

CARTAGENA Y SU HINTERLAND 1870 – 1880

LUZ DARY SILVA ORTIZ

Tesis de grado para optar al título de Historiador(a)

**UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE HISTORIA
CARTAGENA**

2012

CARTAGENA Y SU HINTERLAND 1870 – 1880

LUZ DARY SILVA ORTIZ

Tesis de grado para optar al título de Historiador(a)

Tutor

JOSÉ TRINIDAD POLO ACUÑA

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA

FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS

PROGRAMA DE HISTORIA

CARTAGENA

2012

AGRADECIMIENTOS

A Dios, por todas sus bendiciones y amor.

A mis padres, Rosario Ortiz y Félix Silva, por su apoyo en todo momento y sus buenos consejos. Sin ellos no hubiera podido alcanzar mis sueños.

A mi hermana: Mayra Silva. Por su apoyo a lo largo de mi carrera y su amor.

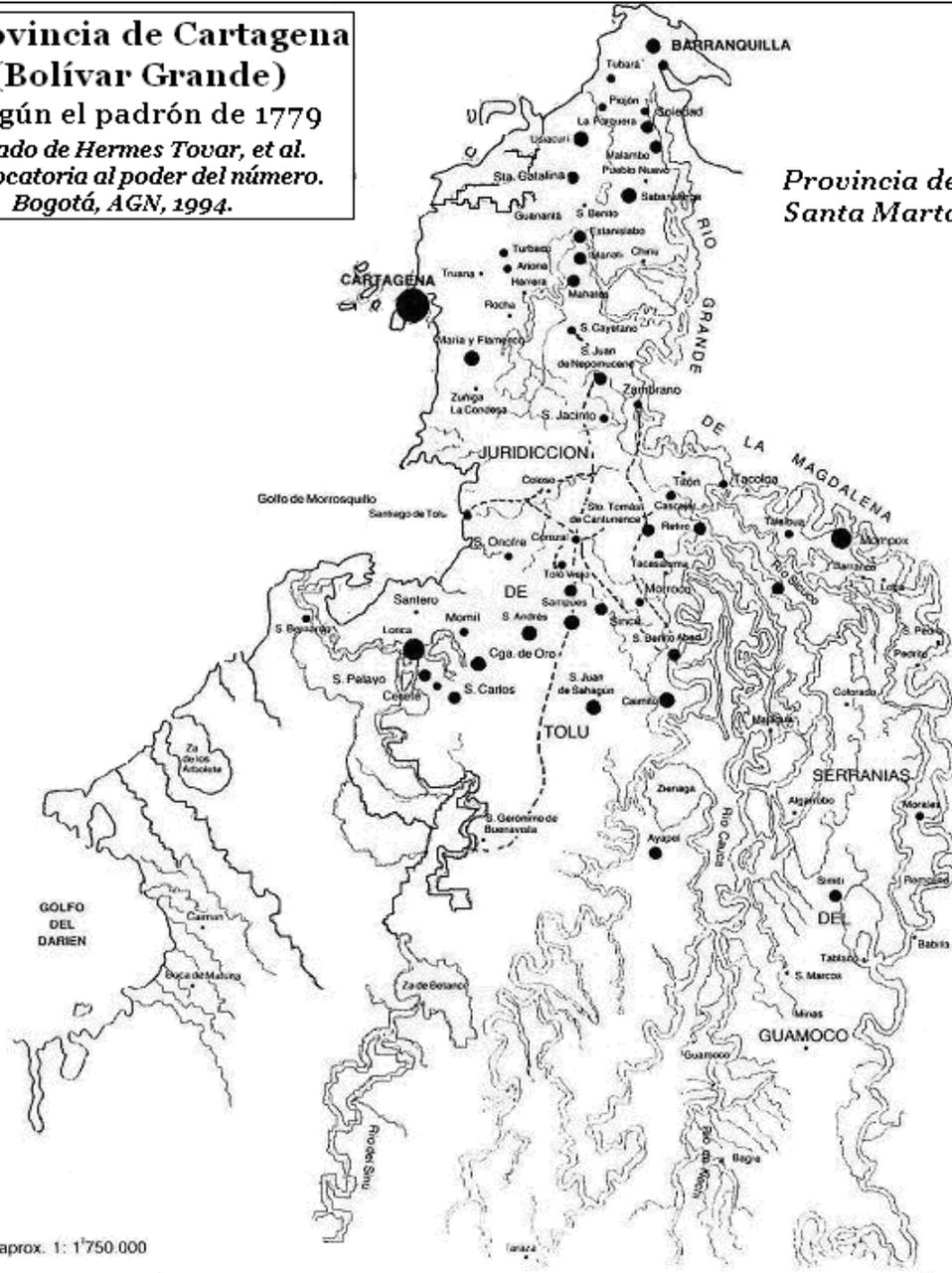
A mis amigas: Yenifer Vásquez, Luz Mery Ortega y Luz Estela Coa, gracias por su ayuda durante el desarrollo de mi tesis y por brindarme su amistad.

A todos mis profesores por sus enseñanzas y buenos consejos en especial los profesores José Polo Acuña, Sergio Solano y Roicer Flórez.

**Provincia de Cartagena
(Bolívar Grande)**

Según el padrón de 1779

Tomado de *Hermes Tovar, et al.*
Convocatoria al poder del número.
Bogotá, AGN, 1994.



Provincia de
Santa Marta

Escala aprox. 1: 1'750 000

CONVENCIONES

<p>300 600 1200 2400 5000 10.000 20.000</p> <p>0.25 0.5 1.0 2.0 4.0 8.0 16.0 %</p>	<p>Habitantes</p>
<p>Proporción población respecto al total</p>	
<p>Mapa base: Mapa geográfico de la provincia de Cartagena su autor don Juan López 1787.</p>	
<p><i>Nota:</i> En general, se conserva su ortografía de la época</p>	

CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCION	4
1. LA ECONOMIA EN EL ESTADO SOBERANO DE BOLIVAR	13
1.1.Renglones económicos del Estado	13
1.2. Principales problemas y modos de cultivar la tierra en el Estado Soberano de Bolívar	21
2. EL COMERCIO EN EL ESTADO SOBERANO DE BOLIVAR	26
2.1. Comercio interno	26
2.2. Comercio de exportación	38
2.3. Los Puertos Marítimos y Fluviales del Estado	44
3. LOS LÍMITES AL COMERCIO ENTRE CARTAGENA Y LAS PROVINCIAS DEL ESTADO SOBERANO DE BOLIVAR.	49
3.1. La reforma radical sobre mejoras materiales y construcción de vías de comunicación en el Estado Soberano de Bolívar	50
3.2. Principales razones que permitieron el comercio en el Estado Soberano de Bolívar	67
3.3. Análisis de una Economía de mercado	71
CONCLUSIONES	73
BIBLIOGRAFIA	75

INTRODUCCIÓN

El Federalismo como sistema de gobierno se consagro bajo la constitución de 1863, la cual dio por nombre al país Estados Unidos de Colombia, integrado por nueve Estados soberanos, Antioquia, Cundinamarca, Cauca, Tolima, Boyacá, Santander, Panamá, Magdalena y Bolívar. Entre sus objetivos políticos y económicos el partido liberal proponía primero, dejar a cargo de “los Estados Soberanos todos los asuntos que por la Constitución estos no delegaban expresa, especial y claramente en el gobierno central”¹ es decir, cada Estado era autónomo para crear sus propias leyes y Constituciones, se estableció el sufragio universal, la libertad de imprenta, la libertad de culto y se redujo el periodo presidencial a dos años. A nivel económico, cedía a las provincias las rentas de diezmos, quintos, aguardientes y peajes provinciales. De igual manera, propuso como modelo de desarrollo económico el libre cambio, que consistía en la exportación de minerales y productos agrícolas. Pero también, predomina en el país el comercio interregional y distrital, es decir, la economía del país se estructuro en dos renglones, exportación y comercio interno. En este ultimo circulaban productos agropecuarios como el ganado, el cacao, el café y los derivados de la caña.

En el caso del Estado Soberano de Bolívar, el comercio integro a la ciudad de Cartagena con su transpais.

Sobre este tema es muy poco lo que se sabe ya que, la historiografía de Cartagena sobre el siglo XIX en su aspecto económico, el mayor énfasis temático esta

¹ Álvaro Tirado Mejía. “*El Estado y la Política en el siglo XIX.*” En: Nueva Historia de Colombia. República siglo XIX. Tomo 2 , planeta Colombiana. Editorial S.A. 1989. P.165.

por el lado del “Comercio internacional y la actividad empresarial”² esto ultimo se puede Constar a través de las tesis de pregrado³ del programa de Historia de la Universidad de Cartagena, siendo los periodos más estudiados siglo XVIII al XIX y principios del XX.

Por otro lado, María Teresa Ripoll de Lemaitre ha señalado que “las principales preocupaciones de la historiografía del siglo XIX serán, por lo tanto, explicar la gran depresión en que quedo sumida la ciudad durante la mayor parte del siglo y entender como ocurrió su recuperación económica y política”⁴ por ejemplo historiadores como Haroldo Calvo Stevenson⁵ y María Teresa Ripoll estudian las condiciones económicas y sociales que vivió Cartagena, después del periodo post independiente, el primero estudia el periodo de 1810 a 1870, afirmando que la crisis económica, social y política de la ciudad, se debió a las consecuencias del proceso de independencia, al sitio de Morillo y a la epidemia del cólera, bajo estas mismas ideas, Rodolfo Segovia⁶ señala que “Cartagena se desangro como ninguna otra ciudad colombiana, en defensa de la

² Catherine Aristizabal Barrios. *Puerto de Cartagena e hinterland agrícola: análisis de una relación inexistente 1830 – 1850*. Tesis de grado. Programa de Historia. Universidad de Cartagena. 2002.

³ Rubén Darío González. *Regeneración y empresarios en Cartagena de Indias. El caso de Bartolomé Martínez Bossio. 1886 – 1899*. Tesis de grado. Programa de Historia. Universidad de Cartagena. 1998; Maryelis Judith Rivero Seña. *Los empresarios Manuel Román y Ricon y Enrique L. Román: De Botica a Laboratorio 1835 - 1990*. Tesis de grado. Programa de Historia. Universidad de Cartagena. 1999; Beatriz Helena Pérez Pérez. *La vida de un comerciante Rafael del Castillo 1861 . 1908*. Tesis de grado. Programa de Historia. Universidad de Cartagena. 1999; Claudia Navarro. *La actividad empresarial de Cartagena el caso de José Vicente Mogollon 1900.1930*. tesis de grado. Programa de Historia. Universidad de Cartagena. 1999.

⁴ María Teresa Ripoll de Lemaitre.” *La tradición mercantil de Cartagena en el siglo XIX.*” En: Haroldo Calvo Stevenson y Adolfo Meisel Roca (Editores). *Cartagena de indias en el siglo XIX*. Bogotá. Banco de la República. 2002.p.21.

⁵ Haroldo Calvo Stevenson. “A la sombra de la popa: el declive de Cartagena en el siglo XIX.” En: Haroldo Calvo Stevenson y Adolfo Meisel Roca (Editores). *Cartagena de Indias en el siglo XIC*. Bogotá. Banco de la República. 2002.

⁶ Rodolfo Segovia. *Teoría de Cartagena, porque se pierde un siglo*. Bogotá. Ediciones tercer mundo. 1967.

libertad de la naciente república,”⁷ pero después de 1815 “cuando Morillo entra a Cartagena, la muerte y la pestilencia la saludan desde todas las esquinas, el impacto es enorme: los que no han muerto se han ido,”⁸ por lo que “en 1821 la Cartagena que se inicia a la vida independiente dentro de la gran Colombia, es una ciudad sin cabeza”.⁹ Este hecho y el proceso de independencia lo llevan a hiperbolizar sus consecuencias en la ciudad. Bajo esta misma línea de investigación Gustavo Bell Lemus¹⁰ de otras explicaciones para estudiar el por qué de la crisis económica y social de Cartagena, señalando que

El Vía Crucis del canal del dique está efectivamente ligado al estancamiento económico de Cartagena, en la medida en que era esa la ruta que le daba una ventaja comparativa frente a Santa Marta y Barranquilla, obstruido el Canal y paralizada la navegación por sus aguas, Cartagena simplemente queda asilada y marginada de los nuevos circuitos comerciales del país¹¹.

Segundo, los intentos fallidos de hacer de la agricultura el motor de la reactivación del comercio por el puerto y la crisis de la ganadería en la primera mitad del siglo XIX. Por su parte, María Teresa Ripoll es menos pesimista diciendo que “Cartagena logro sobrevivir a los estragos de la guerra de independencia y a la pérdida de sus privilegios coloniales gracias a su tradición mercantil.”¹²

⁷ Ibid., p.10

⁸ Ibid., p.13

⁹ Ibid., pa.14

¹⁰ Gustavo Bell Lemus. “El siglo XIX un lamento por Cartagena”. En: Haroldo Calvo Stevenson y Adolfo Meisel Roca (Editores). *Cartagena de Indias y su Historia*. Bogotá. Banco de la República. 1998.

¹¹ Ibid. P.264.

¹² María Teresa Ripoll de Lemaitre. “La tradición mercantil en Cartagena en el siglo XIX”. Op. Cit.

Otro trabajo es el de Gustavo Bell¹³ titulado “Cartagena de Indias de la colonia a la República,” el expone las mismas causas que provocaron la crisis económica de Cartagena, no obstante, de muestra que para los primeros años de la República aumentaron las rochelas y el cimarronismo, es decir, el sistema esclavista entró en crisis como consecuencia del proceso de independencia, lo que a su vez se convirtió en un obstáculo para la Consolidación del Estado – Nación puesto que no había un control sobre la población. Ahora bien, lo importante de resaltar en el texto de Gustavo Bell, es la incidencia del proceso de independencia en la crisis del sistema esclavista, lo cual provocó la huida de negros, mestizos y blancos pobres para alcanzar su libertad.

Por otra parte en el programa de Historia de la Universidad de Cartagena solo hay una tesis que estudia el por qué Cartagena para principios del siglo XIX no puede mantener su privilegiada posición como puerto exportador: es el trabajo de Catherine Aristizabal,¹⁴ la cual propone como principal causa “la forma improductiva en que estaba dada la relación con su hinterland económico,”¹⁵ el cual no producía oro, principal producto exportado por el puerto, es más, “al momento de la crisis aurífera el puerto se mostró desprovisto de mantener una dinámica exportadora.”¹⁶

Quien ha explorado el tema de las relaciones comerciales entre Cartagena y su hinterland es Roicer Alberto Flórez, el cual estudia el Estado Soberano de Bolívar, proponiéndose analizar” la aplicabilidad de la ideología liberal en el Estado y, a partir

¹³ Gustavo Bell Lemus. *Cartagena de Indias: de la Colonia a la República*. Bogotá. Editorial Lealón.1991.

¹⁴ Catherine Aristizabal Barrios. *Puerto de Cartagena e hinterland agrícola: análisis de una relación inexistente 1830 – 1830 – 1850*. Op. Cit.

¹⁵ *Ibíd.*,

¹⁶ *Ibíd.*,

del estudio de la sociedad, la economía y la política, determina cual fue el tipo de Estado que se consolidó en Bolívar durante su existencia como Estado soberano,¹⁷ es decir, sus objetivos principales no son el estudiar las relaciones comerciales entre Cartagena y su hinterland, pero sí señala que

específicamente, los campesinos producían para su alimentación, pero también pequeños excedentes que eran comercializados y vendidos en los mercados locales y en algunas capitales provinciales como Cartagena, Barraquilla y Sincelejo. Productos como arroz, maíz, queso, suero, carne salada, manteca de cerdo, eran los más comercializados.¹⁸

Seguidamente, afirma que distritos como el de Momil exportaban arroz y maíz hacia Cartagena, al igual que las provincias de sabanalarga y Lórica.

En fin, la bibliografía expuesta hasta aquí es un aporte a la historiografía económica de Cartagena, sin embargo, los estudios económicos sobre la ciudad en el siglo XIX no se han diversificado, con esto quiero decir que no se han resuelto interrogantes como: ¿Cuáles fueron las causas para que en la ciudad de Cartagena no existiera una especialización agrícola o ganadera?, ¿siguió la ciudad de Cartagena dependiendo de productos venidos del extranjero para autoabastecerse como en el siglo XVI y XVII?

Teniendo en cuenta lo anterior el presente trabajo se concentra en el Estado Soberano de Bolívar. El objetivo que persigo es estudiar la relación entre Cartagena y su

¹⁷ Roicer Alberto Flórez Bolívar. *El uso privado de la autoridad pública en el Estado soberano de Bolívar, 1863 – 1878*. Tesis de Maestría. Cartagena. Universidad Pedagógica y tecnológica de Colombia (Tunja) en convenio con la Universidad de Cartagena. 2007.p.14-15.

¹⁸ Ibid.,p.60

hinterland a través de la comercialización de productos durante el periodo que transcurre entre 1870 a 1880. El argumento que guía mi reflexión es que en el Estado Soberano de Bolívar, el comercio de productos agrícolas y ganadores permitió integrar a la ciudad de Cartagena y las poblaciones aledañas. De igual manera, el comercio se estableció entre distritos y entre provincias. Es más factores como el clima, la geografía del territorio y los problemas para mantener en buen estado los caminos no conllevaron a la parálisis del comercio.

Para darle respuesta a lo anterior, este trabajo su estructura en tres partes. El primer capítulo es un análisis de la economía del Estado Soberano de Bolívar. Me interesa saber en que se especializaban la economía de cada una de las provincias y cuales eran las técnicas empleadas para cultivar la tierra. El segundo capítulo tiene como objeto central estudiar el comercio interno y externo en el Estado. En ellos señalo dos puntos primero, la lluvia, la falta de mano de obra y la poca tecnificación de la agricultura, fueron factores que se interponían al crecimiento de la producción comercial en el Estado Soberano de Bolívar. No obstante, el campesino se adopto a las condiciones del medio físico y geográfico, lo que le permitió producir no solo para su autoconsumo, sino que, a través del excedente cultivado logro mantener una red comercial con los pueblos aledaños. Segundo, la ciudad de Cartagena, no estaba de espaldas a su hinterland todo lo contrario, ella se convirtió en el mercado central de los alimentos producidos en el Estado.

El tercer capítulo, es un análisis de la incidencia de la Reforma Radical en el Estado Soberano de Bolívar sobre mejores materiales y construcciones de vías de

comunicación. De igual forma, nombro las razones por las cuales el comercio “Campo – ciudad” se estableció aun cuando existían problemas de transporte. La idea central que guía esta última parte, es que la falta de vías de comunicación, la geografía expresada en las condiciones del medio, el clima y la falta de recursos del Estado para mantener en buen estado los caminos e invertir en proyectos de Construcción de vías de comunicación, se convirtieron en serios obstáculos para el desenvolvimiento del comercio. No obstante, el comercio se pudo establecer en estas condiciones.

Ahora bien, ¿por qué escogí como marco temporal los años de 1870 a 1880? Pues bien, durante este periodo se está desarrollando la reforma política y económica propuesta por los liberales radicales bajo la construcción de Rionegro de 1863 considerada una de las más ultraliberales del siglo XIX. Así mismo este periodo es propicio para analizar el impacto de algunas de las medidas del proyecto económico liberal como es la ley 20 de abril de 1850 sobre “descentralización de rentas públicas” en lo referente a las mejoras materiales.

Este trabajo se haya inscrito dentro de la corriente de investigación que se ha preocupado por el estudio de la historia local. Ella permite desarrollar nuevas variables de análisis a partir de la Construcción y selección de categorías, ya que en el panorama hay una multiplicidad de variantes, la mayoría por construir y verificar. Es decir, lo que se persigue es estudiar bajo una nueva perspectiva de análisis el comercio entre Cartagena y las distintas poblaciones del Estado Soberano de Bolívar. Por otra parte “no es posible investigar cabalmente el pasado de la ciudad, si ello se hace aisladamente

fuera de un contexto comparativo”¹⁹ lo que hace necesario hablar del contexto político – económico del país durante el siglo XIX y su incidencia sobre el Estado Soberano de Bolívar. De igual manera, la historia local sirve de referencia para los estudios de la región, puesto que, bajo un contexto más amplio, permite hacer análisis comparativos entre un espacio y otro, ya que la región es una combinación de pequeñas localidades con sistemas políticos, económicos y sociales propios. En síntesis bajo los postulados de la historia local, se pretende apartar de los estudios o enfoques característicos de la historiografía de Cartagena del siglo XIX.

Por otro lado, el marco conceptual empleado en esta investigación es el propuesto por Fernand Braudel, quien define la Economía de Mercado como la zona del intercambio y la circulación es decir, el mercado permite “la venta de artículos de alimentación y productos del artesano local”.²⁰ Bajo este postulado lo que intento hacer es demostrar que el comercio interno en el Estado soberano de Bolívar se encontraba dominado por un mercado central en este caso la ciudad de Cartagena, sin embargo este comercio no se limitaba a satisfacer las necesidades de la ciudad. Todo lo contrario, el comercio se practicaba entre poblaciones cercanas adquiriendo sus propias características.

Un concepto utilizado en esta investigación es el de mercado que se define como” el lugar geográfico en el que se realizan las operaciones de intercambio, es decir, el

¹⁹ Haroldo Calvo Stevenson y Adolfo Meisel Roca. “La historiografía de Cartagena: vacíos y Retos.” En: Haroldo Calvo Stevenson y Adolfo Meisel Roca (Editores). *Cartagena de Indias y su Historia*, Bogotá. Banco de la República. 1998.

²⁰ Fernand Braudel. *Civilización material, economía y capitalismo. Siglo XV-XVIII. los juegos del intercambio*. Tomo II. Madrid. Alianza Editorial. S.A. 1984.P.10.

punto nodal en que compradores y vendedores se reúnen para intercambiar bienes y servicios.”²¹

Las fuentes utilizadas en la investigación provienen del archivo Histórico de Cartagena y otra parte de la Biblioteca Bartolomé Calvo en la sección de microfilm de esta misma ciudad. En ambos reposa prensa oficial. Allí se encuentran los informes de los gobernadores de las provincias, del tesoro general, los debates políticos de la Asamblea, etc. Los primeros fueron vitales para el desarrollo de esta investigación ya que en ellos se informaba de forma detallada la actividad económica y comercial de las provincias y los distritos, los métodos utilizados en el cultivo de la tierra, el rendimiento de los impuestos y los inconvenientes que enfrentaba el comercio en el estado. A través de esto pude analizar de que forma se desarrollo el comercio en el Estado Soberano de Bolívar y cuales eran sus particularidades. Por ultimo, se utilizo una bibliografía básica para darle soporte a las ideas planteadas.

Finalmente, este proyecto de investigación pretende ser un aporte al estudio de la ciudad de Cartagena y el Estado soberano de Bolívar a través del estudio de la comercialización de productos. A su vez esta monografía busca ampliar la mirada de la historiografía de Cartagena en el siglo XIX.

²¹ Enciclopedia Internacional de las ciencias Sociales. V.7. Madrid Aguilar S.A Ediciones. 1979.p.61.

1. LA ECONOMIA EN EL ESTADO SOBERANO DE BOLIVAR

1.1. Renglones económicos del Estado.

El cuatro de septiembre de 1870 el gobernador de la Provincia de Cartagena en su informe anual afirmaba que las actividades económicas del Estado Soberano de Bolívar eran

las siembras de arroz, maíz, café, cacao, plátanos, el arreglo de la paja de jiraca para hacer sombreros, la elaboración de miel de caña, la que se dedica a la destilación de aguardientes, o se prepara en azúcar o panelas las crias de ganado vacuno i de cerda, la pesca i en fin otras variadas industrias.²²

Es decir, la agricultura era la actividad principal de la población, seguida de la ganadería, la destilación y rectificación de aguardientes, la fabricación de artículos artificiales y la pesca. A parte de las ya mencionadas sobresalía también el comercio de productos agrícolas y ganaderos dirigidos al comercio interno y externo. En la agricultura sobresalían los cultivos de tabaco, caña de azúcar y algodón y otros productos menores como arroz, ñame, maíz, plátano ahuyama, etc.

El tabaco fue el más destacado en el Estado y sus productores fueron las provincias de El Carmen, Corozal, Sincelejo, Mompos y Magangué. En 1863 la Provincia de el Carmen “se convirtió en la primera región exportadora de tabaco en

²² Archivo Histórico de Cartagena (en adelante A.H.C). “Informe Anual del Gobernador de la Provincia De Cartagena”. En: *Gaceta de Bolívar*. Cartagena. Septiembre 4 de 1870

Colombia”²³. Al respecto Wilson Blanco señala que al inicio de la segunda mitad del siglo XIX

La comarca montemariana con sus numerosos centros semiurbanos con el Carmen a la cabeza, se convirtió en un hervidero agrocomercial que con el tabaco como principal señuelo, mas no como único producto importante, entro en estrecho contacto con los grandes circuitos del tráfico mercantil antillano y europeo y atrajo una importante corriente de capitales extranjeros llevando tempranamente al establecimiento, en la comarca, de diversas e importantes casas comerciales europeas.²⁴

De igual manera el capital extranjero impulsó” mejoras industriales limitadas, la más importante de ellas, el establecimiento de la navegación a vapor en el Rio Magdalena”²⁵, por donde eran embarcados los zurroneos de tabaco al puerto de Barranquilla.

Cuadro No. 1.

Principales distritos tabacaleros del Estado de Bolívar

Provincia	Distrito	Producción, 1874 (tons)	Población, 1870
Carmen	San Juan	425	2.435
	Carmen	400	6.946
	Yucal	90	1.093

²³ Joaquín Vilorio de la Hoz. “*Tabaco del Carmen: producción y exportación de tabaco de los Montes de María, 1848-1893*”. En: Cuadernos de Historia Económica y Empresarial. N°3. Cartagena. Banco de la República. 1999. p.30.

²⁴ Wilson Blanco Romero. “*Tabaco y Comercio en El Carmen de Bolívar a mediados del siglo XIX*”. En: Unicarta. N° 81. Cartagena. Revista de la Universidad de Cartagena. 1997.

²⁵ John P. Harrison. “La Evolución de la Comercialización del Tabaco Colombiano Hasta 1875”. En: Jesús Antonio Bejarano (comp). *El Siglo XIX en Colombia visto por historiadores norteamericanos*. Bogotá. Editorial la Carreta. 1997. P. 71.

	Barrancanueva	60	1.063
	Teton	50	1.421
Subtotal		1.025	
Corozal	Ovejas	250	2.615
	Sincé	187.5	6.807
	Morroa	125	390
	Corozal	80	6.309
Subtotal		642.5	
Sincelejo	Colosó	250	1.921
	Sampués	80	3.904
	Otros	55	
Subtotal		385	
Cartagena	Calamar	50	1.985
	Mahates	50	2.639
	Otros	50	
Subtotal		150	
Mompos	Morales	100	3.354
Chinú	San Andrés	60	4.438
Sabanalarga	Subtotal	63.4	
Otras		0.9	
TOTAL ESTADO		2.426.8	

Fuente: José Antonio Ocampo. *Colombia y la Economía Mundial, 1830 -1910*. Op. Cit., p. 243

En el caso de la Provincia de Corozal en el año de 1878 se habían exportado a Alemania los siguientes zurrone de tabaco, de Corozal 3.000, de Morroa 2500, de Ovejas 1.000 y de Sincé 500 “cuyas partidas hacen el total de 7.000 zurrone que computados a \$12 pesos importan \$84.000.”²⁶ Caso contrario vivieron las provincias de Barranquilla y Lorica donde el cultivo no se desarrolló.

²⁶ Biblioteca Bartolomé Calvo (en adelante B.B.C). “Informe del Gobernador de la Provincia de Corozal”. En: *Diario de Bolívar*. Cartagena. Agosto 19 de 1878

En la primera informaba su gobernador en Agosto de 1870 que “el tabaco se puede asegurar que no se cultiva en esta provincia porque los pocos ensayos que se han hecho no han dado buen resultado.”²⁷ En ese mismo sentido se expresó el gobernador de la Provincia de Lórica afirmando que “casi en ningún distrito de la provincia se cultiva el tabaco a pesar de la excelencia de los terrenos en algunos de ellos, mencionándose con especialidad los de San Antonio, San Carlos i este.”²⁸

Lo anterior permite afirmar primero, que el cultivo del tabaco respondía a una demanda externa cuyos principales exportadores fueron la Provincia de el Carmen, Corozal y Sincelejo. Además de ser vendido al extranjero era comprado a nivel interno, que comprendía el consumo dentro y fuera del Estado Soberano de Bolívar. Por ejemplo la Provincia de Sabanalarga además de producir tabaco para la exportación, su tabaco era consumido dentro de la provincia y se vendía a los pueblos aledaños. Segundo, “la siembra del tabaco se desarrolló con mayor intensidad en algunas provincias debido a las condiciones climáticas y del suelo.”²⁹ Sobre este punto Joaquín Viloría afirma que

se debe contar con clima cálido y terrenos que pueden ser de aluvión, volcánicos, tierras vírgenes o suelo franco arenoso. Fue común en la región de El Carmen sembrar dos cosechas de tabaco anualmente: la cosecha del

²⁷ B.B.C. “Informe del Gobernador de la Provincia de Barranquilla.” *Gaceta de Bolívar*. Cartagena. Agosto 28 de 1870.

²⁸ B.B.C. “Informe del Gobernador de la provincia de Lórica.” *Diario de Bolívar*. Cartagena. Mayo 7 de 1878.

²⁹ Roicer Flórez Bolívar. *El Uso Privado de la Autoridad Publica en el Estado Soberano de Bolívar, 1863-1878*. Universidad Pedagógica de Tunja- Universidad de Cartagena. 2007. Tesis para optar el título de Magister en Historia de Colombia. P. 61

año o principal (iniciada en el mes de marzo) y la entrecosecha, cuyo semillero se preparaba en el mes de Agosto.³⁰

En el caso de la caña de azúcar, de ella se extraía la miel, el azúcar, la panela y el aguardiente.³¹ Productos de amplio consumo en el Estado. Las poblaciones donde más sobresalió su cultivo fueron Sincelejo, Mompo, Magangué, Sabanalarga y Cartagena. En la Provincia de Sincelejo afirmaba su gobernador en el año de 1878, que “el cultivo de la caña ocupa el primer lugar en esta provincia; i bien pueden estimarse en dos mil quintales de azúcar (2.000qq) i veinte mil cantares de miel los que se fabrican i elaboran anualmente.”³² Para ese mismo año el gobernador de la Provincia de Mompos sostenía que “la más importante producción agrícola es la del melado, para la fabricación de aguardientes y el número de cántaras se calcula en 18 mil anuales; cuyo precio fluctúa entre diez i dieziocho reales cada una.”³³

Su producción se realizaba en los distritos de San Fernando, Morales y Simití. En la Provincia de Magangué los distritos que más sobresalían en la producción de miel y panela eran Sucre y Majagual. Así lo afirmaba su gobernador en el año de 1873, según él en el

distrito de Sucre, existen infinidad de trapiches i establecimientos en que se confeccionan en gran abundancia esquisitas panelas i mieles que surten a las

³⁰ Joaquín Vilorio de la Hoz. “Tabaco del Carmen: Producción y Exportación de Tabaco de los Montes de María, 1848-1893”OP-CIT., P. 3

³¹ sobre el comercio del aguardiente en el Estado Soberano de Bolívar ver el trabajo de Roicer Flórez Bolívar “Caña de Azúcar y aguardiente en El Estado Soberano de Bolívar 1857-1886.” En: Cuadernos de Desarrollo Rural. N° 63. Bogotá. Universidad Javeriana.2000.

³² B.B.C.” Informe del Gobernador de la Provincia de Sincelejo.” *Diario de Bolívar*. Cartagena. Abril 14 de 1878.

³³ B.B.C. “Informe del Gobernador de la Provincia de Mompos”. *Diario de Bolívar*. Cartagena. julio 22 de 1878.

fábricas de destilación de la Provincia. En el caño de Ventanilla i otros puntos pertenecientes al distrito de Majagual, también se ejercitan en esta clase de industria, que será una fuente de riquezas para la provincia.³⁴

Luis Striffler en su viaje por el Rio San Jorge y las poblaciones aledañas anoto que una panela es generalmente de “volumen, tamaño y forma de un ladrillo, y pesa a tres a cuatro libras, se vende a veces a menos de medio real, en tanto que en tiempo de escasez vale el cuádruplo de esa suma.”³⁵ De igual manera, la zona del San Jorge afirmaba Antolín Díaz “el cultivo más favorito es la caña de azúcar. En todas partes hay miel y panela. Los trapiches de hierro y de madera, se encuentran por centenares”.³⁶ Los trapiches eran movidos por bueyes y se utilizaban “en las pequeñas fincas cañeras, en donde se elaboraba melaza, materia prima para fabricar la panela y destilar el ron, productos de amplio consumo popular en la región Caribe.”³⁷

En síntesis, a través de los informes de los gobernadores se puede notar que a diferencia del tabaco que satisfacía una demanda externa, el cultivo de la caña de azúcar se utilizaba para fines domésticos y comerciales, por ejemplo Sincelejo y Magangué surtían de aguardiente a El Carmen y Corozal. El algodón³⁸ por su parte, se cultivó solo en las provincias de El Carmen, Cartagena, Barranquilla y Sabanalarga.

³⁴ B.B.C. “Informe del Gobernador de la Provincia de Magangué”. *Gaceta de Bolívar*. Cartagena. Octubre 25 de 1873.

³⁵ Luis Striffler. *El Rio San Jorge*. Montería-Colombia. Corporación Autónoma Regional de los Valles del Sinú y del San Jorge CVS, Fundación Universitaria Luis Amigó, Funlam. 2008. P.32

³⁶ Antolín Díaz. *Sinú, Pasión y Vida del Trópico*. Bogotá. Editorial Santa Fe. 1935. p.165.

³⁷ Joaquín Vilorio de la Hoz. “*Ganaderos y Comerciantes en Sincelejo, 1880-1920*”. En: Cuadernos de Historia Económica y Empresarial. N°8. Cartagena. Banco de la República. 2001. P.23.

³⁸ Sobre la producción de algodón en la Región Caribe ver: Sergio Paolo Solano “*Relaciones difíciles. Industria textil y cultivo del algodón en la región caribe colombiana, 1850-1930.*” En: Cuadernos de Desarrollo Rural N° 62. Bogotá. Universidad Javeriana. 2009.

En la primera, Wilson Blanco afirma que aparte de cultivar tabaco para la exportación, El Carmen contaba con una variada producción de alimentos básicos como el café, la caña de azúcar y por su puesto el algodón que exportaba junto con la tagua, el caucho, la raicilla y los cueros.³⁹ En cuanto a la Provincia de Sabanalarga, en 1868 su gobernador afirmaba que en el distrito de Repelón “...se produce con abundancia, algodón, que no tiene rival su blancura i buena calidad.”⁴⁰ En la de Barranquilla en 1870 su gobernador sostenía que los “principales ramos de exportación en el estado son el tabaco y el algodón”.⁴¹

Otra de las actividades a las que se dedicaban los habitantes del Estado era la pezca y sin duda alguna no tenía comparación con la producción y la comercialización del tabaco y la caña de azúcar. Esta era una actividad de temporada que no poseía una demanda comercial muy importante, ella se ejercía de manera primitiva utilizando redes, anzuelo y canoa. En algunas poblaciones se complementaba con la agricultura y la cría de ganado, pero se mantenía como el alimento principal de la comida costeña. Por ejemplo la Hacienda Berastegui “llegaba al Sinú por las riveras del Caño de Bugre y por diversas ciénagas de donde se sacaba el pescado para alimentar la peonada”.⁴² No era de extrañarse puesto el Rio Sinú era rico en Bocachicos, Doradas, Barbules, Sábalos, Bagres y Babillas. Aparte de Berastegui los habitantes del Distrito de Chima en la Provincia de Lorica trabajaban la pesca junto con la cría de ganado. Esta actividad también se practicó en las Provincias de Mompos, Sabanalarga y Chinú. En 1874 el

³⁹ “La Exportación Tabacalera de El Carmen de Bolívar en los Albores del Siglo XX: Guerra y Tabaco”. En: El Taller de la Historia. N°1. Cartagena. Universidad de Cartagena. 2001

⁴⁰ B.B.C. *Gaceta de Bolívar*. Cartagena. Agosto 23 de 1868.

⁴¹ B.B.C. “Informe del Gobernador de la provincia de Barranquilla”. *Gaceta de Bolívar*. Cartagena. agosto 28 de 1870.

⁴² Orlando Fals Borda. *Retorno a la Tierra*. Tomo IV. Bogotá. Carlos Valencia Editores. 1986. P.17 A.

gobernador de la Provincia de Mompos en su viaje por el distrito de Simití se sorprendió al ver que en dicha población “no se mató una res, un cerdo: el pueblo se mantenía con insípidos peces de las ciénagas...”⁴³

En el caso de la Provincia de Sabanalarga su gobernador sostenía en el año de 1875 que “la gran ciénaga de Guájaro, situada al suroeste de esta ciudad, produce abundante i buen pescado, entre estos se distinguen, el sabroso bocachico i la succulenta mojarra.”⁴⁴ Y en el Chinú los habitantes del distrito de Ayapel se dedicaban a la producción del caucho, la raicilla, la zarzaparrilla y la cría de ganado, pero aparte exportaban carne salada, queso y pescado seco a Magangué y Zaragoza en la estación de verano.⁴⁵ Es decir, la pesca se practicaba en las poblaciones cercanas a los ríos, por ejemplo, la Provincia de Lórica se ubicaba sobre el Río Sinú, Mompos sobre el Río Magdalena, Sabanalarga era tocada por uno de los brazuelos del Río Magdalena y el Distrito de Ayapel se ubicaba sobre los márgenes del Río San Jorge. Fals Borda describe a estas poblaciones como pueblos riberaños que se defienden en tierra o en agua y aprenden a pescar, cazar y sembrar según las estaciones de invierno o verano.⁴⁶ En fin, a través de lo anterior podemos señalar varios puntos importantes sobre la agricultura en el Estado Soberano de Bolívar, primero, ella descansaba sobre una variedad de cultivos como tabaco, caña de azúcar, algodón, ñame, maíz, plátano, etc. Segundo, cada provincia desarrollo un cultivo determinado, por ejemplo la Provincia de el Carmen producía tabaco pero no caña de azúcar, en palabras de Roicer Flórez lo que se dio en el

⁴³ B.B.C. “Informe sobre el estado de algunos distritos de la Provincia de Mompos”. *Gaceta de Bolívar*. Cartagena. noviembre 10 de 1874.

⁴⁴ B.B.C. *Diario de Bolívar*. Cartagena. octubre 11 de 1875.

⁴⁵ Luis Stiffler. *el Río San Jorge*. Op.cit., p.133.

⁴⁶ Orlando Fals Borda. *Mompos y Loba*. Tomo I. Bogotá. Universidad Nacional de Colombia. Banco de la Republica. El Ancora Editores. 2002.

Estado Soberano de Bolívar fue “una especialización en la producción agrícola determinada por la calidad de los suelos”.⁴⁷

1.2. Principales Problemas y Modos de Cultivar la Tierra en el Estado Soberano de Bolívar.

El cultivo de la tierra en el Estado Soberano de Bolívar se hacía a través de la tumba y quema del monte. El fuego se aplicaba con el fin de convertir el monte en pasto y así facilitar la siembra de productos como el tabaco, el arroz, el maíz, la yuca y el plátano. Como herramientas de trabajo el campesino utilizaba además del fuego, el palo cavador, el machete y el hacha. Orlando Fals ha señalado que la pequeña producción de los campesinos se hacía tumbando y quemando monte a lo largo de los ríos y arroyos usando técnicas tradicionales heredadas desde tiempos remotos.

Técnicas que para algunos funcionarios del Estado eran demasiado atrasadas y obstaculizaban el desarrollo propuesto por los liberales radicales. Así lo dan a demostrar los informes de los gobernadores de las provincias de Magangué, El Carmen y Barranquilla. En 187 el gobernador de Magangué anotaba que

En materia de agricultura aún estamos en la infancia i estas poblaciones carecen de nociones fijas en materia de elaborar la tierra i hacerla productiva; pues hasta la fecha solo siguen la rutina que heredaron de los españoles i no ha penetrado ningún adelanto en materia de irrigación,

⁴⁷ Roicer Flórez Bolívar. “Caña de Azúcar Y Aguardiente en el Estado Soberano de Bolívar, 1857-1886”. En: Cuadernos de Desarrollo Rural. N°63. Bogotá. Universidad Javeriana. 2009.

injertos, & ni conocen el uso al del arado, ni los diversos sistemas de cultivo.⁴⁸

De igual manera se expresaba el gobernador de El Carmen en 1877 y afirmaba que

La agricultura no conoce siquiera los arados para hacerse más productiva y los agricultores, habituados a no disfrutar de un terreno más que para una sola siembra, ignorantes de todos los métodos de abono i de reguios, no pueden convencerse todavía de que haya una maquina sencilla i manejable, que renovando la superficie de los terrenos, los obligue a recibir nuevas cimientes i a ponerse en aptitud de repetir sus producciones en beneficio de los pueblos.⁴⁹

Es decir, los problemas de la agricultura era la falta de conocimiento que tenía el campesinado para usar otros sistemas de cultivo como el arado, el abono de la tierra, la irrigación y el uso de máquinas ya que, la quema del monte provocaba el agotamiento de la tierra y el agricultor tenía que desplazarse a otro terreno. Para darle solución a esta problemática el gobernador de la Provincia de Barranquilla en 1877 se dirigió al gobierno del Estado proponiendo traer inmigrantes para que les enseñaran a la población las nuevas técnicas agrícolas. Así se expresó,

La agricultura que debiera ser la industria más adelantada entre nosotros, así por ser la más productiva, como por la feracidad de nuestras tierras, es sin duda, i por desgracia, la más atrasada... Debería por tanto el gobierno de Bolívar fijar seriamente su atención, i con preferencia a todo en la agricultura; pues lo que he dicho de esta provincia, puede también decirse de

⁴⁸ B.B.C. "Informe del Gobernador de la Provincia de Magangué". *Gaceta de Bolívar*. Cartagena. octubre 25 de 1873.

⁴⁹ B.B.C. "Informe del Gobernador de la Provincia del Carmen". *Diario de Bolívar*. Cartagena. julio 29 de 1877.

las demás del Estado; porque la agricultura, como bien lo sabe el Sr. Secretario, es la fuente más positiva de riqueza para los pueblos. I para fomentar la agricultura en el Estado, el gobierno tiene necesariamente fomentar la inmigración... traigamos inmigrantes que nos den esos ejemplos de economía en el trabajo; que nos enseñen todo eso que ignoramos, que nos ayuden.⁵⁰

Esta situación no paraba aquí, puesto que existían otros elementos que impedían el pleno desarrollo de la agricultura. Así lo planteó el gobernador de la Provincia de Cartagena en 1869 en su informe anual y sostenía que

El estado material de la provincia es un cuadro de perspectiva sombría...con excepción del Distrito de Arjona, en donde se nota alguna comodidad en sus vecinos, i cierto movimiento comercial, revela la pobreza de sus habitantes, que, en su mayor parte, la están cerca de la miseria; esto es debido, a que los tres últimos años han sido para la agricultura i la ganadería, únicas industrias en que se ocupan, porque las estaciones han estado variadas, mui especialmente de del invierno en la que, no solo ha sido escasa la lluvia, si no extemporánea, produciendo poca cosecha, en las rocerías en que no se ha perdido totalmente. También contribuye al malestar de los pueblos la escasez de brazos para el cultivo de los campos, i las pésimas vías de comunicación, que durante el invierno se ponen intransitables en muchas partes.⁵¹

⁵⁰ B.B.C. "Informe del Gobernador de la Provincia de Barranquilla". *Diario de Bolívar*. Cartagena. septiembre 5 de 1877.

⁵¹ B.B.C. "Informe del Gobernador de la Provincia de Cartagena". *Gaceta de Bolívar*. Cartagena. septiembre 19 de 1869.

Estas dificultades no solo se presentaban en la Provincia de Cartagena sino todo el territorio del Estado. En resumidas cuentas, la lluvia, la poca mano de obra y la poca tecnificación de la agricultura fueron factores que se interponían al crecimiento de la producción comercial en el Estado Soberano de Bolívar, no obstante, el campesino se adoptó a las condiciones del medio físico y geográfico lo que le permitió producir no solo para su autoconsumo si no que a través del excedente cultivado logro mantener una red comercial con los pueblos aledaños. Al respecto Orlando Fals afirma que

Cuando las aguas bajan por lo meses de enero a marzo y de julio a septiembre se siembra en los playones o se lleva el ganado para que aproveche los abundantes y excelentes pastos naturales que allí brotan. En los meses de invierno (abril a junio y octubre a diciembre) el ganado se lleva a potreros altos y se desocupan los playones de plantíos; pero allí mismo, sobre el mismo territorio ahora cubierto por las aguas, se procede a pescar y cazar. El mismo agricultor o vaquero se convierte así en canaletero, pescador y cazador durante estos meses.⁵²

Es decir, el campesino recogía el fruto de las aguas o de la tierra dependiendo de la estación de invierno o de verano. De hecho, la fertilidad de los terrenos y la ubicación sobre los ríos contribuían a que una población practicara la agricultura, la ganadería o la pesca. O por el contrario alguna de ellas. Verbigracia, en 1882 el gobernador de la Provincia de Lórica mencionaba que en el Distrito de Purísima

⁵² Orlando Fals Borda. *Mompos y Loba*. Op-cit., p.248.

Se disputa honradamente dos industrias, la agrícola i la pecuaria i felizmente cuenta con terrenos propios, bastante aparentes para ambas; i debido a la fertilidad de ellos, tiene vida propia i cuenta con más de trescientas Fanegas de potreros, i como dos mil reses, poco más o menos. Cuenta con pastos naturales a su frente, compuestos de ricas ciénagas. En ellas solo se consigue en el invierno el pez, si no en el invierno el ganado tiene abundantes pastos. En los terrenos quebrados que tiene a su espalda, se cosecha maíz, arroz, yuca, ñame, plátano, patata, ahuyama i café, sin que jamás dejen de corresponder a los esfuerzos de los que se dedican a la agricultura.⁵³

En síntesis, aunque la agricultura enfrente problemas de mano de obra, de tecnología atrasada y los golpes sufridos a causa de la lluvia, las inundaciones y la estación seca, esta respondía al comercio interno y de exportación. En los próximos capítulos lo demuestro.

⁵³ B.B.C. “Informe Del Gobernador de la Provincia de Loricá”. *Diario de Bolívar*. Cartagena. Septiembre 16 de 1882.

2. EL COMERCIO EN EL ESTADO SOBERANO DE BOLIVAR

2.1. Comercio interno.

La economía interna del Estado se caracterizó por la compra y venta de productos como arroz, maíz, ñame, queso, cerdo, miel, panela y azúcar. Este intercambio comercial unía al mercado de la ciudad de Cartagena con el campo, de igual manera predominaba el comercio a nivel comarcano, provincial y con otros estados del país. Al respecto José Antonio Ocampo señala que en Colombia durante el siglo XIX existía un escaso desarrollo del mercado interno pero

Esto no significaba que no existieran intercambios a largas distancias, incluso sorprendentes para el sistema de transporte de la época, ni tampoco que en todo el país predominara la producción para el autoconsumo, sino más bien que las redes mercantiles existentes estaban muy restringidas en términos geográficos, es decir, que los circuitos mercantiles locales tendían a prevalecer sobre las regionales, nacionales o internacionales.⁵⁴

El objetivo de este capítulo es estudiar el comercio interno y externo del Estado Soberano de Bolívar haciendo énfasis en el comercio campo-ciudad, a su vez, respondo las siguientes preguntas ¿Cuáles eran las provincias que enviaban sus productos al mercado de Cartagena? y ¿Qué poblaciones no hacían parte de este tráfico comercial?. Dentro de este análisis utilizo el concepto de mercado que se define como, “el lugar

⁵⁴ José Antonio Ocampo Gaviria. *Colombia y la Economía Mundial 1830-1910*. Bogotá. Editorial Tercer Mundo S.A.1998.p.28.

geográfico en el que se realizan operaciones de intercambio, es decir, el punto nodal en que compradores y vendedores se reúnen para intercambiar bienes y servicios⁵⁵.

La idea central que defiende es que Cartagena no estaba de espaldas a su hinterland todo lo contrario ella se convirtió en el mercado central de los alimentos producidos en el Estado. Así mismo la venta de mercancía se realizaba con otras poblaciones dentro y fuera del Estado a cortas y medianas distancias.

Ahora bien, quienes enviaban sus productos agrícolas al mercado de Cartagena eran los distritos que hacían parte de su jurisdicción y las provincias de Lorica, Chinú, Sincelejo, Sabanalarga, Magangué, El Carmen y Barranquilla. En 1869 el gobernador de la Provincia de Cartagena señalaba lo importante que es para el Distrito de Santa Catalina la construcción de varios puentes que la comunicaran con la ciudad, puesto que ella recibía los alimentos y artículos de exportación que se cultivaban en ese municipio⁵⁶

Así mismo los distritos de Turbaco, Arjona Villanueva y Santa Rosa, llevaban mieles a Cartagena, seguramente para abastecer a las fábricas de aguardiente.

De la Provincia de Lorica, los distritos que más sobresalían en el comercio con Cartagena eran su capital provincial, San Antero y Ciénaga de Oro. Así lo afirmó en su informe anual el gobernador de la provincia en 1878 señalando que en el Distrito de Lorica el comercio consistía principalmente en cargamentos de carne salada, cueros de

⁵⁵ Enciclopedia Internacional de las Ciencias Sociales. V.7. Madrid. Aguilar sa Ediciones 1979,p. 61.

⁵⁶ B.B.C. "Informe del Gobernador de la Provincia de Cartagena". *Gaceta de Bolívar*. Cartagena. septiembre 19 de 1869.

res, queso, cerdos y otros cargamentos de menor importancia. En San Antero las exportaciones eran de arroz, ñame y plátano en abundancia.

De Cereté se extraía el aceite de corozo en tal cantidad que abastecía a la mayor parte de los distritos y por su puesto a la ciudad de Cartagena.⁵⁷ En cuanto al distrito de ciénaga de oro un testigo señaló que en la Hacienda Berastegui “casi todo el maíz teníamos que cogerlo en hojas, porque así lo exigía la casa, para evitar que el gorgojo dañase el grano, y porque así era como tenia más demanda en el mercado de Cartagena”.⁵⁸

Por su parte, las provincias de Chinú, Sincelajo y Sabanalarga. En 1878 el gobernador de Chinú afirmaba que en el distrito de Momil los principales cultivos eran arroz, yuca, maíz, ñame, y tabaco, los cuales eran consumidos dentro de la comarca pero el arroz y el maíz se exportaban hacia Cartagena, Sincelajo y las Sabanas.⁵⁹ En el caso de la Provincia de Sincelajo en el año de 1879 su gobernador señalaba que

Las industrias dominantes en esta provincia son tres, a saber, pecuaria, agrícola i destilación de aguardientes... de poco tiempo a esta parte se han aumentado las crías de ganado vacuno i de cerdo, los potreros i demás fincas de cañas & así como el número de fábricas de destilación de aguardientes, también lo es que, los productos de estas, se consumen una parte en lugar donde se producen i otra parte en los pueblos circunvecinos.⁶⁰

⁵⁷ B.B.C. “Informe del Gobernador de la Provincia de Lórica”. *Diario de Bolívar*. Cartagena. agosto 12 de 1878.

⁵⁸ Antolín Díaz. *Sinú, Pasión y Vida del Trópico*. Bogotá. Editorial Santa Fe. 1995. P.85.

⁵⁹ B.B.C. “*Diario de Bolívar*”. Cartagena. junio 18 de 1878. Citado en Roicer Flórez Bolívar. *El Uso Privado de la Autoridad Publica en el Estado Soberano de Bolívar*, 1863. Op-cit.p.60.

⁶⁰ B.B.C. “Informe del Gobernador de la Provincia de Sincelajo”. *Diario de Bolívar*. Cartagena. agosto 16 de 1879.

En Sabanalarga los distritos de Repelón, Rosa Vieja y San Estanislao pero sobre todo Repelón enviaban sus productos al mercado de Cartagena, sobresaliendo el tabaco, el algodón y las madreas como los más vendidos.⁶¹ Así lo afirmo en 1868 el gobernador de la provincia.

Por otro lado, las provincias de El Carmen y Magangué eran un caso particular, porque en Magangué se revendía el tabaco de El Carmen para la exportación y el consumo interno.

Esto era lo que pasaba, Magangué desde mediados del siglo XIX era conocida por sus ferias comerciales que se hacían tres veces al año, en ella se desarrolló el comercio de intercambio “de productos de agricultura y manufacturados de diferentes partes de la región, de interior y de importación”.⁶² Convirtiéndose en “el principal sitio de abastecimiento sobre el Magdalena”.⁶³ En el que participaban comerciantes, comisionistas, capitalistas o inversionistas y pequeños, todos ellos se daban cita para vender sus mercancías en los días de ferias. Era entonces cuando el comerciante aprovechaba para vender el tabaco que había comprado en El Carmen. Así lo refiere, Eduardo Posada “ el tabaco era llevado a las ferias por comerciantes como Jorge Delgado y Elie Mathieu, de Magangué, Pedro Blanco García, de Mompox, y Pedro vengoechea de Barranquilla quienes vendían allí su mercancía a las principales casas

⁶¹ B.B.C. “Informe del Gobernador de la Provincia de Sabanalarga”. *Gaceta de Bolívar*. Cartagena. agosto 23 de 1868.

⁶² Cristian Roa Valdelamar. *Ferias Comerciales de Magangué, 1858-1902*. Trabajo para optar al título de historiador. Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad de Cartagena. 2002. P. 59.

⁶³ Eduardo Posada Carbó. *El Caribe Colombiano. Una Historia Regional*. 1870-1950. Bogotá. El Ancora Editores. 1998. p. 268.

exportadoras de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta”.⁶⁴ En el caso del consumo interno, en 1877 Pantaleón J. Ribon y José Rivera pedían al agente rematador Marcos Ramírez dar permiso “para remitir a Cartagena trece cajas tabaco SB i tres cargas café EJ de los que tengo manifestados pa el consumo i por los cuales he pagado los derechos respectivos”.⁶⁵ es decir, el comercio del tabaco integra a él Carmen con Magangué y a la vez con Cartagena.

Lo anterior demuestra que la ciudad de Cartagena era el mercado principal de los alimentos producidos en el Estado Soberano de Bolívar. La miel venia de los pueblos más cercanos a la ciudad, la carne salada, el cerdo, el queso el aceite de corozo y el maíz llegaban de la provincia de Lórica, el arroz y el maíz también venían de la provincia de Chinú, de las sabanas de Sincelejo llegaba la carne, el cerdo y las frutas, el tabaco , el algodón y las maderas de Sabanalarga y por ultimo de El Carmen llegaba el mejor tabaco producido en el Estado.

No fue extraño que en el año de 1875 el gobernador de la provincia de Cartagena sacara un decreto sobre abasto y mercado público en el que especificaba la ubicación del mercado, la de los abastos y la carnicería de la ciudad. Así decía el decreto:

Art.1. designase para la reunión de los abastecedores i mercado publico el muelle del distrito, el edificio conocido con el nombre de “carnicería”, los portales de San Anastasio que presenta la forma de rinconada i queda cerca de la puerta que da paso para los primeros portales del distrito.

⁶⁴ *Ibíd.*, p.92.

⁶⁵ A.H.C. Manuscritos. Fondo: Gobernación. Sección: Aduana 1839—1905.

Art.2. las horas ordinarias del mercado serán las comprendidas entre las cinco i once de la mañana, i ningún abastecedor podrá vender por mayor en las cuatro primeras horas de la mañana.

Art.4. el mercado se divide en tres calles formadas, la primera por el muelle del distrito, la segunda por los primeros portales que están al costado i al frente del edificio conocido con el nombre de “carnicería”, i la parte de la orilla del caño que se trata en el artículo primero de este decreto, i la tercera por los últimos portales de la municipalidad.

Art.5. la primera calle será ocupada exclusivamente por los abastecedores que concurren a la ciudad en sus canoas o botes, los cuales tienen derecho a poner en el muelle junto a sus embarcaciones una parte de los productos que introduzcan para que el pueblo pueda conocerlos i se cercioren de su calidad los funcionarios de policía que vigilan el mercado.

Art.6. Las otras calles serán ocupadas por los demás abastecedores según la clasificación o distribución que tenga por conveniente hacer el señor alcalde del distrito.

Art.8. En el edificio conocido con el nombre de carnicería, se expenderán todas las carnes, así frescas como saladas i los expendedores de este artículo tienen la obligación de ocupar las mesas de propiedad del distrito.⁶⁶

Esto sugiere que existía una seria preocupación por la administración y distribución del mercado en Cartagena provocada por la alta concurrencia de víveres que llegaban de fuera de la ciudad. No obstante, al puerto de Cartagena también llegaban mercancías importadas y para la exportación y parte de los productos importados eran consumidos en la ciudad. Al respecto el gobernador de la Provincia de Cartagena en

⁶⁶ B.B.C. *Diario de Bolívar*. Cartagena. febrero 19 de 1875.

1880 señalaba que durante las épocas de invierno, las vías de comunicación se ponían intransitables y obstaculizaban el paso de los alimentos venidos del campo por eso tenían que consumir artículos de primera necesidad traídos del extranjero⁶⁷, es decir, Cartagena aparte de consumir los productos de su hinterland también lo hacía con los llegados desde el interior. Esto hace pensar que la producción agrícola en Cartagena basada en el cultivo de la caña de azúcar, maíz, arroz, ñame, yuca y plátano no rendía lo suficiente. Como consecuencia tenía que comprar víveres que llegaban desde el interior del Estado o de fuera.

Ahora bien, ¿Cuáles fueron las provincias que no pudieron enviar sus alimentos a Cartagena? y ¿Cuáles eran las causas que lo impedían? Pues bien, estas provincias fueron Mompos y Corozal. En Mompos las causas que impidieron el comercio con Cartagena fueron ´primero, la pérdida del tráfico comercial por su puerto desde la década de 1860 causado por el desvío del Rio Magdalena hacia el brazo de Loba, dejando el brazo de Mompos. Al respecto el gobernador de la provincia en 1878 señalaba que Mompos

Era un centro mercantil de importante respetabilidad donde acudía el extranjero con sus mercancías y el nacional con los productos de parte considerable de sus industrias; donde se proveían los mercados de la provincia toda y algunos de Santander, Antioquia y Tolima, tienen hoy su comercio limitado a un radio muy corto y poco rico. Ha contribuido a su decadencia comercial el establecimiento de la navegación, por vapores, que haciéndose cada día más frecuente, ha dado un gran incremento a la ciudad

⁶⁷ A.H.C. “Informe del Gobernador de la Provincia de Cartagena”. *Diario de Bolívar*. Cartagena. Septiembre 11 de 1880.

situada a la entrada del comercio del país facilitando la concurrencia a este ventajoso punto donde las leyes del cambio económico ofrecen mayores garantías de provecho. Ha contribuido también el retiro de las aguas del Magdalena del brazo del Rio que pasa frente a la ciudad...⁶⁸

Como se observa “la vida de Mompos dependía en buena parte del Rio Magdalena”⁶⁹ ya que la población se proveía de mercancías venidas de otras partes del Estado y a su vez, el rio posibilitaba el tráfico comercial, al desviarse el rio, Mompos pierde su importancia comercial frente a otras provincias como Magangué. Segundo, su producción agrícola era muy pobre. Así lo describió en 1874 el gobernador de la provincia en su informe anual sobre el estado material de algunos distritos y señalaba que, en el Distrito de San Fernando la agricultura era casi nula, pobres cocales, mezquinos platanares, ligeras manchas de caña y reducidas sementeras de maíz y unas pocas matas de yuca. En Morales se cultivaba en mediana escala el maíz el plátano, el cacao, la yuca y la caña. De igual manera ocurría en el distrito de Margarita donde la agricultura era reducida, mientras que en Simití los alimentos eran tan escasos que el pueblo solo se mantenía con insípidos peces y no había yuca, plátano, ñame, ni batata.⁷⁰

Esto confirma lo reducido de la producción agrícola en Mompos y a la vez prueba que su población solo producía alimentos necesarios para su consumo. Todos estos factores incidieron para que la provincia no pudiera ejercer el comercio con otras poblaciones del Estado incluyendo Cartagena.

⁶⁸ A.H.C. Informe del Gobernador de la Provincia de Mompos”. *Diario de Bolívar*. Cartagena. julio 24 de 1878.

⁶⁹ Eduardo Posada Carbó. “*Bongos, Champanes y Vapores en la Navegación Fluvial Colombiana del Siglo XIX*”. En: Boletín Cultural y Bibliográfico. N°21. Bogotá. Banco de la República 1989.p.9.

⁷⁰ B.B.C. “Informe Sobre el Estado de Algunos Distritos de la Provincia de Mompos”. En: *Gaceta de Bolívar*. Cartagena. Noviembre 10 de 1874.

En el caso de la provincia de Corozal desafortunadamente no se encontraron pruebas de que ella enviara sus alimentos hacia el mercado de Cartagena. Pero si practicaba el comercio dentro y fuera del Estado a través del tabaco y el ganado. Por ejemplo, el ganado era llevado a la Provincia de Barranquilla. Así lo informo su gobernador en 1878 y señalaba que “el ganado gordo se consume en parte en el interior de la provincia; pero en mayor calidad tiene salida para el Estado de Santander y la Provincia de Barranquilla la exportación de esta clase de ganado produce un considerable tráfico⁷¹

En cuanto al comercio comarcano todas la provincias del Estado Soberano de Bolívar lo ejercían es por ello que solo mencionare los casos de Sabanalarga, Loricá y Chinú. En 1867 el gobernador de la Provincia de Sabanalarga sostenía que “existen una cuantiosa i variada cantidad de cereales entre los que sobresalen el maíz, yuca y plátanos bastantes para el consumo de los que respectivamente los producen i para llevar a mercados distritos.⁷²

En el caso de la Provincia de Loricá sobresalía el comercio de productos como arroz, carne salada, pescado, ñame, maíz, caña de azúcar y aceite de corozo. Así lo informó en 1878 el gobernador de la provincia y señalaba que en el Distrito de Cereté “se extrae el aceite de corozo en tal cantidad que abastece a la mayor parte de los

⁷¹ B.B.C. “Informe del Gobernador de la Provincia de Corozal”. En: *Diario de Bolívar*. Cartagena. Agosto 10 de 1878.

⁷² B.B.C. “Informe del Gobernador de la Provincia de Corozal”. En: *Diario de Bolívar*. Cartagena. agosto 10 de 1878.

distritos y se esporta para Cartagena i otro puntos del Estado.⁷³ En el Distrito de San Pelayo se vendía caña de azúcar, maíz y carne salada. Y en Chima se celebraba las ferias a la cual asistían los habitantes de la misma provincia y los pueblos de la sabana para proveerse de víveres. Así lo señaló en 1882 el gobernador de la provincia afirmando que

Este es un distrito que llama la atención del comercio, porque posee los tres puertos más frecuentados por los vecinos de las sabanas. Por punta de Yánes, Arache i el mismo Chimá, se proveen aquellos, de los artículos de primera necesidad, que producen en esta provincia, i sus habitantes a la vez se surten de aguardiente, sombreros, hamacas, café, &., que por el allá se dan. Tal es el comercio que existe entre el Sinú i Sabanas, por los puntos expresados, que aparte de las operaciones que los sábados i domingos se hacen, han adquirido el carácter de ferias las que efectúan el 2 de febrero en Punta de Yánes, i el 2 de mayo en Chima.⁷⁴

De hecho en el año de 1870 Chima se convirtió en puerto local de las cosechas de los pueblos cercanos para “sacar el tabaco y otros productos por el Rio Sinú hasta Cartagena.”⁷⁵

Por su parte, la Provincia de Chinú específicamente el distrito de San Benito Abad, conocido con el nombre antiguo de Tacasuan también se celebraba la feria todos los años en el mes de septiembre. A elle concurrían no solo los habitantes de la provincia si no también los de Cartagena, Barranquilla, Santa Marta y los de la Sabana, todos ellos llegaban con artículos de manufactura y los del interior “bajaban con frutos

⁷³ B.B.C. “Informe del Gobernador de la Provincia de Lórica”. *Diario de Bolívar*. Cartagena. agosto 13 de 1878.

⁷⁴ B.B.C. “Informe del Gobernador de la Provincia de Lórica”. *Diario de Bolívar*. Cartagena. septiembre 26 de 1882.

⁷⁵ Orlando Fals Borda. *Retorno a la Tierra*. Op-cit., p.83.

de Ocaña y artículos de fabricación de los puntos industriales, como alpargatas, mantas de lanas del país llamadas cobos, cueros, curtidos de dulces, etc.”⁷⁶

Luis Striffler, narro la travesía de Cartagena hacia el camino que conduce a la feria de San Benito Abad conocida también con el nombre de la feria del Cristo. Así escribió,

En los primeros días de septiembre los de Cartagena se embarcaban en embarcaciones de tolú que regresaban de aquel puerto casi vacías, como era costumbre; la travesía en esas embarcaciones de vela duraba tres o cuatro días. En Tolú desembarcaban para seguir a caballo hasta el puerto de Tolú Viejo, por el camino más infernal que puede encontrarse en el mundo entero, eran siete leguas de un lodazal continuo en el que los caballos se hundían hasta la barriga. De allí se cogía la altiplanicie de las Sabanas pasando por Corozal, y se andaba por un camino naturalmente bueno”.⁷⁷

Esta feria finalizó en el año de 1854. Al respecto Joaquín Vilorio afirma que “la feria del Cristo perdió importancia por las inundaciones anuales que afectaban las sabanas y por el temor que produjo en los habitantes el incendio de 1854”.⁷⁸ Para entonces Magangué ya se había convertido en su mayor rival al integrar los mercados nacional, regional y provincial.

Hasta aquí se puede notar que el comercio interno del Estado Soberano de Bolívar no se limitaba a satisfacer las demandas del mercado de Cartagena, el intercambio de víveres también se ejercía a nivel comarcano, provincial y con otros estados. Es decir una provincia practicaba a la vez el comercio con Cartagena y con otras poblaciones

⁷⁶ Luis Striffler. *El Rio San Jorge*. Op-cit., p.36.

⁷⁷ *Ibíd.*, p.52.

⁷⁸ Joaquín Vilorio de la Hoz. *Ganaderos y Comerciantes en Sincelejo 1880-1920*. Op-cit., p. 17.

extendiendo su red comercial dentro y fuera del Estado. Por ejemplo en 1878 el gobernador de la provincia de Loricá presentó un informe sobre la producción y el comercio de los distritos que la comprendían y refiriéndose a los de Loricá y San Carlos señalaba que en Loricá se habían exportado para las sabanas aproximadamente cerca de mil quinientas cabezas de ganado entre novillos y toros que daban un valor de veinte mil pesos, mientras que en San Carlos también se había exportado ganado pero al Estado de Santander.⁷⁹ Dos años antes el gobernador de la provincia de Chinú sostenía que “una sola industria verdaderamente productiva se conoce en toda la extensión de esta provincia: la pecuaria que se ejerce en grande escala i cuyas transacciones se extiende no solamente a todos o casi todos los mercados del Estado, sino a algunos fuera de él”⁸⁰

Con base a lo anterior, se puede afirmar que el comercio de productos como carne salada, pescado, arroz, yuca, plátano, maíz y ñame constituían el alimento principal de los habitantes del Estado Soberano de Bolívar. Por ejemplo, el alimento del ganadero se constituía de queso, suero, mantequilla, pescado, tortuga, yuca y plátano. Así lo afirma Luis Striffler.

La familia entera del ganadero emigra a la ciénaga con sirvientes y todo...Apenas instalada la familia, se separan las vacas paridas de sus hijos y empieza la fabricación de queso; entonces hay suero salado y mantequilla para sazonar el insípido pescado y la tortuga, que con la yuca y el plátano, constituyen todo el alimento.⁸¹

⁷⁹ B.B.C. “Informe del Gobernador de la Provincia de Loricá”. *Diario de Bolívar*. Cartagena 12 de agosto de 1878.

⁸⁰ B.B.C. “Informe Del Gobernador de la Provincia de Chinú”. *Diario de Bolívar*. Cartagena. julio 22 de 1876.

⁸¹ Luis Striffler. *El Rio San Jorge*. Op-cit., p.85.

Por otra parte, en el territorio del Estado Soberano de Bolívar existían otros mercados cuyo radio comercial era menor en comparación con el de Cartagena. Estos mercados eran el de la provincia de Lorica y Chinú. En Lorica la plaza del mercado se ubicaba frente al Río Sinú y en los días de mercado llegaban innumerables negros vestidos de blanco cientos de canoas cargadas con los frutos de la tierra empujándose la una a la otra en la orilla del río.⁸² En el caso de la provincia de Chinú, el mercado se encontraba en el Distrito de San Marcos y se ubicaba al borde del Río San Jorge, construido con unas casitas que en verano constituían el mercado de pescado, allí se reunían los hombres de las sabanas y del Sinú.⁸³ Al respecto Luis Striffler señala que en San Marcos el comercio tenía más atractivo que la industria porque según él era “más fácil y menos penoso hacerse cargo de un poco de mercancías y proponerlas en venta interponiéndose entre el productor y el consumidor.”⁸⁴ Es decir, los mercados de Lorica y San Marcos al igual que las ferias integraban las distintas poblaciones del Estado a través del comercio. Pero Cartagena se mantenía como el eje central del comercio en el Estado.

2.2. Comercio de exportación.

Los gobiernos del Radicalismo Liberal consideraban al comercio motor de desarrollo económico fue por esta razón que sus dirigentes crearon una serie de mediadas con el fin de promover las exportaciones en el país, entre ellas estaba la de sustituir un Estado omnipresente por otro que sin trabas permitiera comerciar, abolió el

⁸² Robert B. Cunninghame Graham. *Cartagena y las Riberas del Sinú*. Córdoba. Traducción de Remberto Burgos Puche

⁸³ Luis Striffler. *El Río San Jorge*. Op-cit., p.112.

⁸⁴ *Ibíd.*, p.98.

monopolio del tabaco y del aguardiente, los diezmos que grababan la producción agrícola, liquidó los resguardos y se apropió de los bienes de la iglesia para hacer entrar la tierra en el terreno de la libre circulación, promovió las inversiones extranjeras, redujo las tarifas a los productos importados y buscó mejorar las “vías de transporte que nos permitieran vincularnos al mercado mundial.”⁸⁵ En este caso el Río Magdalena se convirtió en la vía obligada del comercio exterior.

Algunas de estas medidas incidieron significativamente en el Estado Soberano de Bolívar, a través del comercio del tabaco y del ganado en pie. El tabaco ocupó el primer lugar de las exportaciones en el Estado, alcanzando una amplia producción en la provincia de El Carmen cuya factoría se estableció en el año de 1848.

Pero solo fue desde 1857 y desde 1863 que sus exportaciones lograron alcanzar cifras significativas desplazando a Ambalema en el Tolima de su puesto de primer centro exportador de Colombia en 1863. Los principales mercados del tabaco eran Bremen, en Alemania, Londres en Inglaterra, Hamburgo y Estados Unidos.

Al respecto José Antonio Ocampo señala, que la penetración del tabaco colombiano en el mercado Bremen “fue importante y estable por un periodo más o menos largo, pero no resultó espectacular”.⁸⁶ Esto posiblemente esté ligado a la incapacidad de la Provincia para sostenerse en el mercado exterior. Así lo señaló el gobernador de la Provincia de El Carmen en 1878, afirmando que “el tabaco elemento principal del comercio de esta provincia, ha decaído considerablemente en los mercados

⁸⁵ Rafael Darío Muriel. “*Comercio Internacional y Desarrollo del Sistema de Transporte Colombiano, 1850-1920.*” En: *Lecturas de Economía*. N°10. Medellín. Universidad de Antioquia. 1993. p.15.

⁸⁶ José Antonio Ocampo. *Colombia y la Economía Mundial, 1830-1910*. Op-cit., p.217.

extranjeros porque dicen que la calidad es mala. Debido a esto la paralización es completa”.⁸⁷ Seguidamente señalaba que se había buscado cambiar la semilla criolla por la de Cuba que posee mejor aroma y la hoja es más aceptable pero, eran pocos los distritos que la estaban utilizando entre ellos el distrito de El Carmen, pero el resto ni la conocían.⁸⁸ Es decir, la mala calidad del tabaco, junto con el deficiente, sistema de producción de la roza y quema del monte para preparar la tierra antes de Sembrarla y el poco cuidado en el procesamiento y empaque de la hoja fueron algunos de los elementos que provocaron la decadencia del tabaco en la provincia.

Por su parte, la ganadería al igual que el tabaco desarrollo un comercio a nivel interno y externo. Las poblaciones donde más sobresalió la cría del ganado fueron las provincias de Chinú, Lórica, Sincelejo y Corozal, zona conocida como de sabanas. Asimismo las provincias de Sabanalarga, Mompos, El Carmen y Barranquilla practicaron esta actividad. En el caso del comercio externo, en 1880 el gobernador de la provincia de Chinú señalaba que

La industria predominante en la provincia, es la pecuaria, con praderas artificiales para pastos... a estadística de esta industria da la siguiente cifra 100.000 de ganado vacuno, que a \$16,00 dan \$1.600.000,00. Las propiedades territoriales i postreros dedicados a esta industria, se valúan en \$800.000,00 i el 20p. en que se calculan las bestias i demás objetos destinados al servicio de la ganadería, dan \$240.000.00... según los informes exactos que he recibido, del mes de Abril a la fecha, se han

⁸⁷ B.B.C. “Informe del Gobernador de la Provincia de El Carmen”. *Diario de Bolívar*. Cartagena. agosto 21 de 1878.

⁸⁸ Ibid.

exportado de esta provincia para la Isla de Cuba, 2.630 novillos, que al precio de \$30,00, término medio, hacen \$78.900,00.⁸⁹

Participando en este comercio los distritos de Ayapel y Sahagún. Luis Striffler al visitar la zona del San Jorge señaló que “el número de ganaderos en Ayapel es tan grande que sus corrales de ciénaga se hallan distribuidos en varios grupos que tienen la apariencia de grandes poblaciones: es que en verano emigran todos a la ciénaga y dejan la población casi abandonada.⁹⁰ En la provincia de Lorica los distritos que más sobresalían en la exportación de ganado eran San Pelayo, Ciénaga de Oro, Chima y Momil. Al respecto el gobernador de la provincia en 1881 afirmó que Momil

Ha sido el centro de compras de ganado para la exportación que se ha hecho a la Isla de Cuba i según los datos privados que he recibido, no bajan de 14.000 reses las compradas en el año próximo pasado y este, cuyo producto da un total de 504.000, que se ha distribuido entre las provincias de Corozal, Sincelejo, Chinú i esta.⁹¹

Un año después el gobernador de la provincia de Sincelejo señalaba que

La exportación de ganado vacuno a la Isla de Cuba, por el punto de Coveñas ha continuado, poco más o menos, bajo el mismo halagador aspecto que en el año último; i es indudable que con esa exportación se han aliviado muchos de las necesidades originadas al comercio por la paralización de los otros ramos de negocios”.⁹²

⁸⁹ A.H.C. “Informe del Gobernador de la Provincia de Chinú”. *Diario de Bolívar*. Cartagena. agosto 26 de 1880.

⁹⁰ Luis Striffler. *El Rio San Jorge*. Op-cit., p.127.

⁹¹ B.B.C. “Informe del Gobernador de la Provincia de Lorica”. *Diario de Bolívar*. Cartagena. agosto 27 de 1881.

⁹² B.B.C. “Informe del Gobernador de la Provincia de Sincelejo”. *Diario de Bolívar*. Cartagena. julio 22 de 1882.

Puede observarse que las exportaciones de ganado en el Estado Soberano de Bolívar se dirigían principalmente a Cuba. Tal como lo señala José Antonio Ocampo “al finalizar la guerra de los diez años, en Cuba (1868- 1878) se desarrolló un tráfico muy activo de ganado en pie”.⁹³ Asimismo Panamá cuando comenzaron los trabajos del canal interoceánico y al estallar la Primera Guerra Mundial se mantuvo como uno de los mercados del ganado criado en el Estado. Fue también importante el comercio con Venezuela, Méjico, Costa Rica y las Islas del Caribe.

En cuanto al comercio interno, fue muy amplio el consumo de carne dentro y fuera del Estado. Por ejemplo, el ganado de la provincia de Corozal se consumía en el interior de la provincia pero también era llevado al Estado de Santander y a la provincia de Barranquilla. De igual manera, en la provincia de Lórica el Consumo de ganado se verificaba en los estados de Antioquia y Santander. Asimismo a las ferias de Magangué era llevado el ganado de las Sabanas, situación que le favorecía por su posición sobre el Rio Magdalena. Al respecto Joaquín Viloría afirma que “el transporte de ganado por el Rio Magdalena abrió a la ganadería bolivarenses los mercados de Santander, Caldas, Cundinamarca, Tolima y amplió los ya existentes de Antioquia, Atlántico y la provincia de Ocaña”⁹⁴ en el caso de Antioquia, su demanda de carne alcanzo bastantes proporciones tanto así que se convirtió en el principal mercado de ganado del Estado.

En resumen, durante el siglo XIX la ganadería fue una actividad generalizada en el Estado Soberano de Bolívar que creció a expensas de las exportaciones y el comercio interno que involucraba el comercio provincial, regional, y con otros estados.

⁹³ José Antonio Ocampo. “*Colombia y la Economía Mundial, 1830-1910*. Op-cit., p.372

⁹⁴ Joaquín Viloría de la Hoz. *Ganaderos y comerciantes en Sincelejo, 1880-1920*. Op-cit.,p.29

Ahora bien, al igual que la agricultura la ganadería se ejercía a través del sistema de roza y quema del monte en donde el campesino se comprometía a sembrar la tierra de pastos y a cambio podía cultivar alimentos para su consumo.

Los pastos permitían el engorde del ganado, por ejemplo, durante el verano el ganado pastaba en los playones y ciénagas, cuando estas se inundaban se trasladaban a las sabanas más altas. Este movimiento estacional es conocido con el nombre de Trashumancia. Una buena descripción de lo anotado la hizo en 1874 el gobernador de la provincia de Corozal en su informe anual, en él señalaba que

Esta provincia, Sr. Secretario que la pequeña positiva riqueza de ella se deriva de la cría de ganados, la mayor parte de los pastores o criadores tienen sus reses en jurisdicción de la de Chinú, que es donde hai bastos de sabanas i ciénaga en la abundancia necesaria para el sostenimiento de sus predios; pero no es en aquella provincia donde negocian con sus bienes, si no donde las tienen en depósitos para sacarlos i cambiarlos en esta...⁹⁵

Esta práctica tradicional fue una característica general de la hacienda costeña y solo con la introducción de los pastos artificiales en la primera mitad del siglo y del alambre de púas en la década del sesenta se rompió de forma muy lenta como lo afirma José Antonio Ocampo. No obstante hay que señalar su crecimiento exportador durante cuatro periodos que fueron 1878-1888, 1898-1906. 1916-1926, 1941-1944. Por otra parte, surgen varias preguntas, ¿Cuáles eran los puntos de exportación del Estado? Y ¿De qué manera incidió el comercio en la economía de estos puertos? Las respuestas a estos interrogantes se encontraran en las siguientes líneas.

⁹⁵ B.B.C. "Informe del Gobernador de la Provincia de Corozal". *Diario de Bolívar*. Cartagena. julio 30 de 1874.

2.3. Los Puertos Marítimos y Fluviales del Estado

Los principales puertos del comercio exterior en el Estado Soberano de Bolívar eran Cartagena y Barranquilla. A ellos llegaban las mercancías o víveres producidos en el interior del Estado y también los productos procedentes del interior del país, ya que durante el siglo XIX estos puertos se convirtieron en la principal vía del comercio exterior en Colombia y junto al Río Magdalena fueron el principal vínculo del país con el mercado mundial capitalista. Productos como el tabaco, añil, caucho, algodón y ganado fueron los más exportados a principios de la segunda mitad del siglo XIX.

Verbigracia, entre 1878 y 1881 se exportaban más de 50.000 reses desde los puertos de Cartagena y Barranquilla.⁹⁶ De igual manera, en el año de “1873 el grueso del tabaco- un total de 4.938.261. Kilogramos- se exportó por Barranquilla, mientras que apenas 413.600 kilogramos se embarcaron por Cartagena”⁹⁷ es decir, durante los años en mención las exportaciones por el puerto de Cartagena y Barranquilla aumentaron. Sin embargo, Cartagena fue perdiendo su importancia comercial debido a las dificultades del Canal Dique para comunicarse con el Río Magdalena. Como resultado Barranquilla pasa a ocupar el primer puesto de puerto exportador de Colombia, ya que ella poseía mayor ventaja al estar ubicada sobre la margen occidental del Río Magdalena, aunque su salida siempre fue problemática, no obstante, su crecimiento económico estuvo ligado al comercio de exportación e importación. Dentro de los productos exportados se encontraba el tabaco de El Carmen, el ganado que venía de la provincia de Chinú y el

⁹⁶ Eduardo Posada Carbó. *La Ganadería en la Costa Atlántica Colombiana 1870-1950*. En: Coyuntura Económica. Vol.XVIII.Nº3. Bogotá. Fedesarrollo. 1988. p169.

⁹⁷ Eduardo Posada Carbó. *El Caribe Colombiano. Una Historia Regional, 1870-1950*. Op-cit.,p.92.

algodón y el tabaco que llegaban desde Sabanalarga, entre otros productos que venían del interior del país. Las importaciones por su parte, eran distribuidas al interior del país y dentro del Estado, ya que estas poblaciones no lo hacían directamente. Así lo demuestran los informes de los gobernadores de la provincia de Loricá y Sabanalarga. El primero en 1878 afirmaba que “no se hacen importaciones directas de extranjero a ninguno de los distritos de esta provincia; i el comercio establecido en ellos se surte de mercancías de Cartagena y Barranquilla”.⁹⁸ Por su parte, el gobernador de Sabanalarga en 1864 sostenía que sus pueblos se proveían de mercancías extranjeras provenientes de Barranquilla y Cartagena y por eso no figuraban los ramos de tabaco, café y cacao porque todo esto lo compraban en las ciudades expresadas.⁹⁹

Como resultado de este comercio las principales actividades económicas en Barranquilla a fueron, el transporte fluvial por el Río Magdalena y obviamente el comercio, que atrajo a un sinnúmero de comerciantes que manejaban el negocio de los bongos y champanes. Al respecto Sergio Solano afirma que

Barranquilla era un puerto fluvial de significativa importancia, donde se concentraban intereses de comerciantes y transportadores, dedicados estos a usufructuar el negocio de los bongos y champanes, que se habían convertido en un incentivo para el desarrollo de los oficios artesanales, como la construcción de embarcaciones, la carpintería, la herrería”.¹⁰⁰

⁹⁸ B.B.C. “Informe del Gobernador de la Provincia de Loricá”. *Diario de Bolívar*. Cartagena. Mayo 7 de 1878.

⁹⁹ “Informe del Gobernador de la Provincia de Sabanalarga”. *Gaceta Oficial del Estado Soberano de Bolívar*. Cartagena. Abril 10 de 1864.

¹⁰⁰ Sergio Paolo Solano. “Comercio, Transporte y Sociedad en Barranquilla, en la Primera Mitad del Siglo XIX”. En: *Boletín Cultural y Bibliográfico*. Volumen 26.Nº21. Bogotá. Biblioteca Luis Ángel Arango. 1989. p26. ver también Jorge Conde Calderón. “*la Industria en Barranquilla Durante el Siglo*

Posteriormente, se crearon algunos talleres y fábricas de jabón, algodón y madera que contribuyeron a la industrialización de la ciudad a finales del siglo XIX. Por su parte el puerto de Cartagena aunque perdió su importancia comercial frente a las mayores facilidades que ofrecía el puerto de Barranquilla. Existen pruebas que demuestran que por ella pasaba una parte de los productos exportados por el país, así lo informó el gobernador de la provincia de Cartagena y sostenía que

Por la aduana de este se han esportado en el tiempo de junio de este año, veinte i cuatro mil cuatrocientos cuarenta i cuatro bultos, conteniendo tabacos, cueros, bálsamo, majagua, café, caucho, algodón, mora, tagua, dividi, semilla de algodón i varias drogas vegetales, con peso de 1.297.111 kilogramos i que tienen un valor de \$109.074,00, todo de producción de Colombia, figurando los pueblos de la provincia de mi mando como uno de los que han ofrecido algodón i otros productos.¹⁰¹

Es decir el comercio de exportación por el puerto de Cartagena se mantuvo pero no con el mismo ritmo que el comercio por Barranquilla. Al respecto María Teresa Ripoll afirma que “aun en tiempos de crisis la tradición mercantil de Cartagena prevaleció en el siglo XIX”.¹⁰² Y “fue el comercio, antes que la agricultura y las artesanías, el eje principal de la actividad económica a lo largo del siglo XIX en

XIX. En: Boletín Cultural y Bibliográfico. Volumen 28. N°26. Bogotá. Biblioteca Luis Ángel Arango 1991.

¹⁰¹ A.H.C. “Informe del Gobernador de la Provincia de Cartagena”. *Gaceta de Bolívar*. Cartagena. septiembre 4 de 1870.

¹⁰² María Teresa Ripoll de Lemaitre. “la Tradición Mercantil de Cartagena en el Siglo XIX”. En: Aroldo Calvo Stevenson y Adolfo Meisel Roca(Editores).cartagena de Indias en el Siglo XIX. Bogotá. Banco de la República. 2002. P.21.

Cartagena, por ser el oficio que ofrecía los mayores beneficios posibles en una economía pequeña, escasamente activa...»¹⁰³

Por su parte, al interior del Estado Soberano los puertos fluviales de Mompos y Magangué pero con la diferencia de que estos no exportaban, pero si mantenían un comercio a nivel provincial, estatal y regional. En el caso de Mompos, como lo mencione anteriormente su importancia comercial se redujo a causa del desvío del Río Magdalena hacia el brazo de Loba, dejando el brazo de Mompos, es entonces cuando Magangué se fortalece a través de sus ferias y surge como centro comercial distribuidor de víveres y mercancías del ganado criado en el sur de Bolívar y de algunos productos agrícolas como arroz, tabaco, maíz y caña de azúcar.¹⁰⁴

De igual manera se destacaban los puertos menores de Tolú, Zambrano, Coveña y Montería por donde el comercio también fue importante. El primero se ubicaba en la provincia de Sincelejo y por el salían las exportaciones de las provincias de Chinú y Corozal. El segundo se ubicaba en la provincia de El Carmen muy cerca del Río Magdalena. Los dos últimos se encontraban en la provincia de Lórica y por Coveña salía el ganado de la provincia de Sincelejo para la exportación. De esta manera, las exportaciones partían de estos lugares para dirigirse a los puertos de Cartagena y Barranquilla.

En fin el comercio de exportación jugo un papel muy importante en la economía de las provincias de Cartagena y Barranquilla. En el caso de Cartagena, el comercio le

¹⁰³ Ibid.,p.21.

¹⁰⁴ Eduardo Posada Carbó. *El Caribe Colombiano, una Historia Regional 1870-1950*. Op-cit., p.268.

permitió sobrevivir a los estragos causados por la guerra de independencia y sobre todo a su grave pérdida de primer puerto exportador de Colombia. Pero solo fue a principios del siglo XX que ella inicia un lento despertar económico con la recuperación de la navegabilidad del Canal del Dique en 1880 y la construcción del ferrocarril Cartagena-Calamar inaugurado en 1894. Barranquilla por su parte, creció económicamente al arrebatarse la posición de puerto exportador a Cartagena. Por ejemplo el auge del tabaco incremento su actividad comercial ya que, la mayor parte de las exportaciones las acaparaba Barranquilla, tal como lo señala Theodore Nichols. Desde entonces, el comercio atrajo a comerciantes, extranjeros y nacionales que fomentaron la creación de industrias, casas comerciales y compañías fluviales, es decir el ritmo de crecimiento de Barranquilla fue muy diferente al de Cartagena, mientras que Barranquilla floreció a principios del siglo XIX, Cartagena lo hacía al iniciar el siglo XX.

3. LOS LÍMITES AL COMERCIO ENTRE CARTAGENA Y LAS PROVINCIAS DEL ESTADO SOBERANO DE BOLIVAR.

El 9 de septiembre de 1874 Antonio González Carazo informaba a la Asamblea Legislativa del Estado Soberano de Bolívar que:

Los caminos del estado son las mismas sendas, que más de tres siglos atrás, pisaban las plantas de nuestros salvajes aborígenes... a las que nosotros no hemos hecho ninguna mejora radical hasta el presente. Abandonando así ese poderoso elemento de comercio interior i de comunicación recíproca entre poblaciones cercanas... En el campo del progreso material, las vías de comunicación ocupan el mismo rango que ocupan las escuelas en el campo del progreso moral e intelectual de un país. El camino es la providencia de toda comodidad material, del bienestar i de toda riqueza general. Sin caminos, que gran importancia ha de tener la fertilidad del terreno que recibe, la simiente, ni el pronto desarrollo de esta, ni el crecimiento i lozanía de la plantación, ni la abundancia de la cosecha que es la celestial recompensa de la fatiga del agricultor. ¿Cómo aprovechar la utilidad de las maderas, gomas, laos de tinte, hilazas, plantas e virtudes medicinales, en fin, de esa rica variedad de productos que espontáneamente nos brinda nuestro suelo? Todo se pierde en la soledad de los bosques, el comercio se postra de muerte, la agricultura se restringe al exiguu consumo de cada localidad y las industrias son atacadas de parálisis funesta.¹⁰⁵

Esta situación narrada refleja la importancia que tenían las vías de comunicación para el comercio interno en el Estado Soberano de Bolívar y los obstáculos que entorpecían su desarrollo, estos eran: el clima, la geografía del territorio, el

¹⁰⁵ B.B.C. *Gaceta de Bolívar*. Cartagena. septiembre 9 de 1874.

mantenimiento de los caminos y un estado débil que a menudo no podía financiar los programas de construcción de caminos y ferrocarriles.

El presente capítulo tiene tres propósitos: por un lado, analizar la incidencia de la Reforma Radical en la ciudad de Cartagena sobre mejoras materiales y construcción de vías de comunicación, esto con el fin de entender la importancia que tenían las vías de comunicación para el desarrollo del comercio. Y por otro lado, pretendo contestar una pregunta clave ¿Qué posibilitó el comercio “campo-ciudad” aun cuando existían problemas de transporte? Y finalmente determino que tipo de relación comercial se estableció en el Estado Soberano de Bolívar.

Mi argumento es que, la falta de vías de comunicación, la geografía expresada en las condiciones del medio, el clima y la falta de recursos del Estado para mantener en buen estado los caminos e invertir en proyectos de construcción de vías de comunicación y ferrocarriles, se convirtieron en serios obstáculos para el desenvolvimiento del comercio. No obstante, el comercio “campo-ciudad” se pudo establecer en estas condiciones.

3.1. La Reforma Radical Sobre Mejoras Materiales y Construcción de Vías de Comunicación en el Estado Soberano de Bolívar.

Uno de los objetivos de los Liberales Radicales durante su gobierno fue dividir las funciones entre el ejecutivo y los estados federales. Por ejemplo en cuanto a mejoras materiales y fomento “quedaban a cargo de las provincias los gastos correspondientes a sus propios funcionarios políticos, al sistema judicial local, a las vías de comunicación

regional, a la educación y al mantenimiento del culto”.¹⁰⁶ en 1873 el Secretario de Hacienda y Fomento se refería a esta reforma en los siguientes términos:

La federación exige, para evitar colisiones entre los Estados, i el poder federal, que aquellos i este tengan orbitas de movimiento i de acción distintas. Para que cada cual cumpla su misión y tenga responsabilidad efectiva ante el pueblo, es necesario que las tareas del uno no se confundan con las del otro. La constitución de Rionegro lo ha definido así con bastante claridad cuando en materia de fomento solo reservó a la nación la jurisdicción sobre los ríos navegables que atraviesan el territorio de más de un estado o pasan al de una nación limítrofe; el dominio sobre las costas, puertos i bahías i el arreglo de vías interoceánicas...¹⁰⁷

De hecho a través de la Ley 20 de 1850 sobre descentralización de rentas y gastos, el gobierno se desprendía de algunas de sus rentas a favor de las provincias, para que estas invirtieran una proporción mayor de sus gastos en mejoras materiales. Las rentas cedidas fueron la de “aguardiente, diezmos, quintos, derechos de fundición, peajes provinciales y otros menores”¹⁰⁸

Es decir, a través de la recaudación de los impuestos las provincias podían invertir al mantenimiento y reparación de los caminos. Para el caso del Estado Soberano de Bolívar, la Ley 21 de 1874 sobre vías de comunicación establecía que

¹⁰⁶ Jorge Orlando Melo. “*La Evolución Económica de Colombia, 1830-1900*”. En: Nueva Historia de Colombia. República Siglo XIX. Tomo 2. Bogotá. Planeta Colombiana. Editorial S.A. 1989. P.89.

¹⁰⁷ B.B.C. *Gaceta de Bolívar*. Cartagena. marzo 21 de 1873.

¹⁰⁸ Álvaro Tirado Mejía. “*El Estado y la Política en el Siglo XX*”. En: Nueva Historia de Colombia, República, Siglo XIX. Tomo 2. Bogotá. Planeta Colombiana. Editorial S.A 1989. P.162.

Art.27 El producto de las rentas en cada provincia se aplicara de la manera siguiente: las 4 quintas partes de él a la construcción de las vías de comunicación del Estado... i la quinta parte restante aplicada a las vías de comunicación de los distritos i a la limpia de sus aguadas, que serán a cargo del consejo municipal, i en asocio del alcalde del distrito respectivo.

Art.28 Todos los habitantes del Estado pagaran la contribución de caminos en el distrito de su vecindario proporcionándose la cuota de cada uno a la riqueza que posea.

Art.30 Anualmente i el día primero de diciembre en cada distrito, se reunirá una junta compuesta del Alcalde del distrito, que la presidirá, del procurador, del Administrador del tesoro i de los vecinos nombrados por la junta de caminos de la respectiva provincia, con el objeto de formar la lista de los que deban ser contribuyentes, distribuyéndolas en las seis clases siguientes:

- 1 Que pagara anualmente un peso;
- 2 Que pagara anualmente dos pesos;
- 3 Que pagara anualmente tres pesos;
- 4 Que pagara anualmente cuatro pesos;
- 5 Que pagara anualmente cinco pesos;
- 6 Que pagara anualmente seis pesos.

Los comprendidos en la sexta clase podrán pagar su cuota de dinero con servicio material en los caminos; en cuyo caso se les exigirán tantos días de trabajo cuantos puedan pagarse con su cuota anual, según el precio del jornal en su respectiva provincia, i les será permitido que otros los reemplacen; pero no serán obligados a trabajar dos días seguidos en una misma semana ni fuera de la mitas de los caminos de su respectivo distrito.¹⁰⁹

De esta manera, los fondos destinados al arreglo de las vías de comunicación se dividían por provincias y distritos; los primeros eran administrados por la Junta de

¹⁰⁹ B.B.C. *Gaceta de Bolívar*. Cartagena noviembre 27 de 1874.

Caminos y los segundos por los Consejos Municipales, cuyas funciones comprendían el arreglo de “caminos, puentes, calzadas, camellones, marcas e inscripciones de distancias, calles, plazas i la numeración i rótulos de estas últimas”.¹¹⁰

En las vías acuáticas se practicarían los trabajos necesarios para mantenerlos con la profundidad y anchura adecuada para las clases de embarcaciones que transitaran por ellas, y limpiar las yerbas, palos y demás obstáculos que impedían su libre navegación.

Sin embargo, esta ley se vio enfrentada a la pobreza fiscal de las provincias y distritos. Sus recursos eran insuficientes “para cubrir los gastos de su administración por la pobreza de sus habitantes”.¹¹¹ Y la oposición al pago de los impuestos, es decir, si no podían mantener su administración local, mucho menos construir caminos de herraduras y ferrocarriles. A lo mucho podían limpiar las vías terrestres en determinados meses del año. En el caso de las vías fluviales era casi imposible, pero en ocasiones se arriesgaban a mantenerlas en buen estado. De hecho el sistema rentístico de los municipios se derivaba únicamente del producto de la venta al por menor de aguardientes y la tercera parte del derecho del consumo de carnes, todos los demás impuestos eran captados por el Estado: el de las rentas, degüello, destilación y rectificación de aguardientes, consumo de harina, etc. En 1870 José de los Santos Mercado, Gobernador de la Provincia de Sincelejo, anotaba que en los distritos “la tercera parte del producto del consumo de carnes de ganado vacuno i de cerda que se les ha cedido por el Estado apenas le basta a

¹¹⁰ *ibíd.*

¹¹¹ Roicer Flórez Bolívar. *El Uso Privado se la Autoridad Pública en el Estado Soberano de Bolívar, 1863-1878*. Op-cit., p.68.

algunos de ellos para pagar a sus empleados un mezquino sueldo”.¹¹² Es por ello que sus rentas poco rendían para realizar trabajos sobre mejoras materiales.

En otras palabras, la recaudación de impuestos no se equilibraba con la de los gastos. Este fue el caso de los municipios de la Provincia de Lórica en el año de 1878, donde su gobernador resaltaba que

Por lo general ningún distrito tiene rentas seguras para atender a su mejoramiento material ni para los gastos más indispensables de la administración pública. Sus presupuestos no pueden equilibrarse nunca, porque sus rentas las derivan de principios económicos enteramente falsos, i de ahí viene, que sobre el tesoro de alguno de ellos pesan enormes deudas. La contribución directa que es el único recurso rentístico que les ha quedado se hace tanto más odiosa, cuanto que es la clase desvalida obligada a pagarla, puesto que la acomodada está gravada por el Estado. Semejante estado de cosas puede producir en poco tiempo la banca rota en todos los distritos, i con ella, un desgobierno completo.¹¹³

Quejas como estas no eran las únicas, en 1868 el gobernador de la provincia de Cartagena señalaba que en los distritos el cobro de los impuestos “es siempre motivo de quejas i resistencias superiores a las fuerzas gubernativas, sucediendo que en muchos distritos no se alcanzan a cubrir los gasto”.¹¹⁴ A esto se sumaba la falta de empleados públicos para ejercer el cobro de las contribuciones. Por ejemplo, en los distritos de la provincia de Mompos su gobernador anotaba que “hay municipios en que se debe años

¹¹² B.B.C. “Informe del Gobernador de la Provincia de Sincelejo”. *Gaceta de Bolívar*. Cartagena. agosto 21 de 1870.

¹¹³ B.B.C. “Informe del Gobernador de la Provincia de Lórica”. *Diario de Bolívar*. Cartagena. agosto 10 de 1878.

¹¹⁴ B.B.C. “Informe Del Gobernador de la Provincia de Cartagena”. *Gaceta Oficial del Estado Soberano de Bolívar*. Cartagena. agosto 9 de 1868.

enteros las contribuciones i en que se ha sido imposible encontrar un colector. El de Simití es el que más se distingue en lo que llamare la contribución negativa”.¹¹⁵

Ahora bien, los problemas que presentaba el sistema fiscal de los distritos se asemejaban al de las Juntas de Caminos de las provincias de Mompos, Sabanalarga, Sincelejo, Lórica y Chinú. Las dos primeras poseían deficiencia en sus recursos para construir y mantener las vías de comunicación. Así lo hizo saber en 1875 José M. Pereira integrante de la Junta de Caminos de Mompos y sostenía que

Por la pobreza, que raya en indigencia, de los vecinos de la mayor parte de los distritos intermedios entre este i esa capital, difícil parece acumular fondos suficientes para un camino terrestre al que pueda dársele el nombre de tal; i lo cierto es, que a pesar de tantas leyes i reglamentos expedidos desde la fundación de la República, con recursos idénticos, i en tiempos más propicios, lo que tenemos son especie de trochas a las que bárbaramente llamamos caminos, no pudiendo dársele este nombre ni a la vía tan transitada que conduce de Calamar a esa capital.¹¹⁶

En ese mismo sentido se refería el gobernador de la provincia de Sabanalarga:

La fuente de recurso más positiva en que contaba los distritos para la construcción de edificios públicos, excavación de sus aguadas i el arreglo de las vías de comunicación, era el trabajo personal subsidiario, i esta fuente no existe desde que empezó a regir la lei 21 de 1874 “sobre vías de comunicación”. Esta lei a quitado un poderoso recurso a los distritos, sin dar provecho alguno al Estado. Ella ha dado por resultado que se hayan

¹¹⁵ B.B.C. “Informe del Gobernador de la Provincia de Mompos”. *Gaceta de Bolívar*. Cartagena. julio 12 de 1874.

¹¹⁶ B.B.C. “Informe de la Junta de Caminos de la Provincia de Mompos. *Diario de Bolívar*. Cartagena. agosto 20 de 1875.

presentado multitud de inconvenientes para limpiar los caminos públicos. Los individuos que prestaban sus servicios en los arreglos de las vías de comunicación, empezaron a negarse, so pretexto de que ese servicio debía pagársele.¹¹⁷

Seguidamente proponía

Juzgo de absoluta necesidad que se derogue la ley 21 de 1874 y que se ponga en vijencia la parte 1 Código Político i municipal que fue derogada por dicha lei; de otro modo los distritos quedaran casi sin recursos, las vías públicas sin limpiar, los edificios públicos abandonados, porque la lei a que a la que he aludido no será cumplida.¹¹⁸

Por su parte, las provincias de Sincelejo, Lórica y Chinú se caracterizaban porque su población se mostraba indiferente para hacer parte de la Junta de Caminos, dificultando el cobro del impuesto. En la primera informaba su gobernador que

Las juntas de caminos no han llenado su cometido i es muy posible en algunos distritos no se hayan ni siquiera instalado por la carencia de personas inteligentes para desarrollar este encargo. Además aunque se han cambiado el nombre de la contribución destinada para atender las obras publicas: llamándose hoy “contribución de caminos” en vez de trabajo personal, variado como ha sido i aumentado el personal de los empleados administrativos no se ha obtenido resultado por la razón ya apuntada permitiéndome indicar lo mas conveniente, la derogatoria de dicha lei.¹¹⁹

¹¹⁷ B.B.C. “Informe del Gobernador de la Provincia de Sabanalarga”. *Diario de Bolívar*. Cartagena. agosto 4 de 1875.

¹¹⁸ *Ibíd.*

¹¹⁹ B.B.C. “Informe del Gobernador de la Provincia de Sincelejo”. *Diario de Bolívar*. Cartagena. agosto 9 de 1875.

De igual manera se refería Diego Martínez en Lorica, según este

De acuerdo con la disposición del poder ejecutivo reglamentando la lei que establece las juntas de camino, se instaló la de esta ciudad el dia primero del mes de Enero último, verificando los nombramientos de que oportunamente se dio cuenta a Ud. De entonces a la fecha, no se ha omitido el esfuerzo alguno en corresponder a la confianza en que depositara en cada uno de los miembros, cuando se les escojió entre los ciudadanos hábiles para desempeñar este encargo, i fue uno de sus primeros pasos para nombrar los ciudadanos en cada distrito debían asociarse a los empleados que la lei designa para formar las juntas distratoriales; i aunque penoso sea decirlo, forzoso es confesar, que con solo la excepción del distrito de Lorica, en los demás no se ha podido reunir la junta, pues ninguno de los individuos que sucesivamente se han nombrado han aceptado el encargo, lo que ha dado por resultado, que no se han instalado, i por consiguiente la Lei sin cumplimiento en esta provincia. Igualmente ha sucedido con nos los ciudadanos nombrados recaudadores distratoriales, no obstante el Sr. Recaudador oficial con mucha oportunidad hizo aquellos nombramientos. Algunos se han excusado, i otros han guardado profundo silencio, sin que hayan bastado las excitaciones mui oportuna que ha hecho a los alcaldes para que obligue a aceptar los nombrados.¹²⁰

El de Chinú afirmaba par el año de 1875,

La Junta de Caminos de esta provincia, aunque animada de los mejores deseos no ha podido hacer mas que instalarse i nombrar los miembros de las juntas distratoriales i del tesoro, porque la fuerza de inercia de los empleados públicos que tienen por la lei injerencia en este asunto, tanto por el indiferentismo proverbial de los particulares en estas poblaciones por todo lo

¹²⁰ B.B.C. “Junta de Caminos de la Provincia de Lorica”. *Diario de Bolívar*. Cartagena. Agosto 25 de 1875.

que no les sea personalísimo, ha levantado una barrera invencible para cumplir los deseos de los legisladores de 1874 respecto a vías de comunicación. Notas sobre notas se han pasado a los alcaldes i a los nombrados para componer las juntas de los distritos, i la mayor parte de ellos siempre han respondido con el silencio. Últimamente la junta se aprovechó de la visita del Sr. Gobernador de la provincia, encargándole compeler a las juntas distratoriales cumplir con sus deberes i ni aun con eso pudo conseguirse cosa alguna.¹²¹

Frente a tales inconvenientes de recaudación de impuestos, falta de empleados para ocupar los cargos públicos, los distritos recurrían al Estado con el fin de arreglar sus vías y mandar sus productos hacia el mercado de Cartagena. Por ejemplo, como Repelón, Rosa Vieja y San Estanislao (Sabanalarga) enviaban tabaco y algodón hacia Cartagena a través del caño San Benito. En 1868 el gobernador de la provincia Teodosio Moreno, en su informe anual para el Secretario de Estado señalaba que,

La limpia del caño que pos a inmediaciones de Repelón i Rosa Vieja i comunica con el del Dique, de ese asunto me ocupe en mi informe del año anterior i aun que nada se obtuvo. En Repelón se hace un comercio de mucha importancia con los mercados de esa capital i Barranquilla. Allí se produce con abundancia, algodón, que no tiene rival su blancura i buena calidad. En la misma escala se produce tabaco, que rivaliza con ventaja al del Carmen i en sus ricos bosques hai guayacan, ceiba i otras maderas útiles de mucha demanda en los mercados dichos, i para que estas producciones pudieran salir cómodamente de allí, i dar al comercio los mejores resultados, la limpia de ese caño, única mejora que necesita, es de mucha urgencia. Sus costos según las opiniones que he consultado, no excedería, de quinientos

¹²¹ B.B.C. "Informe de la Junta de Caminos de la Provincia de Chinú". *Diario de Bolívar*. Cartagena. agosto 24 de 1875.

pesos con esta mejora quedarán inmensamente beneficiados, no solo Repelón si no también Rosa Vieja, San Estanislao i otros pueblos de esta i esa provincia.¹²²

Así mismo, la provincia de Lórica, ubicada a orillas del Río Sinú, arteria fluvial que penetraba por la serranía de Abibe hacia el Río Magdalena, estableció su comercio con Cartagena. En 1878 su gobernador afirmaba

La empresa de limpiar i excavar el Río Sinú, es superior a los recursos de la provincia, pues que a menester de brazos i recursos pecunarios de alguna consideración, i también la dirección de ingenieros competentes en obras hidráulicas; i el producto de la contribución subsidiaria destinado para ese objeto es tan ínfimo, que no bastaría el de diez años consecutivos para llevar a cabo esa obra útil. La limpia i excavación del Sinú, debe hacerse como la del Dique, con recursos del Estado con la perseverancia y patriótico empeño con el que el digno presidente de Bolívar a podido plantear aquella; de lo contrario i mientras las disposiciones que se dicten sean semejantes, a las de la lei mencionada, veremos imposiblemente hundirse en las aguas distritos tan importantes como Lórica i Cereté.¹²³

Estos municipios y San Antero abastecían a la ciudad de arroz, ñame, carne salada, cueros de res, queso, cerdos, plátanos, aceite de corozo, etc. En ese mismo sentido, se refería el gobernador de la provincia de Cartagena en el año 1869,

Las vías de comunicación ramo tan importante del servicio público merece que el gobierno del Estado le preste seria atención, sin dejarlo, como hasta ahora, a cargo de los distritos. Estos pueden atender, como en efecto atienden regularmente, a la limpia de los caminos, pero en cuanto a puentes,

¹²² B.B.C. *Gaceta de Bolívar*. Cartagena. agosto 23 de 1868.

¹²³ B.B.C. “Informe del Gobernador de la provincia de Lórica”. *Diario de Bolívar*. Cartagena. agosto 10 de 1878.

calzadas, i otras obras de esta especie, es preciso que se les de eficaz auxilio, como que para esas obras no solo se necesita el trabajo personal que puedan brindar los vecinos de los distritos mas inmediatos sino algún gasto en dinero para ciertos materiales i la dirección cuya falta es la causa de que los puentes hasta ahora contruidos tengan tan poca duración, es de desearse que se incluya una partida en el presupuesto destinada exclusivamente a esas obras con la cual pudiera el poder ejecutivo ayudar a los distritos, que por si solos no pueden llevarlos a cabo.¹²⁴

Continuo el gobernador haciendo mención que el distrito de Santa Catalina necesitaba

Varios puentes en su camino, pero el mas importante i necesario es el que debe construirse sobre el arroyo chiquito cuyo paso están riesgoso durante la estación de las lluvias, que a veces incomunica este distrito con la ciudad. Creo asi mismo que se debe auxiliar para esa obra tan útil i necesaria para él, como para esta plaza, que recibe sus productos alimenticios para su mercado, i artículos de comercio para la esportación.¹²⁵

Otro factor que entorpecía el comercio en el Estado Soberano de Bolívar eran las lluvias, las cuales hacían intransitables los caminos y desbordaban los ríos. Al respecto Eduardo Posada Carbó señala que “durante las épocas de lluvias los pocos caminos de herraduras eran intransitables. Por otra parte la mayoría de los ríos no eran navegables durante largos periodos del año y a menudo se carecía de recursos para mantener los canales libres de obstrucción”.¹²⁶ Rafael Darío Muriel sostiene que “si había verano no podía navegarse el rio, por la falta de caudal”.¹²⁷ Este fue el caso de las provincias de

¹²⁴ B.B.C. “Informe del Gobernador de la Provincia de Cartagena”. *Gaceta de Bolívar*. Cartagena. septiembre 19 de 1869.

¹²⁵ *Ibíd.*

¹²⁶ Eduardo Posada Carbó. *El Caribe Colombiano, Una Historia Regional, 1870-1950*. Op-cit., p.261

¹²⁷ Rafael Darío Muriel. *Comercio Internacional y Desarrollo del Sistema de Transportes Colombianos, 1850-1920*. En: *Lecturas de Economía*. Op-cit., p.25.

Sincelejo y Cartagena. En 1871 el gobernador de la provincia de Sincelejo manifestaba que

De conformidad con el artículo 194 de la ley 2 de diciembre de 1869 “orgánico del régimen político i del municipal” han limpiado i reparado las vías de comunicación en los meses de diciembre i abril ultimo, i ellas quedaron en perfecto estado de transitarse i en buenas condiciones para el transporte; esas ventajas de las cuales se aprovechan indistintamente todos los individuos de la sociedad i por cuyo medio progresa la industria desaparecieron con las fuertes lluvias que pusieron en muy mal estado algunas e inutilizaron del todo a otras, principalmente la de Tolú Viejo a Tolú.¹²⁸

En contraste, el gobernador de Cartagena precisaba que

Nuestros caminos continúan siendo malos en verano, i casi intransitables en invierno; i no se crea que dejan los alcaldes de ocuparse en hacer limpiar los que corresponden a sus respectivos distritos, las prescripciones de la ley se cumplen en lo posible; pero la falta de brazos- la gran distancia entre una i otra población- las lluvias tremendas de nuestra zona i muchas otras causas fuera de nuestro dominio, impiden adelantar mucho esta vía.¹²⁹

En cuanto al comercio con las provincias la situación era la misma. Los impuestos se dividían en directos e indirectos, los primeros comprendían el pago de las rentas, degüello, destilación y rectificación de aguardientes, los segundos gravaban los productos de consumo, harina, azúcar, carne, etc. Su rendimiento y aceptación era diferente entre una y otra provincia. Por ejemplo, “en las de Barranquilla y Cartagena

¹²⁸ B.B.C. “Informe del Gobernador de la Provincia de Sincelejo”. *Gaceta de Bolívar*. Cartagena. agosto 20 de 1871.

¹²⁹ B.B.C. “Informe del Gobernador de la Provincia de Cartagena”. *Gaceta de Bolívar*. Cartagena. agosto 10 de 1864.

resultaba más productivo y fácil de cobrar el impuesto sobre la renta”,¹³⁰ mientras que provincias como Chinú, señalaba su gobernador, en el año de 1870

El ramo mas escabroso para el sostenimiento del gobierno el que mas dificultad presenta para la conservación de su crédito i su prestijio, es el de la hacienda pública como esta ha de formarse de las contribuciones que deban pagar los ciudadanos, quienes a su turno reclaman la igualdad y la justicia en la distribución de los impuestos”¹³¹

La situación era la misma en las provincias de Magangué y Lórica. En esta ultima era necesario la utilización de la fuerza pública para el pago de los impuestos, así lo hizo saber su gobernador en el año de 1874:

El impuesto sobre la renta ofrece i presenta en su reparto recaudación mui serias dificultades... suplico al ciudadano presidente, que disponga, si esta en sus facultades, o lo solicite de la asamblea, el auxilio permanente de la fuerza publica para la recaudación de las rentas del, cuyo gasto puede mui bien reintegrar los deudores morosos o gobierno resistentes.¹³²

De manera que si el impuesto sobre la renta era recibido con desagrado en las provincias, los fondos para la contribución de caminos eran insuficientes. Es por estas razones que provincias y distritos recurrían al Estado con el fin de arreglar sus vías, pero cuando éste no poseía suficientes recursos, concedía a empresas extranjeras, nacionales o particulares su arreglo.

¹³⁰ Roicer Flórez Bolívar. *El Uso Privado de la Autoridad Pública en el Estado Soberano de Bolívar, 1863-1878*. Op-cit., p.107.

¹³¹ “Informe del Gobernador de la Provincia de Chinú”. *Gaceta de Bolívar*. Cartagena. agosto 28 de 1870.

¹³² B.B.C. “Informe del Gobernador de la Provincia de Lórica”. *Gaceta de Bolívar*. Cartagena. agosto 26 de 1874.

Provincias como Barranquilla solicitaron al gobierno la limpia y canalización del Caño del Trujillo y ciénagas de la ciudad.

Para ello el poder ejecutivo dispuso “todo lo conveniente con el objeto de realizar aquella obra a la mayor brevedad posible... Se solicitó a la corporación municipal de ese distrito si quería tomar la dirección de la obra...manifestando aquella no serle posible”¹³³ entonces el estado concede el privilegio correspondiente a la persona o compañía que quisiera contratar su ejecución. Pero unos meses después informaba su gobernador que “la limpia i canalización del Canal de Trujillo i ciénaga de Barranquilla, no ha producido los benéficos resultados que se propusieron los legisladores que la espidieron. Hasta ahora ni los particulares han propuesto o intentado nada a ese respecto.”¹³⁴ Su interés en la realización de dicha obra se debía a las ventajas que traería sobre el comercio y las operaciones industriales.

Otro caso particular fue el de la provincia de Mompos, en 1876 el gobierno del Estado ofreció al empresario o a las juntas realizar el desvío del brazo Loba en el Rio Magdalena hacia el brazo de Mompos. Trabajo que acepto la junta patriótica de la provincia pero debido a los continuos obstáculos del rio y a los deficientes recursos de la junta, los trabajos se suspendieron. Como resultado la provincia entro en una crisis comercial ya que, su comercio dependía en buena parte del Rio Magdalena.

Por otro lado, el comercio externo enfrentaba dificultades por su principal vía el Rio Magdalena. Esta arteria fluvial durante el siglo XIX se convirtió en un problema

¹³³ B.B.C. *Gaceta de Bolívar*. Cartagena. agosto 14 de 1870.

¹³⁴ *Ibíd.*

para el gobierno por su naturaleza, era un “rio de canales y profundidad variables y lleno de obstaculos”,¹³⁵ el cual imposibilitaba el paso de las embarcaciones y el desarrollo del comercio de exportación y la comunicación con el interior del país.

El Magdalena, única vía de comunicación, siempre fue un río cambiante, sujeto a los periodos de lluvia que modificaban constantemente su profundidad tornándolo caprichoso e indomable; por ello la navegación a través de sus aguas fue irregular: pero el problema no solo fue el río a lo largo de su curso si no también su desembocadura final en el Mar Car. Por eso ninguno de los tres puertos granadinos pudo aprovechar cómodamente sus ventajas, porque ninguno disfrutaba de una posición óptima desde el punto de vista de las comunicaciones.¹³⁶

En el caso del puerto de Cartagena, su comunicación con el interior se vio obstaculizada por las dificultades económicas y naturales para mantener en buen estado el Canal del Dique. En palabras de Gustavo Bell, el canal significó para la ciudad un verdadero viacrucis. Theodore E. Nichols¹³⁷ ha señalado que el canal era navegable mientras se realizaran trabajos de dragado en determinados intervalos, lo cual era muy costoso para un Estado pobre como el de Bolívar. Barranquilla, por su parte poseía iguales problemas en la vía de Bocas De Ceniza; ella permitía el paso de las exportaciones e importaciones. Es más, para la década del cuarenta le arrebató la supremacía portuaria a Cartagena. No obstante, las dificultades padecidas por Cartagena a través del Canal del Dique a pesar de ser constantes durante el siglo XIX, algunas

¹³⁵ Eduardo Posada “Carbó. *Bongos, Champanes y Vapores en la Navegación Fluvial Colombiana del Siglo XIX.*”. op-cit., p.6.

¹³⁶ Gustavo Bell Lemus. *El Canal del Dique. 1810-1840: el Viacrucis de Cartagena.*” En: Boletín Cultural y Bibliográfico N°21. Bogotá. Banco de la República. 1989.p.15.

¹³⁷ Theodore E. Nichols. *Tres puertos de Colombia.* Estudio Sobre el Desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla. Bogotá. Divulgación Económica y Social. Biblioteca Banco Popular. 1973.

veces permitió el paso de las embarcaciones, es decir, provincias y distritos llevaron sus productos hacia el puerto. De hecho distritos como el de Repelón y Rosa Vieja exportaban tabaco y algodón por medio del caño San Antonio. En 1874 su gobernador se quejaba de que

La Asamblea de 1870 expidió una lei cediendo la suma de 400 pesos i el producto de la venta por menor de aguardiente que causara en dos años en el expresado distrito i en el de Rosa Vieja, para la limpia de aquel caño; pero semejante cesión no puede ser suficiente para la obra que el distrito intenta acometer. Repelón es uno de los pueblos más productivos que tiene esta provincia; i entre sus diversas producciones agrícolas el tabaco es la que le ofrece mas utilidades, tanto por ser la planta que mas se cultiva allí, como por la mucha demanda que tiene en virtud de ser de mucha calidad... Es pues de absoluta necesidad para el distrito de Repelón el completo arreglo de la vía acuática que le pone en comunicación con el Magdalena. Si como yo creo, la asamblea se penetra de la importancia de esta obra, no dudo que votará para que se lleve a efecto.¹³⁸

Ahora bien, tras las dificultades de los puertos de Cartagena y Barranquilla se planteó la construcción de ferrocarriles complementados con el transporte interno del Estado (barcos a vapor). Su función era “vincular las economías regionales con el mercado mundial capitalista”.¹³⁹ En el Estado Soberano de Bolívar las vías férreas fueron Cartagena-Calamar, terminada en 1894, y la de Barranquilla-Puerto Colombia terminada en 1888. Este hecho incidió para que provincias como El Carmen solicitaran

¹³⁸ B.B.C. “Informe del Gobernador de la Provincia de Sabanalarga”. *Gaceta de Bolívar*. Cartagena. agosto 9 de 1874.

¹³⁹ Rafael Darío Muriel. “*Comercio Internacional y Desarrollo del Sistema de Transportes Colombiano, 1850-1920*”. Op-cit.,p12.

al ejecutivo la construcción de un ferrocarril para exportar tabaco, fue así que el gobierno concedió en el año de 1873,

El privilegio exclusivo a Antonio González Carazo i a sus herederos i lejítimos representantes para construir un camino de carriles de hierro servido por máquinas de vapor que ponga en comunicación con la ciudad del Carmen con el puerto de Zambrano o con cualquier otro de la ribera occidental del Magdalena.¹⁴⁰

Un año más tarde, el Estado concedió a “Antonio del Real o la persona o compañía o corporación a quien haya pasado legalmente sus derechos... construir un camino de hierro servido por máquinas de vapor, que ponga en comunicación a Tolú Viejo con el Puerto de Tolú o cualquier otro punto del Golfo de Morrosquillo”.¹⁴¹

Dicho ferrocarril le permitiría exportar a la provincia de Sincelejo productos como la carne y el ganado. Sin embargo, estas vías férreas nunca pudieron llevarse a cabo debido a la falta de recursos del gobierno y de las compañías o personas a las que eran cedidos los contratos. No obstante, hay que resaltar el interés del Estado por desarrollar el comercio de exportación, ya que la mayor parte de los territorios que conformaban el Estado Soberano de Bolívar enfrentaron problemas de transporte para desarrollar su economía agrícola o ganadera.

Lo expuesto hasta aquí permite demostrar, primero, que la reforma radical sobre mejoras materiales y construcción de vías de comunicación en el Estado se vio enfrentada a la pobreza fiscal del gobierno y los distritos, hecho que incidió para que los

¹⁴⁰ B.B.C. *Gaceta de Bolívar*. cartagena. Julio 3 de 1873.

¹⁴¹ B.B.C. *Gaceta de Bolívar*. Cartagena. enero 28 d 1874.

programas sobre mantenimiento, construcción de caminos y reparación de las vías fluviales fracasaron en no pocas ocasiones. Segundo, factores como la lluvia, la geografía y la falta de recursos para mantener en buen estado los caminos, demostraron ser obstáculo para el comercio del Estado. Pero no por ello las relaciones comerciales eran nulas.

3.2. Principales Razones que Permitieron el Comercio en el Estado Soberano de Bolívar.

Luego de analizar las principales dificultades que enfrentó el comercio en el Estado Soberano de Bolívar, surge una pregunta ¿Qué permitió el comercio “campesinista” aun cuando existían problemas de transporte? Varias razones explican esta situación primero, la necesidad que tenían los pueblos para vender sus productos agrícolas y ganaderos en el mercado de Cartagena. Para esto era necesario el mantenimiento y construcción de los caminos y vías fluviales. Así lo establecía la Ley 21 de 1874 sobre vías de comunicación. Trabajo que realizaron algunas veces en el año las provincias y distritos cuando estas impedían el paso a sus habitantes o del comercio. Provincias como Barranquilla y Chinú sobresalían en este aspecto. En agosto de 1878 el gobernador de la provincia de Barraquilla señalaba que “los caminos públicos están limpios y transitables...Afortunadamente los caminos de esta provincia son tan llanos i buenos, por la naturaleza del terreno que atraviesan, que poco tiene que hacer el arte

para que sean correctos y de ruedas en todo tiempo”.¹⁴² Dos años antes el gobernador de la provincia de Chinú señalaba que

En el presente año se ha hecho en materia de vías de comunicación , lo de siempre: cortar los árboles que crecen a los lados del camino, las ramas que pueden estorbar al viajero, e improvisar una que otra maroma de cañas para poder cruzar guardando buen equilibrio, los arroyos que llenan las lluvias.¹⁴³

Lo anterior demuestra que no todas las veces las vías de comunicación se encontraban en mal estado, ya que en ocasiones eran limpiadas. Además de su mantenimiento dependía el desarrollo del comercio en el Estado. Así lo hizo saber en 1874 el diputado R.C. Martínez ante la Asamblea Legislativa y afirmaba que del buen estado de las vías de comunicación

Depende el creciente desarrollo, en gran parte de todas las industrias i porque es así como se facilita el transporte de todos los objetos de comercio, a menos costo.... aparte de su utilidad como he dicho antes, es a todas luces llevar el Estado a su progreso material que es incontestablemente uno de los motores de la civilización.¹⁴⁴

Otra de las razones que posibilitó el comercio en el Estado Soberano de Bolívar fue la geografía física del territorio. Provincias como Sincelejo, Lórica, Sabanalarga, El Carmen, Magangué, Chinú y Barranquilla estaban constituidas hidrográficamente por arroyos, caños, ciénagas y por alguno de los ríos que formaban parte del Estado, es decir, las vías fluviales se convirtieron en el motor principal del comercio.

¹⁴² B.B.C. “Informe del Gobernador de la Provincia de Barranquilla”. *Gaceta de Bolívar*. Cartagena. agosto 28 de 1870.

¹⁴³ B.B.C. “Informe del Gobernador de la Provincia de Chinú”. *Diario de Bolívar*. Cartagena. julio 22 de 1876.

¹⁴⁴ B.B.C. *Gaceta de Bolívar*. Cartagena. septiembre 26 de 1874.

Verbigracia, las provincias de El Carmen, Sabanalarga, Magangué y Barranquilla aparte de tener las corrientes de aguas mencionadas se encontraban muy cerca del Río Magdalena, mientras que las provincias de Sincelejo y Lórica aunque no eran tocadas por el Río Magdalena, ambas se beneficiaban de las corrientes del río Sinú. Lórica estaba ubicada en la confluencia de uno de los brazuelos del río y su vecina Sincelejo tenía al puerto de Tolú situado sobre las costas del Golfo Morrosquillo y poseía una distancia de 95 Km hasta Cartagena. Al respecto Luis Striffler señala que

El Sinú, río poco caudaloso que desemboca en el mar por el golfo de Morrosquillo, casi enfrente del antiguo Tolú, después de haber bañado una comarca populosa, comparada a los demás puntos de América del Sur, era entonces (y lo es todavía) la única vena de que afluían víveres al mercado de Cartagena.¹⁴⁵

Seguidamente afirmaba que “fuera de Lórica, punto céntrico, las riberas del Sinú cuentan muchas poblaciones importantes y haciendas productivas. No solamente Cartagena se abastece de sus productos, sino también el Chocó”.¹⁴⁶ Sobre este punto Eduardo Posada afirma que “el cultivo de la tierra se hacía preferiblemente cerca de la desembocaduras de los ríos para asegurar el acceso a los mercados mediante la navegación cuando las condiciones climáticas lo hacían posible.”¹⁴⁷ Una buena descripción de lo anotado lo presentó el gobernador de la provincia de Lórica en el año 1878, en el señalaba que “en algunos distritos del alto Sinú se produce el cacao, i muy

¹⁴⁵ Luis Striffler. *El Río Sinú*. Cartagena. Tipografía de El Anunciador. 1992.p.6.

¹⁴⁶ *Ibid.*, p.13.

¹⁴⁷ Eduardo Posada Carbó. *El Caribe Colombiano. Una historia Regional, 1870-1950*. Op-cit., p.74.

especialmente en la región de Tukurá en donde existen grandes plantaciones ubicadas a las márgenes del Sinú”.¹⁴⁸

Por otra parte, las vías terrestres también fueron utilizadas en el comercio, por ejemplo, los senderos conectaban a las provincias de Barranquilla, Sincelejo y Magangué con Cartagena. Como medios de transporte se utilizaban los bongos, los champanes, las piraguas y las canoas, estos se utilizaban en la navegación fluvial y por vía terrestre se empleaba la mula y el buey.

En el caso de la navegación fluvial, por ejemplo al puerto de Tolú ubicado en la provincia de Sincelejo llegaban pequeñas flotas de “canoas, ahusadas, sacadas todas de troncos de árboles, cargados hasta el tope con plátanos, mangos, bananos, piñas y caimitos”.¹⁴⁹

Los bongos, también eran contruidos con troncos de árboles y podían contener de 60 a 70 toneladas de mercancías y junto a las piraguas se utilizaban para hacer viajes de menor distancia y carga. En cambio el champan era el más grande de todos sus “dimensiones variaban de veinte metros de largo por dos y medio de ancho...”¹⁵⁰ construido “con tablas de cedro, y con una tolda central de bejucos, bajo la cual viajaban carga y pasajeros”.¹⁵¹ Inclusive fue “la embarcación comercial más apetecida por su capacidad”.¹⁵² Por su parte, los animales de carga eran utilizados para atravesar las trochas siendo los mas preferidos por su capacidad, resistencia y el bajo costo de

¹⁴⁸ B.B.C. “Informe del Gobernador de la Provincia de Loricá”. *Diario de Bolívar*. Mayo 7 de 1878.

¹⁴⁹ Robert B. Cunninghame Graham. *Cartagena y la Riberas del Sinú*. Op-cit., p.33.

¹⁵⁰ Theodore E. Nichols. *Tres Puertos de Colombia*. Op-cit., p.39.

¹⁵¹ Eduardo Posad Carbó. “Bongos, Champanes y Vapores en la Navegación Fluvial del Siglo XIX”. En: Boletín Cultural y Bibliográfico. Op-cit., p.3.

sostenimiento. La Mula cargaba entre cien y ciento veinte kilos y podía subir grandes pendientes como de bajar a las hondonadas más profundas y empinadas.

En fin, las vías de comunicación junto con los medios de transporte integraron a las diferentes poblaciones del Estado Soberano de Bolívar a través del comercio. En los próximos párrafos determino el tipo de relación comercial que se estableció en el Estado.

3.3. Análisis de una Economía de Mercado.

La economía de mercado como su nombre lo indica se constituye por un mercado al cual llegan los alimentos cultivados por la población de un estado determinado. Al analizar el caso del Estado Soberano de Bolívar se pueden observar algunas de esas características. En primer lugar el comercio en el Estado se estableció a través de la demanda de alimentos básicos como arroz, yuca, maíz, plátano, carne, pescado, y los derivados de la caña de azúcar, miel, panela y aguardiente, los cuales eran intercambiados entre provincias y distritos.

A su vez estas poblaciones se articulaban con el mercado de Cartagena formando entre ellas una red comercial que les permitía integrarse en un solo punto, el mercado. Para hacer llegar estos productos a su destino se utilizaban las vías fluviales y terrestres. En segundo, lugar, las ferias de Magangué y San Benito estimularon la comercialización de mercancías entre las diferentes poblaciones del Estado y junto a los puertos fluviales y marítimos se convirtieron en puntos de intercambio económico. Tercero, fue notable en el Estado la presencia de pequeñas producciones campesinas que promovían el

intercambio comercial a través de sus excedentes productivos, lo que demuestra que existían pocos niveles de autosuficiencia ya que, no se conformaban con producir para su alimentación sino que practicaban el comercio entre pueblos cercanos. En fin, en el Estado Soberano de Bolívar se desarrolló un intercambio de productos entre distritos y entre provincias pero, el punto central de este comercio era el mercado de Cartagena al cual llegaban la mayoría de poblaciones del Estado a vender sus alimentos, es decir, existía una Economía de Mercado estructurada alrededor de un mercado local que junto a las ferias y los puertos fluviales marítimos dinamizaron el intercambio de mercancías en el interior del Estado.

CONCLUSIONES

La reforma Radical planteo como política Económica el desarrollo del comercio externo, como consecuencia de la demanda externa de materias primas y alimentos. En estas condiciones el Gobierno consideraba el comercio de exportación el motor de desarrollo económico del país. Es decir, pretendía que las exportaciones impulsaran la economía interna de los Estados Soberano y, así fue.

En el caso del Estado Soberano de Bolívar el comercio del Tabaco, carne y ganado en pie dinamizaron la economía interna y externa del estado pero el comercio interno adquirió características importantes. En el, la venta y compra de productos como plátano, arroz, maíz, carne, queso, pescado, cerdo y caña de azúcar, junto a sus derivados miel, panela y azúcar, dio origen a una red comercial en todo el territorio del Estado. Logrando superar los obstáculos que impedían el desarrollo del comercio, algunos de ellos eran, la falta de vías de comunicación, las lluvias que empeoraban los caminos y aumentaban la creciente de los ríos.

A esto se sumaba otro problema que era la forma tradicional del cultivo de la tierra, la cual no permitía desarrollar el comercio a gran escala. Ella se realizaba a través de la tumba y quema del monte. En 1880 el Gobernador de la provincia de Coroza¹⁵³, sostenía que el cultivo de la tierra se hacia de forma errante y lo calificaba de antieconómico y perjudicial. Tenia razón en decirlo, ya que el campesino desconocía por

¹⁵³ A.H.C."Informe del Gobernador de la Provincia de Coroza". *Dario de Bolívar*. Cartagena. Julio de 1880.

completo la utilización de otros sistemas de cultivo como eran el abono de la tierra, el arado, la irrigación y el empleo de maquinas. Todos estos factores aunque resultaron perjudiciales para el comercio, los habitantes del estado se las arreglaron. Por ejemplo, al mercado de la ciudad de Cartagena llegaban la mayor parte de los productos cultivados en su hinterland. Es decir, Cartagena durante los años de 1870 a 1880 mantuvo una relación comercial con las poblaciones del Estado Soberano de Bolívar.

Por otra parte, es pertinente mencionar que existen muchos vacios sobre este tema. Con esto quiero decir que seria muy importante profundizar más sobre el y ampliar el periodo de estudio. Por ejemplo, seria interesante estudiar ¿Cómo se encontraba organizado el mercado de Cartagena? ¿Qué papel desempeñaron los comerciantes, pequeños vendedores y campesinos en su organización?, cual fue la incidencia que tuvo el comercio sobre la economía y los habitantes de las provincias del Estado soberano de Bolívar, porque se sabe que ellas poseían una precaria situación económica como consecuencia del no pago de los impuestos y por ultimo, determinar si el presupuesto de gastos para el arreglo de las vías de comunicación en el Estado, eran suficientes para mantenerlas en buenas condiciones o simplemente se establecía una inversión y quedaba en el papel.

En fin, todos estos interrogantes junto con otras variables de investigación sirven de base para futuras investigaciones, a la vez que permitiría tomar otra dirección en el estudio de la ciudad de Cartagena y el Estado Soberano de Bolívar.

BIBLIOGRAFIA

FUENTES PRIMARIAS.

BIBLIOTECA BARTOLOME CALVO. Sección de microfilm.

Gaceta de Bolívar:

Años: 1870, 1871, 1872, 1873, 1874.

Rollos N°: 779, 780, 781, 782, 783.

Diario de Bolívar:

Años: 1875, 1876, 1877, 1878, 1879.

Rollos N°: 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797,
798, 799, 800, 801, 802, 803.

ARCHIVO HISTORICO DE CARTAGENA

Prensa: Diario de Bolívar, 1880.

Fondo Gobernación:

Secciones:

Aduana 1839-1905.

Provincias 1857-1880

Distritos/ Municipios 1878-1886.

Fuentes secundarias:

Álvaro Tirado Mejía. “El Estado y la Política en el Siglo XIX”. En: Nueva Historia de Colombia, República, Siglo XIX. Tomo 2. Bogotá. Planeta Colombiana. Editorial.SA. 1989.

Antolín Díaz. Sinú, Pasión y Vida del Trópico. Bogotá. Editorial Santa Fe. 1935.

Cristian Roa Valdelamar. *Ferias Comerciales de Magangué, 1858-1902*. Trabajo para optar al título de historiador. Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad de Cartagena. 2002.

Eduardo Posad Carbó. “*Bongos, Champanes y Vapores en la Navegación Fluvial del Siglo XIX*”. En: Boletín Cultural y Bibliográfico. Volumen 26. N°21. Bogotá. Banco de la República. 1989.

.....El Caribe Colombiano. Una Historia Regional, 1870-1950. Bogotá. El Ancora Editores. 1998.

..... “La Ganadería en la Costa Atlántica Colombiana, 1870-1950” En: Coyuntura Económica. Vol. XVIII. N°3. Bogotá. Fedesarrollo. 1988.

Enciclopedia Internacional de las Ciencias Sociales. Volumen 7. Madrid. Aguilar Sa Ediciones. 1970.

Gustavo Bell Lemus. "El Canal del Dique, 1810-1840: el Viacrucis de Cartagena". En: Boletín Cultural y Bibliográfico. Volumen XXVI. N°21. Bogotá. Banco de la República. 1989.

Joaquín Vilorio de la Hoz. "*Ganaderos y Comerciantes en Sincelejo, 1880-1920*". En: Cuadernos de Historia Económica y Empresarial. N°8. Cartagena. Banco de la República. 2001.

..... "Tabaco del Carmen: Producción y Exportación de Tabaco en los Montes de María, 1848-1893". En: Cuadernos de Historia Económica y Empresarial. N°3. Cartagena. Banco de la República. 1999.

John P. Harrison. "La Evolución de la Comercialización del Tabaco Colombiano Hasta 1875". En: Jesús Antonio Bejarano (comp). *El Siglo XIX en Colombia Visto por Historiadores Norteamericanos*. Bogotá. Editorial la Carreta. 1997.

Jorge Conde Calderón. "La Industria en Barranquilla Durante el Siglo XIX". En: Boletín Cultural y Bibliográfico. Volumen XXVIII. N°26. Bogotá. Biblioteca Luis Ángel Arango. 1991.

José Antonio Ocampo. *Colombia y la Economía Mundial, 1830-1910*. Bogotá. Editorial Tercer Mundo SA. 1998.

Luis Striffler. *El Río San Jorge*. Montería-Colombia. Corporación Autónoma Regional de los Valles, del Sinú y del San Jorge CVS, Fundación Universitaria Luis Amigo, Funlam. 2008.

..... El Rio Sinú. Cartagena. tipografía del Anunciador. 1922.

María Teresa Ripoll de Lemaitre. “La Tradición Mercantil de Cartagena en el Siglo XIX”. En: Aroldo Calvo Stevenson y Adolfo Meisel Roca (editores). Cartagena de Indias en el Siglo XIX. Bogotá. Banco de la República. 2002.

Orlando Fals Borda. Mompos y Loba. Tomo I. Bogotá. Universidad Nacional de Colombia. Banco de la República. El Ancora Editores. 2002.

..... Retorno a la Tierra. Tomo IV. Bogotá. Carlos Valencia Editores. 1986.

Rafael Darío Muriel. Comercio Internacional y Desarrollo del Sistema de Transportes Colombiano, 1850-1920”. En: Lecturas de Economía. N°10. Medellín. Universidad de Antioquia. 1983.

Roicer Alberto Flórez Bolívar Caña de Azúcar y Aguardiente en el Estado Soberano de Bolívar, 1857-1886”. En: Cuadernos de Desarrollo Rural, N°63. Bogotá. Universidad Javeriana. 2009.

..... El Uso Privado de la Autoridad Pública en el Estado Soberano de Bolívar, 1863-1878. Universidad Pedagógica de Tunja-Universidad de Cartagena. 2007. Tesis Para Optar al Título de Magister en Historia de Colombia.

Robert B. Cunninghame Graham. Cartagena y las Riberas del Sinú. Córdoba. Traducción de Remberto Burgos Puche.

Sergio Paolo Solano De Las Aguas. "Comercio, Transporte y Sociedad en Barranquilla, en la Primera Mitad del Siglo XIX". En: Boletín Cultural y Bibliográfico. Volumen XXVI. N°21. Bogotá. Biblioteca Luis Ángel Arango. 1989.

..... "Relaciones Dificiles. Industria Textil y Cultivo del Algodón en la Región Caribe Colombiana, 1850-1930". En: Cuadernos de Desarrollo Rural. N°62. Bogotá. Universidad Javeriana. 2009.

Theodore E. Nichols. Tres Puertos de Colombia. Estudio Sobre el Desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla. Bogotá. Divulgación Económica y Social. Biblioteca Banco Popular. 1973.

Wilson Blanco Romero. "La exportación Tabacalera de El Carmen de Bolívar en los Albores del Siglo XX: Guerra y Tabaco". En: El Taller de la Historia. N°1. Cartagena. Universidad de Cartagena. 2001.

..... "Tabaco del Carmen: Producción y exportación de Tabaco en los Montes de María, 1848-1893". En: Cuadernos de Historia Económica y Empresarial. N°3. Cartagena. Banco de la República. 1999.