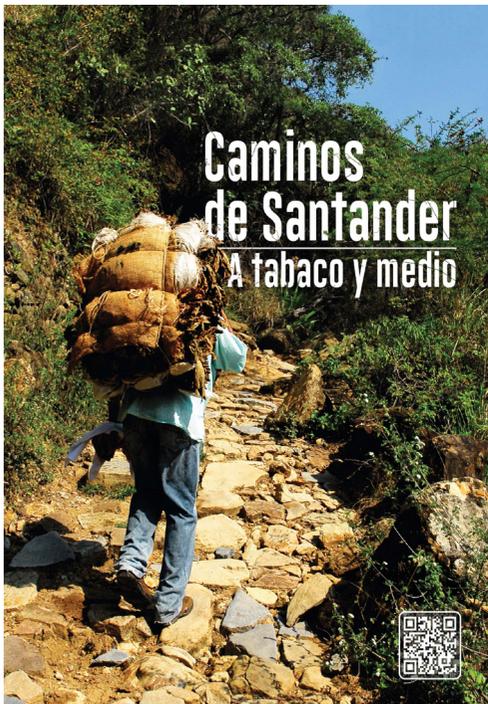


Escripta

Revista de Historia



Reseña

Armando Martínez Garnica, Juan Diego Serrano Durán, María Cristina Usuga Soler, Diego Rivera Gómez, César Mauricio Olaya Corzo, 2019
Caminos de Santander. A tabaco y medio
Colombia, Universidad Industrial de Santander
ISBN 978-958-52438-0-4

Carlos Humberto Espinosa Suárez¹

Aceptación: 30 de junio de 2020

¹ Estudiante del Doctorado en Historia y profesor de la Universidad Industrial de Santander (Bucaramanga, Colombia), correo electrónico: carloshumbertoe@gmail.com

En 1945 se realizó el primer censo industrial en Colombia a través del cual se tuvo una idea más detallada sobre los avances del proceso de industrialización; dos años después, Mario Galán Gómez, quien fungía como Secretario de Instrucción Pública en el Departamento de Santander, escribió el libro *Geografía económica de Colombia* que era parte de un proyecto de la Contraloría General de la Nación y para elaborarlo tomó un gran acopio de información del censo realizado. A lo largo de este texto se puede percibir una de las preocupaciones de los santandereanos del siglo xx y era cómo industrializar la región, teniendo en cuenta que Antioquia, Bogotá y el Valle del Cauca, lideraban el proceso en el país. Los resultados del censo mostraban a la región santandereana y especialmente a Bucaramanga, su capital, con una fuerte raigambre en la manufactura, la artesanía y una economía basada en el comercio. A mediados del siglo xx, el proceso de industrialización tenía las mismas tendencias que en los años veinte lo cual preocupó aún más a los dirigentes de turno y a organizaciones cívicas como la Sociedad de Mejoras Públicas de Bucaramanga quienes trataron de develar las causas de este atraso y diseñaron una hoja de ruta que le posibilitara al departamento, si no estar a la par con las regiones más avanzadas del país, acelerar el proceso industrializador. Entre las principales causas del atraso regional que se identificaron y se encuentran plasmadas en el escrito de Galán Gómez estaban las vías de transporte, la escasa y dispersa producción de luz eléctrica y la carencia de instituciones educativas universitarias que formaran ingenieros; otras explicaciones eran el desinterés del santandereano por la innovación tecnológica, la falta de asociación para organizar sociedades comerciales de alcance más allá de lo local y regional y el bajo riesgo que manejaba y que aún maneja.

El libro titulado *Caminos de Santander. A tabaco y medio*, fue publicado por la Universidad Industrial de Santander (Bucaramanga, Colombia) y su título remite a la costumbre que se originó durante la época colonial de medir las distancias y calcular el tiempo de acuerdo con los tabacos que consumieran durante la travesía¹. En este orden de ideas, el objetivo del texto es mostrar históricamente la importancia que tuvieron y han tenido los caminos en el desarrollo socioeconómico de la región; por otra parte, los autores analizan las posibilidades que abrieron y hasta qué punto la presencia, decadencia, deterioro o ausencia de este medio de comunicación los convierte en uno de los obstáculos para que la región se industrialice. Para la escritura del texto se convocaron historiadores y profesionales de las Ciencias Humanas bajo la dirección del exprofesor UIS, Armando Martínez Garnica, doctor en Historia del Colegio de México, y exdirector del Archivo General de la Nación. El libro está dividido en seis capítulos que remiten a las diferentes rutas de pene-

¹ Ver libro en PDF: <https://ediciones.uis.edu.co/index.php/publicacionesuis/catalog/book/423>

tración al territorio. El primero se denomina “Los caminos en el tiempo del virreinato”, le sigue “Los caminos del comercio”. Luego está “Los caminos del agua”, “Los caminos de hierro” y finalmente “Las rutas de los caminantes” que es donde hoy va la aventura de los caminos en el país. A manera de colofón hay un anexo titulado “Los caminos virtuales” que le permite al lector acceder desde un código QR a diversos recursos electrónicos y recorrer los contenidos del libro desde un sitio web lo cual se convierte en un valor agregado para la publicación.

El primer capítulo estuvo a cargo del director científico de la obra quien hace un breve recorrido por la historia colonial de la región e identifica los caminos que hicieron los aborígenes y conquistadores en su trasegar por las tierras santandereanas y los denomina como “los del trueque”, “el trigo”, “las harinas”, “la arriería”, “la silletería” y en algunos casos “del contrabando”. Posteriormente, estas vías fueron usadas en el proyecto conquistador y colonizador por parte de españoles como Ortún Velasco, fundador de la ciudad de Pamplona, en el vecino departamento de Norte de Santander, y por algunos de ellos se trazaron las vías que hay en la actualidad.

El segundo capítulo fue escrito por Juan Diego Serrano Durán, historiador UIS, quien centra su texto en las vías terrestres que permitieron el desarrollo del comercio y la vocación comercial de Bucaramanga, especialmente después de haber sido designada capital del Estado Soberano de Santander (1857), evento político administrativo que conllevó a la pérdida del liderazgo de las ciudades de Socorro, San Gil, Girón y Pamplona; esta decisión también derivó en el crecimiento poblacional y generó numerosas necesidades lo que motivó y consolidó la vocación comercial que hoy tiene la ciudad. En este orden de ideas y en forma coyuntural, estos caminos permitieron la llegada de extranjeros, especialmente de alemanes, quienes conectaron a Bucaramanga con las ciudades de Bremen y Hamburgo en Alemania, que eran las ciudades más importantes de la época, impulsando de esta forma el comercio internacional. Por consiguiente, los pianos de cola, paraguas, perfumes, mobiliario, vestuario, calzado, artículos del lujo, libros, técnicas arquitectónicas y nuevas costumbres llegaron a la ciudad mientras que se exportaba tabaco, añil, quina y café durante los diferentes ciclos que hubo. El autor le dedica una parte al alemán Geo Von Lengerke, quien, a través de contratos con el Estado, y consciente que uno de los problemas de la región era la ausencia o precariedad de los caminos, se dedicó a construirlos utilizando materiales autóctonos como piedras de río. El escritor finaliza señalando que buena parte de “los caminos del comercio” aún están en funcionamiento y en algunos casos se han recuperado con fines turísticos y enfatiza en los cambios socioeconómicos y geopolíticos de dichos caminos en el desarrollo regional.

La tercera sesión fue escrita por María Úsuga, historiadora UIS, quien hace una reseña literaria sobre el río Yuma, como era denominado por los aborígenes, y hoy

conocido como el río Magdalena. La autora complementa su narración con la importancia de esta arteria fluvial a nivel regional y nacional, habida cuenta que desde los tiempos coloniales fue la puerta de entrada y salida de mercancías, de viajeros, de la cultura española, la religión católica y la lengua castellana. Además, presenta a esta arteria fluvial como la más importante del país desde antes de la llegada de los españoles, eventualidad que se ha mantenido hasta el presente a pesar de algunos inconvenientes derivados del cambio climático como la contaminación, las inundaciones, sequías y exceso de sedimentación. La forma poética como está escrita remite más al campo antropológico que al histórico y muestra la simbiosis que existe entre el río y los habitantes ribereños, así como su eterna y mutua dependencia. También señala la importancia de otras vías fluviales como el Sogamoso, el Opón y el Lebrija que, aunque poco referenciados, contribuyeron al desarrollo regional, especialmente al comercio.

El cuarto apartado trata sobre la historia del proyecto ferroviario que propuso el estado colombiano después de 1870 y que en su momento fue la apuesta para el desarrollo nacional. El autor, Diego Rivera, también historiador UIS, hace un esbozo de este proyecto y las causas del fracaso a nivel nacional durante el siglo xx. También señala que buena parte de las rutas que se planearon en el país fueron llevadas a cabo, excepto el Ferrocarril Central del Norte, Sección Primera, que se planeó para la región santandereana y tuvo que sortear innumerables inconvenientes como la guerra de los Mil Días (1899 -1902), el déficit de recursos, carencia de mano de obra, etc., hasta que en 1941 se materializó, es decir, casi 70 años después de planeado y, después que dos generaciones cifraran sus esperanzas desarrollistas en dicho proyecto y de haber sido planteada como una alternativa al déficit de vías que históricamente ha tenido Santander. Sin embargo, lo paradójico fue que cuando se terminó, el avión y el sector automotriz habían tomado gran ventaja sobre él y poco a poco fue entrando en decadencia hasta que se olvidó completamente como sucedió en casi la totalidad del territorio nacional.

El último artículo fue plasmado por el comunicador social César Olaya y versa sobre las rutas que los caminantes de comienzos del siglo xxi usan para el esparcimiento en buena parte del departamento. En este orden de ideas, los caminos que usaron los indígenas, conquistadores y campesinos durante siglos, hoy son usados como rutas turísticas y son el programa preferido por todos los actores sociales durante los fines de semana e incluyen el contacto con la naturaleza y al ejercicio supervisado que remite al número de kilómetros y pasos recorridos y las calorías gastadas en la travesía.

Como un valor agregado está el anexo titulado “Los caminos virtuales” que fue organizado por el Grupo de Investigación Geomática, Gestión y Optimización de Sistemas el cual está adscrito a la Escuela de Ingeniería Civil de la UIS. Este recurso electrónico permite la consulta en video, la visualización de fotografías en 360

grados y es el enlace entre el libro físico y el digital. Aparte de la virtualidad, el texto está ambientado con excelentes fotografías y un papel de alta calidad que dan una imagen de la idiosincrasia y modo de vida del Santander actual mientras que se conjuga el pasado y el presente. Otro valor agregado es que al inicio de cada capítulo hay una presentación a manera de resumen que fue hecha por el Instituto de Lenguas de la UIS y se convierte en una herramienta para aquellos cuya lengua materna no es el español.

En alguno de los apartes y para dar una idea del rezago regional en cuanto a vías terrestres se refiere, Diego Rivera señala que las pocas carreteras en Santander se deterioraron rápidamente cuando se empezaron a usar carros y camiones en forma extensiva, situación que forzó a las autoridades a trazar un plan de pavimentación vial en 1945, teniendo en cuenta que sólo el 1% de las vías se encontraba asfaltado y ello redundaba en el tiempo empleado para el transporte de mercancías y pasajeros así como el deterioro de los vehículos y los altos costos de los fletes; situación que prevalecía en todo el territorio nacional. Este inconveniente condujo a que en 1950 se formulara el primer Plan Vial Nacional para asegurar la apertura, mantenimiento y conectividad de las regiones. Una vez finalizado, Bucaramanga quedó enlazada con Cúcuta lo cual le permitió la conexión con Venezuela, Bogotá y la Costa Atlántica y ello redundó en el desarrollo regional (p210), pero éste fue un avance a medias porque la economía estaba y sigue sustentada en la artesanía, la manufactura y el comercio con muy pocos atisbos por salir de esta etapa primaria dentro del proceso industrializador; tampoco hay signos por posicionar algún producto o servicio a nivel nacional y si los hay tienen un alcance muy corto como resultado de la precariedad de los capitales.

En líneas generales, a través de estos “caminos”, los autores dan una idea global de la importancia y evolución que estos medios de transporte han tenido en la historia del Departamento de Santander y especialmente de Bucaramanga. Otro aspecto a destacar es que muestran el origen, el apogeo y la decadencia del “camino” o su estado actual. Si bien el libro fue escrito por historiadores profesionales, una debilidad es que no presenta notas de pie de página que den cuenta de las fuentes primarias y secundarias utilizadas; obstáculo metodológico que posiblemente responde a que el texto es de divulgación de una parte de la historia del otrora Gran Santander, pero que para los historiadores será una fuente de obligada consulta teniendo en cuenta que es el primero con una temática específica y que puede coadyuvar a explicar el estado actual de la industrialización regional y las proyecciones hacia el futuro.