco de Santander. Con lo anterior, su capacidad en la administración del tiempo, la gestión y el capital lo llevaron a construir una de las vías más importantes y difíciles para los santandereanos: camino a Barrancabermeja²⁴.

Mapa 2.
Camino a Barrancabermeja segunda mitad del siglo XIX.



Fuente: Esta reconstrucción fue hecha siguiendo los aportes de Carreño y Maldonado (2009) y se anexa el trazo del camino entre Zapatocha y Barrancabermeja siguiendo el informe del Jefe Departamental de Guanentá de 1876. Gaceta de Santander. Número 1018 del 2 de marzo de 1876.

²⁴ RODRÍGUEZ PLATA, Horacio, *La inmigración alemana al Estado Soberano de Santander siglo XIX. Repercusiones socio-económicas de un proceso de transculturación*, Bucaramanga, Gobernación

El proceso de construcción del camino duró aproximadamente los cuatro años que se estipularon en el contrato y este se inició desde la hacienda Montebello en dirección al río Magdalena y no desde Zapatoca como algunos consideran. El primero de junio de 1864 se publicó el primer informe “sobre los trabajos de la obra del camino”²⁵; en él se transcriben algunos fragmentos de una carta enviada por Lengerke a David Granados, quien hacía parte de la administración de la provincia, donde se logra identificar la forma como estaba siendo dirigida la obra.

Lo primero que se llevó a cabo fue la construcción de una trocha, un camino angosto abierto entre las montañas que tenía como fin explorar los territorio y servir como referencia a las obras de mayor envergadura como terraplenes y puentes. Lengerke partió de Bucaramanga hacia la hacienda Montebello, desde allí emprendió un primer recorrido por la trocha, la cual sólo había podido llegar a un punto denominado Cerro de Omir en las inmediaciones de Barrancabermeja.

Lo que sobresale en esta primera visita son los adelantos alcanzados por el comerciante en la fundación de una hacienda que quedaba aproximadamente en la mitad del recorrido entre Zapatoca y Barrancabermeja. La hacienda, ubicada sobre la cuenca del río Chucurí, hacia su desembocadura en el Sogamoso, había sido fundada al parecer cinco años antes de la firma del contrato. Esta situación le permitió la exploración de los terrenos baldíos sobre la margen sur del río Sogamoso y las laderas oriental y occidental del cerro de la Paz para poder sembrar y explotar productos para el mercado local e internacional; así mismo, facilitó la construcción del camino y la circulación de mercancías. Para Clara Carreño la hacienda hacía parte de un propósito más amplio, el cual consistía en unir los caminos y configurar una red que le serviría al comerciante para realizar intercambios de productos desde Zapatoca hasta Puerto Santander, Girón, Rionegro y Bucaramanga²⁶.

Es por ello que en el informe de 1864 el empresario muestra ante las autoridades del Estado las características de la hacienda y los logros alcanzados.

“Creo oportuno hacerle una descripción también de “Montebello,” que es mi principal Establecimiento (...) Consiste en una hermosa casa de teja, con su trapiche contiguo a ella bien montado i equipado, i tejares cubiertos también de tejas; cañas dulces, café, plátano, yuca, arroz, maíz i potreros de pará i guinea en donde se mantienen 100 reses i doscientas mulas; todo lo cual está plantado en mas de 200 fanegadas de terreno que a sido desmontado por mí, i donde actualmente están trabajando en el aumento de sus entablos 106 peones”²⁷

de Santander, 1989. ORTIZ RODRÍGUEZ, Álvaro Pablo, *Geo von Lengerke: Constructor de caminos*, Bucaramanga, Colección Temas y Autores Regionales / División Editorial y de Publicaciones UIS, 2008. GÓMEZ VALDERRAMA, Pedro, *La otra raya del tigre*, Bogotá, Oveja Negra, 1983. GARCIA José Joaquín, *Crónicas de Bucaramanga*, Bogotá, Banco de la República, 1982. p.155.

²⁵ AHR. Diario Oficial 220. Socorro 9 de junio de 1864.

²⁶ CARREÑO TARAZONA, Clara Inés, MALDONADO CRUZ, Cintya Alexandra. p. 37.

²⁷ AHR. Diario Oficial 220. Socorro 9 de junio de 1864.

Hacienda y caminos fueron al final del siglo XIX las primeras manifestaciones que hicieron saber que gracias a la alianza entre los comerciantes y Estado se facilitaron los intercambios comerciales. Estos proyectos literalmente quedaron en medio de una tierra de nadie; con el tiempo esto fue un problema en la medida en que los propósitos para poblarla no fueron los que se esperaban.

3. Haciendas y pastizales para colonizar

Las autoridades del Estado con la firma del contrato se hicieron partícipes de la colonización aprovechando cualquier oportunidad para “invitar a cuantas personas estén en el caso de poder ir a establecerse en dicho camino”. De esta forma, fueron varias las ocasiones en las que se llevaron a cabo invitaciones resaltando los atributos de una tierra que en su mayoría desconocían. Los presidentes del Estado Soberano de Santander entre 1864 y 1875²⁸, manifestaron en sus informes ante la asamblea legislativa haber contribuido en la “combinación” entre “vías de comunicación e industria agrícola”, por un lado, convocando especialmente a los industriales socórranos para la fundación de haciendas; por el otro, ofreciendo ventajas para la migración de alemanes e italianos²⁹ y por último, contribuyendo en la seguridad del territorio mediante la presencia de hombres de la guardia y la orden para construir una cárcel en un lugar central del Chucurí³⁰.

La única referencia en todos estos años fue la hacienda Montebello. Calificada como ejemplo de “fe y constancia” en 1868, ocupó la delantera en la búsqueda de soluciones para la conservación de la vía³¹. Esta circunstancia reforzó la idea de una colonización direccionada de “alemanes e italianos industriales” que transformara las prácticas y los hábitos de los labriegos nativos, es decir, una colonización con “máquinas y medios que faciliten el trabajo” y para ello:

“(…) el Estado les costeará el viaje hasta Montebello (de donde tendrían la libertad de pasar á cualquiera otros puntos del Estado), se les asignarían algunas hectáreas de tierras baldías y se les eximiría de toda clase de contribuciones y servicio personal por el término de diez años, sin que de su parte tuvieran otra obligación que la de permanecer en clase de domiciliado y estantes en el Estado por el mismo tiempo (...) bien pronto se conocerían diferentes modos y medios de cultivo, de crear y mejorar las razas de los animales y cuanto concierne á su prosperidad y bienandanza; y bien pronto nuestros labriegos, estimulados por la necesidad de imitarlos lo que es bueno, empezarian á mejorar sus habitaciones y á procurarse aseo, comodidad y salubridad”³²

²⁸ AHR. Informe del presidente de Santander José Manuel Villamizar a la Asamblea legislativa en sus sesiones ordinarias de 1865. Socorro: Imprenta I. Céspedes, 1865, pp. 15-16

²⁹ AHR. Informe del presidente de Santander (Victoriano de D. Paredes) a la Asamblea Lejislativa de 1867. Socorro: Imprenta de Arenas y Cancino. p. 20.

³⁰ AHR. Informe del presidente de Santander (Solón Wilches) a la Asamblea Lejislativa de 1870. Socorro: Imprenta de Arenas y Cancino. p. 6.

³¹ AHR. El eco de Santander periódico político, literario, de comercio artes. Socorro, domingo 15 de marzo de 1868. N 5. Editor-redactor Sandalio Cancino.

³² AHR. Informe del Jefe departamental de Guanentá (Francisco Santos). San Gil Julio 30 de 1875. p.7.

Al parecer, las consecuencias de este tipo de iniciativas no tuvieron gran alcance, pero sí lo tuvo la ubicación de la hacienda que dividía en dos el camino y los usos del suelo. Concluida la trocha, el empresario concentró sus esfuerzos específicamente en el tramo entre la hacienda y Barrancabermeja. En el sitio de Omir, el cual fue considerado una extensión de Montebello, se habían plantado “dos mil matas de plátano, tres almudes de maíz i yuca, dos de pasto pará i otras semillas, con casa regular de construcción”, igualmente, se habían identificado los sitios de Tempestuosa, Medios, Salgar, Meseta de Caballero, Meseta Mateus, Villamizar y Santa Inés con posibilidad para ser plantados con semillas de pasto³³.

Además de los comerciantes, fueron apareciendo algunos “acaudalados” que aprovechando las ventajas del código de fomento³⁴ crearon grandes cebaderos y criaderos con más de 1500 cabezas de ganado a orillas del camino. Las bondades del camino para la cría de ganado gracias a su cercanía al valle del río Chucurí fueron el sustento para la formación y delimitación de algunas estancias.

En la notaría única de San Gil se llevaron a cabo varias compras de terrenos pertenecientes al distrito de Betulia las cuales limitaban con la hacienda Montebello o el río Chucurí. Entre ellas se cuenta la venta que hizo la compañía Agrícola Reyes & Silva conformadas por Estanislao Silva vecino de San Gil a Lázaro Reyes vecino de Girón, de tres terrenos de nombre Huérfano, Canchan, Barzal y Guineo a Timoleón Rueda vecino de San Gil por el valor de 10666, 33 pesos³⁵. Así mismo, figuraban los nombres de Pedro Gómez Gálviz y Francisco Gómez Gálviz. El primero había comprado a Lengerke en 1873 un terreno por valor de 2000 pesos en el sitio de San Vicente y el segundo mantuvo relaciones comerciales en torno a la producción de café³⁶.

³³ AHR. Gaceta de Santander 389. Socorro 24 de noviembre de 1866. “Tanto la hacienda y estos nuevos sitios quedaron conectados a los caminos de la provincia de soto en 1866 con la autorización del presidente del Estado para la construcción de un puente de cable de alambra sobre el río Sogamoso en el punto denominado “El tablazo”. CDIHR – UIS. Gaceta de Santander 389. Socorro 24 de noviembre de 1866.

³⁴ *Codificación Nacional de Leyes de Colombia*. Tomo XXVI. Bogotá: Imprenta Nacional, 1942. Ley 61 de 1874. P 119 -122. CDIHR – UIS. Informe del Jefe departamental de Guanentá (Francisco Santos). San Gil Julio 30 de 1875. p.7. VILLAMIZAR MENDOZA, Esperanza, *La adjudicación de baldíos en el Estado Soberano de Santander: 1857 – 1886*, Bucaramanga, UIS, 2000. Trabajo de postgrado (Maestría en Historia). Universidad Industrial de Santander. Facultad de Ciencias Humanas. Escuela de Historia, p. 87, 129.

³⁵ Notaría Única de San Gil (NSG). Tomo 2, Escrituras 152 y 153, 23 de mayo de 1870. Terrenos cultivados en cacao y pasto. Con los siguientes linderos “Por el norte el río Sogamoso; por oriente con terrenos de los señores Trinidad y Tomás Arango; hasta dar al cerro del Galembó; este arriba a dar al terreno del Guineo; que esta en común con Bautista Rodríguez; por el sur con el mismo terreno hasta dar la río Chucurí; lindando con tierras de Juan Félix Gómez; por el oriente con la cuchilla de Chafarote;”

³⁶ Notaría Única de Zapatoca (NZ). Tomo 47, Escritura 288 del 6 de octubre de 1873. CDIHR, UIS. Sección Judicial, fondo Civil, Ejecutivo CAJA 108. Francisco Gómez Galvis demanda a la casa comercial “Geo Von Lengerke & Cía” por \$1.300 sencillos de varias cargas de café de exportación. Bucaramanga, 21 de setiembre de 1879. AHR Gaceta de Santander. 10 de octubre de 1879: “El señor Francisco Gómez Galvis solicita del Gobierno el otorgamiento de las excepciones de que trata el código de fomento en el artículo 37; y para ello exhibe una documentación en la cual acredita los siguientes hechos: 1º.- Que un terreno denominado “Campo alegre”, distante 4 leguas de ciudad de Zapatoca, atravesando de norte a sur, por el camino público que conduce a los puertos de Santander y Sogamoso, y siendo inculco dicho terreno, ha fundado el señor Gómez Galvis, recientemente, una plantación de café , cuyas cosechas son de alguna significación. 2º.-Que la plantación está en una extensión de 300 hectáreas. 3º.- Que allí tiene establecido

Tabla 1.

Propietarios en el camino a Barrancabermeja sobre le valle del río Chucurí y el serranía de la Paz.

Nombre	Actividad	Propietario
Geo Von Lengerke	Vecino de Bucaramanga, Comerciante y constructor de caminos y explotador de quinas	Dueño de tierras en la Aldea el Corredor y Marta en Sogamoso, lo mismo que en El Pedral, jurisdicción de Girón. Dueño de la hacienda Montebello y de 12.000 hectáreas de tierra en Zapatoca y Betulia. Llevó a cabo contratos con el Estado para la explotación de quina en el cerro de la Paz.
Timoleón Rueda y Constantino Rueda	Reconocidos vecino de San Gil, con experiencia en la administración de haciendas y la cría de ganado.	Compraron cuatro terrenos (Huerfano, Conchal, Barsal, El Guineo) en el valle del río chucurí por valor de 10.666, 33 pesos de la época.
Federico Muños	Vecino de San Gil quien se desempeñó en el cargo de Prefecto de la provincia de Guanentá.	Dueño de una propiedad con 50 reses la cual vendió al Doctor Francisco Duarte vecino de San Gil en 1869 por 1200 pesos de la época.
Manuel Cortissoz	Comerciante y político venezolano	Beneficiarios 20.000 hectáreas de tierras baldías de para la explotación de quinas en la parte occidental del Cerro de la Paz.
Koppel & Schloss	Compañía comercial	Beneficiarios de tierras baldías de para la explotación de quinas en San Vicente de Chucurí.
Reyes González	Comerciante	Dueño de una hacienda de nombre La Luisiana Sobre la cordillera de La Paz.
Minlos Breuer & Cía	Extranjeros y compañía comercial	Dueños de los terrenos de la Fe y El tablazo en el distrito de Betulia.
Querubín Carrizosa	Notario de Zapatoca	Propietario de una estancia a orillas del camino de Barrancabermeja en el distrito de Betulia.
Vicente Uscategui y Carlos Latorre	Vecinos de Bucaramanga y San Gil	Dueño de la Hacienda Santa Bárbara en el valle del río Chucurí evaluada en 16.000 pesos de la época.
Francisco Gómez Galviz	Vecino de San Gil	Dueño de 300 hectáreas de un terreno atravesado por el camino al puerto de Santander y Sogamoso.

Fuente: Archivo Alcaldía Municipal de San Gil. Tomo 3, protocolo 316 y 222 de 1869. Tomo 2, protocolos 152, 153 de 1870. Notaría Única de Zapatoca. Tomo 50, protocolos 174 de 1875. Gaceta de Santander 10 de octubre de 1879. DUQUE CASTRO, Maria Fernanda. óp. cit., p. 159, 173, 174.

algunas familias que se ocupan en los trabajos que requiere la producción de café. Por tanto y estando así cumplidas las condiciones 1, 2 y 4 del Artículo 37 del citado código”.

A través de estos propósitos, los terrenos desconocidos, desérticos y deshabitados del Valle del río Chucurí y el río Magdalena comenzaron a ser lentamente activados social y económicamente. De tal manera, se inició la delimitación y control de un espacio influenciado por las posibilidades que les ofrecía la naturaleza y las relaciones que de manera controlada o espontánea se venían generando entre funcionarios públicos, empresarios, algunos medianos propietarios y colonos con el fin de vencer los obstáculos para un poblamiento continuo a orillas del camino. Un control que se manifestó con cebaderos de ganado y adjudicaciones para la explotación de quina entre la hacienda Montebello y el río Magdalena.

4. Un sueño mortificante

El trayecto del camino entre Zapatoca y Montebello, el cual se caracterizaba por sus elevadas montañas y empinadas y peligrosas cuestas, terminó siendo un tramo de difícil mantenimiento. Desde el cabildo de Zapatoca se informaba que por carecer de elementos de vitalidad, se había convertido en “un sueño mortificante”³⁹. Esta pesadumbre o molestia radicaba en que ese tramo del camino tenía un bajo rendimiento para criar ganado y al mismo tiempo se requerían altos costos para su mantenimiento. Sin embargo, estaba de por medio, la poca presencia de colonizadores.

Un análisis de esta situación fue elaborado por Aquileo Parra, cuando fue Secretario de Hacienda y Fomento de la Unión en 1874. Su reflexión muestra, en términos generales, que las adjudicaciones baldías hechas al comienzo de la vía habían sido impulsadas de manera “imprevisora” es decir:

“se destaca el sentido imprevisor que el gobierno posee en material de enajenación de baldíos, ante cualquier tipo de obra “de repente” aparece dichas tierras sitiadas por los particulares en calidad de propietarios del suelo, por lo tanto, para el autor de estas memorias “La expedición de una ley que reglamente la adjudicación de tierras baldías a inmediaciones de los caminos i de las propiedades que administra la Nación”, es decir, al adjudicarse grandes extensiones de tierras alrededor de los caminos imposibilita que sean pobladas y cultivadas, por lo tanto, esta forma de distribución de la tierra es inconveniente: “Es sobremano difícil establecer pobladores en las vías públicas que se construyen a través de nuestros bosques, sin el aliciente de la propiedad para cada cultivador. Se abrirán grandes potreros en uno u otro punto del camino, pero la mayor parte de éste se mantendrá desierta por muchos años”⁴⁰

Por lo tanto, el sentido cerrado, por llamarlo de algún modo, de la colonización dirigida sobre el camino a Barrancabermeja, sobre la idea de una mayor participación en el mercado internacional y la presencia de colonos extranjeros con nuevas técnicas, predominaron sobre el valle del río Chucurí con grandes propiedades dedicadas a la cría de ganado y algunas adjudicaciones para la explotación de las quinas. Al parecer, esto hizo que las márgenes del camino a Barrancabermeja no estuvieran dentro de las posibilidades de medianos propietarios y colonos pese a los estímulos que por ley se tenían previstos.

³⁹ AHR. Gaceta de Santander 1018. 2 de marzo de 1876

⁴⁰ AHR. PARRA, Aquileo. Memoria del secretario de hacienda i fomento dirigida al presidente de la República para el congreso de 1874. Bogotá: Imprenta de Gaitán, 1875. p. 55.

Con la muerte de Lengerke en 1883, faltándole diez 10 años para terminar de disfrutar de los beneficios de peaje y la producción de la hacienda, el camino a Barrancabermeja no se siguió utilizando⁴¹. El despoblamiento y la cría de ganado se siguió manteniendo, sin embargo, se reactivó un viejo camino más al sur, camino que a diferencia de la ruta a Barrancabermeja, tuvo usos que no fueron de tipo comercial, por el contrario, sirvieron a la colonización permitiendo el acceso de nuevos colonos y el desarrollo de la compra y venta de tierras.

5. La colonización espontánea y la proyección de tres nuevas rutas

Entre 1875 y 1881 gracias al estímulo que venía teniendo la colonización sobre las tierras difíciles del Chucurí, se definieron por ley los corregimientos de San Vicente, Puerto Santander y se delimitaron las jurisdicciones de los distritos de Betulia y Zapatoca. En San Vicente se habían formado algunas estancias con cultivos de cacao, caña y legumbre cuya producción se dirigía por la trocha de un viejo camino a Zapatoca y Betulia.

Sobre el corregimiento de San Vicente se podía optar entre comprar un terreno con algunos desmontes, solicitar tierras baldías de manera particular u organizar un desmonte en terrenos del Estado, para luego solicitar su titulación. Como era de esperarse, en esta época la ocupación sin títulos fue una situación que se hizo presente desde el comienzo; en ese sentido, al ordenarse jurídicamente el corregimiento, el movimiento general de transacciones en San Vicente registró un número considerable de operaciones, pues algunos de estos ocupantes legalizaron sus propiedades muy posiblemente por la seguridad que representaba esta unidad político administrativa.

Entre 1875 y 1885, en los sitios de San Vicente, la Esperanza, Santa Inés y Mérida o Carpinteros se realizaron 549 compra-ventas de terrenos y un promedio de 115 hipotecas⁴². Las propiedades en su mayoría poseían terrenos montañosos, seguidos de sembraderas de cacao, pasto, caña y muy escasamente cultivos de café. Los dueños provenían del vecindario de Zapatoca, Betulia y San Gil, sin embargo, aparecer registrado un número significativo de propietarios que dicen pertenecer al vecindario del Corregimiento de San Vicente.

El régimen de ocupación sobre la zona de colonización fue triple: adjudicación baldía, grandes terrenos montañosos con algunas sembraderas de cacao, pasto y caña y desmontes dispersos en tierras baldías. En el primer caso, esta la adjudicación

⁴¹ Debido a que no se tiene datos continuos y confiables de las exportaciones e importaciones no se pudo calcular el flujo de carga por el camino de Barrancabermeja. Sólo se tienen algunas noticias dispersas, por ejemplo, entre el 30 de junio de 1874 y el 30 de junio de 1875 se importaron 720 cargas de sal marina y 529 de mercancías. Así mismo se exportaron 739 cargas de tabaco, 356 de café, 142 de cueros, 58 de quina y 120 de dulces y provisiones. A simple vista, al sumar el número de cargas se calcula un movimiento de 222 cargas mensuales para un total de 2664 en el año. Esto representó el 1,9% del total de cargas que se movió por todo el Estado que ascendió a 138.462 cargas. En: Francisco Santos. Informe del jefe departamental de Guanentá. Julio 30 de 1875. P 11.

⁴² NUZ. Protocolos notariales 1875-1885.

de 1000 hectáreas de tierras baldías hechas a Ricardo Díaz Pinilla en el sitio de Mérida⁴³, en el segundo, las grandes propiedades de Mariano Ezequiel Plata, Estanislao Sarmiento, Juan de Dios Serrano Otero en el centro del corregimiento. Tanto en el primero como en el segundo caso, parte de estas propiedades fueron vendidas a vecinos de su misma condición económica y a campesinos que ya se encontraban instalados en los desmontes o seguían llegando en la búsqueda de un mejor sustento para sus familias.

Finalmente, se dio la ocupación por medio de desmontes. Un colono derribaba montaña en diferentes lugares los cuales vendía posteriormente a otros colonos. De esta forma recuperaba su trabajo y se generaba el título respectivo de la tierra, es decir, fue una forma de legalizar en parte las tierras descubiertas. Ello lo ejemplifica el caso de Rito Vesga⁴⁴ quien vendió ocho terrenos en cinco lugares diferentes; o Timoteo Mújica⁴⁵, quién legalizó cinco predios sobre las vegas del río Oponcito y Mérida.

Tabla 2.

Vendedores y compradores de tierras en el Corregimiento de San Vicente 1875-1885.

Vendedor	No	Valor	Sitios	comprador	No
AMAYA, Teodoro	4	2480	Mérida, San Vicente	ARDILA SERRANO, José María	4
CAMACHO, Celestino	4	988	Mérida	DÍAZ ARDILA, Ambrosio	4
GÓMEZ GALVIZ, Pedro	4	2016	San Vicente	PÁEZ, Gabriel	4
GÓMEZ RUEDA, Francisco	4	4500	Mérida, San Vicente	PLATA GARCÍA, Epaminondas	4
MARTÍNEZ PRADA, Leonardo	4	19600	Mérida, San Vicente	RUEDA PLATA, Celestino	4
VARÓN, Eulogio	4	710	Chanchón	RUEDA, José Isaac	4
MONCADA, Andrés	5	1040	Mérida y Primavera	MONCADA FRANCO, Andrés	4
MÚJICA, Timoteo	5	2331,2	Mérida y Oponcito	ALVAREZ, Ezequiel	5
DUARTE, Simón	6	112	Esperanza	SARMIENTO, Cirilo	5
GÓMEZ ACEVEDO, José María	6	1805,6	Esperanza	AMAYA, Teodoro	6
OREJARENA SERRANO, Julián	6	3340	Mérida	GÓMEZ RUEDA, Francisco	6
VARÓN, Arcadio	6	370	Santa Inés, Ceibal	LEÓN, Domingo	6
GÓMEZ NIETO, Mariano	7	3139	Mérida	MÚJICA, Timoteo	6

⁴³ NUZ. Escritura 54, Zapatoca 13 de febrero de 1879.

⁴⁴ NUZ. Escritura 54 de 1878; 89 de 1879; 444, 221, 220 de 1883; 9 de 1884; 12, 117 de 1885.

⁴⁵ NUZ. Escritura 12 de 1877; 107 de 1878; 35, 232 de 1882; 182 de 1883.

ORTIZ PLATA, José María	7	3876	Mérida	GÓMEZ GÓMEZ, Sebastián	7
FORERO GÓMEZ, Eleuterio	8	12530	Mérida, San Vicente	ORTIZ PLATA, José	7
PLATA FORERO, Mariano Ezequiel	8	3928	Santa Inés	MOROS, Calixto	8
VESGA, Rito	8	1363	Salitre, Mérida, Ceibal y Palmira	TRISTANCHO, Sacramento	8
RUEDA DÍAZ, Roque	10	2628,8	Mérida y San Vicente	FORERO GÓMEZ, Eleuterio	15
SERRANO OTERO, Juan de Dios	11	12204	San Vicente, Santa Inés, Palmira	GÓMEZ NIETO, Mariano	15
TRISTANCHO, Sacramento	12	1456	San Vicente		
RUEDA DOMÍNGUEZ, José	16	1106	Esperanza		
DÍAZ PINILLA, Ricardo	43	4685	Mérida		

Fuente: Notaría Única de Zapatoca protocolos notariales 1875-1885. Para este cuadro se clarificaron los vendedores y compradores que realizaron 4 o más ventas o compras de terrenos en los 10 años.

En términos generales no fueron unos pocos individuos los que estaban comprando la tierra. La razón de que la gran mayoría de las transacciones hubiesen sido hechas por diferentes individuos confirma la idea de una gran cantidad de propietarios. De las 550 compraventas el 81.2 % fueron operaciones que costaron entre 1 y 500 pesos de la época⁴⁶. Colonización que estuvo articulada a Zapatoca, Betulia y Bucaramanga por tres nuevas rutas por donde salían los excedentes agrícolas de cacao, caña y ganadería.

En 1883 el despacho de poder ejecutivo declaró para la aldea de San Vicente cuatro vías públicas de interés común:

1. “El que de San Vicente sirve para el tránsito y comunica con la ciudad de Zapatoca, pasando por los sitios de Chimitá, La Meseta, La Esquina y Cruz de Piedra hasta llegar a Piedras Blancas, que es el límite de este vecindario;
2. El que pone en comunicación con Girón y el puerto de la Colorada pasando por los puntos de la Virginia, Revienta Indios, El Rosario y La Llana
3. El que parte del caserío de Santa Inés a comunicar con las poblaciones de Zapatoca y Betulia pasando por los puntos del Boquerón, La Mechuda y Loma Redonda.
4. Se declara también de interés del común el establecimiento de un camino que partiendo del caserío de San Vicente, pase por Santa Inés y la Esperanza a bajar al río Sogamoso, pero el trabajo de abrir esta vía no se ejecutará, mientras no se reúnan las suscripciones o fondos necesarios para el intento”⁴⁷.

⁴⁶ NUZ. Protocolos notariales 1875-1885.

⁴⁷ AHR. Gaceta de Santander 1644. 16 de marzo de 1883.

En resumen, el camino construido por Lengerke entre Zapatoca y el río Magdalena facilitó que sus intereses económicos de comprar y vender mercancías y productos agrícolas como el café se llevaran a cabo sin ninguna dificultad al menos hasta 1880. Posteriormente, el camino dejó de ser transitado debido a los problemas ambientales, los costos que significaban su mantenimiento y la poca presencia de colonos en sus orillas. Sin embargo, la colonización se llevó a cabo más al norte, donde otros propietarios no sólo abrieron nuevos caminos, también aprovecharon el flujo migratorio para comprar y vender tierras, cultivar y abastecer los mercados de Zapatoca, Betulia y Bucaramanga.

La experiencia del camino a Barrancabermeja se volvió a retomar en 1887. Lengerke había muerto para ese entonces pero desde el vecindario de Zapatoca y apoyados en el código de fomento, se solicitó al gobernador un auxilio para poder conectar el distrito con la última porción del camino a Barrancabermeja, de esta forma buscó conectar la colonización con los nuevos intereses que habían ido surgiendo en torno a la producción de cacao y posteriormente de café. Desde Zapatoca se evaluó así la colonización:

“...en menos de 10 años el número de cultivadores se aumentó a tal punto que pudieron formar el nuevo distrito de San Vicente. Este nuevo distrito ha progresado con tan inusitada prontitud, que hoy cuenta más de 4000 vecinos y se hace notar por una agricultura abundante y valiosa. Los desmontes han pasado mucho más allá del río chucurí, y cada año caen a tierra para transformarse en labranzas y dehesas, extensiones considerables de selva primitiva en la dirección del puerto de Barrancabermeja. Los casos de Fiebre palúdica han disminuido año por año, así en frecuencia como en gravedad; y el hecho es que ya son tan pocos que nadie los tiene en cuenta para nada”⁴⁸

El estímulo que generó la colonización sobre las tierras difíciles del Chucurí y las necesidades fiscales del Estado llevaron a la creación de formas institucionalizadas de corregimiento, aldea y municipio, con el fin de garantizar el pago de impuestos y ordenar los conflictos interpersonales entre ellos mismos, con sus vecinos y forasteros.

San Vicente de Chucurí, merece ser elevada á la categoría de distrito, y merece serlo porque es una entidad de las mas ricas del Departamento y una de las que promete y tiene el porvenir mas halagüeño: allí la riqueza está subdividida entre honrados y laboriosos habitantes: allí diariamente afluyen familias de todas partes, y debido á esto las selvas se ven sustituidas con rapidez por praderas y cacaotales; así es que, no muy tarde se atravesará sin interrupción por tierras cultivadas hasta el río Opon, y de este al Magdalena está el paso dado; véase, pues, por lo someramente expuesto y con vista de la carta corográfica, si la vía para el rio Magdalena tiene que ser forzosamente para estos pueblos el camino proyectado que parte del distrito de Galan, y que pasa por la aldea de San Vicente de Chucurí, por donde antes se transitaba con recuas y en pocos días al conocido puerto de Las Infantas⁴⁹.

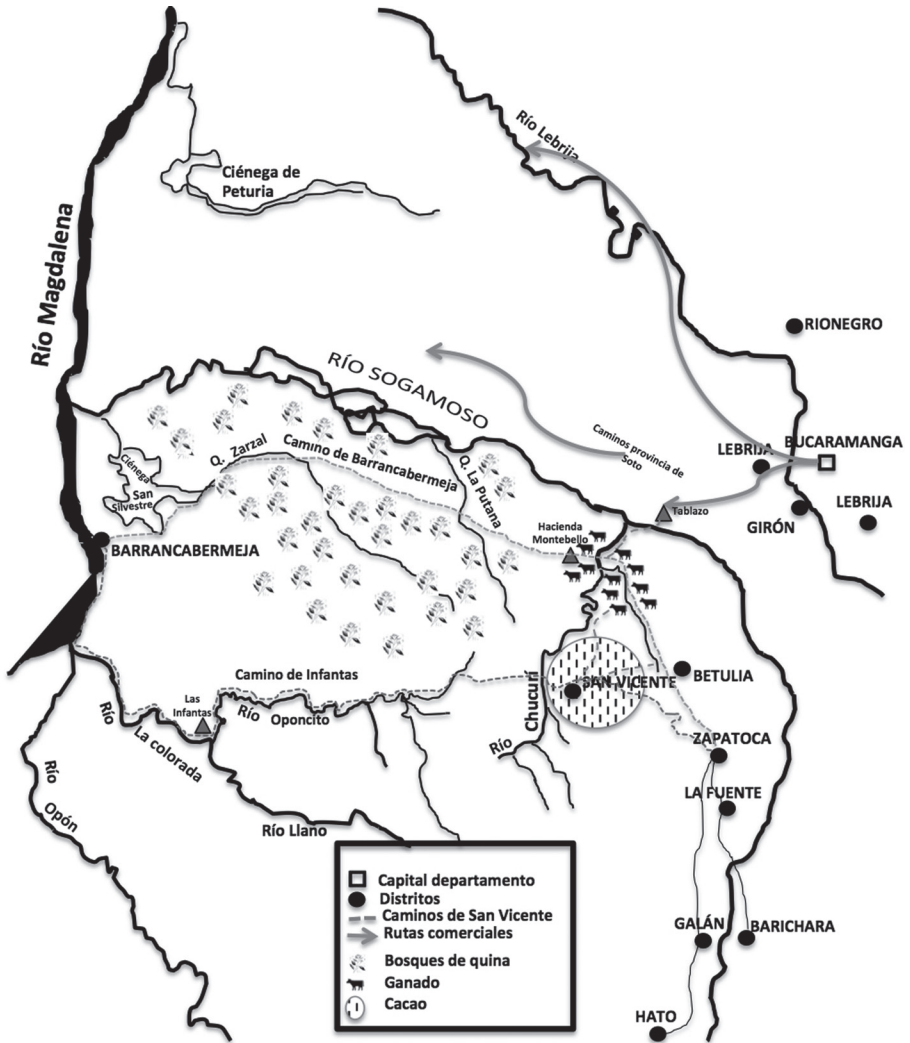
⁴⁸ La respuesta del subsecretario de hacienda respecto a la solicitud fue negativa: “RESUELVE. El Gobierno se abstiene de fomentar la apertura del camino central de San Gil a la vía fluvial del Magdalena, que ha solicitado varios vecinos de Zapatoca, por carecer de recursos y facultades suficientes y corresponder al asunto a la Asamblea. Esto, mientras un acto legislativo del concejo Nacional da al gobernador las autorizaciones necesarias en efecto de aquellas. Comuníquese a los interesados y publíquese” AHR. Gaceta de Santander 1903. 4 de febrero de 1887.

⁴⁹ AHR. Jefatura departamental de Guanentá. Estados Unidos de Colombia, Estado soberano de Santander. San Gil, 21 de julio de 1882

Con ello queda en pie uno de los problemas que hasta el día de hoy hacen parte de la historia de San Vicente de Chucurí: el mantenimiento de una vía. Pese a la calidad de sus tierras es al mismo tiempo un lugar donde los caminos no duran mucho, las épocas de lluvia destruyen lo poco que se ha edificado. Los arrieros, las compañías agrícolas, la administración pública y los propietarios de grandes haciendas informaron en diferentes momentos las dificultades por las que tenían que atravesar.

Mapa 4.

Caminos y uso del suelo en la cuenca del río Chucurí para 1886.



Fuente: Esta reconstrucción fue hecha siguiendo los aportes de Carreño y Maldonado (2009) y AHR – UIS. Gaceta de Santander 1903. 4 de febrero de 1887

Consideraciones finales

La construcción de un camino, además de ser el resultado de un esfuerzo técnico, representa los intereses de sus promotores y facilita un conjunto de relaciones que en la mayoría de los casos tienen como propósito el control de las zonas por donde se abre la vía. La situación en 1885 caracterizada por la desaparición del camino a Barrancabermeja y la articulación de San Vicente mediante tres nuevas variantes en dirección a Zapatoca, Betulia y el río la Colorada, permite advertir los efectos que tuvieron la colonización dirigida y la colonización espontánea. En cada una de ellas aparecen retratadas las alianzas del empresario constructor del camino y la posición de algunos individuos en la configuración de nuevas zonas de colonización compartiendo una topografía abrupta con las lluvias estacionales torrenciales las cuales hacían muy difícil la manutención y conservación de los caminos de herradura.

Los cambios en las políticas liberales del Estado Soberano de Santander después de la segunda mitad del siglo XIX pretendieron facilitar que algunas familias y casas comerciales de Bucaramanga y Socorro participaran activamente en el comercio mundial, para ello, se acudió a la participación del sector privado -especialmente extranjeros- que, mediante contratos con el Estado, construyera las vías necesarias al río Magdalena y facilitara el camino a la civilización como entonces se llamaba al desarrollo económico.

El camino entre Zapatoca al río Magdalena se construyó para facilitar el intercambio mercantil de la provincia de Soto y la antigua provincia de Socorro teniendo como condición los intereses del comerciante y la posición de Bucaramanga como centro comercial de la región. Los riesgos en la construcción fueron las extensas selvas que se extendían por las laderas de la serranía de los Yariguíes y la serranía de la Paz, las cuales fueron asumidos por el empresario y algunas veces con el apoyo del gobierno.

Pese a los propósitos de poder civilizar unas tierras baldías que se interponían entre el río Magdalena y los asentamientos de las tierras altas, se logró la construcción de una vía que se dividió en dos. Un trayecto iba desde la hacienda Montebello hasta el puerto de Barrancabermeja y el otro desde la hacienda hasta Zapatoca. En el primer trayecto se llevó a cabo una colonización dirigida contando para ello los trabajos en la hacienda Montebello y adjudicaciones para la explotación de la quina, se crearon más cebaderos de ganado, se exploró la selva y formaron algunos tambos, los cuales no fueron suficientes para mantener en funcionamiento el camino. Este tramo al parecer no fue utilizado después de la muerte de su constructor en 1883.

Pese a ello, al estímulo que venía teniendo la colonización sobre las tierras difíciles del Chucurí al sur, se dio la reactivación de tres nuevas rutas las cuales conectaban con los antiguos distritos de Betulia, Zapatoca y con el río Sogamoso en el punto del Tablazo. Sobre estos lugares, la colonización espontánea se fue abriendo paso, nuevos propietarios fueron llegando ocupando los sitios principalmente de San Vicente, Mérida, Santa Inés y la Esperanza. A diferencia del otro camino, la colonización espontánea permitió la formación de un territorio que se activó económica y socialmente adquiriendo vida institucional a partir de 1886.

Fuentes

Fuentes primarias

Archivo Historia regional UIS (Bacaramanga AHR).

Informe del presidente del Estado Soberano de Santander y Prefectos de la provincia 1870- 1886.

Gaceta de Santander 1870-1885

Notaria Única de Zapatoca (NUZ)1870-1880.

Notaria Única de San Gil (NUSG) 1870-1880.

Fuentes secundarias

ALFONSO LEÓN, Daniel. *Proceso urbano en zona de frontera: Experiencia de San Vicente de Chucurí entre 1870-1905* (trabajo de grado para optar el título de historiador), Bucaramanga, Universidad Industrial de Santander, 2008.

BOHÓRQUEZ BARRERA, Jesús. *Tierras y vecinos en la provincia San Juan de Girón, 1680-1770* (trabajo de grado para optar el título de historiador), Bucaramanga, Universidad Industrial de Santander, 2006.

_____. “El mercado de tierras: la historia económico-cultural y el establecimiento de los tempos económicos en el mundo rural neogranadino. La provincia de Girón (1680-1770)”, en *Fronteras de la historia*, vol., 12, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2007, pp. 227-265.

CARREÑO TARAZONA, Clara Inés. *Las vías de comunicación entre Santander y los Llanos: el camino hacia Casanare, segunda mitad del siglo XIX*. (Trabajo de grado para optar el título de Magíster en Historia), Bucaramanga, Universidad Industrial de Santander, 2010.

CARREÑO TARAZONA, Clara Inés, MALDONADO CRUZ, Cintya Alexandra. “¿Espíritu Visionario? Geo Von Lengerke: proyectos comerciales y de caminos en la segunda mitad del siglo XIX.” *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, no.2 vol.36, Bogotá. Universidad nacional de Colombia, 2009, pp. 17-40.

CODAZZI, Agustín. *Geografía física y política de la Confederación Granadina: Estado de Santander*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2004. 5v. P 203.

CHURCH JOHNSON, David. *Santander en el siglo XIX, Cambios socioeconómicos*. Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1984.

Camino a Barrancabermeja: antecedentes del proceso de colonización en San Vicente de Chucurí 1864-1900

DUQUE CASTRO, María Fernanda. “Comerciantes y empresarios de Bucaramanga (1857-1885): una aproximación desde el neoinstitucionalismo”, en *Historia Crítica* no., 29, Bogotá, Universidad de los Andes, 2005.

DUQUE ESTUPIÑAN, Ivonne Marcella. *Compra-ventas de tierra rural y urbana, Girón 1886-1905*. (trabajo de grado para optar el título de historiadora), Bucaramanga, Universidad Industrial de Santander, 2009.

GARCIA José Joaquín. *Crónicas de Bucaramanga*. Bogotá: Banco de la República, 1982.

GÓMEZ VALDERRAMA, Pedro. *La otra raya del tigre*. Bogotá: Oveja Negra, 1983.

GUERRERO RINCÓN, Amado Antonio, “Balance preliminar del proceso de investigación en la Escuela de Historia de la Universidad Industrial de Santander”, en *Revista Memorias*, no. 2, Bucaramanga, Universidad industrial de Santander, 2005.

GUERRERO RINCÓN, Amado Antonio, AVELLANEDA VIEVES, Maribel. “Memoria empresarial del Santander”. En: *Memoria empresarial de Santander artes gráficas*. Compilador: Pedro Antonio Vivas Guevara. Bucaramanga, Universidad Industrial de Santander, 2002. P 11-38.

MARTÍNEZ GARNICA, Armando; GUTIÉRREZ RAMOS, Jairo y GUERRERO RINCÓN, Amado Antonio, “Las categorías jurídicas de los procesos de poblamiento en la región Santandereana,” en *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras*, no.1., Bucaramanga, Universidad Industrial de Santander, 1995.

MARTÍNEZ GARNICA, Armando. “La historia local desde la perspectiva de la sociología de los regímenes.” *Revista Historelo*, no., 1, Medellín, Universidad nacional de Colombia, 2009, pp. 33-75.

MARTÍNEZ GARNICA, Armando, RUEDA CARDOZO, Juan Alberto. *La provincia de Mares: origen de sus poblamientos urbanos*. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 1996.

MELO, Jorge Orlando. “La idea del progreso en el siglo XIX, ilusiones y desencantos, 1780-1930”, en *Jorge Orlando Melo*, <http://www.jorgeorlandomelo.com/bajar/progreso1.pdf> (citado 15 de junio de 2012)

NIÑO, Judith, Bayona, Manuel. *Del camino del Paturia al ferrocarril de Santander. Bucaramanga*. (trabajo de grado para optar el título de historiador), Bucaramanga, Universidad Industrial de Santander, 1995.

NOVOA, Gladys Patricia. *El camino del Carare segunda mitad del siglo XIX*. (trabajo de grado para optar el título de historiador), Bucaramanga, Universidad Industrial de Santander, 1996.

ORTIZ RODRÍGUEZ, Álvaro Pablo. *Geo von Lengerke: Constructor de caminos*. Bucaramanga: Colección Temas y Autores Regionales / División Editorial y de Publicaciones UIS, 2008.

PÉREZ, Felipe. *Jeografía Física i Política del Estado de Santander*. Bogotá: Imprenta de la Nación, 1862, p. 369.

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

_____. “Colonos, empresarios y vagos: experiencias fronterizas en el carare en la primera mitad del siglo XIX.” *Fronteras de la historia*, no. 2 vol. 2, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 1998, pp. 65-92.

RAMÍREZ JAIMES, Alejandro. *Los efectos de la extracción y exportación de la corteza de quina en el departamento de Soto, Estado Soberano de Santander, 1876-1884*. (trabajo de grado para optar el título de historiadora), Bucaramanga, Universidad Industrial de Santander, 2009.

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

VILLAVECES, Juanita. *Propuestas hacia el Progreso Económico en el Siglo XIX en Colombia: Impuesto Directo, Aduanas, Vías de comunicación & Federalismo*. Bogotá: Universidad del Rosario, 2007.

FECHA DE RECEPCIÓN: 20/07/2012

FECHA DE APROBACIÓN: 15/10/2012