

Conducir cargas e intercambiar mercancías: los caminos de Lebrija y Sogamoso en la segunda mitad del siglo XIX

*Clara Inés Carreño Tarazona**
Universidad Industrial de Santander

Resumen

El presente artículo tiene por objeto estudiar el proceso de movilización de cargas y el movimiento comercial por los caminos de Lebrija y Sogamoso durante la segunda mitad del siglo XIX. En primer lugar se describe el tipo de mercancías que circulaban por las mencionadas vías. A continuación, a manera de comparación se especificara el movimiento de cargas tanto de importación como de exportación introducidas en los puertos cercanos a los dos caminos. Por último, se entrará a relacionar la forma como el producto de los peajes de los caminos de Lebrija y Sogamoso presentaba marcadas diferencias cuantitativas.

Palabras claves: Mercancías, cargas, camino de Lebrija, camino de Sogamoso, siglo XIX, peajes.

Abstract

The main object of the present article is study the load transportation process and the commercial movement by the Lebrija and Sogamoso's roads during the second half of the Nineteenth-Century. First, the article describes the merchandises kind that circulating by this mentioned roads. Later, like a comparison the load transportation between load import and load export introduced in the ports near to both roads. Finally, to relate the way as the product of the tolls of Lebrija and Sogamoso' roads was presenting marked quantitative differences.

Keywords: Merchandise, loads, Lebrija's road, Sogamoso's road, Nineteenth-Century, tolls.

* Estudiante de maestría

Introducción

Durante la década de 1870 los fondos destinados a la construcción de caminos disminuyeron cuando el gobierno se dio cuenta de que no podía dedicar un gran porcentaje del presupuesto asignado para las vías. Como resultado de ello, el papel de constructor de caminos fue asumido por los comerciantes, como condición principal para evitar que el intercambio comercial de sus empresas con el extranjero entrara en crisis. Los caminos de Lebrija y Sogamoso trayectos importantes desde la segunda mitad del siglo XVIII, por su función de llevar una porción significativa de mercancías desde el centro de Santander a Cartagena, cayeron en desuso durante las guerras de Independencia. Pero, de nuevo fueron tenidos en cuenta en la década de 1860, época en la cual surgieron como apoyo al crecimiento del norte del Estado¹, gracias a los contratos adjudicados al extranjero Geo Von Lengerke².

A finales del siglo XIX, el departamento de Soto se convirtió en el centro estratégico para el crecimiento del comercio regional, situando a Bucaramanga en el punto de coordinación de los negocios³. A su vez, se inició la constitución de sociedades proyectadas con el fin de cubrir los intereses particulares de comerciantes y empresarios, quienes no sólo fundaron “compañías comerciales, sino también mineras y agrícolas, a través de las cuales incursionaron como gestores e inversionistas de capitales en la construcción de ferrocarriles y caminos, lo mismo que en la explotación de recursos naturales y agrícolas relacionados con la minería, la caña de azúcar, el tabaco, el café y otros productos del sector primario”⁴. El éxito de su red de negocios, precisaba la vinculación de cierto número de individuos, de personajes y agentes, pertenecientes o no a las mismas casas comerciales; quienes estaban situados en varios puntos de un circuito comercial. A lo que Fernand Braudel llama “multiplicadores” o aquellos que viven de enlaces que se multiplican por ellos mismos con el éxito creciente del interesado⁵.

Para 1875, las mercancías, frutos de la tierra y quina provenientes del sur del Estado Soberano de Santander, entre ellos Socorro, San Gil y Vélez, eran enviadas por el camino que unía esta región con el llamado camino de Barrancabermeja, que llegaba

¹ VERGARA Y VELASCO, Francisco Javier, Citado por: JOHNSON, David Church. *Santander. Siglo XIX. Cambios socio económicos*. Bogotá, Carlos Valencia, 1984, p. 122.

² Para el año de 1864 el gobierno dispuso de una serie de contratos y licencias para reconstruir los caminos, advirtiendo cuales eran los de necesidad pública. A partir de ese momento, a la Compañía que se le adjudicó el contrato exclusivo fue a la “Sociedad Lengerke y Cia.”, cuyo trabajo fue reconstruir, o en algunos lugares, abrir tramos para conectar el camino que desde el distrito de Girón finalizara en el puerto de Marta sobre el río Sogamoso y el camino que seguiría la ruta hacia el puerto de Botijas sobre el río Lebrija o Cañaverales. Cualquiera de las dos direcciones impulsaría el intercambio comercial, conduciendo simultáneamente los diferentes grupos de comerciantes tanto nacionales como extranjeros desde y hacia la costa caribe, a través del río Magdalena.

³ AVELLANEDA NIEVES, Maribel, *Los comerciantes de la Bucaramanga de finales del siglo XIX*. Bucaramanga, 1999, 106 p., Trabajo de Grado (Historiadora), Universidad Industrial de Santander. Facultad de Ciencias Humanas, Escuela de Historia. p. 11.

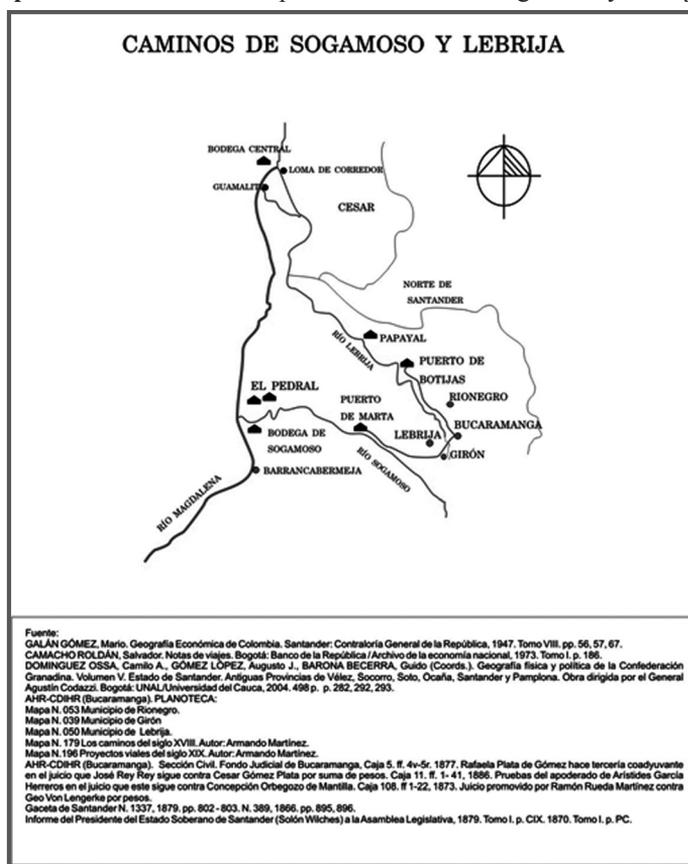
⁴ DUQUE CASTRO, María Fernanda, “Comerciantes y empresarios de Bucaramanga (1857-1885): una aproximación desde el neoinstitucionalismo”, en *Historia Crítica*, No. 29, Departamento de Historia de la Universidad de los Andes, Bogotá, enero-junio de 2005, p. 149-184. p. 150.

⁵ BRAUDEL, Fernand, *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII*, Las estructuras de lo cotidiano: lo posible y lo imposible, Madrid, Alianza, 1984, Tomo I, p. 119.

a Puerto Santander sobre el río Magdalena. La mencionada vía se unía a su vez con el camino de Sogamoso, permitiendo ser utilizada como una vía alterna y la que posibilitaba “despachar con más prontitud y economía”, pues existía un camino que separaba en Valparaíso y a corta distancia bajaba a unirse en el “El Tablazo” con la vía central que iba para Bucaramanga. Por este camino, las recuas hacían el viaje en la mitad del tiempo que empleaban en el otro y “es una cosa sabida generalmente que los fletadores transitan por este camino con preferencia al de Barrancabermeja”⁶.

El presente artículo tiene por objeto estudiar el proceso de movilización de cargas y el movimiento comercial por los caminos de Lebrija y Sogamoso durante la segunda mitad del siglo XIX. En primer lugar se describe el tipo de mercancías que circulaban por las mencionadas vías. A continuación, a manera de comparación se especificara el movimiento de cargas tanto de importación como de exportación introducidas en los puertos cercanos a los caminos. Por último, se entrará a relacionar la forma como el producto de los peajes de los caminos de Lebrija y Sogamoso presentaba marcadas diferencias cuantitativas.

Mapa 1. Circuito mercantil por los caminos de Sogamoso y Lebrija



⁶ Centro de Documentación e Investigación Histórico Regional, (CDIHR) (Bucaramanga). G. S. N. 992. Socorro, octubre de 1875, p. 185.

1. Mercancías, productos de la tierra y el oficio de las casas comerciales.

A finales del siglo XIX, las recuas de mulas que circulaban por los caminos de Lebrija y Sogamoso llevaban sobre su lomo desde pianos hasta relojes de pared, telas, trajes de lana y seda, paños, botines, paraguas de seda, medias, costureros, cubiertos, cristalería, botellas de vino, cuadros, espejos, docenas de cajas de fósforos, docenas de vasos de vidrio, docenas de loza china, hasta floreros, frascos de perfume, juguetes, pañolones de seda, artículos de lujo, etc., géneros todos escogidos por los propietarios de las casas comerciales en Europa, particularmente de Francia, Alemania e Inglaterra⁷.

El comercio constante formó parte de una época en la cual comerciantes y propietarios disponían de recursos suficientes para asumir los altos costos de las importaciones. Para ello, la participación de arrieros, auxiliares de bodega, capitanes de vapores, comerciantes y dueños de recuas de mulas fue la más importante para elevar un comercio que se veía fuertemente influenciado por el exterior. Se trataba de un tipo de circulación ejercida en gran parte por los extranjeros propietarios de las casas comerciales más reconocidas de Bucaramanga. Por ejemplo, en 1877 Francisco Velásquez presentó en una hoja útil la cuenta corriente de lo que le adeudaba la señora Amalia Hernández procedente de mercancías extranjeras, cuya cantidad sobrepasaba los \$177. 90. La compra incluía tres piezas de lienzo angosto a \$13.4, mantas, 2 piezas de manta blanca \$15, 1 pieza de muselina batista morada \$ 7, 1 pieza de muselina batista para dama \$ 8.6, 2 piezas de zaraza verde \$10, 2 piezas de listado rosado \$ 13.4, 1 pieza de listado azul de 48 varas a \$8, 1 pieza de gramo de oro \$ 10, 6 piezas de referencia ordinaria \$37.4, 10 piezas de zaraza morada a \$ 53.6, 1 pieza de listado azul a \$6.2, 1 pieza de calicut a \$7, 3 piezas de muselina de color \$ 16, 1 pieza de muselina blanca \$10, 2 piezas de rejencia fina \$ 14, 1 pieza de madapolán especial \$ 7.4, 7 cortes muselina a \$ 9.5⁸.

Ahora bien, el gran costo asumido por la movilización de este tipo de mercancías se constituía a su vez en la imperfección de las actividades importadoras. Durante las épocas de invierno o verano y casi siempre en momentos de cosecha, se incrementaba el número de cargas acumuladas en los puertos y bodegas⁹; circunstancias que ocasionaban el alza en los fletes, a lo que se le sumaba la escasez de mulas, insuficientes para el tráfico de los cargamentos almacenados. Los arrieros valiéndose de estos hechos, adquirirían mayores compromisos para transportar gran cantidad de cargas, la

⁷ CDIHR (Bucaramanga), Sección Ejecutivo, Fondo *Judicial de Bucaramanga*, Caja 107, f.f. 3v – 4r. 1886. Juicio ejecutivo promovido por Blas Focazio contra Manuel Guerrero por cantidad de pesos. Ver además anuncios publicados en las páginas principales del Semanario El Posta. Igualmente, personajes importantes invertían gran parte de su capital en artículos importados de lujo como el caso de Solón Wilches, en cuyo archivo personal se encontraron facturas donde se describe el tipo de mercancías, su cantidad, valor y nombre de las principales Casas Comerciales que ofrecían los productos. CDIHR (Bucaramanga). *AW*, Caja N. 2.

⁸ CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil – Ejecutivo, Fondo *Judicial de Bucaramanga*, Caja 105, f. 1, 1877. Demanda de Francisco Velásquez contra Amalia Fernández por suma de pesos.

⁹ AVELLANEDA NIEVES, Maribel, *Op. cit.*, p. 64, 66.

mayoría de veces superior a sus posibilidades. Como consecuencia de ello, sacaban varios viajes a los caminos para movilizarlos lentamente, ocasionando gran demora; retraso que frecuentemente llegaba a más de dos meses. De ahí que las cargas se deterioraban al quedar inmovilizadas a las orillas de los caminos y expuestas al clima, a la humedad, al sol, al agua, y al robo por la falta de bodegas y tambos adecuados en los trayectos de los caminos.

Con el crecimiento progresivo de la actividad comercial, el puerto de Botijas, sobre el río Lebrija, fue bastante concurrido, el auge era tal que muchas veces se recurría al arrendamiento de casas particulares y habitantes del caserío para guardar en ellas las mercancías¹⁰. La mayoría de veces se presentaba la gran afluencia de mercancías sin dueño conocido que autorizara la salida de las cargas, razón por la cual los almacenistas manifestaban que existían en la bodega a su cargo bultos de mercancías que no se encontraban al saldar los libros. Esta fragilidad en el manejo de los puertos y en la inconsistencia de los registros permite entender lo que Muriel Laurent llama los obstáculos que provocaban la vigilancia ineficaz y la práctica de la “ilegalidad comercial”¹¹.

A su vez, las mercancías fueron herramientas que pertenecieron al círculo comercial que giraba en torno al Departamento de Soto. Estas se entregaban en el sitio acordado por dos comerciantes, en caso de ausentarse uno de los dos el pago se hacía a través de consignación. Es decir, a partir de una casa comercial encargada particularmente de estos negocios. Si el vendedor no tenía un comisionado legalmente constituido, ni un lugar fijo de residencia, el comprador solicitaba ante el juzgado municipal aceptar el pago de la consignación de la cantidad de dinero estipulado en el negocio. En 1887 Federico E. Minlos como socio administrador de la Compañía Mercantil radicada en la ciudad de Bucaramanga y que giraba bajo la razón social de Minlos Breuer y Cía., solicitó que se le admitiera el pago por consignación de la suma de setenta y dos pesos, valor de veinte cueros de res que compró al señor Juan Agustín Villafrades y que este entregó al administrador de las Bodegas del “Puerto de Botijas, el 22 de enero próximo anterior (...). Villafrades residía en el sitio de “Sabaneta” cerca al Caserío de Botijas, y quién, hallándose ausente del lugar donde le debían hacer el pago, se vio en la necesidad de recurrir al pago mediante la consignación, a cargo de una de las más acreditadas casas comerciales de la ciudad de Bucaramanga¹².

¹⁰ “...también manifestó la circunstancia grave de haber sido depositadas en algunas casas particulares de este caserío gran cantidad de frutos del país, debido a la falta de almacenes para colocarlos, ya que la mayor parte del valor por arrendamiento ha sido ya pagados por él; haciendo constar al mismo tiempo que repetidas veces ha dado aviso correspondiente a los señores de no enviar cargas y no obstante se continuó el envío”. CDIHR (Bucaramanga). *G. S. N.* 1377, Socorro, 26 de febrero de 1880, p. 66

¹¹ LAURENT, Muriel, *Contrabando en Colombia en el siglo XIX. Prácticas y discursos de resistencia y reproducción*, Bogotá, Universidad de los Andes, Facultad de Ciencias Sociales, Departamento de Historia, CESO, Ediciones Uniandes, 2008, 642p., p. 131

¹² CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil, Fondo *Judicial de Bucaramanga*, Caja 97, f.f. 1r – 4r, 1887. Federico Minlos solicita se le acepte el pago por consignación de la una cantidad de dinero que debe al señor Juan Agustín Villafrades.

El papel que cumplían las casas comerciales incluía no sólo apoyos relacionados con la movilidad en el manejo de las consignaciones, sino además se dedicaban a los negocios propios y comisiones de toda especie. Ofrecían a los diferentes comerciantes los cobros y pagos comerciales y cancelación de documentos, compra y venta a comisión de frutos y productos del país, de letras de cambio pagaderas dentro o fuera del país, importación de toda clase de mercancías europeas y americanas, exportación de frutos del país; encargándose además de su aliño y empaque, recibo y envío. Igualmente, se encargaban de recibir y despachar cargamentos para cualquier punto del país o del exterior por conducto de las casas comisionistas del tránsito, pago de derechos de importación, arreglos de libros comerciales y liquidación de cuentas y facturas; proponiéndose además el arreglo de avances de dinero sobre los frutos que se le consignara para su venta. Para el puntual despacho del cúmulo de negocios que realizaban, contaban con depósitos seguros, almacenes de expendio, así como los agentes y dependientes necesarios¹³. En efecto, los comerciantes se valieron de estas herramientas para vincularse directamente con la circulación comercial.

2. Movimientos de carga de importación y exportación

En sacos, bultos o fardos, entraban y salían el café, la quina, los cueros de res o de chivo, las mercancías de diferente tipo, la sal y los artículos varios. Para 1887 de todos los productos el café y los cueros de res se encontraban dentro de los géneros que más se consumían, seguidos por la sal. La quina estaba iniciando la decadencia comercial que la había colocado en el primer lugar por encima de la mayoría de productos desde mediados de siglo. De forma tal, que en menos de un mes llegaron a entrar al puerto de Botijas más de tres mil sacos de café, como sucedió en el mes de febrero de 1887 (Cuadro 1); representado una gran cantidad para la época, y teniendo en cuenta que el mismo producto podía quedarse en bodega durante un mes esperando turno para ser embarcada en los vapores.

Cuadro 1. Movimiento de cargas de importación y exportación en la bodega del puerto de Botijas en el mes de febrero de 1887

	CAFÉ	QUINA	CUEROS		MERCANCÍAS	SAL	ARTÍCULOS VARIOS	
	Sacos	Bultos	RES	CHIVO			Bultos	Sacos
Existencia anterior	1.977	227	889		45	17	21	51
Entradas	3.529	58	719	22	373	620	24	36
Suma	5.506	285	1.608	22	418	637	45	87
Salidas	2.269		1.408	22	215	474	4	58
Existencia en 28 de febrero	3.237	285	200		203	163	41	20

Fuentes: CDIHR (Bucaramanga). *G. S. N.* 1.916, 29 de marzo de 1.887, p. 2416.

¹³ CDIHR (Bucaramanga). *Diario Oficial N. 3182*, Bogotá, 11 de junio de 1874, p. 1776.

Cuadro 2. Movimiento comercial del Estado de Santander de 1868 a 1875 por los caminos de Lebrija y Sogamoso a los puertos de Botijas y Marta respectivamente.

EXPORTACIÓN (Cargas)								
Caminos	1868	1869	1870	1871	1872	1874-1875	1879 ¹	1882 ²
De Girón al puerto de Marta	1.350		2.824	2.886	2.991	3.021	1.616	12.000
De Girón al puerto de Botijas	5.151	7.607	4.840	6.420	7.245	6.858	5.734.5	22.000
Totales	6.501	7.607	7.664	9.306	10.236	9.879	7.350.5	34.000
IMPORTACIÓN (Cargas)								
De puerto de Marta a Girón	601		1.030	1.052	2.166	1.702	554	2.300
De puerto de Botijas a Girón	7.406	8.078	4.840	4.657	2.292	6.238	4.979.5	8.000
Totales	8.007	8.078	5.870	5.709	4.458	7.940	5.533.5	10.300

Fuentes: CDIHR (Bucaramanga). Informes del presidente del Estado Soberano de Santander (Solón Wilches) a la Asamblea Lejislativa de 1870, p. 9, 10 y 11, 1871, p. 10, 1872, p. 12 y 1879, Tomo I, p. 32. Diario Oficial N. 3174. Bogotá, 28 de mayo de 1874. p. 1743. Informe del Presidente del Estado Soberano de Santander (Aquileo Parra) a la Asamblea Legislativa de 1875. p. 23. *AW*, Caja N. 2 (1880-1884), Socorro, agosto 28 de 1882, carta de Pedro Rodríguez a Solón Wilches.

Nota de la fuente: No hay datos en la Secretaría respecto de las casillas dejadas.

¹ Datos del primer semestre del año 1879.

² Datos del primer semestre del año 1882.

Los volúmenes de carga señalados en el cuadro 2, explican que el tráfico anual de productos durante los años 1870, 1871 y 1872 se concentraba particularmente hacía las exportaciones. Asimismo, se destaca que por el puerto de Botijas, se registraron los mayores movimientos de exportación e importación. Los años 1868 y 1869 no registraron mayor diferencia en las condiciones de importación y exportación. Mientras que los años 1874 y 1875 registraron el inicio del aumento del movimiento de cargas que continuaría hasta finales del siglo. Asimismo, en los cuadros 3 y 4 se muestran las condiciones de importación y exportación en número de cagas desde el año 1869 hasta 1875.

El crecimiento del cultivo de café se calculaba para 1875 en seis millones el número de árboles existentes y un millón quinientos mil dando fruto. Los cuales daban por producto anual medio una libra por cada árbol. Mientras que la baja en el valor del tabaco disminuyó para el año mencionado notándose que de las cuarenta mil cargas que se cosechaban en años anteriores, en el año 1874 llegaban de 8 a 10 mil. En relación a la fabricación de sombreros de paja, estos se conservaban aún, pero en pequeña escala,

comparándose con las proporciones que tuvo en otro tiempo. Aproximadamente 4 mil era el número de personas que se ocupaban en la producción de este artículo, quienes confeccionaban anualmente cerca de doscientos mil sombreros cuyo valor aproximado llegaba a la suma de cien mil pesos. Todas estas producciones se veían compensadas por el crecimiento importante en la producción de pastos artificiales para el mantenimiento de las reses que se encargaban para el transporte de la producción regional. Esta producción empezó a dejar importantes utilidades del 10% al 20%, lo que permitía la ceba anual de 5 mil reses. El valor de cada cabeza de las especies era en 1877: potros \$25, ganado vacuno \$13, novillos \$32, yeguas \$16, caballos \$50, mulas \$48, toros \$13, bueyes \$50, dos caballos padres a \$ 300 cada uno¹⁴.

Para el año 1879 una carga de café tenía un costo aproximadamente de 30 a 34 pesos de ocho décimos, mientras que para 1890, el precio de una carga del mismo producto era de 80 pesos de ocho décimos. Una carga de arroz cuyo peso equivalía a 10 arrobas granadina llegó a costar en 1889, 33 pesos de diez décimos carga. Una carga de sal en 1884 adquirió un valor de 11.2 pesos de diez décimos. También en 1884 una carga de harina costaba diez pesos de ocho décimos. Mientras que la arroba de cacao costaba siete pesos¹⁵. “Las recientes plantaciones de café envían ya a los mercados extranjeros no menos de 60.000 quintales anualmente. Entre 1879 y 1883 exportó probablemente de 250 a 300.000 quintales de quina Cuprea, que produjeron de \$5 a \$6 millones de pesos”¹⁶.

Cuadro 3. Productos que circulaban por el Camino de Lebrija entre los años 1869 a 1875.

IMPORTACIÓN	
Mercancías	9.981
Pescado	218
Sal marina	13.315
Otros efectos	1.456
Totales	24.970
EXPORTACIÓN	
Azúcar	4
Café	5.922
Conserva	34
Cueros	2.523

¹⁴ CDIHR (Bucaramanga). *Diario Oficial*. 1877.

¹⁵ CDIHR (Bucaramanga). Sección Civil, Fondo *Judicial de Bucaramanga*, Caja 100, f. 18r, 1877.

¹⁶ CAMACHO ROLDÁN, Salvador, *Notas de viajes*, Bogotá, Banco de la República / Archivo de la economía nacional, 1973, Tomo I, p. 102. De acuerdo con el informe del presidente del Estado “en el Departamento de Soto en la década del 70 la industria agrícola empezó a desarrollarse con mayor importancia prestándole mayor atención al cultivo y producción del café. El número de plantaciones de café en once distritos era de 445 que tenía 80.079.029 árboles, los cuales producían 10.021 cargas, las que se vendían por término medio a 20 pesos dando una cantidad de \$200.420”. CDIHR (Bucaramanga). Informe del presidente del Estado Soberano de Santander (Solón Wilches) a la Asamblea Legislativa de 1879, Tomo I, p. 31, 32.

Provisiones	396
Quina	1.403
Sombreros	206
Tabaco	4.649
Variedades	6.151
Totales	21.288

De acuerdo con estas cifras el número de cargas conducidas por el camino de Lebrija explica la importancia de este puerto en comparación al puerto de Marta. En relación a la importación, la sal marina fue el producto que más registró entradas por el camino, seguido de las mercancías y otros efectos. El cuadro de exportaciones fue el que menos cargas registró, siendo el café, el tabaco y las variedades las que más registros aportaron. El tabaco llegó a ser en años anteriores a 1870 el principal producto de exportación, sin embargo, a partir de las décadas de 1870 y 1880 este producto fue reemplazado por el café que permaneció “relativamente estable desde 1875 hasta 1889”¹⁷.

Cuadro 4. Productos que circulaban por el Camino de Sogamoso entre los años 1869 a 1875.

IMPORTACIÓN	
Equipajes (Cargas)	10
Mercancías	3.136
Pescado	43
Sal marina	927
Totales	4.116
EXPORTACIÓN	
Añil (Cargas)	8
Café	2.712
Cueros	567
Equipajes	25
Lazos	15
Panela	70
Provisiones	42
Quina	1.013
Sombreros	40
Tabaco	1.262
Variedades	4.433
Totales	10.187

Fuentes para cuadros 3 y 4: CDIHR (Bucaramanga). Informes del presidente del Estado Soberano de Santander (Solón Wilches) a la Asamblea Legislativa de 1870, p. 9, 10 y 11, 1871, p. 10, 1872, p. 12 y 1879, Tomo I, p. 32. Diario Oficial N. 3174. Bogotá, 28 de mayo de 1874. p. 1743. Informe del Presidente del Estado Soberano de Santander (Aquileo Parra) a la Asamblea Legislativa de 1875. p. 23.

¹⁷ *Ibid.*, p. 241.

En cuanto al camino de Sogamoso las mercancías importadas fueron las que registraron mayores entradas al puerto de Marta. En relación a la exportación las variedades fueron las que registraron mayores entradas seguidas del café y la quina y el tabaco. Sin olvidar el fuerte impulso que estaba tomando la quina para la década de 1880; época en la cual Bucaramanga estaba empezando a experimentar el aumento en la venta de este producto y del café¹⁸. Calculando cifras menores que no llegaron a compararse a las que se movieron en el camino de Lebrija. El número de cargas que circularon por el camino de Sogamoso explica que el volumen anual del tráfico de productos fue bastante reducido, proporcionando ganancias insuficientes para cubrir los gastos del almacenista del puerto de Marta, así como las frecuentes composiciones que demandaba el camino, puentes y demás elementos que hicieron parte del camino. Se señala por tanto que los sueldos anuales de los almacenistas eran casi irrisorios, comparado con la cantidad de trabajo y tiempo ocupado en las labores de recibo y entrega de las mercancías. El almacenista de Botijas ganaba de sueldo 1.000 pesos anuales y el almacenista de puerto Marta ganaba sólo 600 pesos anuales¹⁹. Finalmente, teniendo en cuenta las cifras mencionadas se señala que por los caminos de Lebrija y Sogamoso se presentó el tipo de flujo comercial orientado notoriamente hacia las exportaciones, muy al contrario de lo expuesto por David Church Johnson quién afirmaba que los productos además de ser para el consumo interno se destinaban muy poco para la exportación, comprometiendo para ello tan sólo pequeñas cantidades, de manera que, “el mercado local consumía la producción y había poco contacto con el exterior”²⁰.

Con el fin de apoyar el tráfico comercial establecido tiempo atrás en los caminos, se destinaron grandes sumas de dinero para la compra de mulas que hiciesen el servicio de transporte. La cría de mulas y caballos fue un negocio rentable, especialmente si se era dueño de potreros cercanos a los caminos. En el año de 1886, Concepción Orvegozo de Mantilla poseía tres potreros denominados “El Tablazo”, “Sogamoso” y “Purnias”, ubicados en el Valle de Sogamoso, jurisdicción del distrito de Girón; en las dos últimas propiedades se encontraban “dos mulas y un caballo de silla, 53 mulas de carga, un burro de carga, 31 reses entre ganado chico y grande, 120 reses de cría y 60 cabras”²¹.

¹⁸ CDIHR (Bucaramanga), *G. S. N.* 1080, Socorro, mayo de 1877, p 58.

¹⁹ JOHNSON, David Church, *Op. cit.*, p. 128

²⁰ CDIHR (Bucaramanga), Sección Civil-Ejecutivos, Fondo *Judicial de Bucaramanga*, Caja 11, ff. 1 - 41, 1886. Pruebas del apoderado de Aristides García Herreros en el juicio que este sigue contra Concepción Orvegozo de Mantilla por suma de pesos.

²¹ CDIHR (Bucaramanga), *Semanario El Posta* N. 53. Agosto de 1895. p. 553, 554.

Por el camino de Sogamoso hacia el puerto de Marta no existían depósitos adecuados para situar cargas por semanas y hasta por meses. Más aún, en tiempo de cosecha, eran insuficientes los pocos tambos que existían en el camino de Lebrija y se corría el peligro de saqueo de las cargas almacenadas en tambos abiertos y accesibles para todo el mundo, con la ausencia de un encargado de registrar en un documento las entradas y salidas de los bultos. Además, las cargas sufrían grandes deterioros tanto en el empaque como en el contenido de las mismas, debido a las goteras y humedad. A los puertos llegaban los cargamentos en mal estado, ya que “han demorado por el camino en los depósitos y tambos que se creían era los mejores, a lo cual se le sumaba los daños y averías durante el transporte terrestre”²².

3. El producto de los peajes

Finalizando el siglo XIX, los comerciantes vendían y compraban finca raíz, invertían en vías, en producciones agrícolas, establecían negocios con el gobierno a partir de contratos, concesiones y privilegios, y sus nombres se encontraban entre los más importantes socios de la Junta de Fomento para la construcción de caminos, Juntas de comercio etc.²³. De sus actividades derivaban rentas importantes para los encargados de los caminos y para los fondos del Estado; pagando sumas considerables por los productos y mercancías que diariamente pasaban por los puertos y caminos. Por ejemplo, en 1882 el producto de los peajes en la vía de Botijas, una de las más empleadas, pasó de \$1.048.60 recaudados en febrero, a \$1.253.60 en marzo, \$1.737.60 en abril y \$1.754 en mayo. Por el camino a los puertos de Marta y Colorado se recolectaron \$571.20 en febrero, \$ 357 en marzo, \$1.079.80 en abril, presentado un descenso en mayo al recibir \$789.80²⁴.

Los gastos que variaron entre el costo de peajes y el aumento de los precios de los productos provocaron un rápido ascenso de las deudas de aquellos comerciantes. Así que, en muchas ocasiones se acudió al sistema de pagarés o en otras oportunidades se recurría a respaldar las deudas con los productos que se tenían en los almacenes esperando la orden para ser cargados y despachados hacia el exterior. Se trataba de un beneficio que adquiriría el comerciante que generara mayor renta por transportar gran cantidad de cargas por el camino. Como el caso de José María Valenzuela, quién exportaba la quina que extraía de sus propiedades a través de la Casa Comercial de Alejandro Koppel.

²² AVELLANEDA NIEVES, Maribel, *Op. cit.*, p. 78, 125.

²³ CDIHR (Bucaramanga), Memoria del Secretario de Hacienda al presidente del Estado de Santander, Socorro, 1882, Citado por *Ibid.*, p. 72

²⁴ CDIHR (Bucaramanga), Memoria del Secretario de Hacienda al presidente del Estado de Santander, Socorro, 1882, Citado por *Ibid.*, p. 72

Cuadro 5. Producto de la renta de peaje sobre quina – 1881

PRODUCTO DE LA RENTA DE PEAJE SOBRE QUINA - 1881				
NOMBRE DEL EXPORTADOR	N. DE CARGAS EXPORTADAS	VALOR TOTAL DEL PEAJE	SUMA RECOLECTADA	CANTIDAD QUE SE ADEUDA
José María Valenzuela	2.461	24.610	4.000	20.610
M. Cortissoz y Cía.	1.739	17.390	11.390	6.000
Lengerke, Lorent y Cía.	1.077	10.770	10.770	
Nepomuceno Toscano	300	3.000	1.000	2.000
Mantilla y Hnos.	300	3.000	1.000	2.000
Miguel Días Granados	292	2.920		2.920
M. M. Olaya por C. Yürgens	40	400	400	
Trinidad Cadena	40	400		400
Tomás Arango	31	310	310	
G. G. y Espinosa	21	210	210	
J. J. García por José Bonnet	21	210	210	
N. Álvarez	11	110	110	
Francisco y R. Soto	10	100	100	
Silva Otero Hnos.	100	1.000	1.000	
Plutarco Vargas	35	350		350
Lengerke, Lorent y Cía.	98	980	980	
Lengerke, Lorent y Cía.	75	750	750	
Carlos Camacho	184	1.840	1.050	790
Compañía Industrial de Ocaña	269	2.690	2.690	
Vega, Otero y Cía.	11	110	110	
Totales	7.155	71.550	36.480	35.070

Fuente: CDIHR (Bucaramanga), *G. S. N.* 1529, 24 de noviembre de 1881, p. 680

Para el mes de noviembre de 1881 Valenzuela exportó 2.461 cargas de quina, cantidad por la que le correspondía pagar por peaje \$24.610. Del total abonó \$4.000 quedando a deber la cantidad de \$20.610, los cuales pagó de la siguiente forma, \$2.000 por medio

de pagarés y los \$18.610 restantes quedaron garantizados con las mismas cargas de quina y algunas veces con las cargas que entraran al puerto durante los meses siguientes. De forma similar Miguel Díaz Granados, presidente de la Junta de Fomento exportó la cantidad de 292 cargas de quina durante el mismo mes de noviembre adquiriendo la deuda de \$2.920, suma que respaldó con el producto de exportación. Por lo tanto, ser el mayor productor y mantener una constante participación en el negocio de la quina, así como ostentar cargos públicos fue el negocio más rentable para el crecimiento de las propias actividades económicas de los comerciantes. Por su parte, establecer vínculos con el gobierno, se convirtió en el sostén económico de su riqueza y poder. Fue evidente la aparición de comerciantes que combinaran sus actividades comerciales con las prácticas políticas y con la promoción de caminos para integrar sus negocios, y para favorecer la circulación del dinero en especie.

Por otra parte, el gobierno se encargaba de nombrar un recaudador de peajes quién tenía derecho de cobrar todos los peajes y bodegajes en los caminos que conducían de las ciudades de Girón y Bucaramanga a cualquiera de los puertos sobre los ríos Sogamoso, Lebrija, Magdalena y las bodegas de Colorado y Botijas. Teniendo en cuenta que, se exceptuaba el cobro de derechos de peaje y bodegaje por los efectos pertenecientes al gobierno²⁵.

El producto de los peajes de los caminos de Lebrija y Sogamoso presentaba marcadas diferencias, demostrando que el camino de Lebrija presentó mayor circulación comercial que el camino de Sogamoso. El ingreso de sus rentas mensuales sobrepasaba los 8.000 pesos, mientras que el camino de Sogamoso tan sólo alcanzaba los 1.400 pesos en rentas. Las rentas producidas por estos caminos servirían para la exploración y trazado de una carretera que comunicara a Bucaramanga con una de las vías fluviales del Departamento de Soto. En el año 1879 la Junta Administradora de camino de Soto al Magdalena solicitó un informe acerca del producido de los peajes que se cobraban en los caminos de Sogamoso y Cañaverales o Lebrija, con el objeto de saber de cuanto podía disponerse de tal producto y calcular en consecuencia, lo que el gobierno debía erogar inmediatamente con el fin de iniciar pronto la exploración de la vía que se dirigía de Soto al Magdalena. El gobierno no parecía estar conforme con la utilidad que podían ofrecer los caminos de Lebrija y Sogamoso; anhelándose siempre tener una nueva vía que fuera de más utilidad y presentara mejor calidad en momentos de transportar. De ahí que, disponer del producto que estos ofrecían en peajes fue la única opción que se veía podía arrojar mejores resultados a la hora de recaudar fondos para las nuevas vías que se tenían en mente.

Para el paso de las cargas por los peajes, bodegaje y la comisión de recibo y despacho de la carga que circulara por los caminos se establecía una cuota, la cual podía variar de acuerdo a la afluencia de carga; entendiéndose por carga el peso que ordinariamente conducía una mula. A pesar de que tal cuota no podía exceder en ningún caso de ochenta centavos por cada carga, cuota fijada en relación con la necesidad de

²⁵ CDIHR (Bucaramanga), Memorias de los secretarios al presidente de Santander (Solón Wilches). Socorro 1883, (Memoria de Hacienda). p. 62.

conservación y fomento de dichas vías, “en ocasiones se conseguían fletes por carga de quina a nueve pesos veinte centavos, llegando algunas veces a oscilar de diez a catorce pesos, cifra demasiado elevada y gravosa para los comerciantes²⁶. El dinero recolectado se utilizaría en mantener en buen estado los caminos para emprender en ellos las mejoras y fomentar la apertura de nuevas vías para el comercio, al tiempo que “construir bodegas para depositar los cargamentos con seguridad”²⁷. Por ejemplo, el puerto de Botijas o Cañaverales del mes de enero de 1869 al 30 de junio del mismo año se importaron 8.078 cargas, de ellas 6.622 de sal marina y 1.465 de otros efectos, y se exportaron 7.607. El movimiento comercial que pasaba constantemente por este camino dejaba al empresario del camino Geo Von Lengerke la utilidad de \$8.086 por el valor de los peajes²⁸.

Para finales del siglo XIX eran aún escasas las bodegas, tanto en los puertos como en las riberas de los caminos. El puerto de Botijas fue reemplazado por puerto Santos una legua más adelante de Botijas y en la ribera opuesta. Sin embargo, este amenazaba ruina por el desplome como consecuencia de la mala construcción del terraplén artificial sobre el que fue armado. Tanto en el puerto de Marta como en el Puerto Santos hacía falta una tumba donde logran descargar y cargar los arrieros cuando llovía, y una ramada en mejores condiciones, grande y capaz para pesar los cargamentos²⁹.

El puerto de Botijas se continuó utilizando temporalmente, mientras en Puerto Santos se ampliaba la capacidad para el almacenaje. Sin embargo, las ventajas que tendría la construcción del nuevo puerto se convirtieron en un serio inconveniente porque aún para 1894 no estaba en la capacidad de recibir toda la carga de importación y exportación. En el momento en que se puso en funcionamiento Puerto Santos los empresarios de navegación aumentaron los precios y tarifas de común acuerdo. Por ello, los dueños de las mulas pedían mayor flete hacia Puerto Santos que a Botijas. La conducción de una carga, costaba mucho más que antes cuando se utilizaba Puerto Botijas, pues de Estación Santander a Botijas costaba \$5, y de Botijas a aquel \$12; es decir, \$17. Mientras que la utilización de Puerto Santos incrementaba el valor a \$21; de Estación Santander al Puerto Santos costaba \$6 y de Puerto Santos a esta \$15. Existiendo de diferencia \$4 en contra del comercio³⁰.

Para 1894 el valor de los fletes de Bucaramanga a Botijas costaba \$10 y hacia puerto Marta \$8.50 y de Rionegro a Botijas \$9. Ya de regreso, desde Botijas a Bucaramanga el valor del flete iba desde \$9 a \$12 dependiendo la temporada de la afluencia de mercancía y del clima. Iniciando año el valor de los fletes aumentaba. Mientras que

²⁶ HERNÁNDEZ VELASCO, Héctor Elías, “Apuntes sobre la explotación de las quininas en Santander”. en MARTÍNEZ GARNICA, Armando (Ed.), *Memorias*, Escuela de Historia / Universidad Industrial de Santander – UIS – Bucaramanga, Universidad Industrial de Santander, 2003, p. 295 – 310. p. 297., p. 309.

²⁷ CDIHR (Bucaramanga), *G. S. N.* 992, Socorro, octubre de 1875, p. 184.

²⁸ CDIHR (Bucaramanga), Informe del presidente del Estado Soberano de Santander (Solón Wilches) a la Asamblea legislativa de 1870, p. 9, 10, 11.

²⁹ CDIHR (Bucaramanga), *Semanario El Posta* N. 53, Agosto de 1895, p. 553, 554.

³⁰ CDIHR (Bucaramanga), *Semanario El Posta* N. 16, Marzo de 1894, p. 146.

finalizando el año 1893, en noviembre los fletes aún se conservaban muy por debajo de \$10. Por ejemplo, de Bucaramanga a Botijas los fletes costaban \$6.40 y a puerto Marta \$6, de Rionegro a Botijas \$6, y de regreso Botijas - Bucaramanga el valor era de \$8 a \$10. Para diciembre de 1893 el flete de Bucaramanga a Botijas tenía un costo de \$9 y a Puerto Marta \$7.20. De Rionegro a Botijas \$7.20 y de regreso Botijas – Bucaramanga el valor se mantenía de \$8 a \$10.

Por el río Sogamoso las tarifas de transporte se fijaron en las manos de un solo dueño, Demetrio Cruz, quién disponía de la antigua empresa de transportes, de las bodegas de Sogamoso y del puerto de Marta. Para los itinerarios y tarifas de transporte se tomaron en cuenta las distancias, importancia del puerto, afluencia de mercancías, tiempo gastado en el viaje, condiciones del terreno de acuerdo a la siguiente tarifa hallada en el Semanario El Posta en enero de 1894: “Importación, de Bodega de Sogamoso a Marta, por carga de mercadería extranjera o del país \$6. Por carga de sal, \$5-60. Exportación, de Bodega de Sogamoso a Marta, por carga de sombreros, \$8, por carga de otra especie, \$5. Pasajeros, bultos de mucho volumen y de artículos inflamables o explosivos, arreglo convencional”³¹.

El costo de los peajes y almacenaje impuesta por la Junta administradora de los caminos de Soto al río Magdalena variaba de acuerdo a la importancia del camino. Por ejemplo, por el camino de Sogamoso, se cobraba por cada carga³² de las de importación (con excepción de la sal) 60 centavos, por cada carga de sal 45 centavos, por cada carga de las de exportación 60 centavos, por los bultos conducidos por peones se pagaba 6 centavos por cada 12 ½ kilogramo. Mientras que por el camino de Cañaverales, por cada carga de las de importación (con excepción de la sal) se cobraba 80 centavos, por cada carga de sal 65 centavos, por cada carga de las exportación 80 centavos, por los bultos que se conducían por peones a razón de 8 centavos por cada 12 ½ kilogramos. Cuando la bestia conducía un solo bulto por ésta se pagaba la mitad de los que se señalaba en la tarifa. Tarifa donde iba incluido no sólo el peaje sino también el almacenaje, la comisión del recibo y el despacho de la carga. Asimismo, los peajes se pagaban al contado al administrador del almacén al que llegaran o del que necesitaran el servicio. Las casas comerciales o los comerciantes poseían el beneficio de pagar mensualmente las cuentas firmando una obligación que era aprobada por la Junta³³.

En 1871 por cada carga que transitara en el trayecto de “La Salina” a “Lincoln” y del Tablazo a Girón y viceversa costaba 15 centavos. De Lincoln a la quebrada de Angulo y viceversa 10 centavos. De la quebrada de Angulo a Girón y viceversa 5 centavos³⁴. Además, se tendría que pagar el pontazgo por el paso del puente sobre la quebrada Pujamanes en el camino que de la ciudad de Girón seguía al puerto de Colorado así:

³¹ CDIHR (Bucaramanga), Semanario El Posta N. 12, Enero de 1894, p. 105.

³² Entendiéndose por carga lo que ordinariamente conducía una bestia en dos tercios.

³³ CDIHR (Bucaramanga), *G. S. N.* 1080, Socorro, mayo de 1877, p. 58.

³⁴ CDIHR (Bucaramanga), *G. S. N.* 748, Socorro, 1871, p. 277.

Diez centavos por cada carga de exportación o importación, siempre que su peso fuera de 125 kilogramos; cinco centavos por una persona a caballo y dos y medio centavos por una persona a pie, por una cabeza de ganado y por una bestia suelta³⁵.

Como consecuencia de ello, el contrabando fue una de las prácticas comunes a lo largo de los caminos de Lebrija y Sogamoso. Muchas de las mercancías, efectos extranjeros y licores que se introducían al Departamento de Guantán por los ríos Sogamoso y Magdalena pasaban al territorio del Departamento de Soto sin pasar por Zapatoca, lugar donde debía pagarse el impuesto, siendo esto una constante preocupación para el tesoro del Estado. Finalmente, desde esta perspectiva el presidente del Estado Soberano de Santander decretó el recaudo del impuesto sobre mercancías en 1876. Para lo cual se radicaba en Puerto Santander o Barrancabermeja el cobro del derecho de impuesto de las mercancías que se introdujeran al departamento Guantán por la vía de dicho puerto. Y en Zapatoca y Girón el impuesto de las mercancías que se introdujeran por el río Sogamoso³⁶.

Conclusión

Los puertos, tambos y puentes se constituyeron en una serie de puntos enlazados para cumplir con los lineamientos del intercambio comercial. Las herramientas que hicieron posible la circulación comercial en el Departamento de Soto formaron parte de un solo propósito: conducir cargas e intercambiar mercancías. Entre los elementos o herramientas primordiales de la circulación se destacaron a saber: las mercancías, las mulas y las cargas y con ello el sistema de arriería, constituidos en el eje central a la hora de organizar las vías de comunicación, formando parte del sistema de transporte y circulación del siglo XIX.

La construcción de almacenes o bodegas fue parte integral de la circulación. Tanto el gobierno como los particulares se habían interesado en la constante movilidad, inconsistencias y mejoramiento de los almacenes y bodegas. Frente a ello, la capacidad de aprovechamiento de los puertos dependía tanto de la navegación fluvial, como de la afluencia de los caminos, como condiciones materiales impulsadas por el Estado.

Transportar se convirtió en el modo de contribución y distribución del movimiento comercial de Soto, suficiente para sostener los caminos. En parte, esta fue una de las características que observaron quienes tuvieron en sus manos el monopolio sobre los caminos³⁷. Personajes como Lengerke crearon un circuito comercial que abarcó gran parte de las tierras localizadas particularmente entre las cuencas de los ríos Sogamoso y Lebrija, lugar donde configuró una red que le sirvió para realizar intercambios de productos desde Zapatoca hasta Puerto Santander, Girón, Rionegro y Bucaramanga.

³⁵ CDIHR (Bucaramanga), *G. S. N.* 1416, Socorro, 18 de julio de 1880, p. 225.

³⁶ CDIHR (Bucaramanga), *G. S. N.* 1022, Socorro, marzo de 1876, p. 50. Decreto adicional y reformativo al del 15 de noviembre de 1875, por el cual se reglamenta el recaudo del impuesto sobre mercancías, en ejecución del capítulo 6° del título 2°. Libro 1° de la Ley fiscal compilada en 1874.

³⁷ Biblioteca Nacional. Fondo *Antiguo*. Periódico *La Juventud*. Socorro julio de 1866. Trimestre I. Nueva Granada. Estados Unidos de Colombia. pp. 44 – 45. F. P. 1048.

Posición que implicó las actividades de las casas comerciales, dedicadas a prestar diferentes servicios dirigidos a la consignación, a los negocios particulares y comisiones de toda especie.

Por los caminos de Lebrija y Sogamoso se presentó el tipo de flujo comercial orientado notoriamente hacia las exportaciones. Desde los mercados extranjeros, el circuito comenzaba en el puerto de Barranquilla donde los agentes o comisionistas se encargaron de recibir de manos de los representantes de las compañías extranjeras para embarcarlas por vapor río Magdalena arriba con destino a Bucaramanga.

La importancia del camino de Lebrija en comparación al camino de Sogamoso se refleja en el número de cargas registradas en el puerto de Botijas y su mayor utilización en detrimento del puerto de Marta. Según lo observado sobre el camino de Sogamoso se calcularon cifras menores que no llegaron a compararse a las que se movieron en el camino de Lebrija. El número de cargas que circularon por el camino de Sogamoso explica que el volumen anual del tráfico de productos fue bastante reducido, proporcionando ganancias insuficientes para cubrir los gastos del almacenista del puerto de Marta, así como las frecuentes composiciones que demandaba el camino, puentes y demás elementos que hicieron parte del mismo. Mientras que, el puerto de Botijas desde finales del siglo XVIII, mantenía una circulación constante por el fácil acceso al río Lebrija y la seguridad que este medio fluvial ofrecía a los comerciantes y arrieros.

Bibliografía

Fuentes primarias

Archivo:

Centro de Documentación e Investigación Histórico Regional - CDIHR. Universidad Industrial de Santander - UIS.

Fondo Judicial de Bucaramanga, Sección Civil, Sección Civil-Ejecutivos y Deslindes Gaceta de Santander, Bucaramanga, 1859 y Socorro, 1864-1880.

Diario Oficial, 1877.

Memorias de los Secretarios de Gobierno y Hacienda, Socorro, 1882, 1883.

Informes de Gobernadores, 1870, 1879.

Semanario El Posta, N. 12 – 1894, 53 – 1895, 16 – 1894.

Archivo Privado de Solón Wilches, Caja N. 2

Conducir cargas e intercambiar mercancías: los caminos de Lebrija y Sogamoso en la segunda mitad del siglo XIX

Fuentes publicadas

ANCÍZAR, Manuel, *Peregrinación del Alpha. Por las Provincias del Norte de la Nueva Granada, en 1850-51*, Bogotá, Empresa Nacional de Publicaciones, 1956.

CAMACHO ROLDÁN, Salvador, *Notas de viajes*, Bogotá, Banco de la República / Archivo de la economía nacional, 1973, Tomo I.

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

VERGARA Y VELASCO, Francisco José, *Nueva Geografía de Colombia. Escrita por regiones naturales. 1901*, Bogotá, Publicaciones del Banco de la República - Archivo de la Economía Nacional, t. II, 1974.

HETTNER, Alfred, *La cordillera de Bogotá. Resultados de viajes y estudios. 1892*, Bogotá, Banco de la República, 1996.

Fuentes secundarias

Artículos y capítulos de libros

BOHÓRQUEZ, Jesús, “Percibir el territorio y configurar el espacio. Geografía, propiedad y mundo agropecuario en el nororiente neogranadino: la Gobernación San Juan Girón (1682-1757)”, en: PEREZ MORALES, Edgardo y GÓMEZ GONZÁLEZ, Juan Sebastián. (Coords.), *Espacio, sociedad, guerras e historia.*, Memorias III foro de estudiantes de historia, Medellín, Universidad Nacional, sede Medellín, 2004.

CARDOZO GALUÉ, Germán, “El eje comercial Maracaibo – Cúcuta a mediados del siglo XIX”, en GUERRERO, Amado. (Comp.), *Fronteras regiones y ciudades en al historia de Colombia*, VIII Congreso nacional de Historia de Colombia, UIS, Bucaramanga, Publicaciones UIS, 1993, p. 53 – 64.

DUQUE CASTRO, María Fernanda, “Comerciantes y empresarios de Bucaramanga (1857-1885): una aproximación desde el neoinstitucionalismo”, en *Historia Crítica*, No. 29, Departamento de Historia de la Universidad de los Andes, Bogotá, enero-junio de 2005, p. 149-184.

HERNÁNDEZ VELASCO, Héctor Elías, “Apuntes sobre la explotación de las quinas en Santander”, en: MARTÍNEZ GARNICA, Armando (Ed.), *Memorias*, Escuela de Historia / Universidad Industrial de Santander –UIS– Bucaramanga, Universidad Industrial de Santander, 2003, p. 295–310. p. 297.

JIMÉNEZ MENESES, Orián y GUTIÉRREZ FLÓREZ, Felipe, “Caminos, Rutas y Técnicas: polifonías históricas y posibilidades de indagación”, en JIMÉNEZ MENESES, Orián; PÉREZ MORALES, Edgardo y GUTIÉRREZ FLÓREZ, Felipe (Ed.), *Caminos, Rutas y Técnicas: Huellas espaciales y estructuras sociales en Antioquia*, Medellín, DIME-Universidad Nacional, Sede Medellín, 2005, p. 23–124, p. 24.

MONTOYA GÚZMAN, Juan David, “Espacios, poblamientos y caminos durante el contacto”, en JIMÉNEZ MENESES, Orián; PÉREZ MORALES, Edgardo y GUTIÉRREZ FLÓREZ, Felipe (Ed.), *Caminos, Rutas y Técnicas: Huellas espaciales y estructuras sociales en Antioquia*, Medellín, DIME-Universidad Nacional, Sede Medellín, 2005, p. 155–194. p. 194.

OCAMPOLÓPEZ, Javier, A Venezuela, “El camino real del centro – oriente colombiano. Santafé de Bogotá – Tunja – Bucaramanga – Pamplona – Cúcuta con ramales a Cartagena de Indias y Venezuela”, en USECHE LOSADA, Mariano (editor académico), *Caminos Reales de Colombia*, Bogotá, Fondo FEN – Colombia, 1995, p. 236.

QUINTERO GALEANO, Olga Lucía y URIBE CORREA, Huber Alberto, “Las comunicaciones inmersas en la cotidianidad antioqueña, 1855-1860. Estrategias para la construcción de caminos”, en PEREZ MORALES, Edgardo y GÓMEZ GONZÁLEZ, Juan Sebastián (Coords.), *Espacio, sociedad, guerras e historia. Memorias III foro de estudiantes de historia*, Medellín, UNAL (Medellín), 2004. pp. 37–45.

SOSA, Guillermo. “Redes Comerciales en las Provincias suroccidentales de Colombia, siglo XIX”, en *Historia Crítica* No. 26, Departamento de Historia de la Universidad de los Andes, Bogotá, julio-diciembre de 2003, p. 99–124.

Libros

AVELLANEDA NIEVES, Maribel, *Los comerciantes de la Bucaramanga de finales del siglo XIX*, Bucaramanga, Trabajo de Grado (Historiadora), Universidad Industrial de Santander, Facultad de Ciencias Humanas, Escuela de Historia, 1999, 106 p.

BRAUDEL, Fernand, *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII, Las estructuras de lo cotidiano: lo posible y lo imposible*, Madrid, Alianza, 1984, Tomo I, 493p.

_____, *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII. Los juegos del intercambio*, Madrid, Alianza, 1984, Tomo II, 525p.

DOMINGUEZ OSSA, Camilo A.; GÓMEZ LÓPEZ, Augusto J. y BARONA BECERRA, Guido (Coords.), *Geografía física y política de la Confederación Granadina. Volumen V. Estado de Santander. Antiguas Provincias de Vélez, Socorro, Soto, Ocaña, Santander y Pamplona. Obra dirigida por el General Agustín Codazzi*, Bogotá, UNAL/Universidad del Cauca, 2004, 498 p.

JOHNSON, David Church, *Santander. Siglo XIX. Cambios socio económicos*, Bogotá, Carlos Valencia, 1984, 309 p.

LAURENT, Muriel, *Contrabando en Colombia en el siglo XIX. Prácticas y discursos de resistencia y reproducción*, Bogotá, Universidad de los Andes, Facultad de Ciencias Sociales, Departamento de Historia, CESO, Ediciones Uniandes, 2008, 642p.

Conducir cargas e intercambiar mercancías: los caminos de Lebrija y Sogamoso en la segunda mitad del siglo XIX

MARTINEZ GARNICA, Armando y GUERRERO, Amado, *La Provincia de Soto. Orígenes de sus poblamientos urbanos*, Bucaramanga, UIS, 1995, 226p.

_____, y RUEDA CARDOZO, Juan Alberto, *La Provincia de Mares. Orígenes de sus poblamientos urbanos*, Bucaramanga, UIS, 1996.

MORA VILLAMIZAR, Oscar Alonso, *La élite en Bucaramanga en la segunda mitad del siglo XIX*, Bucaramanga, Trabajo de Grado (Historiador), Universidad Industrial de Santander, Facultad de Ciencias Humanas, Escuela de Historia, 1994, 136 p.

NIÑO, Judith y BAYONA, Manuel. *Del camino del Paturia al ferrocarril de Santander*. Bucaramanga, Trabajo de Grado (Historiadores), Universidad Industrial de Santander, Facultad de Ciencias Humanas, Escuela de Historia, 1995, 118 p.

NOVOA, Gladys Patricia. *El camino del Carare segunda mitad del siglo XIX*, Bucaramanga, Trabajo de Grado (Historiadora), Universidad Industrial de Santander, Facultad de Ciencias Humanas, Escuela de Historia, 1996, 146 p.

OCAMPO, José Antonio, *Colombia y la economía mundial: 1830-1910*, Santafé de Bogotá, Siglo veintiuno / Fedesarrollo, 1984, 456p.

RAMOS PEÑUELA, Aristides, *Los caminos al río Magdalena. La frontera del Carare y el Opón. 1760-1860*, Bogotá, Instituto Colombiano de cultura Hispánica, 2000, 178 p.

RODRIGUEZ 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, 270 p.

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

VÉLEZ RENDÓN, Juan Carlos, *Los pueblos allende al río Cauca. La formación del Suroeste y la cohesión del espacio en Antioquia, 1830-1877*, Medellín, Clío/ Universidad de Antioquia, 2002, 393 p.

RECEPCIÓN: 2 de Abril de 2009
ACEPTACIÓN: 26 de Mayo de 2009