

## Tiempos y espacios de la circulación: El camino y la ruta en la cuenca del río Sogamoso, una mirada de larga duración\*

Jesús Bohórquez Barrera\*  
Clara Inés Carreño Tarazona\*

### Resumen

En este artículo, en una perspectiva de larga duración, se busca destacar la importancia de la *circulación* en la vida social y comercial de los pueblos establecidos en la cordillera oriental. Para ello, se enfrentan la visión del gobierno sobre la importancia de la construcción y mantenimiento de los caminos, a la más cotidiana y pragmática de quienes los transitaban; ambas referidas a una de las más importantes rutas que en el siglo XVIII y en el XIX: el camino por el río Sogamoso, conducían a Santander (Colombia). Ante la necesidad de nuevas vías de indagación, de las cuales se sugieren algunas, el trabajo busca acercarse a las vivencias, los sentimientos, los ritmos, las velocidades, las estacionalidades, los recorridos y los infranqueables espacios en que se ven involucrados los hombres, cuyos intereses económicos los impulsan a modificar un espacio geográfico determinado.

---

\* Artículo recibido el 4 de octubre de 2008 y aprobado el 30 de enero de 2009. Artículo de investigación científica. Este artículo hace parte de dos proyectos de investigación titulados “Espacios, cosas y sentimientos. Vida rural en el Nuevo Reino de Granada: una historia económico-cultural de las cuencas del Sogamoso y el Lebrija” y “Construir caminos para conducir cargas y especular con tierras: los caminos de Lebrija y Sogamoso en el departamento de Soto, 1865 – 1885”.

\* Historiador, estudiante de Filosofía de la Universidad Industrial de Santander y becario de la Maestría en Semiótica en la Escuela de Idiomas de la misma Universidad. Profesor del programa de Economía de la Universidad Autónoma de Bucaramanga y de la Escuela de Idiomas de la Universidad Industrial de Santander. Dirección de contacto: [chuchobohorquez@hotmail.com](mailto:chuchobohorquez@hotmail.com)

\* Historiadora de la Universidad Industrial de Santander y becaria de la Maestría en Historia de la misma universidad. Profesora de la Escuela de Economía y Administración de la Universidad Industrial de Santander. Dirección de contacto: [claraines\\_@hotmail.com](mailto:claraines_@hotmail.com)

**Palabras clave:** caminos, río Sogamoso (Santander), río Lebrija (Santander), siglos XVIII y XIX, circulación, rutas, larga duración.

### Abstract

This paper develops a long term perspective with the object of identifying the importance of *circulation* in the social and commercial life of villages in the eastern cordillera of Colombia. The government position, centering on the importance of road construction and maintenance, is contrasted with the more everyday and pragmatic experiences of the users. In both cases, the major reference is the route through the Sogamoso valley, one of the most important routes in the 18th and 19th centuries, leading from the capital to the Santander region. With the aim of exploring new research avenues, the paper sets out an approximation via an examination of the experiences, sentiments, rhythms, speeds, seasonal variations, paths and obstacles against and within which people experienced circulation, and their economic interests as the major motivational force behind regional spatial transformation.

**Key words:** Routes, Sogamoso river (Santander), Lebrija river (Santander), 18th and 19th centuries, circulation, long duration.

### Preámbulo. Una descripción obligada

Un elemento característico del territorio colombiano es el recorrido de las cadenas montañosas que desde el sur imponen una implacable red de las más diversas formas geográficas. A su paso, se extienden sobre el terreno diferentes formas geográficas que configuran el espacio. En este mundo de subidas y bajadas, de ascensos y descensos, de dificultades y facilidades, las aguas, por la natural ley de la gravedad, descienden en busca de tierras planas y ríos caudalosos donde derramarse. Los ríos se escurren desde las tierras altas, abriéndose paso por entre las cordilleras en todos los sentidos. Las corrientes de agua se deslizan a veces lentamente o con gran

afán, atravesando tierras planas que se desplayan en su recorrido, o por el contrario, despeñándose por fuertes riscos que difícilmente aminoran su velocidad. Lo más interesante del recorrido de dichos afluentes, es precisamente un tipo específico de trayecto. En su bajar, en la búsqueda de caudalosos afluentes, las quebradas entregan sus aguas a ríos de mayor extensión que, en muchas ocasiones, llevan un recorrido horizontal. Así por ejemplo, las corrientes que de la cordillera occidental, como el Dagua, el Raposo, el Calima, el Anchicayá, el Mira, el Telembí descienden hacia el océano pacífico, o los afluentes que desde la cadena oriental buscan el gran río, la arteria principal del país. Para este último caso se quiso destacar los ríos Lebrija y Sogamoso.

El río Lebrija nace a 3050 msnm en la Mesa de Juan Rodríguez, y se denomina en un primer momento como río del oro. En la primera parte de recorrido es tributada por el río Hato, y en las cercanías de la ciudad de Girón, por el río Frío, que desciende del páramo que lleva su mismo nombre. Dos leguas después, aproximadamente diez kilómetros, se le une el río Suratá, sitio desde donde recibe el nombre de Lebrija. Más adelante el río Negro y el río Samalagueta le entregan sus aguas; cuatro leguas más allá, en su orilla izquierda se localizaba el denominado Puerto de Botijas, desde donde se podía comenzar la navegación hacia el Magdalena. Según el trabajo de Agustín Codazzi, la cuenca del Lebrija recogía aguas en una superficie de ciento cincuenta leguas granadinas<sup>1</sup>.

Por su parte, el río Sogamoso, según Codazzi tenía “el segundo lugar” en orden de importancia con respecto al río Lebrija, también de gran importancia desde la época colonial. Así pues, el río Sogamoso, toma diferentes nombres desde su nacimiento en la provincia de Tunja y durante su recorrido por las de Tundama, Pamplona y Soto. En esta última, por ejemplo, es denominado Chicamocha, y recibe, en orden, las aguas del Guaca, Ompalá y Manco, con-

tinuando hacia el sur para absorber las del Saravita o Suárez, sitio desde donde toma el nombre de Sogamoso. A partir de allí, recoge las aguas del Chucurí, y un poco más adelante, forma el puerto que lleva su nombre, “frecuentado por los comerciantes de Girón”. El río Sogamoso atraviesa la “rotura” de la serranía de la Paz donde da forma a ciertos pasos de gran dificultad como el Volcán, Botón y Raicero. Tras atravesar esta cadena, se torna tranquilo, es navegable fácilmente por un espacio de quince leguas en medio de un recorrido que antes de terminar en el Magdalena pasa por el Pedral y recibe las aguas de otras corrientes como el Sucio y Payoa<sup>2</sup>.

Fue a lo largo de estas dos corrientes de agua que se establecieron los caminos que daban entrada y salida a las gentes ubicadas en la parte alta de la cordillera oriental. El punto de escape de las ciudades incrustadas entre cuevas y montañas, de sus autoridades, sus mercancías, sus labradores y comerciantes. Por medio de estos importantes afluentes se buscaba conectar la gobernación con las demás provincias, especialmente con la rica e importante villa de Mompo, así como con toda la zona del Magdalena Medio, y enviar los productos naturales como el cacao, el tabaco, la quina, hacia el exterior.

Dos ríos que se utilizaron como una tercera vía<sup>3</sup>, tal como los denomina

<sup>1</sup> DOMÍNGUEZ, Camilo, Augusto GÓMEZ y Guido BARONA, (ed.), *Geografía física y política de la Confederación Granadina*, vol. V: *Estado de Santander. Antiguas Provincias de Vélez, Socorro, Soto, Ocaña, Santander y Pamplona. Obra dirigida por el General Agustín Codazzi*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia y Universidad del Cauca, 2004, pp. 217-218.

<sup>2</sup> DOMÍNGUEZ, GÓMEZ y BARONA, (ed.), *Geografía física y política de la Confederación Granadina*, vol. V: *Estado de Santander*, p. 218.

<sup>3</sup> BRAUDEL, Fernand, *La identidad de Francia, t. III*,

Fernand Braudel. Dos caminos que se dirigían hacia el mismo punto: el río Magdalena. En sus recorridos fue importante el establecimiento de puertos<sup>4</sup> donde se cargaban y descargaban los géneros y mercancías transportadas: el Botija y el Sogamoso, para uno y otro, pues se trató de unas rutas que lo fueron de tierra y agua. El camino por tierra, dominado por los arrieros, permitía salir hasta el punto donde los afluentes se tornaban navegables y, desde allí, por agua en la que dominaban los bogas, se agilizaba el proceso de conducción de las gentes y mercancías, tanto en velocidad como en capacidad de carga hasta alcanzar el río Magdalena.

### Camino de Sogamoso: privilegio y abandono durante el período radical

Os daré noticia de la vida material del Estado que yo hago consistir en sus vías de comunicación [...] primer elemento del progreso humano. Entre nosotros esto se ha hecho ya una verdad inconclusa: así es que felizmente está vencido uno de los mayores obstáculos que consiste en traer el convencimiento de la idea<sup>5</sup>.

*Los hombres y las cosas* [1986], 3 tomos, Barcelona, Gedisa, 1993, pp. 251-258, ver también pp. 106, 104, 163, 176 y 260.

<sup>4</sup> Según BRAUDEL, *El mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II [1949-1966]*, 2 tomos, 2 ed., 3 reimp., México, 1992, t. I, p. 420, "Todos los puertos están, por definición, en el cruce de los caminos del mar y tierra, y su misión consiste en asegurar los necesarios transbordos".

<sup>5</sup> Archivo Histórico Regional (A.H.R.), Bucaraman-

A finales de 1863 el subsecretario de gobierno interino y el empresario alemán Geo von Lengerke<sup>6</sup> celebraron un contrato según el cual, el último, se obligaba a abrir durante los cinco años siguientes, un camino de herradura que condujera de Girón a La Ceiba, pasando por el puerto de Marta (banda oriental del río Sogamoso) (ver mapa 1). La propuesta estaba encaminada a otorgarle al contratista el beneficio completo sobre el camino, el producto de los peajes, fletes y ganancias de los tambos establecidos, así como la utilidad del almacenaje en el puerto de Marta. El contrato estipulaba la construcción de una bodega con techo de teja con capacidad suficiente para depositar allí todo tipo de cargamentos. Especialmente se requería para contener el producto de mayor demanda para aquella época, el tabaco, dado que su almacenamiento requería el suficiente espacio para cubrir aproximadamente unas dos mil cargas. Sin embargo, para 1863 Valderrama Benítez señalaba que:

Marta era un remedo de puerto, compuesto del edificio destinado a bodegas y unas casa pajizas de paredes construidas de varas perpendiculares, no muy juntas entre sí, que permitían la libre circula-

ga, *Informe de los presidentes del Estado Soberano de Santander a la Asamblea Legislativa*, pp. 5-6.

<sup>6</sup> APRILE-GNISSET, Jacques, *La ciudad colombiana. Siglo XIX y XX*, Bogotá, Banco Popular, 1992, pp. 361-378. Además, véase 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.

ción del aire y daban paso a los numerosos y variados mosquitos que allí pululan, como también a ranas, culebras, escorpiones y otros animales venenosos<sup>7</sup>.

Se trataba de un negocio considerable si se tiene en cuenta que el privilegio que se le concedía a Lengerke era por 25 años. Durante este tiempo se tendrían que establecer en el camino los tambos y las posadas necesarias para el uso de los transeúntes y de los arrieros con sus cargas, así como potreros suficientes para el alimento del gran número de recuas de mulas. Para el Estado, lo más importante de este negocio era la necesidad de mantener el camino en perfecto estado de tránsito y conservación durante todo el tiempo que se extendiera el privilegio. Este lapso marcaba una pauta en la cual el beneficiado constructor recibía como producto del peaje hasta un peso por cada carga que transitara por dicho camino, aunque estaba en la obligación de admitir el depósito de las cargas en la bodega y tambos, sin precio alguno<sup>8</sup>.

El constructor, respaldó el contrato hipotecando bienes raíces por la suma de 28 mil pesos. La mitad fueron predios urbanos y la otra mitad predios rurales, ubicados, los primeros en el trayecto por donde pasaría el camino, y los otros, limitando con el camino Real y el

río Girón<sup>9</sup>. Sin embargo, Lengerke, propietario de la hacienda de Montebello, ubicada en un sitio estratégico para sus actividades, monopolizó la navegación del río e impuso trabas en la circulación por el propio camino, alejando de los privilegios a conductores y empresarios; no obstante, a pesar de continuar con el contrato a finales del año 1864 aún no se había dado inicio a los trabajos<sup>10</sup>. Así empezaba el ya mencionado sistema de privilegios al que aludían los comerciantes de la época, resultado de las concesiones que incluían 10.000 hectáreas de tierras baldías<sup>11</sup>. Tantos privilegios y concesiones parecían no producir efecto alguno en el progreso del departamento de Soto<sup>12</sup>, sólo con-

<sup>9</sup> MORA VILLAMIZAR, Óscar Alonso, "La élite en Bucaramanga en la segunda mitad del siglo XIX", Trabajo de Grado, Universidad Industrial de Santander, Escuela de Historia, Bucaramanga, 1994, pp. 116, 117.

<sup>10</sup> A.H.R., *Informe del presidente de Santander J. M. Villamizar a la Asamblea Lejislativa en sus sesiones de 1865*, p. 16. La organización de empresas con fondos propios y la adjudicación de privilegios a partir de contratos con particulares fue una historia que se reprodujo durante la colonia y gran parte del siglo XIX. BARONA, *La maldición de medidas en una región del mundo colonial. Popayán 1730-1830*, Santiago de Cali, Facultad de Humanidades y Fondo mixto para la promoción de la cultura y las artes del Cauca, 1995, p.54.

<sup>11</sup> BARONA, *La maldición de medidas en una región del mundo colonial*, p. 226.

<sup>12</sup> El espacio de la denominada provincia de Soto comenzó a configurarse con la fundación de las ciudades de Pamplona y Vélez en el siglo XVI, delimitadas primero por el río Sogamoso y después por el río de Oro (debido a los inconvenientes entre los mineros por establecer cuadrillas en este sitio). Tras grandes pleitos, la jurisdicción de la ciudad de

<sup>7</sup> VALDERRAMA BENÍTEZ, Ernesto, *Real de Minas de Bucaramanga. 1547-1945*, Bucaramanga: Imprenta del departamento, 1948, p. 196.

<sup>8</sup> A.H.R., *Gaceta de Santander*, (209), Socorro, enero de 1864, p. 225.

San Juan Girón logró consolidarse estableciendo sus límites entre el río Lebrija y el paso de Sube (encuentro del río Saravita o Suárez con el río Chicamocha, y punto donde toma el nombre de Sogamoso), esbozando lo que sería más tarde la provincia de Soto. Al finalizar el siglo XVIII la administración rearmó el rompecabezas espacial y eliminó algunas entidades administrativas que pasaron a depender de otros centros políticos. Cf. MARTÍNEZ GARNICA, Armando y Amado GUERRERO, *La provincia de Soto. Orígenes de sus poblamientos urbanos*, Bucaramanga, UIS, 1995 y MARTÍNEZ GARNICA y Juan Alberto RUEDA, *La provincia de Mares. Orígenes de sus poblamientos urbanos*, Bucaramanga, UIS, 1996.

En la última década del siglo XVIII se dio fin a la existencia legal de la gobernación de San Juan Girón, la cual quedó agregada al corregimiento de Pamplona, cuya cabeza de administración residiría en esa ciudad. Ver: GUERRERO, “Conflicto y poder en la sociedad colonial. Girón siglo XVIII”, GUERRERO, (comp.), *Cultura política, movimientos sociales y violencia en la historia de Colombia*, Bucaramanga, UIS, 1992, pp. 1-40.

Con el tránsito del régimen colonial al republicano, las entidades administrativas tomaron otras connotaciones. Nacieron los cantones y los distritos parroquiales que se organizaron en provincias. Hacia la tercera década del siglo XIX se configuró administrativamente la provincia de Soto. Cuando la Comisión Corográfica, encabezada por el ingeniero Agustín Codazzi y Manuel Ancizar, atravesó el nororiente, la provincia estaba “compuesta de la antigua de Girón y una parte de la de Pamplona”, y tenía como cabecera a la “ciudad” de Piedecuesta. Se dividía en tres cantones: Girón (2 distritos parroquiales, 1 aldea y 13 vecindarios), Piedecuesta (3 distritos parroquiales y 109 vecindarios) y Bucaramanga (7 distritos parroquiales, 1 aldea y 28 vecindarios). Con el régimen liberal de mediados de siglo, y la erección de los Estados Soberanos, las provincias pasaron a denominarse departamentos. En 1857 se estableció la división territorial que abolió el antiguo régimen de provincias. Así mismo, la Ley del 25 de junio de 1859 reformó política y administrativamente el territorio del Estado en los siguientes departamentos: Cúcuta, Soto, García Rovira, Ocaña, Socorro, Vélez, Pamplona y Guantán. Como eje principal del presente estudio se fijará la atención en el departamento de Soto, formado por

tribuyeron en el acrecentamiento de los propios intereses del constructor, quién decidía hasta qué términos llevar a cabo el contrato, dependiendo de sus necesidades comerciales.

A pesar de esto, y de que en 1878 el camino fue declarado con el título de “central”<sup>13</sup>, el proyecto aparecía a cada momento frustrado; en 1881, tres años más tarde, la mencionada obra no había llegado todavía a término. Así por ejemplo, la construcción de puentes incluidos en el contrato de Lengerke<sup>14</sup>, debieron ser adjudicados a un nuevo constructor para evitar definitivamente la utilización de “falúas o canoas para el paso de los ríos que siempre presentaba riesgos a la hora de vadearlos”<sup>15</sup>.

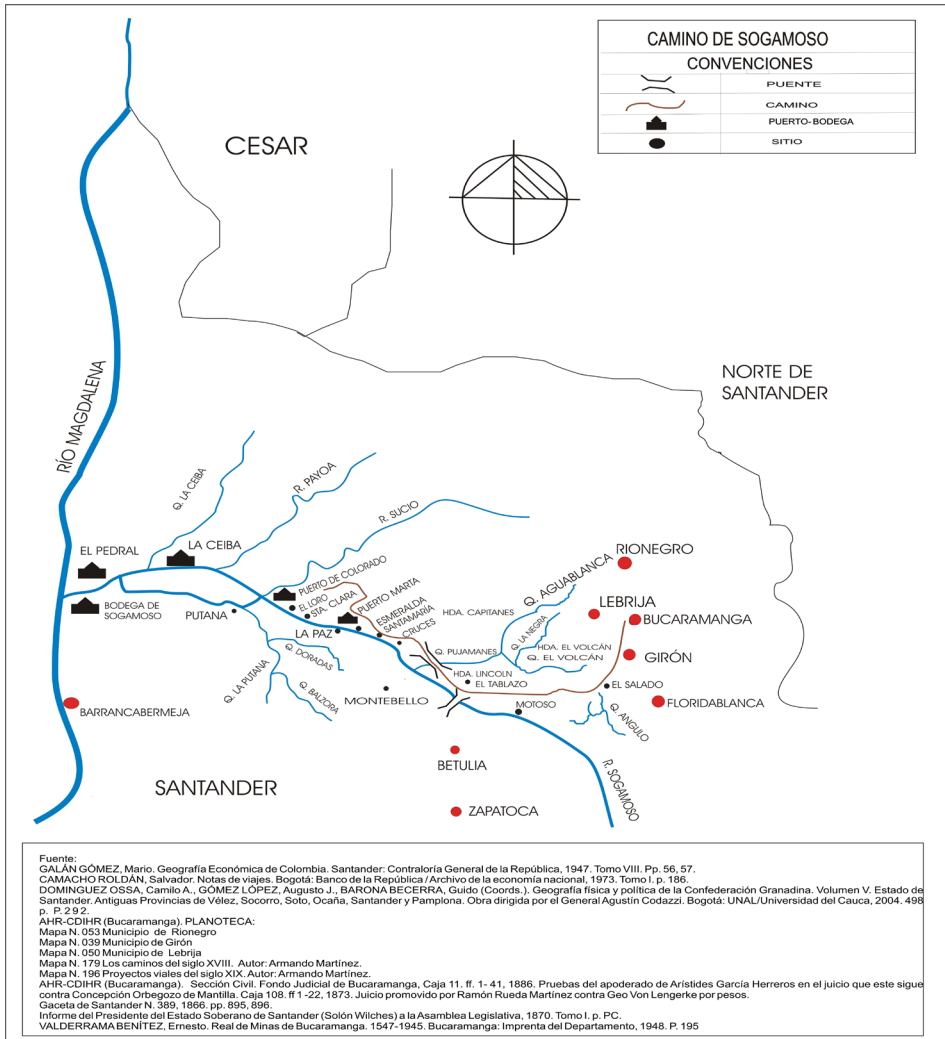
la antigua provincia de este nombre con su capital en Bucaramanga. Ver: *Gaceta de Santander*, (77), Bucaramanga, junio 26 de 1859, p. 329.

<sup>13</sup> El presidente del Estado Soberano de Santander, considera que por la Ley 68 de Fomento, de 12 de noviembre de 1878, se declare camino central el que va de la ciudad de Bucaramanga al río Sogamoso, donde fuere navegable, entre los puertos de Marta y La Ceiba. A.H.R., *Informe del presidente del Estado Soberano de Santander, Solón Wilches a la Asamblea Legislativa de 1879*, t. I, p. LXXIII.

<sup>14</sup> A.H.R., *Informe del presidente de Santander J. M. Villamizar a la Asamblea Legislativa en sus sesiones de 1865*, p. 16. Señalándose que este empresario conservaba también para el año de 1870, el contrato y las utilidades de dos de los más importantes caminos de la provincia de Soto: los caminos de Cañaverales o Botijas sobre el río Lebrija y el de Sogamoso que partía desde Girón.

<sup>15</sup> A.H.R., *Mensaje del presidente de Santander (Solón Wilches) a la Asamblea Legislativa de 1882 y Memorias de los secretarios de Gobierno y Hacienda*, Socorro, p. 28.

Mapa 1. Trayecto del camino en el río Sogamoso



Pero la historia del camino de Sogamoso no se limita a las negociaciones con Lengerke, ella tiene su origen en la Colonia, época en la cual se intentó abrir desde Girón hasta el sitio conocido como “El Pedral” un camino que se extendiera en dirección al río grande de la Magdalena y que permitiera evitar las

complicaciones de su acceso a través de la navegación por el río Sogamoso. Como consta en la documentación, en la cuenca de este río, funcionó desde muy temprano un trayecto de camino que obligaba a realizar el recorrido por tierra hasta donde se encontrara su parte navegable.

La idea de trazar una vía directa que evitara el embarque y desembarque en los puertos localizados en el río Sogamoso fracasó constantemente. Los trabajos requeridos producían al gobierno (colonial o republicano) significativas sumas de dinero, así como la vinculación de trabajadores de todo tipo que se veían en la obligación de adaptarse a los rigores del clima y a los del bosque húmedo y pantanoso. Esta situación no generó resultados positivos y útiles, dado que el mismo camino al atravesar las cordilleras y los cerros, obstruía el paso, convirtiéndose en inadecuado para el tráfico de las mulas y los arrieros. Una y otra vez el camino acabó por extinguirse<sup>16</sup>, tal como ocurrió de nuevo a mediados del siglo XIX.

A lo largo del siglo XVIII y XIX, el camino fue proyectado de diferentes maneras, pero siempre manteniendo el doble trayecto. En un primer momento tenía su punto de salida en la ciudad de Girón, desde donde se dirigía hacia el puerto de Marta en el río Sogamoso. Después, durante el siglo XIX, el camino partía desde Bucaramanga en dirección a los puertos de Marta o La Ceiba. A pesar de los múltiples esfuerzos e iniciativas por parte del gobierno para sacar adelante los proyectos de mejora y conservación de los caminos del departamento, estos se veían constantemente frustrados y el impulso inicial de las obras se elevaba al máximo nivel para

luego empezar un estrepitoso descenso hacia el punto desde donde se había dado inicio. Al parecer no se dio un avance significativo que se reflejara más allá de los documentos que informaban sobre la importancia de *concretar los caminos como de necesidad pública*.

Cuadro 1. Productos que circulaban por el camino de Sogamoso entre los años 1869 y 1875

IMPORTACIÓN	
Equipajes (Cargas)	10
Mercancías	3.136
Pescado	43
Sal marina	927
<b>Totales</b>	<b>4.116</b>

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
<b>Totales</b>	<b>10.187</b>

Fuentes: A.H.R., *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, t. I, p. 32. *Diario Oficial*, (3174), Bogotá, mayo 28 de 1874, p. 1743. *Informe del presidente del Estado Soberano de Santander (Aguileo Parra) a la Asamblea Legislativa de 1875*, p. 23.

Por estar localizado en gran parte sobre terreno montañoso, el camino de Sogamoso demandaba no sólo buenas intenciones y grandes cantidades de

<sup>16</sup> DOMÍNGUEZ, GÓMEZ y BARONA, (ed.), *Geografía física y política de la Confederación Granadina*, vol. V: *Estado de Santander*, p. 221.



dinero, sino también la planeación efectiva de su trazado. En los contratos firmados durante el periodo radical se establecían ciertas condiciones materiales que debían cumplir las obras. Así, no se trataba solo de realizar el trazado sino también de invertir recursos para que permaneciera constante y perdurable, por lo menos en las zonas donde las aguas de los múltiples afluentes interrumpían el terreno obstruyendo el paso, así como en los puntos y épocas donde la vegetación amenazaba con destruir la huella del trazado del mismo<sup>17</sup>.

Para cada temporada (se tratara de la estación lluviosa o de la seca) se proyectaban ciertas instrucciones para ser puestas en práctica en las anchas llanuras que configuraban la hoya del

Magdalena, de las que hacía parte el camino de Sogamoso. Se buscaba con ello hacer avanzar y desarrollar los trabajos de una vía que durante gran parte del año se encontraba obstaculizada por las inundaciones o por la exuberante vegetación que no cesaba de crecer y que al apoderarse del camino dificultaba el paso de las recuas de mulas o acémilas. Dentro de los procedimientos exigidos por el gobierno, se mencionaba la necesidad de inspeccionar permanentemente el curso que las aguas debían tomar durante la estación de lluvias, a fin de trazar adecuadamente los desagües e impedir que las lluvias deterioraran el camino o se depositaran en o cerca de él.

Se recomendaba que los caños de desagüe debían ser amplios con entradas anchas a fin de evitar las obstrucciones, contruidos de piedras grandes y fuertes y siempre cubiertos de piedras planas y bien asentadas. Las zanjas laterales debían ser también de piedra, de modo que pudieran recibir y conducir fácilmente las aguas fuera del camino. Para combatir las obstrucciones impuestas por los afluentes que lo atravesaran, se debía construir puentes de piedra ya que los de madera resultaban más costosos tanto en la adquisición de una madera de buena calidad como en su mantenimiento. Igualmente, se recomendaba levantar el piso formándole relieve con piedra para luego adicionarle una capa de tierra y cascajo que debía quedar muy bien pisado. No obstante, luego de establecido el camino con las instrucciones mencionadas, éste se presentaba como frágil, gredoso y con atolladeros en

---

<sup>17</sup> A.H.R., *Gaceta Oficial de la República de Colombia*, año XXII, (1512), Bogotá, junio 5 de 1853, p. 355. Si probablemente las características topográficas del terreno permitían abrir con mayor facilidad el camino (aunque esto parece no ser muy cierto), las condiciones bioclimáticas de la zona complicaban todos los trabajos. Sin embargo, las esperanzas, el deseo de búsqueda de salida al Magdalena, permeaba –creaba– cualquier realidad a través de los discursos. En su informe, el presidente del Estado Soberano de Santander, exponía, rememorando los trabajos que se adelantaban en la zona del Magdalena, esta vez, sobre el río Lebrija: “mejor por la *salubridad* de todo el trayecto, siendo tan *notable esta salubridad*, que habiendo permanecido el Ingeniero y doce peones, cerca de dos meses trabajando en las selvas y sufriendo la estación lluviosa, no se resintió la salud de ninguno de ellos, y antes bien salieron de allí robustos; mejor, porque no hay río alguno que atravesar; mejor porque no hay breñas ni altas y escarpadas serranías que franquear, no pasando de 40 ó 50 metros la altura que en lo general tienen las colinas por las cuales pasa el camino; y mejor en fin, porque *todo el piso es sólido*”.

varias de sus partes formados por el constante tránsito de los arrieros y de sus mulas colmadas de cargas<sup>18</sup>.

Al tomar en consideración aspectos tales como la ubicación geográfica, los pocos recursos monetarios y el exiguo cobro de peajes (que desde luego arrojaban resultados poco ventajosos), la Junta Administradora de Caminos del departamento, establecida en el siglo XIX, dio origen a un nuevo decreto que otorgaba recursos especiales para la exploración, trazado, apertura y conservación de la vía indicada. Los decretos iban desde el traslado de ingenieros extranjeros acreditados y compañías de ingenieros, hasta las reiteradas utilidades de los peajes; todo ello era complementado con la quimérica suma de veinte mil pesos anuales que se repartían de los fondos comunes. Independientemente de las ambiciones de los integrantes de la Junta Administradora, todo esfuerzo quedaba en la simple aspiración, indicando con ello que los proyectos no parecían ser lo suficientemente sólidos para la consolidación de rutas que permitieran la fluidez comercial que se esperaba.

En todo caso, el camino era tan necesario como necesaria era la integración al negocio de contratos con empresas particulares que se suscribieran con capitales. Bajo los términos y las con-

diciones de la Junta de Caminos se buscaba adoptar un nuevo sistema de administración que proporcionara una reforma a los insuficientes proyectos estatales. Cada año, se presentaba la misma situación de incertidumbre para el gobierno departamental. Los productos del cobro de los peajes de los principales caminos estaban comprometidos para todo el año y los fondos que esperaban ser recaudados también se encontraban destinados al pago de las deudas adquiridas en años anteriores en la mejora y sostenimiento de las vías.

En cierto sentido, ningún trabajo se ejecutó a entera satisfacción, lo que llevó a que los particulares interesados por el camino invirtieran su propio dinero y su tiempo en la consolidación y organización de los trabajos; eso sí, para su propio beneficio económico. El camino de Sogamoso hizo parte de este tipo de concesiones con carácter de monopolio otorgada a un solo empresario, quien, independientemente del buen o mal funcionamiento del camino, siempre manejó las obligaciones de la concesión, buscando garantías para el éxito económico de sus empresas. Es importante aclarar que las inversiones realizadas sobre el camino de Sogamoso más que favorecer el progreso del departamento de Soto, mejoraron las condiciones económicas de Geo von Lengerke, su contratista, cuyos intereses en la zona se supeditaban especialmente a las tierras próximas a su hacienda, un lugar céntrico para dirigir, coordinar y dominar parte de la banda occidental de la provincia.

---

<sup>18</sup> En muchas ocasiones los arrieros chocaban en medio del camino cuando se encontraban con otro grupo de arrieros. Ver por ejemplo A.H.R., *Informe del presidente de Santander Victoriano de Diego Paredes a la Asamblea Legislativa en sus sesiones de 1867*, pp. xxxiv, xxxv, xxxvi.

## De cargas, mulas, arrieros, bogas, barquetas: las prácticas en los caminos

Pero estas formas de percibir e intentar llevar a cabo el camino, referidas especialmente a las maneras cómo se intentaba organizar por parte del gobierno un sistema adecuado de conducción de mercancías, toman sentido si se complementa con las apreciaciones y descripciones de las pericias de las personas que recorrían cotidianamente dicha ruta. Interesa por tanto, retroceder en el tiempo para mirar la manera cómo se instauraban prácticas que permitían romper con la navegación por el río o valerse de ella para hacer desfilar los productos. Es claro que lo que mientras para algunos el camino podría ser intransitable por las serias dificultades que imponía como desniveles del terreno, lodazales, inclemencias del ambiente que sometían las distancias a insoportables recorridos<sup>19</sup>, para otros eran

<sup>19</sup> “Por consiguiente, los caminos son quebrados sobre manera, hondos o en forma de escaleras, que no consienten el transporte de cargas pesadas, fatigan mucho las bestias y sólo permiten jornadas cortas: así la configuración del suelo conspira a mantener en la inercia aquellos pueblos”, ANCÍZAR, Manuel, *Peregrinación de Alpha. Por las provincias del norte de la Nueva Granada, en 1850-51*, Bogotá, Presidencia de la República, 1956; p. 55. Cf. pp. 64, 66, 68, 77; “pero como hasta ahora la única forma como ha subido una carretera un monte, en la Nueva Granada, es sobre los hombros de cargueros, posiblemente nunca construirán adecuadamente una carretera de montaña. El dinero que llevan invertidos en esta vía habría sido suficiente para construir una vía desde Bogotá al Magdalena, tan bueno como los caminos de montaña comunes y corriente en los Estados Unidos”. “El camino actual pasa por dos cuestras fangosas y en una de ellas el

simplemente recorridos cotidianos, algo “trabajosos” pero no más.

Durante el siglo XVIII las autoridades de la gobernación de San Juan Girón deseaban con toda vehemencia construir un camino que por tierra llevara desde la ciudad hasta el puerto del Pedral, cercano al gran río, conocido como el camino del Conde; proyecto que se retomó una y otra vez pero que fue abandonado durante el periodo de la independencia. El objetivo era sortear los inconvenientes que presentaba la navegación por el río Sogamoso desde el puerto que llevaba su nombre. Cuantiosos testimonios fueron presentados en cada una de las peticiones que se llevaban ante el “gobierno central”. Gracias a esos testimonios se cuenta con las percepciones de las personas que recorrían cotidianamente el camino hacia dicho afluente.

Como podrá notarse en los testimonios presentados ante las autoridades que financiaban el camino, era importante exhibir las serias dificultades impuestas por un río empecinado en

almohadillado, con camellones a lado y lado cada dos pies. Estos camellones son de tierra dura y lisa y las mulas pasan por encima, hundiendo las patas en el barro profundo que hay en los huecos entre los camellones. Las almohadillas las llaman en inglés “escaleras para mulas”. HOLTON, Isaac, *La Nueva Granada: veinte meses en los Andes*, Bogotá, Banco de la República, 1981, pp. 374 y 365. Cf. pp. 16, 127, 391, 366, 393. Cf. GOSSELMAN, Carl August, *Viaje por Colombia 1825 y 1826*, Bogotá, Banco de la República, 1981, pp. 58, 66, 74-76, 219, 221 y MOLLIE, Gaspard-Theodore, *Viaje por la república de Colombia en 1823*, Bogotá, Presidencia de la República, Comisión V Centenario y Colcultura, 1992, pp. 278, 282-283, 312, 317-320.

transgredir los movimientos de las mercancías, de los hombres, un raudal experto en complicar e interponer férrea resistencia a la circulación. No obstante, los testimonios se contradicen, pues, al tiempo que muestran la imposibilidad de tránsito, dejan observar también que este se lograba desarrollar y satisfacer (llevar a cabo el recorrido que se presentaba como imposible), gracias a diferentes comportamientos prácticos ejecutados en el recorrido mismo. En este sentido, las necesidades y las pocas o escasas alternativas, se convertían en elementos que explican las realidades.

En uno de los testimonios, un declarante expuso “*que solo la necesidad puede obligar arrojarse a tamaño precipicio* (el río Sogamoso)”. Los testimonios son claros en mostrar los inconvenientes y en por qué se apoyaba la alternativa de construir un camino por tierra; sin embargo, aquí se utilizarán para hacer referencia a lo antitético que ellos denotan. Así por ejemplo:

[...] que desde su mosedad compro una hazienda de cacagual en el sitio del Chanpan que esta inmediata a la parro[qui]a del Pedral con cuia ocasion a traficado desde esta parte al Puerto de Sogamoso repitidicimas veces y lo mismo le a subседido a la villa de Mompox con lo que asiste sobrada esperiencia de todo este rio y es cierto que el que ofrece de d[ic]ha parro[qui]a hasta el Puerto de Sogamoso es tal y con tales peligros que siempre a reselado mucho su naveg[acio]n y que la unica precision le pudiera solo dar

motivo a haverlo traficado y que de pocos años] asta parte se ha puesto p[eo]r que ademas de los perjuicios que ofrecia la rapd[al] es del rio sus mu[cho]s cabesones y palos incubiertos caio un bolcan que remato dicha naveg[aci]on poniendo en empeño a los presisos navegantes en term[ino] de vn dia de camino que ay desde el Puerto a la Parr[oqui]a del Pedral huzar de dos embarcaciones para conducirze y transportar de una a otra las cargas a ombros de las bogas p[o]r camino agresticimo y sin embargo han y estan naufragando vidas y haciendas<sup>20</sup>.

[...] se embarco del zitio del Champan p[ar]a Xiron p[or] el Rio que llaman Sogamoso en vna barqueta de quatro bogas y que biniendo con solo las camas y mantenimiento gastaron tres dias y medio en llegar a pasar el primer bolcan de dos que ay antes de llegar al Puerto [...] experimento que de los tres dias y medio el medio es Rio medianamente Navegable pero lo restante es imponderable el evidente Riesgo que le parecio ay de chorros palisadas y otros malos pasos que solo viendose fuera de aquel raudaloso horrible Dragon de Rio puede Asegurar lo Navego que el bolcan viejo lo pasaron con grandisimo trabajo pero que el bolcan nuebo no fue posible Montar solo la barqueta bacia con un hombre dentro y los demas toandola porque por tres veces se hundio [...] y que

<sup>20</sup> Archivo General de la Nación (A.G.N.), *Mejoras materiales*, t. 4, f., 564v.

haviendo trabajado en esto desde la una del día hasta que zerro la noche se retiraron poco mas de una cuadra del bolcan a dormir aquella noche y de las olas que Despedia aquel chiflon de Agua se lleno la barqueta q[ue] a la mañana fue necesario entre todos achicarla que tiene Navegado por tres veces de bajada y subida el Rio grande y que lo navegaria muchas mas veces p[o]r no bolberse a embarcar una en el de Sogamoso<sup>21</sup>.

[...] tiene el transito de sus cacaos y efectos por el Rio de Sogamoso que en su embargo ofrece Notables peligros asi de vajada como de subida por tener una angostura que en su principio y fin es Necesario descargar la varqueta Pasar la carga por tierra y tener otra a el final de la Angostura para alli cargar los efectos que se trafican y ygualm[en]te de subida por ser ymposible pasar por la Angostura de mas de ofrecerse otras [ ] de Notorio Riesgo y perdida de las embarcaciones por lo que [...] hallasen vereda por tierra se encontra poco costo el poderse abrir camino muy vrebbe que sale a la voca del expresado rio de Sogamoso y entra en el de la Magdalena como lo demuestra el mapa<sup>22</sup>.

Tres evidencias diferentes de las cuales se pueden extraer ciertos fenómenos. Primero, el espacio que se recorre

es apropiado y conocido, las prácticas de accionar sobre un mundo construido permiten identificar varios elementos. El primer testigo quiere revelar las dificultades de la ruta, pero al hacerlo descubre lo contrario. Se delata como un verdadero conocedor de un mundo donde interactúa continuamente, tanto, que puede señalar cambios, empeoramientos, realizar una descripción detallada de un espacio que le es conocido y del que se ha apropiado por medio de ciertas prácticas. Ello se relaciona directamente con las dificultades impuestas por el medio. Por más difícil y frágil que este fuera, abre sus espacios para permitir a los hombres, aun con sus bajos desarrollos en las técnicas, los enfrenten y venzan, a veces sin éxito.

Segunda, para recorrer cierta ruta<sup>23</sup> es necesario un aparato material que

---

<sup>23</sup> Es bien conocido que un camino es una “obra de comunicación terrestre”; ellos hacen referencia a los trazados sobre el suelo, a las obras de construcción, a la aplicabilidad de ciertas técnicas y tecnologías sobre la superficie. En total, los caminos se relacionan con los trazos, sendas, senderos, trochas. JIMÉNEZ, Orián, “Rumores, cartas y caminos en la sociedad colonial”, *Historia y Sociedad*, (8), Medellín, Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín, 2002, pp. 201-202. En cambio, la ruta se constituye en una trayectoria cultural. Una ruta es un recorrido práctico que se configura, un itinerario prefijado, la dirección que se establece entre los diferentes puntos del espacio; el eje que da forma a las distancias y medidas del trayecto que sostiene y al que le da sentido, véase BOHÓRQUEZ BARRERA, Jesús, “A casco de mula y punta de baúl. Caminos y rutas: espacios, tiempos y distancias en los andes colombianos”, *Memorias del II Encuentro Latinoamericano de estudiantes de Geografía*, Asociación Latinoamericana de estudiantes de geografía, Bogotá, Universidad Pedagógica Nacional, agosto de 2005, CD Rom.

---

<sup>21</sup> A.G.N., *Mejoras materiales*, t. 19, f. 721r.

<sup>22</sup> A.G.N., *Mejoras materiales*, t. 19, ff. 717r. y v.

posibilite hacer el recorrido. En el texto se aclara que se llevaba “poca carga”, es decir, sólo los mantenimientos y la cama<sup>24</sup>; además, se hace referencia a las dificultades para navegar en las barquetas. Estos son los aspectos correspondientes a la cultura material, a las necesidades culturalmente establecidas que acompañaban la circulación: la alimentación, los medios técnicos de transporte, el vestido. Además, para poder llevar a cabo el recorrido se debían conocer ciertas maneras de empacar los productos (para que no se deteriorarán), mantener ciertas relaciones con el manejo de las bogas y arrieros, y por supuesto, en el último caso, someterse a las necesidades de las mulas. Todos estos elementos materiales: mulas, petacas, aguardiente, lasos, barquetas, etc., eran establecidos como “suficientes” o “insuficientes” por la sociedad donde se habitaba y eran fundamentales para vencer las distancias; sin ellos era imposible atravesar los caminos por tierra o por agua; sin ellos, todo se congela, se pierde el movimiento, se olvida el trayecto, se impide el recorrido, se hace imposible enfrentarse al mundo construido<sup>25</sup>.

<sup>24</sup> En otras palabras, es necesario aclarar que no se llevaba grandes valijas, petacas, etc. Si el recorrido por el río era terrible sólo con las cosas “necesarias”, debía ser peor al realizarlo con grandes cargas. Es esta contradicción la que se puede tomar del testimonio y que permite realizar un acercamiento a las realidades materiales del viaje.

<sup>25</sup> Sobre estos elementos, además de la información que puede encontrarse en los documentos de archivo y que resulta por demás fragmentaria, pueden verse, eso sí, realizando la pertinente

Tercera, el intercambio de productos y sus relaciones con el mundo rural que rodea y atraviesa el valle del río Sogamoso. En el texto se hace referencia al tránsito de “cacaos y efectos”, pero no se especifica la gama de productos que intervienen en dichos intercambios, ni las formas bajo las cuales se entabla el mercado. En este punto se debe centrar la atención en el tipo, cantidades y direcciones de los productos (sean importados o producidos “en la tierra”), y sobre todo, en los diferentes modos cómo circulan los géneros, ya sea de manera legal o ilegal.

Don Francisco Alonso Carreazo, vecino y mercader de Mompo, interpuso demanda ante el gobierno de la ciudad de Girón para realizar ciertas

---

crítica de fuentes, los textos de las personas que recorrieron el territorio; por ejemplo, ROBINSON, David J., (comp.), *Mil leguas por América. De Lima a Caracas 1740-1741. Diario de don Miguel de Santisteban*, Bogotá, Banco de la República, 1992; SANTA GERTRUDIS, Juan (Fray), *Maravillas de la Naturaleza (1756-1775)*, 2 tomos, Bogotá, Presidencia de la República, 1956, t. I; REICHEL-DOLMATOFF, Gerardo, (comp.), *Diario de viaje del P. Joseph Palacios de la Vega entre los indios y negros de la provincia de Cartagena en el Nuevo Reino de Granada 1787-1788*, Bogotá, Editorial ABC, 1955; ANCÍZAR, *Peregrinación de Alpha*; MOLLIE, *Viaje por la república de Colombia en 1823*; RÖTHLISBERGER, Ernst, *El dorado. Estampas de viaje y cultura de la Colombia suramericana*, Bogotá, Presidencia de la República, Comisión V Centenario, Colcultura, 1993; GOSSELMAN, *Viaje por Colombia 1825 y 1826*; HOLTON, *La nueva Granada: veinte meses en los Andes*. Este último viajero es el que describe con mayor vehemencia todas las cuestiones referentes a la vida material de los recorridos, ver pp. 40-41, 45-47, 58-59, 87, 105, 212, 213, 378. Por razones de espacio no se describen aquí todos estos elementos que esperan todavía estudios a profundidad.

averiguaciones correspondientes a una valija cargada de efectos del reino que había naufragado en el río de Sogamoso, al parecer, por sobrecarga<sup>26</sup>. Según el mercader, se debía hacer comparecer a Diego Romero, vecino de la parroquia del Pedral, para que testificara si había hecho remisión “por cuenta” de Don Antonio de la Vega, residente en la ciudad de San Juan Girón, de cacao y lienzos en dirección a la mencionada villa. Además, el demandante pedía declaración del piloto de la barqueta “nombrado” Sebastián Ronduela para que describiera la manera como ocurrieron los hechos. Interesaba aclarar si la barqueta había naufragado debido a sobrecarga, temporales o descuidos del conductor, y si se tenía noticia del tiempo que dichas cargas se demoraron en el puerto y Bodegas del Pedral, así como si alguna parte de ellas se había dejado en el camino.

El piloto de la barqueta, Sebastián Ronduela, natural del río Sinú y vecino del sitio del Champán, expuso que “venía” encargado de una balsa con treinta cargas, 10 de lienzo y 20 de cacao a entregar en la Villa a Francisco Alonso Carreazo, y que junto con él había partido Basilio Céspedes, quien “por venir recargado tuvo la pérdida de una carga de lienzo”. El piloto declaró, además, que como su balsa venía recargada dejó tres cargas “en la estancia nombrada Yariguíes al cuidado de dicho Basilio quien las había traído con lo demás de

su cargo y que se salvo al mencionado don Francisco Carreazo”<sup>27</sup>. En el pleito se culpó a Diego Romero, quien estaba encargado de los trámites necesarios para remitir los productos desde el Pedral hasta Mompos. Se concluyó que don Antonio Vesga había entregado al cuidado de Romero 180 piezas de lienzo y 132 arrobas de cacao, de las cuales se habían perdido 6 piezas de las telas y se averiaron 64, además de haber “faltado” el cacao en 8 arrobas<sup>28</sup>.

Es de resaltar aquí las relaciones personales que permiten desenvolverse y hacer circular las mercancías en el espacio. Los bogas, eran el soporte que permitía hacer circular los productos; ellos y los estancieros<sup>29</sup> que allí habitaban, se

<sup>27</sup> A.H.R., Archivo de Girón, *Causas Civiles /1750-1753/*, f. 292r. Interesa destacar como cierto orden espacial de las estancias y de los sitios, pero sobre todo de las casas, permite que los géneros circulen por la cuenca.

<sup>28</sup> A.H.R., *Causas civiles /1750-1753/*, f. 294r.

<sup>29</sup> Por ejemplo, don Lorenzo Cavides del Pino declaró que había vendido a don Egidio de Navas una barqueta de seis bogas “la qual bendi por libre de todo gravamen y para mi mantencion en esta mi enfermedad la qual me tiene el expresado D(on) n Egidio pagado su importe”. A.H.R., Archivo de Girón, *Protocolos*, t. 1761-1769, f. 569v. Por su parte, en el inventario de los bienes de Pascual Castillo, quien residía en el “puerto de botiga y sitio de astilleros”, se contaron una barquetilla de nueve varas “de su “manego”, dos palos de barquetas que tenia puestos en trabajo una de cuatro y otra de cinco varas y dos barquetillas de diez varas, una la debía Martín López y la otra Agustín Mantilla. A.H.R., *Causas Civiles /1774/*, f. 212r. Vivir en las tierras cercanas a los ríos Sogamoso y Lebrija era sinónimo de posesión de barquetas y canoas, elaboradas para el uso propio o por encargo. La pesca, una actividad fundamental en un lugar donde los bastimentos

<sup>26</sup> A.H.R., Archivo de Girón, *Causas Civiles /1750-1753/*, ff. 291r. a 312v.

tornaban en eslabones de la cadena de circulación, pues estaban encargados, los unos de servir de fuerza motriz para dar movimiento a las barquetas y los otros de fabricarlas. Cualquier inconveniente entre las bogas-arrieros y los comerciantes era sinónimo de atrasos. Los estancieros dependían, a su vez, de los arrieros. Ellos estaban encargados, en muchos casos, de llevar y traer las cartas. Estas cartas incluso llegaban desde la lejana Cartagena, con mayor frecuencia desde Mompo, y sobre todo, circulaban entre las zonas rurales del Valle donde un conjunto de *sitios*

estampaban una continuidad imaginaria entre las intempestivos e incontrolables montes que a trozos y a veces en su dilatarse, sometían a los nómadas<sup>30</sup> y sedentarios de un mundo que se movía al ritmo del mercado del cacao.

En las cartas y papeles aparecían los géneros y cantidades vendidas al fiado, es decir los deudores, los sometidos tanto a las necesidades como a los gustos. Muchos de estos productos eran vendidos a los estancieros de las tierras bajas, cercanas a los valles del Sogamoso y del Lebrija, así como a los vecinos ricos que residían en las tierras llanas cercanas a la ciudad de San Juan Girón. Otra porción llevaba un destino diferente. Se escamoteaban por el espacio creando posibilidades de tránsito y de acción para satisfacer los deseos y necesidades de algunos comerciantes que se arriesgaban a alcanzar sus objetivos. Alguna parte de los géneros circulaba como contrabando para dirigirse a la ciudad de Tunja<sup>31</sup>.

---

como la carne adquirían altos precios, daba mejores resultados si se utilizaban canoas y los pescadores se internaban en ciertas zonas de los ríos. El comercio, las comunicaciones, las autoridades, los religiosos, todos requerían para su movilización de los instrumentos fabricados con los productos que el monte producía. Sobre los diferentes usos del monte, véase HERRERA, Marta, *Ordenar para controlar. Ordenamiento espacial y control político en las llanuras del Caribe y en los Andes centrales Neogranadinos. Siglo XVIII*, Bogotá, Instituto colombiano de antropología e historia y Academia colombiana de Historia, 2002, pp. 49-52; RAMÍREZ DE JARA, Clemencia, *Frontera fluida entre andes, piedemonte y selva: El caso del Valle de Sibundoy, siglos XVI-XVIII*, Bogotá, Instituto colombiano de Cultura Hispánica, 1996, capítulos II y III; para el caso específico de los montes del Chocó ver: JIMÉNEZ, *El Chocó: un paraíso del demonio. Nóvita, Citará y el Baudó, siglo XVIII*, Medellín, Universidad Nacional de Colombia, 2004, capítulo II; sobre las diferentes formas como se percibía y los diversos usos que se le otorgaba al **bosque** en Europa véase BRAUDEL, *La identidad de Francia. t. I, La geografía y los hombres*, pp. 138-142; LE GOFF, Jacques, "El desierto y el bosque en el Occidente Medieval", *Lo maravilloso y lo cotidiano en el occidente medieval*, 3 reimp., Barcelona, Gedisa, 1996, pp. 25-39; BLOCH, Marc, *Historia rural francesa. Caracteres originales [1931-1952]*, Barcelona, Crítica, 1978, pp. 74-75.

---

<sup>30</sup> Sobre un tejedor y labrador que hace viajes para aumentar el caudal con que mantener a su esposa e hijos, véase A.H.R., *Causas civiles /1746-1749/*, ff. 171r.

<sup>31</sup> A.G.N., *Mejoras materiales*, t. 4, f. 593r. Sobre géneros de contrabando que circulaban por el puerto de Sogamoso, probablemente con destino a la ciudad de Tunja, que alcanzaban un monto de 4239 pesos 5 reales y 1 cuartillo, véase A.G.N., *Contrabando*, t. 15, ff. 563r. a 576v. La ciudad de Tunja debía ser abastecida por la de Santafé, por lo que las ropas de Castilla en ella alcanzaban precios muy altos. Los géneros, entonces, entraban por el puerto de Honda ampliando las distancias a recorrer. Si los comerciantes se pusieron de acuerdo para romper con esta obligación y obtener ganancias con el contrabando, el puerto de Sogamoso y su río,



En términos generales el problema de la circulación y en particular el de la circulación baja que se ha sugerido aquí, aún está por estudiarse. Es importante por lo tanto, profundizar en el estudio de los procesos de de circulación de un mundo que se mueve a ritmos de una economía rural y minera. Un estudio detallado sobre el “Magdalena Medio” neogranadino permitiría observar cómo se constituyeron las bases de funcionamiento de un mundo rural que se conecta con los deseos, con la satisfacción de lujos y necesidades. Quedan por detallar ejemplos que den luces sobre las formas de estar y sentir en un mundo rodeado de montes, cercado por posesiones y atormentado por las desventajas del clima. El mundo rural y sus continuas relaciones con el comercio es un tema que poca importancia ha merecido en la historiografía colombiana.

No se trata de olvidar las limitaciones y desventajas de unas prácticas que marchan lento, al paso de las mulas y al ritmo de los brazos de los bogas, se trata de percibir los movimientos propios, describir sus formas de construir el espacio. En fin, de no caer en la trampa de repetir un discurso, de aplastar la realidad constriñendo ciertas experiencias en los rincones donde se localizan sus entusiastas objetivos, sino de ilustrar las maneras en que un mundo se construye a partir de ciertas relaciones personales que no sólo permiten acortar las dis-

---

tal vez tomaron gran importancia durante el siglo XVIII; sin embargo, falta todavía hacer investigaciones en este sentido.

tancias sino también participar en la obtención de ciertas ganancias.

### **A manera de conclusión: perspectivas de indagación**

Los caminos son una construcción en el espacio que se destaca por reflejar su parte material<sup>32</sup>, las limitaciones físicas que atrasan o aceleran la circulación, pero en ciertas sociedades la realidad del movimiento es tan compleja que el camino toma o pierde importancia dependiendo del lugar desde donde se mire. Los caminos por sí mismos ni son la realidad total ni explican todo, ellos van encadenados a un conjunto de prácticas (y en este sentido deberían dirigirse las investigaciones), de vivencias, de percepciones espaciales, etc. Si se miran los documentos con detalle sería de mayor utilidad explicar los procesos de *circulación*, como los ha expuesto Braudel en sus trabajos. En ese conjunto el camino es un instrumento, una parte, uno de los problemas que se debe tener en cuenta. La *circulación*, en este sentido, es un todo, una realidad, una totalidad de instrumentos que dan paso al movimiento:

Aquí nos atendremos solamente a discernir los elementos y los instrumentos de la circulación: los caminos, los medios de trans-

---

<sup>32</sup> JIMÉNEZ, “Rumores, cartas y caminos”, p. 201, señala que “El camino [...] es una obra de comunicación terrestre que permite el desplazamiento de móviles; los caminos están conformados por elementos que fueron contruidos por el hombre para facilitar o mejorar sus condiciones de desplazamiento y de existencia”.

porte, las mercancías transportadas, las tiendas, los mercados, las ferias, los intercambios mercantiles, la moneda en movimiento, el crédito, los diversos procesos del comercio y, naturalmente, los hombres, sus actos, sus desplazamientos. En suma, por circulación entiendo el conjunto de los movimientos económicos que supone el funcionamiento de toda la sociedad, movimientos que la sociedad asegura naturalmente y que se esfuerza en promover aunque solo lo consiga a medias<sup>33</sup>.

En un recorrido como el sugerido aquí, que hace parte de investigaciones que se vienen adelantando, es útil una mirada de larga duración<sup>34</sup> que permita mostrar ciertos fenómenos relevantes que se mantienen en el tiempo largo, que permitan comprender las formas y manías del movimiento de hombres, animales y cosas, no para narrar sino para encontrar ciertas persistencias, para radicar algunas elementos que sirvieron de soporte a las estructuras de la circulación. Se trata de observar

ciertas percepciones y construcciones, la puesta en juego de algunos intereses expresados por prácticas simples que se diluyen interviniendo en la circulación y por tanto en la economía.

De esta manera se logra mostrar cómo durante el siglo XVIII la arteria del Sogamoso se transformó en un punto fundamental de comunicación entre las provincias de “abajo” y “arriba”, dando lugar a todo un ordenamiento espacial que incluía estancias, casas, paisajes, en total, elementos materiales y culturales. Igualmente, en esta perspectiva se logra ilustrar sobre la manera cómo se estableció esta ruta contrapuesta y complementaria pero también la lucha constante por vencerla al establecer un camino, hasta el momento de las intervenciones de los liberales<sup>35</sup> en la construcción del eje vial paralelo al río Sogamoso.

<sup>33</sup> JIMÉNEZ, “Rumores, cartas y caminos”, p. 240.

<sup>34</sup> Metodológicamente se ha tomando en cuenta las temporalidades que propuso el historiador Fernand Braudel. En sus trabajos describió y propuso un trío de duraciones para analizar la variedad del tiempo social. Un tiempo que puede correr a una gran velocidad, o por contrario, marchar tan lento que sea casi imposible percibir sus movimientos. Para este caso se trata de una historia “casi inmóvil, la historia del hombre en sus relaciones con el medio que le rodea, historia lenta en fluir y en transformarse”. BRAUDEL, *El mediterráneo*, t. I, p. 17. Cf. “La larga duración”, BRAUDEL, *La historia y las ciencias sociales*, Madrid, Alianza editorial, 1995, pp. 60-106.

<sup>35</sup> Sobre las mejoras materiales de medio siglo puede consultarse el texto de SÁNCHEZ, Efraín, *Gobierno y geografía. Agustín Codazzi y la Comisión Corográfica de la Nueva Granada*, Bogotá, Banco de la República/el Áncora editores, 1998, p. 172.

## Bibliografía

### Archivo Histórico Regional (A.H.R.) - Bucaramanga

Fondo Judicial de Bucaramanga, Sección Civil y Sección Civil-Ejecutivos.

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

Archivo de Girón, *Causas Civiles 1750-1753*.

Archivo de Girón, *Protocolos*, tomo 1761-1769.

### Archivo General de la Nación (A.G.N.) - Bogotá

*Testamentarias Santander. Miscelánea colonia. Testamentarias Santander. Contrabando.*

### Fuentes primarias publicadas

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

GOSSELMAN, Carl August, *Viaje por Colombia 1825 y 1826*, Bogotá, Banco de la República, 1981.

MOLLIEN, Gaspard-Theodore, *Viaje por la república de Colombia en 1823*, Bogotá, Presidencia de la República, Comisión V Centenario y Colcultura, 1992.

ROBINSON, David J., (comp.), *Mil leguas por América. De Lima a Caracas 1740-1741. Diario de don Miguel de Santisteban*, Bogotá, Banco de la República, 1992.

RÖTHLISBERGER, Ernst, *El dorado. Estampas de viaje y cultura de la Colombia suramericana*, Bogotá, Presidencia de la República, Comisión V Centenario, Colcultura, 1993.

SANTA GERTRUDIS, Juan (Fray), *Maravillas de la Naturaleza (1756-1775)*, 2 tomos, Bogotá, Presidencia de la República, 1956.

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

### Bibliografía secundaria

APRILE-GNISET, Jacques, *La ciudad colombiana. Siglo XIX y XX*, Bogotá, Banco Popular, 1992.

BARONA, Guido, *La maldición de midas en una región del mundo colonial. Popayán 1730-1830*, Santiago de Cali, Facultad de Humanidades y Fondo mixto para la promoción de la cultura y las artes del Cauca, 1995, 335 p.

BLOCH, Marc, *Historia rural francesa. Caracteres originales [1931-1952]*, Barcelona, Crítica, 1978.

- BOHÓRQUEZ BARRERA, Jesús, “A casco de mula y punta de baúl. Caminos y rutas: espacios, tiempos y distancias en los andes colombianos”, *Memorias del II Encuentro Latinoamericano de estudiantes de Geografía*, Asociación Latinoamericana de estudiantes de geografía, Bogotá, Universidad Pedagógica Nacional, agosto de 2005, CD Rom.
- BRAUDEL, Fernand, *La identidad de Francia, tomo III, Los hombres y las cosas* [1986], 3 tomos, Barcelona, Gedisa, 1993, 457 p.
- BRAUDEL, *El mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II [1949-1966]*, 2 tomos, 2 ed., 3 reimp., México, tomo I, 1992.
- BRAUDEL, *La historia y las ciencias sociales*, Madrid, Alianza editorial, 1995.
- COLMENARES, Germán. *Historia económica y social de Colombia 1537-1719*, 1973, Bogotá, Tercer Mundo, tomo I, 1999.
- DOMÍNGUEZ, Camilo, Augusto GÓMEZ y Guido BARONA, (ed.), *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, Universidad Nacional de Colombia y Universidad del Cauca, 2004, 498 p.
- GUERRERO, Amado, “Conflicto y poder en la sociedad colonial. Girón siglo XVIII”, GUERRERO, (comp.), *Cultura política, movimientos sociales y violencia en la historia de Colombia*, Bucaramanga, UIS, 1992, 226 p.
- HERRERA, Marta, *Ordenar para controlar. Ordenamiento espacial y control político en las llanuras del Caribe y en los Andes centrales Neogranadinos. Siglo XVIII*, Bogotá, Instituto colombiano de antropología e historia y Academia colombiana de Historia, 2002.
- HOLTON, Isaac, *La Nueva Granada: veinte meses en los Andes*, Bogotá, Banco de la República, 1981.
- JIMÉNEZ, Orián, “Rumores, cartas y caminos en la sociedad colonial”, *Historia y Sociedad*, (8), Medellín, Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín, 2002., pp. 201-202.
- JIMÉNEZ, *El Chocó: un paraíso del demonio. Nóvita, Citará y el Baudó, siglo XVIII*, Medellín, Facultad de Ciencias Humanas y Económicas, Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín y Editorial Universidad de Antioquia, 2004.
- JIMÉNEZ y Felipe GUTIÉRREZ, “Caminos, rutas y técnicas: polifonías históricas y posibilidades de indagación”, JIMÉNEZ, GUTIÉRREZ y Edgardo PÉREZ, (ed.), *Caminos, rutas y técnicas: Huellas espaciales y estructuras sociales en Antioquia*, Medellín, DIME-Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín, 2005, p. 23-124.

- JOHNSON, David Church, *Santander. Siglo XIX. Cambios socio económicos*, Bogotá, Carlos Valencia Editores 1984, 309 p.
- LE GOFF, Jacques, “El desierto y el bosque en el Occidente Medieval”, *Lo maravilloso y lo cotidiano en el occidente medieval*, 3 reimp., Barcelona, Gedisa, 1996.
- MARTÍNEZ GARNICA, Armando y Amado GUERRERO, *La provincia de Soto. Orígenes de sus poblamientos urbanos*, Bucaramanga, UIS, 1995, 226 p.
- MARTÍNEZ GARNICA y Juan Alberto RUEDA, *La provincia de Mares. Orígenes de sus poblamientos urbanos*, Bucaramanga, UIS, 1996.
- MORA VILLAMIZAR, Óscar Alonso, “La élite en Bucaramanga en la segunda mitad del siglo XIX”, Trabajo de Grado, Universidad Industrial de Santander, Escuela de Historia, Bucaramanga, 1994.
- RAMÍREZ DE JARA, Clemencia, *Frontera fluida entre andes, piedemonte y selva: El caso del Valle de Sibundoy, siglos XVI-XVIII*, Bogotá, Instituto colombiano de Cultura Hispánica, 1996, 221 p.
- 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.
- REICHEL-DOLMATOFF, Gerardo, (comp.), *Diario de viaje del P. Joseph Palacios de la Vega entre los indios y negros de la provincia de Cartagena en el Nuevo Reino de Granada 1787-1788*, Bogotá, Editorial ABC, 1955.
- 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, 270 p.
- SÁNCHEZ, Efraín, *Gobierno y geografía. Agustín Codazzi y la Comisión Corográfica de la Nueva Granada*, Bogotá, Banco de la República/el Áncora editores, 1998, 690 p.
- TOVAR, Hermes. *Relaciones y visitas a los Andes*, Bogotá, Biblioteca Nacional, Instituto de Cultura Hispánica y Colcultura, tomos II y III, 1993-1996.
- VALDERRAMA BENÍTEZ, Ernesto, *Real de Minas de Bucaramanga. 1547-1945*, Bucaramanga, Imprenta del departamento, 1948.