

¿Espíritu visionario?
Geo von Lengerke: proyectos
comerciales y de caminos
en la segunda mitad del siglo XIX

*Visionary Spirit? Geo von Lengerke:
Trade and Road Projects in the Second
Half of the Nineteenth Century*

CLARA INÉS CARREÑO TARAZONA*

Universidad Industrial de Santander
Bucaramanga, Colombia

CINTYA ALEXANDRA MALDONADO CRUZ**

Universidad del Quindío
Armenia, Colombia

* ccarreno7@unab.edu.co

** cintyamaldonado@hotmail.com

Artículo de investigación.

Recepción: 9 de agosto de 2009. Aprobación: 28 de octubre de 2009.

RESUMEN

[18] El trabajo presenta un acercamiento a la relación entre el llamado “sueño de promisión”, promovido por el gobierno federal en las últimas tres décadas del siglo XIX, y el papel asignado al alemán Geo von Lengerke para ejecutar este propósito. Se destaca en un primer momento la forma como Lengerke utilizó su posición social y su carácter de foráneo para acceder, a partir de sus propios negocios, al monopolio de las vías comerciales. A continuación, se utiliza el término “sueño de promisión” para señalar que detrás de estos proyectos se consolidó un grupo de individuos vinculados a la explotación quinera, los pleitos, el poder y las influencias. Por último, se examinan los privilegios otorgados durante el proceso de apertura de rutas, especialmente aquellos relacionados con la obtención de títulos de propiedad sobre las tierras baldías cercanas a los caminos.

Palabras clave: Geo von Lengerke, comercio en Santander, Colombia siglo XIX, camino de Lebrija, camino de Sogamoso.

ABSTRACT

This paper presents an approach on the relation between the so-called “Promised Dream”, promoted by the federal government in the last three decades of the nineteenth century, and the role assigned to Geo von Lengerke for achieving this purpose. In its first part, this paper remarks how Lengerke used his social position and his status as a foreigner to access, from his own business, to the monopoly of commercial ways. Then, the term “promised dream” is used to evidence that, underneath these projects, a group was consolidated, conformed by individuals linked to the quina exploitation industry, the disputes, the power and the influences. Lastly, the privileges granted during the road opening process are examined, especially those related to the obtaining of deeds over vacant lands close to he roads.

Keywords: *Geo von Lengerke, Trade in Santander, Colombia Nineteenth Century, Lebrija Road, Sogamoso Road.*

Introducción

DURANTE UN PROCESO de organización y ordenación de la documentación correspondiente al Archivo judicial de Bucaramanga del siglo XIX,¹ se hallaron unos documentos relacionados con las actividades comerciales del empresario alemán Geo von Lengerke, inéditos hasta el momento pues no figuraban en ninguno de los trabajos realizados sobre este comerciante, perteneciente a la sociedad santandereana. Esta información ha sido de mucha utilidad para hacer una pequeña aproximación al papel socioeconómico que cumplieron los extranjeros en Colombia durante la época decimonónica, especialmente en el territorio de Santander.

En 1852 este inmigrante alemán se radicó en el Estado Soberano de Santander, “condicionó y modificó muchas costumbres e impuso su voluntad en un dilatado territorio geográfico”² al establecer “negocios de sombreros y

[19]

1. El Centro de Documentación e Investigación Histórico Regional (CDIHR) de la Universidad Industrial de Santander (UIS), es hoy por hoy el ente encargado de custodiar esta documentación, la cual se encontraba en un sótano del edificio donde funciona actualmente el Palacio de Justicia. Los documentos llegaron en un estado de conservación deplorable, sin ningún tipo de organización y en bultos atados con cabuya. No obstante, debido a que estos son una rica fuente de información para los historiadores, nos dimos a la tarea de organizar el archivo cronológicamente y por asuntos, para permitirle el acceso rápido a cualquier persona que quisiera consultar dichos fondos.
2. En relación con la inmigración alemana a Colombia en el siglo XIX, diversos autores han señalado que la actividad empresarial relacionada especialmente con el comercio del tabaco, fue básicamente lo que motivó la migración de alemanes entre 1870 y 1914. Así lo afirman Adolfo Meisel Roca y Joaquín Vilorio de la Hoz, en su trabajo sobre el caso del comerciante alemán Adolfo Held. Si bien es cierto que las ventajas de incursionar en negocios bancarios, el comercio de importación y exportación, la explotación agrícola, etc., permitió la llegada de estos ciudadanos alemanes, autores como Horacio Rodríguez Plata sostienen que, en el caso de Lengerke, este “llegó a Colombia hacia 1852, huyendo de la justicia de su país natal que lo buscaba por haber dado muerte a un coterráneo suyo durante un duelo por lío de espadas”. Ver Horacio Rodríguez Plata, *La inmigración alemana al Estado Soberano de Santander siglo XIX. Repercusiones socio-económicas de un proceso de transculturación* (Bucaramanga: Gobernación de Santander, 1989) 97. Al parecer, la experiencia empresarial de Lengerke sobrevino por reconocer las ventajas y oportunidades del territorio que encontraba a su paso. Sobre la importancia del papel desempeñado por los empresarios extranjeros y su relación con los comerciantes nacionales, ver Adolfo Meisel Roca y Joaquín Vilorio de la Hoz, “Los alemanes en el caribe colombiano: el caso de Adolfo Held, 1880-1927”, *Cuadernos de Historia*

[20]

tabaco a gran escala”. Así mismo, fundó dos importantes casas comerciales: la primera de ellas bajo la razón social Lengerke, Lorent y Cía., dedicada a la extracción y exportación de la quina. La segunda, denominada Sociedad Lengerke y García y Cía., tenía como objeto administrar las tierras a lo largo de los caminos de Lebrija y Sogamoso, adjudicadas a través de la construcción de los caminos para “construir casas y cercas, al arreglo de potreros y al establecimiento de tiendas para el expendio de efectos”³.

Por otro lado, se encontró bastante información sobre la constitución de los Bancos Prendario de Soto y Banco Santander,⁴ de los cuales Lengerke era socio, así como diversas demandas interpuestas por este último y por otros comerciantes contra él. La valiosa información complementa otras fuentes

Económica y Empresarial (1999). Recuperado de: www.banrep.gov.co/documentos/publicaciones/pdf/CHEE01-AdolfoHeld.pdf; ver, además, Frank Safford, “Empresarios nacionales y extranjeros en Colombia durante el siglo XIX”, *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* 4 (1969): 87-111.

3. Esta compañía se asoció con el gobierno del Estado para conformar la Sociedad Industrial, encargada desde ese momento de explotar los bosques baldíos, otorgados por el mismo gobierno, en busca de la quina cuprea. La Casa de Lengerke y Cía. se encargaba, además, de suministrar los fondos y proveer herramientas, tambos, depósitos, medios de acarreo y otros elementos de explotación y exportación. Ver “Juicio promovido por Pablo Lorent como representante de la Sociedad Industrial Lengerke y Cía. contra Manuel Cortissoz y Cía. sobre entrega de unas cargas de quina o su valor, 1883”. CDIHR, Bucaramanga, S. Civil-Ejecutivos, F. Judicial de Bucaramanga, caja 108. Además, ver *Gaceta de Santander* [Socorro] 10 sep. 1880: 311-312 y *Gaceta de Santander* [Socorro] 25 nov. 1880: 392.
4. El perfil de los comerciantes destaca el papel que cumplieron no solo como concesionarios de caminos, pues participaron activamente en otros ámbitos como el negocio bancario. Lengerke y otros importantes comerciantes extranjeros y locales se dedicaron a una compañía anónima llamada Banco de Santander. Los capitales adquiridos en las transacciones comerciales se destinaban a la banca (con diferentes socios que se encargaban del mantenimiento de las vías), a multiplicar el comercio y a la adquisición de tierras. Ver *Diario Oficial* [Bogotá] 12 jul. 1873. CDIHR, Bucaramanga, 2. Ver, además, Amado Antonio Guerrero Rincón y Maribel Avellaneda Nieves, “La elite empresarial de Santander (1880-1912)”, *Empresas y empresarios en la historia de Colombia, siglo XIX-XX. Una colección de estudios recientes*, ed. Carlos Dávila Ladrón de Guevara (Bogotá: Norma / Uniandes, 2003) 164; Enrique Gaviria Lievano, *El liberalismo y la insurrección de los artesanos contra el librecambio: primeras manifestaciones socialistas en Colombia* (Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2002).

que se tenían sobre la construcción de los caminos de Sogamoso y Lebrija, el papel que jugó la figura de Lengerke como empresario de caminos y los motivos personales que permearon la reconstrucción de dichas rutas. Teniendo en cuenta los aspectos mencionados, en este artículo se analiza cómo los intereses económicos y comerciales de Lengerke primaron sobre su muy nombrado “espíritu visionario”. Este espíritu ha sido resaltado en la obra de muchos autores, que destacan al comerciante alemán por ser un “ingeniero” de caminos que buscaba articular a Santander con los centros de intercambio internacional, como una iniciativa de progreso para la región.⁵

[21]

Lo anterior induce a pensar en una mezcla de las relaciones de poder, en este caso entre el gobierno y Lengerke, y el uso que se le estaba dando al espacio. A lo que autores como Orián Jiménez y Felipe Gutiérrez han llamado “dinámicas y cambiantes relaciones entre el hábitat y los hábitos”,⁶ es decir, entre las características que ofrece el espacio geográfico y la forma como los individuos terminan apropiándose de él, para transformarlo de acuerdo con sus propias necesidades. Las dinámicas relaciones de poder que entablaron comerciantes y empresarios con el gobierno del Estado Soberano de Santander, “no son simplemente una abstracción económico-jurídica, implican una realidad social, es decir, personas que toman a cargo una labor que las vincula con el Estado, con sus propias compañías, con la familia y con la comunidad, en aspectos tanto económicos como no económicos”⁷ y sobre todo con el espacio geográfico, del cual necesitaban apropiarse para alcanzar sus ideales. Para dar cuenta de ello, el presente artículo está dividido en tres partes. En primer lugar, se establecen las diversas relaciones entre el proyecto de construcción de caminos y las utilidades económicas obtenidas por aquellos a los que les adjudicaban los contratos de las obras, siendo particular el

-
5. Al respecto, ver Pedro Gómez Valderrama, *La otra raya del tigre* (Bogotá: Oveja Negra, 1983); también, Álvaro Pablo Ortiz Rodríguez, *Geo von Lengerke: Constructor de caminos* (Bucaramanga: Colección Temas y Autores Regionales / División Editorial y de Publicaciones UIS, 2008).
 6. Orián Jiménez Meneses y Felipe Gutiérrez Flórez, “Caminos, rutas y técnicas: polifonías históricas y posibilidades de indagación”, *Caminos, rutas y técnicas: Huellas espaciales y estructuras sociales en Antioquia*, ed. Orián Jiménez Meneses, Edgardo Pérez Morales y Felipe Gutiérrez Flórez (Medellín: DIME / Universidad Nacional, sede Medellín, 2005) 24 y 68.
 7. Para el caso de las relaciones y las redes comerciales, ver María Fernanda Duque Castro, “Comerciantes y empresarios de Bucaramanga (1857-1885): una aproximación desde el neoinstitucionalismo”, *Historia Crítica* 29 (ene.-jun., 2005): 150.

[22]

caso de Geo von Lengerke. En segundo lugar, se mencionan algunos casos presentes en los juicios civiles, que permiten comprender las contradicciones del denominado “sueño de promisión” con respecto de las actividades en las que se involucraban los hombres como integrantes de las sociedades comerciales, en su constante afán por acaparar la producción agrícola y los circuitos de comercio. Finalmente, se destaca cómo la concesión de terrenos necesarios para construir las vías le permitieron a Lengerke apropiarse de una gran cantidad de zonas agrícolas, mostrando con ello la estrecha relación existente del poder con la especulación con tierras.

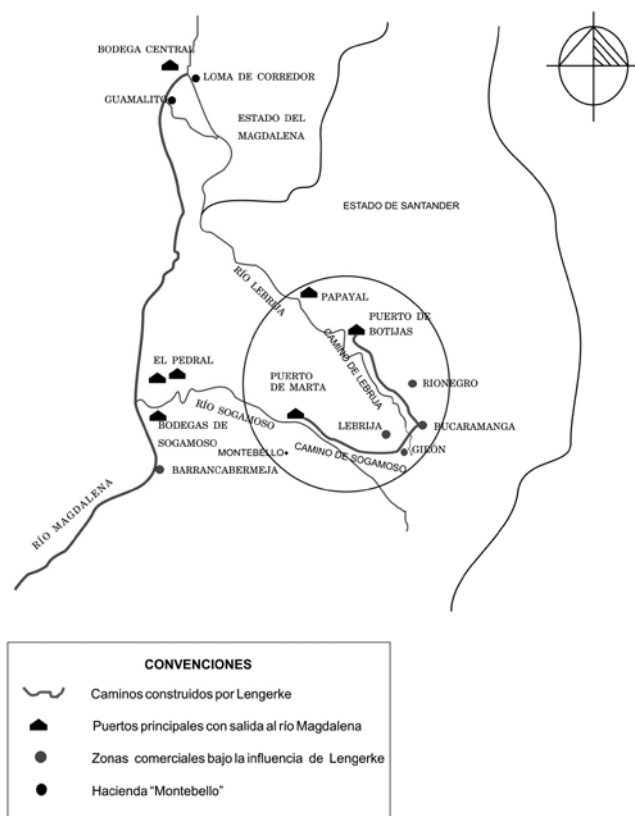
El negocio de los caminos

Aprovechar el espacio geográfico con sus ventajas y desventajas fue decisivo para adaptar las vías comerciales. Las difíciles condiciones del terreno, las confluencias hostiles de los ríos, que destruían lo poco que se había hecho, obligaba a buscar contratistas para dedicarse exclusivamente a la apertura de caminos. Mientras el gobierno del Estado Soberano de Santander se encargaba de garantizar las mejores condiciones posibles a la hora de trasladar obreros y de ejecutar las obras, el empresario de los caminos trataba de sacar el mayor provecho económico de un negocio bastante rentable. Esta fue una de las características que persistió a lo largo y ancho de la construcción de los caminos en el Estado de Santander.

Una de las condiciones para comenzar los trabajos era el reconocimiento del empresario, que tenía no solo que ser un productivo y reconocido hombre de negocios, sino que además debía poseer cierta influencia política: tener un personaje altamente competitivo y de origen extranjero marcaba profundamente el poder del gobierno ante la sociedad; en el plano político, se necesitaba a alguien que cuidadosamente hiciera lo posible por introducir la “modernización” al construir las vías de acceso al río Magdalena. Todo lo anterior representaba la figura del empresario y comerciante alemán Geo von Lengerke.

Así, en el año 1864 el gobierno del Estado Soberano de Santander otorgó una serie de contratos y licencias para reconstruir los caminos denominados de utilidad pública. Algunos de dichos contratos fueron dados exclusivamente a la Sociedad Lengerke y Cía. La Sociedad debía, dependiendo del lugar, reconstruir o abrir tramos para conectar el camino que conducía del Distrito de Girón al Puerto de Marta sobre el río Sogamoso, así como el camino que seguiría la ruta hacia el puerto de Botijas sobre el río Lebrija o Cañaverales

(figura 1).⁸ Sea cual fuere la dirección, estas vías de acceso impulsarían el intercambio comercial, conduciendo simultáneamente a los diferentes grupos de comerciantes nacionales y extranjeros desde y hacia la Costa Caribe a través del río Magdalena. De esta manera, los caminos fueron claves para hacer prosperar la economía de las crecientes casas comerciales existentes en el Estado Soberano de Santander.



[23]

FIGURA 1.
Caminos de Sogamoso y Lebrija, segunda mitad del siglo XIX.⁹

8. Agustín Codazzi ya había señalado la posibilidad de las rutas de Cañaverales, la de Girón al río Sogamoso y el “camino del Conde”, aunque de manera muy superficial debido en parte a la “falta de la adecuada exploración sobre el terreno” durante su viaje a la Provincia de Soto en 1851. Efraín Sánchez, *Gobierno y Geografía. Agustín Codazzi y la Comisión Corográfica de la Nueva Granada* (Bogotá: El Áncora / Banco de la República, 1998) 279-280.
9. Mapa realizado con base en la información contenida en las siguientes fuentes: Mario Galán Gómez, *Geografía económica de Colombia*, tomo VIII (Bucaramanga: Contraloría General de la República, 1947) 56-57 y 67; Salvador

[24]

Lengerke recibió el beneficio completo sobre el camino, el producto de los peajes, los fletes y las ganancias de los tambos establecidos a lo largo de este, así como la utilidad del almacenaje en el puerto de Marta,¹⁰ 10.000 hectáreas de tierras baldías y las cantidades correspondientes a los fondos del camino.¹¹ El contrato estipulaba, además, la construcción de una bodega con techo de teja, con la suficiente capacidad para depositar allí todo tipo de cargamentos, especialmente de tabaco, el producto de mayor demanda en aquella época.¹²

Cabe mencionar que a Lengerke se le concedió un privilegio de 25 años, tiempo en el cual se tendrían que establecer en el camino no solo los tambos sino además las posadas destinadas a los viajeros y arrieros con sus cargas. Del mismo modo, se necesitaban potreros suficientes para el gran número de recuas de mulas que había en aquella zona. Lo más importante de este

-
- Camacho Roldán, *Notas de viajes*, tomo I (Bogotá: Banco de la República / Archivo de la Economía Nacional, 1973) 186; Camilo A. Domínguez Ossa, Augusto J. Gómez López y Guido Barona Becerra, coords. *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 / Universidad del Cauca, 2004) 282, 292-293; Archivo Histórico Regional (AHR) CDIHR, Bucaramanga, Planoteca, mapa n.º 53, municipio de Rionegro; mapa n.º 39, municipio de Girón; mapa n.º 50, municipio de Lebrija; Armando Martínez, “Los caminos del siglo XVIII”, mapa n.º 179; Armando Martínez, “Proyectos viales del siglo XIX”, mapa n.º 196; AHR-CDIHR. Bucaramanga, 1877, S. Civil, F. Judicial de Bucaramanga, caja 5. ff. 4v-5r.; “Rafaela Plata de Gómez hace tercería coadyuvante en el juicio que José Rey Rey sigue contra Cesar Gómez Plata por suma de pesos, 1886”. AHR-CDIHR, Bucaramanga, S. Civil, F. Judicial de Bucaramanga, caja 11. ff. 1-41; “Pruebas del apoderado de Aristides García Herreros en el juicio que este sigue contra Concepción Orbeagozo de Mantilla, 1873”. AHR-CDIHR, Bucaramanga, 1877, S. Civil, F. Judicial de Bucaramanga, caja 108. ff. 1-22; “Juicio promovido por Ramón Rueda Martínez contra Geo von Lengerke por pesos”, *Gaceta de Santander* [Socorro] 1879: 802-803; *Gaceta de Santander* [Socorro] 1866: 895-896; Solón Wilches, “Informe del Presidente del Estado Soberano de Santander a la Asamblea Legislativa, 1879”, tomo I. p. CIX.
10. Jacques Aprile-Gnisset, *La ciudad colombiana. Siglos XIX y XX* (Santafé de Bogotá: Banco Popular, 1992) 361-378. Además, ver Rodríguez Plata.
 11. Rodríguez Plata 226.
 12. Ernesto Valderrama Benítez, *Real de Minas de Bucaramanga. 1547-1945* (Bucaramanga: Imprenta del Departamento, 1948) 196.

negocio, para el Estado, era que el camino se mantuviera en perfecto estado para el tránsito durante todo el tiempo que se extendiera el privilegio. Para garantizar esto, 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 el primero en el trayecto por donde pasaría el camino y el otro limitaba con el Camino Real y el río Girón”.¹³

Ahora bien, las exenciones y licencias conferidas a Lengerke no se materializaron, como se esperaba, para el progreso general del Departamento de Soto, pues terminaron siendo el bastimento para los propios intereses del constructor, quien decidía sobre los términos del contrato, dependiendo de sus necesidades comerciales. De hecho, Lengerke aprovechó que la hacienda de su propiedad, conocida con el nombre de Montebello,¹⁴ se hallaba ubicada geográficamente en el centro de sus actividades comerciales, pues desde ella podía acceder al río Magdalena fácilmente por Barrancabermeja, a través del río Sogamoso. En cierto modo, se destaca la postergación o indolencia del cumplimiento de los contratos entre el alemán y el Estado, pues, en el mismo año 1864, aún no se había dado inicio a los trabajos en el camino, a pesar de continuar con el contrato, y los trabajos de apertura de este no mostraban ningún tipo de adelanto.¹⁵ Esta situación lleva a pensar que el “contrato” terminó siendo un documento fraguado y estimulado por el mismo Estado para incursionar en el negocio de la especulación, las inversiones y los nuevos movimientos de empresas con fines agro-exportadores. De otra forma no se podría entender por qué el Estado aportaba cantidades tan exiguas para el renglón de los caminos, quedando en manos de los comerciantes la inversión de sus propios recursos en la complejidad de la gran extensión de las obras, los riesgos del terreno, así como los obstáculos y peligros de la selva del río Magdalena. A esto hay que sumarle que el invierno hacía lo suyo sobre los terrenos, limitando la realización de las obras y destruyendo el trabajo terminado.

[25]

-
13. Óscar Alonso Mora Villamizar, “La élite en Bucaramanga en la segunda mitad del siglo XIX”, trabajo de grado presentado para optar al título de historiador, Bucaramanga, Universidad Industrial de Santander, 1994, 116-117.
 14. “Se trataba de una extensa propiedad con grandes zonas agrícolas y trapiches, que llegó a convertirse en el lugar donde se desarrollaban los diversos negocios, que se expandían hacia todas aquellas regiones con las que Lengerke mantenía fuertes lazos comerciales”. Camacho Roldán 103.
 15. J. M. Villamizar, “Informe del presidente de Santander a la Asamblea Legislativa en sus sesiones de 1865”, Socorro. CDIHR, Bucaramanga, 16.

[26]

Las obras de reapertura del camino de Lebrija fueron iniciadas al mismo tiempo que las obras en el camino de Sogamoso, a finales de 1863. Durante esta época el Presidente del Estado Soberano de Santander celebró un nuevo contrato con Lengerke con miras a la composición y mejora del camino que iba de Bucaramanga al puerto de Botijas, sobre el río Lebrija. Ahora los intereses eran otros y apuntaban al norte del Departamento de Soto. Allí Lengerke se comprometió con el gobierno a refaccionar o abrir de nuevo los trayectos que fueran necesarios y a mantener el buen tráfico en el punto donde el camino se separaba del tramo que iba de Bucaramanga, por Rionegro, a Botijas; también, se comprometió a construir en el punto de Botijas dos bodegas suficientes para el depósito de frutos y mercancías, y otra de estantillo para el depósito de sales.¹⁶

Al igual que con el camino de Sogamoso, al constructor se le otorgaron ventajas que no llegaron nunca a compararse con el camino anterior, pero que a la par daban cierta seguridad a la hora de responsabilizarse de la obra. Sin embargo, para el año 1870 el camino de Lebrija se encontraba en mal estado a causa de las lluvias y de las incompletas reparaciones; pese a todo “el tráfico por este camino continuaba su curso normal, su ir y venir, sin interrupciones y sin variación en el cobro de fletes, por aquellas rutas tan deficientes”.¹⁷ Con todo, las quejas sobre el mal estado de los caminos señalaban que estos continuaban con “pasos peligrosos, con resbaladeros por donde se notaba que no le habían hecho excavación ninguna (...), en los pasos malos demoraban la marcha por tener que pasar las mulas una por una precipitándolas por vías desconocidas, donde no se encuentra a nadie tratando de componerlos (...), y los puentes se encuentran además muy expuestos por los oyos que tienen”.¹⁸ Los puentes al igual que los caminos se hallaban en malas condiciones de infraestructura. Viajeros y pobladores tropezaban con un pequeño puente algunas veces destruido y con otros medianamente arreglados como para continuar su travesía con menos tro-

16. *Gaceta de Santander* [Socorro] ene. 1864. CDIHR, Bucaramanga, 225.

17. *Gaceta de Santander* [Socorro] nov. 1870. CDIHR, Bucaramanga, 522. Aún en 1879 el contrato seguía en manos de Lengerke, a quien le correspondía prolongar las obras. Nada había cambiado con respecto de los anteriores años; las condiciones de los caminos, así como los encargados de recuperarlos, chapoteaban entre el barro de las limitaciones. Solon Wilches, “Informe del presidente del Estado Soberano de Santander Solón Wilches a la asamblea Lejislativa de 1879”, tomo I, Socorro, 1879. CDIHR, Bucaramanga, CXL.

18. *Gaceta de Santander* [Socorro] nov. 1870. CDIHR, Bucaramanga, 522.

piezos. Años atrás, en 1866, también se le concedió un privilegio a Lengerke para construir un puente de cables de alambre sobre el río Sogamoso, en el punto denominado El Tablazo, lo que le daba derecho a cobrar pontazgos.¹⁹ El mismo contratista exigía la mitad del derecho que a título de peaje se cobrara por los artículos de importación transportados por los caminos a su cargo. Además de las rentas del Estado, recibía un auxilio hasta de 4 mil pesos, y es más, el presidente del Estado, Victoriano Diego Paredes, solicitó al presidente de la Unión eximir a Lengerke del pago de derechos de importación de los materiales que necesitara para dicha obra. No obstante, quince años más tarde se pudo establecer que la mencionada obra nunca se terminó, tal como se aprecia en el “Mensaje del presidente del Estado a la Asamblea Legislativa de 1881”: “en los puntos del río Sogamoso denominados El Cocal, El Tablazo y San Pablo, se otorgó privilegio para el establecimiento de falúas o canoas para el paso de los ríos que siempre presentaba riesgos a la hora de vadearlos”.²⁰

[27]

¿Sueños de promisión?

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 negocios. Según indica Maribel Avellaneda en su trabajo sobre los comerciantes a finales del siglo XIX, estos aprovecharon las ventajas de la nueva posición comercial de la capital y su conexión directa con los caminos de Lebrija y Sogamoso para afianzar definitivamente el éxito económico.²¹ Este fue fundamentalmente el ideal progresista de Geo von Lengerke. Al establecer las dos casas comerciales, creó un circuito comercial que incluyó gran parte de las tierras localizadas entre las cuencas de los ríos Sogamoso y Lebrija, incluyendo la hacienda de Montebello. Por medio de dos caminos de herradura comunicó la hacienda al occidente con Barrancabermeja y al suroriente con Zapatoca. Este último pasaba por el Florito y la Cuchilla del Ramo, con lo cual quedaba “prácticamente comunicado el interior del Estado con el río Magdalena en el recorrido

19. *Gaceta de Santander* [Socorro] nov. 1866. CDIHR, Bucaramanga, 895-896.

20. Solón Wilches, “Mensaje del Presidente de Santander a la Asamblea Legislativa de 1882” y “Memorias de los secretarios de Gobierno y Hacienda”, Socorro, 1882. CDIHR, Bucaramanga, 28.

21. Maribel Avellaneda Nieves, “Los comerciantes de la Bucaramanga de finales del siglo XIX”, trabajo de grado presentado para optar al título de historiadora, Bucaramanga, Universidad Industrial de Santander, 1999, 11.

Socorro-San Gil-Barichara-Zapatoca”.²² En su hacienda, Lengerke poseía “unas 300 mulas para movilizar la numerosa carga de mercancías extranjeras con que proveía a sus depósitos y almacenes de Zapatoca, San Gil, Socorro y Bucaramanga, a la vez que para conducir hacia Barrancabermeja en vía para el exterior productos agrícolas”.²³

[28]

En 1870, para dar más facilidad y procurar la prontitud en el despacho de las cargas, Geo von Lengerke también mando construir la Bodega de Sogamoso.²⁴ Su cercanía del río Magdalena permitió que las cargas alcanzaran a desplazarse, en un día, del Puerto de Marta a aquel punto directamente, reduciendo el tiempo y evitando el trasbordo en El Pedral. Esta vía parecía ser la más corta para ir a la Costa, ya que los viajeros y transeúntes llegaron a transportarse por ella en cuatro días y medio de Bucaramanga a Barranquilla.²⁵ La construcción de la bodega se debió en parte a su posición estratégica, al quedar circundada por el terreno denominado “Corredor”, perteneciente al Caserío de El Pedral, el mismo donde se encontraban ubicadas las labranzas y bodegas de Demetrio Cruz. Los linderos que le correspondían abarcaban la importante ruta fluvial del río Sogamoso, lo cual ofrecía mejores posibilidades de comunicación e integración en el camino de Sogamoso.²⁶ El monopolio de este camino, que le significaba además el cobro del peaje correspondiente desde 1870,²⁷ sirvió así mismo a Lengerke para exportar

22. Rodríguez Plata 101.

23. Rodríguez Plata 101.

24. La Bodega de Sogamoso se encontraba ubicada cinco leguas al sur de Barrancabermeja, a corta distancia de la desembocadura del río Sogamoso en el Magdalena. Camacho Roldán 186.

25. *Gaceta de Santander* [Socorro] oct. 1870. CDIHR, Bucaramanga, 503.

26. Los linderos correspondientes al caserío de El Pedral eran los siguientes: “desde la boca de Sitio-Nuevo o quebrada del Salado, aguas abajo hasta el punto ‘Perico’ en el río Magdalena, pertenecientes al Estado de Santander”, 1880, AGN, Bogotá, S. República, F. Ministerio de Fomento, Baldíos, t. 3, ff. 32r a 39v.

27. Al articular los caminos de Barrancabermeja y Sogamoso en el punto denominado El Tablazo, Lengerke configuró una red comercial que le sirvió para realizar intercambios de productos desde Zapatoca hasta Puerto Santander, Girón, Rionegro y Bucaramanga. De ahí que las utilidades y los derechos adquiridos por la construcción del camino le permitieron ampliar los vínculos entre las zonas productivas de su pertenencia (gracias a la gran cantidad de tierras que le fueron adjudicadas) y la fuerte demanda del mercado interior. Solón Wilches, “Informe del presidente del Estado de Santander a la Asamblea Legislativa de 1870”. CDIHR, Bucaramanga, 6.

el café, un producto que en la segunda mitad del siglo estaba alcanzando un gran auge comercial. Con el tiempo, Lengerke amplió rápidamente sus actividades comerciales al combinar negocios, realizando así movimientos de gran valor e incumpliendo con el pago total de las cosechas que había contratado con anterioridad. Estas son características muy particulares del tipo de comerciantes vinculados con el Estado.²⁸

El auge de la explotación de la quina en Santander permitió el establecimiento de estrechas relaciones de los explotadores por el acaparamiento de rutas y tierras.²⁹ Hacia 1880 se intensificó el cambio de rutas comerciales como consecuencia de los constantes pleitos que Lengerke mantenía con Manuel Cortissoz. Durante años Lengerke y Cortissoz concentraron sus actividades particularmente en la explotación quinera.³⁰ Cortissoz era due-

[29]

28. Ver la demanda instaurada en 1879 por Francisco Gómez Galvis contra Geo von Lengerke por una cosecha de café. “Pruebas que aduce el personero de Francisco Gómez Galvis en el juicio que sigue con Geo von Lengerke por pesos, 1879”. CDIHR, Bucaramanga, S. Civil-Ejecutivo, F. Judicial de Bucaramanga, caja 108, f. 2.

29. “[El] principal interés de los empresarios era buscar por este medio, acceder al control económico de las regiones por donde se proyectaban las vías, ello les permitiría explotar en forma exclusiva los recursos naturales de las zonas”. Aristides Ramos Peñuela, *Los caminos al río Magdalena. La frontera del Carare y el Opón. 1760-1860* (Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 2000) 92.

30. El tema de la explotación quinera en el Estado Soberano de Santander, los efectos socio-políticos entre comerciantes y explotadores, los pleitos entre Lengerke y Cortissoz, así como los diversos contratos firmados entre Lengerke y Wilches, y entre este último y Cortizzos, ha sido trabajado ampliamente por varios autores, quienes en sus investigaciones se encargaron de situar el proceso de extracción de la corteza para identificar con ello la forma como se operaba en el negocio, el espacio donde se confinaban las empresas quineras y las relaciones de poder para apropiarse de los terrenos baldíos. Sus trabajos exponen la necesidad de echarle un vistazo a los documentos encontrados en los archivos judiciales y en los fondos privados, cuyos procesos y términos de intercambio aportan una valiosa información para complementar con otro tipo de fuentes, como es el caso de las oficiales. Sobre estos elementos, ver Héctor Elías Hernández Velasco, “Apuntes sobre la explotación de las quinas en Santander”, *Revista Memorias*, ed. Armando Martínez Garnica (Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2003): 295-310. Ver también Alejandro Ramírez Jaimes, “Los efectos de la extracción y exportación de la corteza de quina en el departamento de Soto, Estado Soberano de Santander, 1876-1884”, trabajo de grado presentado para optar al título de historiador, Bucaramanga, Universidad

[30]

ño de la hacienda La Paz, sobre el camino de Barrancabermeja, y Lengerke poseía la anteriormente mencionada hacienda de Montebello, dos puntos estratégicamente situados en medio de los bosques donde se encontraba la quina. Esto explica la demanda que interpuso la casa comercial de Lengerke por los daños y perjuicios ocasionados por la retención de quina a manos de los peones de Cortizzos durante el año 1881.³¹ Los constantes pleitos entre los dos personajes obligaron a Lengerke a trasladar continuamente su movimiento mercantil desde Montebello hacia el camino a Barrancabermeja o a Sogamoso. De manera que el monopolio de las rutas quineras fue el que originó la disputa, durante años, entre Lengerke y Manuel Cortissoz.³²

Conforme a la constante de casi todo el siglo XIX, en el Departamento de Soto predominaron la especulación y el robo en el marco de las relaciones económicas basadas en el poder y las influencias. Estas características, inherentes a la circulación comercial, hacen parte, según Juan David Montoya, de “el conjunto de movimientos económicos que suponía el funcionamiento de toda la sociedad”.³³ En todo este engranaje se mezclaron el camino de Sogamoso, las recuas de mulas que transportaron las cargas de café, el crédito, el contrato verbal, etc. Respecto de estos componentes, Braudel señala que se trata de conquistas, de división en zonas, de infiltraciones, donde circuitos y redes se encuentran dominados regularmente por grupos tenaces que se las apropian e impiden su utilización a otras, llegado el caso.³⁴ Así, las redes se completan, se asocian, se entrelazan, incluso se enfrentan. Enfrentarse no

Industrial de Santander, 2009. A su vez, ver Yesid Sandoval y Mario Echandía, “La historia de la quina desde una perspectiva regional. 1850-1882”, *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* 13-14 (1985-6): 153-187.

31. “Demanda por entrega de 2.598 arrobas granadinas de quina, 1881”. CDIHR, Bucaramanga, S. Civil-Ejecutivos, F. Judicial de Bucaramanga, caja 108, f. 11.
32. Ver la demanda interpuesta por Manuel Cortissoz contra la Sociedad Lengerke y Cía. “Manuel Cortissoz demanda por vía de reconvencción a Paul Lorent como representante de la casa Lengerke y Cía. por la entrega de cinco mil treinta y una arrobas de quina Cuprea por \$50.000 de daños y perjuicios, 1882”. CDIHR, Bucaramanga, S. Civil, F. Judicial de Bucaramanga, caja 108, ff. 1-31v.
33. Juan David Montoya Guzmán, “Espacios, poblamientos y caminos durante el contacto”, *Caminos, rutas y técnicas: Huellas espaciales y estructuras sociales en Antioquia*, eds. Orián Jiménez Meneses, Edgardo Pérez Morales y Felipe Gutiérrez Flórez (Medellín: DIME / Universidad Nacional, sede Medellín, 2005) 194.
34. Fernand Braudel, *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII. Las estructuras de lo cotidiano: lo posible y lo imposible*, tomo I (Madrid: Alianza, 1984) 122.

quiere decir siempre tener que destruirse, pues hay enemigos complementarios, hay coexistencias hostiles, hechos para durar. Los comerciantes con diversos propósitos se encontraron enfrentados,³⁵ de ahí que, con testigos validados por documentos o simplemente por aceptar el honor de la palabra, se entablaron diversos juicios donde se especificaron las obligaciones contraídas por el robo de cargas de quina o por la extracción indebida de los terrenos baldíos adjudicados a los comerciantes. Durante el proceso de extracción de la quina, los terrenos donde se daba en abundancia este producto, fueron explotados en medio de hechos violentos. La extensión de las zonas les impedía a las compañías defender las tierras que creían de su propiedad por haber iniciado los trabajos de exploración y desmonte y sobre las cuales se creían con derechos.³⁶

[31]

Manuel Cortissoz, además de poseer los terrenos baldíos adjudicados por el gobierno nacional (lugar donde situó su hacienda La Paz), había comprado al señor Juan Nepomuceno González los terrenos “que hay en la parte occidental del Cerro de la Paz, los cuales posee hace más de un año”. Por su parte, Lengerke y Lorent al ser propietarios de la hacienda de Monte bello y de varias porciones de terrenos desmontados y cultivados con casa y tambos, tales como Salgar y Balsora, se valieron de la posición estratégica y la cercanía a los bosques de quina de la hacienda La Paz para contratar agentes y peones, suministrándoles los fondos y víveres necesarios para enviarlos a los mencionados bosques a extraer la quina, confirmando así la empresa de explotación.³⁷ Estos lugares coexistían en medio de los pleitos y

-
35. Sin embargo, Braudel precisa que la balanza no se inclina a favor de ninguno de estos “adversarios”, indispensables los unos para los otros. Braudel 131.
36. Sobre la explotación de quina en el Estado de Santander y los contratos celebrados entre el gobierno y las compañías explotadoras de Cortizos y Lengerke, así como sobre la organización de bandas armadas para impedir el robo de las cargas de quina, ver José Antonio Ocampo, *Colombia y la economía mundial: 1830-1910* (Bogotá: Siglo XXI / Fedesarrollo, 1984) 299. Según datos encontrados en la *Gaceta de Santander* para 1881, por el producto de la renta de peaje sobre quininas los comerciantes de Bucaramanga tuvieron que pagar \$10 por cada carga de 125 kilogramos de este producto. *Gaceta de Santander* [Socorro] 25 oct. 1881: 656; ver además *Gaceta de Santander* [Socorro] 10 sep. 1880: 311-312.
37. Como se advirtió en 1882, en los potreros que poseía Lengerke sobre el Puerto de Botijas se llegaron a sembrar hasta 40.000 matas de quina (CDIHR, Bucaramanga, 1882, Sección Civil, Fondo Judicial de Bucaramanga, caja 108, f. 18). Aun después de la muerte de Lengerke en aquella fecha, la Compañía

demandas por obtener el mayor beneficio posible de la explotación y de la cercanía al Puerto de Botijas, “donde debía ser embarcada en los vapores del Magdalena y puesta a órdenes de una casa comercial comisionada en Barranquilla, para de allí ser embarcada a los mercados mundiales, para que en el término de dos meses contados desde los puertos fluviales estuvieran en los mercados europeos”.³⁸

[32]

Ahora bien, como contratista directo del camino, a Lengerke no solo le convenía convertirse en el único empresario autorizado en las vías hacia el río Magdalena. Invertir en los dos caminos le ofrecía las condiciones y ventajas para impulsar aún más el auge comercial que estaban alcanzando sus empresas,³⁹ gracias a los negocios de importación, especialmente de mercancías provenientes de Europa, así como de exportación de tabaco en rama, café, cacao, quina, tagua, añil, oro, anís, plata, cueros, orquídeas, cobre y sombreros fabricados domésticamente con nacuma y caña brava (jipijapa). Horacio Rodríguez Plata señala que la mayoría de estos productos comenzaron a exportarse para Hamburgo y Bremen por la vía de Maracaibo y el río Magdalena.⁴⁰

En efecto, la segunda mitad del siglo XIX fue para los comerciantes el periodo del crecimiento económico, la fundación de casas comerciales y el establecimiento de caminos. Con todo, caminos, puentes, arrieros y comerciantes se movieron en un espacio común para cada uno de ellos. La prioridad de los hombres era llegar hasta el punto deseado con el fin de conseguir la solidez comercial de sus negocios.

Lengerke y García no fue liquidada y en cambio continuó con los fines de explotación quinera. Por ende, no es extraño que en 1884 se le haya pagado a Manuel Pico \$400 por la siembra de 20.000 matas de quina en el sitio de Volador sobre el camino de Lebrija; Teodoro Corzo, por su parte, recibió \$500 por la siembra de 25.000 matas de quina, también en el sitio de Volador, una zona donde la explotación de quina redujo y destruyó los potreros y cultivos, para ponerlos al servicio de los contratistas, los peones y los animales empleados en las explotaciones mencionadas (CDIHR, Bucaramanga, 1884, S. Civil-Ejecutivo, F. Judicial de Bucaramanga, caja 108, ff. 3, 4r-26v.).

38. Ver en CDIHR, Bucaramanga, 1882, S. Civil, F. Judicial de Bucaramanga, caja 108, f. 18.

39. Duque Castro 157-159, 165 y 174.

40. Rodríguez Plata 15.

Conservar caminos para especular con tierras

Los privilegios otorgados durante el proceso de apertura de rutas, les permitían a los empresarios recibir títulos de propiedad de un máximo de cuatro mil hectáreas de tierras baldías, a lo largo del camino. Esto significaba que recibir terrenos baldíos estimulaba la colonización de un espacio que había permanecido por mucho tiempo inculto.⁴¹ A los contratos se les sumaba una serie de requisitos que estipulaban, en primer lugar, la renuncia a una parte proporcional de las tierras baldías, cedidas en propiedad, en caso de incumplimiento del contrato; y, en segundo lugar, la devolución del dinero pagado para el financiamiento de las obras.⁴² Un ejemplo de ello fue la decisión tomada en el año 1871, a través de la cual el gobierno anuló el contrato celebrado con Geo von Lengerke para la construcción del camino de herradura desde Girón hasta la Ceiba, debido a que habían transcurrido los cinco años dados para la apertura del camino, y las obras aún no estaban concluidas. Sin embargo, Lengerke utilizó las fuertes relaciones que mantenía con el gobierno del Estado Soberano, para solicitar la indemnización a que tenía derecho por haber realizado algunas refacciones al camino.⁴³

[33]

Este ejemplo señala algunas ideas sobre los términos a los que se llegaba con el fin de acaparar las tierras mejor ubicadas y las más productivas para el cultivo. Los terrenos inmediatos a los caminos eran el escenario para ajustar, privilegiar y ejercer las influencias que se preservaban por antiguas tradiciones. Esto implicaba que personajes influyentes como Lengerke se relacionaran con el gobierno para extender sus posesiones y con ello aumentar la producción económica de la tierra adjudicada. Para Lengerke los caminos de Lebrija y Sogamoso fueron muy importantes para acceder a las tierras adjudicadas en los contratos, para sembrar y explotar los productos que exportaba por sus caminos, y por los beneficios que le proporcionaba

41. David Church Johnson, *Santander. Siglo XIX. Cambios socioeconómicos* (Bogotá: Carlos Valencia, 1984) 206-207.

42. *Gaceta de Santander* [Socorro] ene. 1864. CDIHR, Bucaramanga, 225-226.

43. Gracias a una nota encontrada en la *Gaceta de Santander*, se logró establecer que Lengerke estaba en la obligación de devolverle al gobierno la suma de \$19.474 con 99 1/2 centavos que había recibido por el incumplimiento del contrato para abrir el camino desde Girón hasta la Ceiba; pero también se encontró que el gobierno estaba obligado a restituirle la suma de \$19.533 con 50 centavos por las pocas refacciones hechas al camino. *Gaceta de Santander* [Socorro] 1871. CDIHR, Bucaramanga, 136.

la renta de los mismos, debido a que tenía intereses económicos enfocados en la zona.⁴⁴

[34]

Es curioso ver que durante el juicio seguido contra el empresario Lengerke por el incumplimiento del contrato sobre el camino de Sogamoso, en ningún momento se hace referencia a la devolución de las tierras que le fueron concedidas en el momento de celebrar el contrato. A las obligaciones contraídas, tales como construir bodegas, el establecimiento de tambos en el tránsito de los caminos y la instalación de potreros suficientes para las recuas, se le sumaba el privilegio por 25 años para cobrar peaje a quien transitara por el camino y las propiedades con más de diez mil hectáreas de tierras baldías.⁴⁵ De modo que las obligaciones se convirtieron en ventajas, aumentando poco a poco su patrimonio y ampliando sus propiedades.

En consecuencia, los motivos económicos definieron no solo los lazos personales entre la mayoría de comerciantes o empresarios extranjeros; también determinaron las relaciones entre los extranjeros y los comerciantes locales. Por un lado, se emparentaban para el establecimiento de vínculos familiares y comerciales;⁴⁶ por otro, se entrecruzaban para dar origen a discordias y desavenencias por motivos igualmente económicos, pero cargados de conflictos por los circuitos comerciales, fortalecidos por los caminos. Las demandas entabladas, contenidas en un trasfondo cotidiano, guardaban las querellas que años atrás se habían consolidado por diferentes motivos personales. Se trataba de un problema que influía en el mismo espacio geográfico, desencadenando al tiempo la lucha por adquirir las tierras, por las cuales se trazaban y enlazaban los caminos, convirtiéndose además en el pretexto para ajustar cuentas entre los interesados.

El caso era encajar y obtener beneficios, sin importar hasta donde se tuviera que llegar para obtenerlo. La ocupación de los terrenos, tan necesaria para la construcción de los caminos, llegó a generar pleitos entre los dueños de las propiedades y los empresarios. Durante la construcción el gobierno le

44. Ramos Peñuela 150.

45. Como se puede observar, el interés que ejerció el camino tanto para el gobierno del Estado Soberano de Santander como para los empresarios, se dirigió especialmente a la ubicación de algunos elementos fijos que permitieran la estabilidad, firmeza y solidez de los mismos. Situación que se reflejó en la cantidad de tierras que eran entregadas a los constructores, así como las garantías necesarias concebidas a los obreros y a las personas que se establecieron en sus cercanías.

46. Duque 160-171.

otorgaba al empresario las tierras necesarias para variar y modificar el curso de los caminos.⁴⁷ Igualmente, se parte de la importancia de nombrar los linderos, los lugares o las haciendas que entraban en el pleito y las demandas. La mayoría de los propietarios de los valles del Magdalena se caracterizaban por la acción renuente de expandirse hacia las tierras apartadas de los caminos, debido a los altos costos del transporte y de los fletes camino al río Magdalena. Al mismo tiempo, los habitantes de la zona ambicionaban que los caminos se extendieran cerca de sus posesiones, demostrando con ello que su propiedad garantizaba el sostenimiento de los caminos y con ello la atención necesaria a viajeros y arrieros que los cruzaban continuamente. Sin embargo, en momentos de ceder terreno para la adecuación de trazados de los caminos, se llegaron a presentar algunas diferencias entre los dueños de las tierras, quienes no estaban dispuestos a cedérsela a los constructores.⁴⁸

[35]

En este contexto, se advierte las discusiones entabladas por dos tipos de personajes. En primer lugar está el reconocido empresario extranjero Geo von Lengerke; en segundo lugar, Ramón Rueda, un hombre del común, dueño de algunos terrenos que colindaban con los caminos de Sogamoso y Lebrija. Entre ellos surge y se consolida una querrela que precisamente sirve para indagar sobre los posibles motivos que, durante el siglo XIX, impulsaron la necesidad de adquirir propiedades mediante la especulación y de adelantarse en el negocio de los caminos. El pleito entre Lengerke y Rueda se produce a partir de la demanda interpuesta por este último a causa del robo de un ganado que tenía en el Potrero de Marta, de propiedad de Lengerke. El potrero mencionado fue arrendado a Rueda Martínez en el año 1871, y utilizado para pastar doscientas reses de su propiedad. De las doscientas reses emplazadas en el Potrero de Marta, ciento sesenta fueron llevadas por el mismo Rueda Martínez a los potreros de la hacienda La Salina, ubicada en las márgenes del camino de Sogamoso, mientras que las cuarenta reses restantes fueron dejadas en el Potrero de Marta.⁴⁹ Dentro de las pruebas

47. *Gaceta de Santander* [Socorro] ene. 1864. CDIHR, Bucaramanga, 225.

48. Johnson 135-138, 220.

49. En el mes de marzo del año 1872 cuarenta de las reses fueron sacadas por orden de Lengerke, bajo la creencia de que eran suyas. Treinta y cuatro reses fueron sustraídas en parte por Eufemiano Navarro como mayordomo de la hacienda Montebello, y por orden de la Casa Comercial de Lengerke. Y el resto de aquel ganado lo expendió Simón Reyes, mayordomo de los potreros y los ganados de los terrenos de Marta. Tal como declaró en 1873 ante el Tribunal Superior el peón Fernando García: “que lo único que le consta es que en uno de los meses

presentadas por el apoderado de Ramón Rueda Martínez, se asegura que las reses fueron extraídas de los potreros de Lengerke sin consentimiento de Rueda, motivo por el cual se entabla el juicio que lleva al juzgado a dos personajes que más adelante se encontrarían de nuevo, pero esta vez para demandar y contra demandar la expropiación de una parte de las tierras justamente cercanas al camino de Sogamoso.

[36]

Cabe mencionar que el interés supeditado especialmente a las tierras, se debió en parte a que entre Bucaramanga (capital de Soto) y el río Magdalena había una importante extensión de tierras que estaban contempladas como las más favorables para los cultivos. Así pues, el uso de los caminos permitió a los individuos el acceso paulatino a aquellas zonas fértiles. Tal vez el pretexto fue un pedazo de tierra o una parte del camino que cruzaba por la hacienda; pero en los pleitos tienen cabida todo tipo de consideraciones, críticas, por qué no, e inconsistencias. En este caso entraban en juego las relaciones de poder, que se mantenían hasta dar un punto final, es decir, hasta llevar a juicio al que se ha convertido en el enemigo. Lengerke y Rueda poseían tierras⁵⁰ cercanas al camino de Sogamoso, a las bodegas y al Puerto

del año próximo pasado (...) pasó el declarante del río Sogamoso con el paso que llaman 'El Tablazo', de este lado para el de 'Montebello', treinta y cuatro reses gordas que llevaba el señor Eufemiano Navarro, para la hacienda de 'Montebello'; pero que no supo de que potrero las llevaban ni de quien eran. Que quién le pagó el paso de dichas reses fue el señor (...) que en aquel tiempo era mayordomo del señor Lengerke y que murió en el año pasado en la ciudad de Bucaramanga" (AHR, Bucaramanga, 1873, S. Civil-Ejecutivo, F. Judicial de Bucaramanga, caja 108, ff. 1-29. Juicio promovido por Ramón Rueda Martínez contra Geo von Lengerke por pesos).

50. En las pruebas aportadas por Apolinar y Ramón Rueda se logró constatar que eran dueños del potrero de la Salina, ubicado en el sitio de Sogamoso en el distrito de Girón. El trayecto del camino pasaba obligatoriamente por dicho potrero para dirigirse al sitio de Marta, donde estaba ubicado el Puerto de Marta o Puerto de Sogamoso. Esto quiere decir que, en primer lugar, por cualquier parte por donde se tratara de cambiar o abrir el nuevo camino sobre el terreno de la Salina había que destruir, en toda la faja o trayecto que se ocupara para el piso del camino, el pasto artificial de que estaba cultivado y poblado aquel terreno. Por lo tanto, los señores Rueda afirmaron que "estando destinado el potrero o terreno en mención, para la ceba de ganado, valía cada metro de tierra que se tomara para el camino dos pesos por lo menos; esto sin contar con los perjuicios que los señores Rueda tenían que recibir con la variación del camino por sus potreros de ceba". Según se pudo observar en la documentación, en el sitio de Sogamoso había terrenos baldíos de mucho valor, ocupados en

de Marta, conservando entre ellas sus haciendas más adelantadas y mejor cultivadas. El espacio mencionado reprodujo el juego de intereses y se escenificaron actividades, como se observó en el mencionado juicio, donde se comprende que “no es el interés pecuniario el motivo, sino el propósito de llevar adelante cuestiones que afectan, con más o menos razón, la susceptibilidad de las personas”.⁵¹

El enunciado anterior explica de qué forma las disputas por las tierras, las discusiones en torno al robo de ganado, la rivalidad y los negocios frustrados formaron parte de una red de problemas personales que involucraban directamente a particulares y a asociaciones comerciales. En todo caso, estos se desplazaron en un escenario materialmente exuberante y fecundo,⁵² gracias a los componentes del suelo que permitían ampliar el campo para las plantaciones, que sin lugar a dudas hacían parte también del trayecto hacia donde se lograra llevar los caminos.

[37]

Conclusiones

Lengerke creó un circuito comercial que abarcó gran parte de las tierras localizadas particularmente entre las cuencas de los ríos Sogamoso y Lebrija. Al fundar la hacienda Montebello⁵³ unió los caminos de Barrancabermeja y Sogamoso en el punto del Tablazo, lugar donde configuró una red que le sirvió para realizar intercambios de productos desde Zapatoca hasta Puerto Santander, Girón, Rionegro y Bucaramanga.

Los caminos de Lebrija y Sogamoso fueron concesiones otorgadas a un solo empresario, Geo von Lengerke. Independientemente del fracaso o el éxito económico de sus empresas, estas impulsaron las garantías para su propio beneficio económico. En general, Lengerke gozó de considerables privilegios, y sus inversiones en la zona se supeditaron especialmente a las

su totalidad por particulares. “El personero municipal de Girón demanda la expropiación de una faja de terreno de Apolinar y Ramón Rueda para cambiar en el sitio de La Salina el camino de Sogamoso, 1874”. CDIHR, Bucaramanga, S. Civil-Ejecutivo, F. Judicial de Bucaramanga, caja 100, ff. 2-4r, 10r-11.

51. “El personero municipal de Girón demanda la expropiación de una faja de terreno de Apolinar y Ramón Rueda para cambiar en el sitio de ‘La Salina’ el camino de Sogamoso, 1874”. CDIHR, Bucaramanga, S. Civil-Ejecutivo, F. Judicial de Bucaramanga, caja 100, ff. 17v-19r.
52. Alfred Hettner, *La cordillera de Bogotá. Resultados de viajes y estudios. 1892* (Bogotá: Banco de la República, 1996) 109 y 179.
53. Camacho Roldán 103.

tierras próximas a su hacienda, un punto central para dirigir, coordinar y dominar parte de la banda occidental del Departamento de Soto.

[38] Como contratista directo de los caminos de Sogamoso y Lebrija, Lengerke se convirtió en el único empresario autorizado sobre las vías hacia el río Magdalena. La inversión en los dos caminos le ofreció las condiciones y ventajas para impulsar aún más el auge comercial que estaban alcanzando sus empresas,⁵⁴ gracias a los negocios de importación y exportación de productos agrícolas.

El “espíritu visionario”, mencionado por algunos autores para continuar halagando las recomposiciones de rutas realizadas por Lengerke, no fue más, como se ha visto, que el propio interés de este por favorecer sus negocios gracias a la ambición de los gobernantes santandereanos en aras de mejorar la economía de la región.

OBRAS CITADAS

I. Fuentes primarias

Archivos

Archivo General de la Nación (AGN)

Sección República

Fondos: Ministerio de Fomento y Baldíos

Centro de Documentación e Investigación Histórico Regional (CDIHR)

Fondos: Publicaciones oficiales y Judicial de Bucaramanga, siglos XIX-XX

Sección Civil, Serie Ejecutiva

Periódicos

Diario Oficial [Bogotá] 1873.

Gaceta de Santander [Socorro] 1864-1886.

II. Fuentes secundarias

Aprile-Gniset, Jacques. *La ciudad colombiana. Siglos XIX y XX*. Santafé de Bogotá:

Banco Popular, 1992.

Avellaneda Nieves, Maribel. “Los comerciantes de la Bucaramanga de finales del siglo XIX”. Trabajo de grado presentado para optar al título de historiadora.

Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 1999.

54. Duque Castro 157-159, 165 y 174.

- Braudel, Fernand. *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII. Las estructuras de lo cotidiano: lo posible y lo imposible*. Tomo I. Madrid: Alianza, 1984.
- Camacho Roldán, Salvador. *Notas de viajes*. Tomo I. Bogotá: Banco de la República / Archivo de la Economía Nacional, 1973.
- Domínguez Ossa, Camilo A., Augusto J. Gómez López y Guido Barona Becerra, coords. *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 / Universidad del Cauca, 2004.
- Duque Castro, María Fernanda. “Comerciantes y empresarios de Bucaramanga (1857-1885): una aproximación desde el neoinstitucionalismo”. *Historia Crítica* 29 (ene.-jun., 2005).
- Galán Gómez, Mario. *Geografía económica de Colombia*. Tomo VIII. Bucaramanga: Contraloría General de la República, 1947.
- Gaviria Lievano, Enrique. *El liberalismo y la insurrección de los artesanos contra el librecomercio: primeras manifestaciones socialistas en Colombia*. Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2002.
- Gómez Valderrama, Pedro. *La otra raya del tigre*. Bogotá: Oveja Negra, 1983.
- Guerrero Rincón, Amado Antonio y Maribel Avellaneda Nieves. “La elite empresarial de Santander (1880-1912)”. *Empresas y empresarios en la historia de Colombia, siglo XIX-XX. Una colección de estudios recientes*. Ed. Carlos Dávila Ladrón de Guevara. Bogotá: Norma / Uniandes, 2003.
- Hernández Velasco, Héctor Elías. “Apuntes sobre la explotación de las quinas en Santander”. *Revista Memorias*. Ed. Armando Martínez Garnica. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2003.
- Hettner, Alfred. *La cordillera de Bogotá. Resultados de viajes y estudios. 1892*. Bogotá: Banco de la República, 1996.
- Jiménez Meneses, Orián y Felipe Gutiérrez Flórez. “Caminos, Rutas y Técnicas: polifonías históricas y posibilidades de indagación”. *Caminos, rutas y técnicas: Huellas espaciales y estructuras sociales en Antioquia*. Ed. Orián Jiménez Meneses, Edgardo Pérez Morales y Felipe Gutiérrez Flórez. Medellín: DIME / Universidad Nacional, sede Medellín, 2005.
- Johnson, David Church. *Santander. Siglo XIX. Cambios socioeconómicos*. Bogotá: Carlos Valencia, 1984.
- Meisel Roca, Adolfo y Joaquín Vilorio de la Hoz. “Los alemanes en el caribe colombiano: el caso de Adolfo Held, 1880-1927”. *Cuadernos de Historia Económica*

[40]

- mica y Empresarial* (1999). Recuperado de: www.banrep.gov.co/documentos/publicaciones/pdf/CHEE01-AdolfoHeld.pdf
- Montoya Guzmán, Juan David. “Espacios, poblamientos y caminos durante el contacto”. *Caminos, rutas y técnicas: Huellas espaciales y estructuras sociales en Antioquia*. Eds. Orián Jiménez Meneses, Edgardo Pérez Morales y Felipe Gutiérrez Flórez. Medellín: dime / Universidad Nacional, sede Medellín, 2005.
- Mora Villamizar, Óscar Alonso. “La élite en Bucaramanga en la segunda mitad del siglo XIX”. Trabajo de grado presentado para optar al título de historiador. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 1994.
- Ocampo, José Antonio. *Colombia y la economía mundial: 1830-1910*. Bogotá: Siglo XXI / Fedesarrollo, 1984.
- Ortiz Rodríguez, Álvaro Pablo. *Geo von Lengerke: Constructor de caminos*. Bucaramanga: Colección Temas y Autores Regionales / División Editorial y de Publicaciones uis, 2008.
- Ramírez Jaimes, Alejandro. “Los efectos de la extracción y exportación de la corteza de quina en el departamento de Soto, Estado Soberano de Santander, 1876-1884”. Trabajo de grado presentado para optar al título de historiador. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander, 2009.
- Ramos Peñuela, Aristides. *Los caminos al río Magdalena. La frontera del Carare y el Opón. 1760-1860*. Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 2000.
- 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.
- Safford, Frank. “Empresarios nacionales y extranjeros en Colombia durante el siglo XIX”. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* 4 (1969).
- Sánchez, Efraín. *Gobierno y Geografía. Agustín Codazzi y la Comisión Corográfica de la Nueva Granada*. Bogotá: El Áncora / Banco de la República, 1998.
- Sandoval, Yesid y Mario Echandía. “La historia de la Quina desde una perspectiva regional. 1850-1882”. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* 13-14 (1985-6).
- Valderrama Benítez, Ernesto. *Real de Minas de Bucaramanga. 1547-1945*. Bucaramanga: Imprenta del Departamento, 1948.