

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985



**Universidad
de Cartagena**
Fundada en 1827



Acreditación Institucional de Alta Calidad
Resolución 2583 del 26 de febrero de 2014. Ministerio de Educación Nacional

**LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-
ECONÓMICA, 1973-1985.**

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

ASESOR

JAIRO ÁLVAREZ JIMÉNEZ

JURADO

JOSÉ POLO ACUÑA

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA

FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS

PROGRAMA DE HISTORIA

2019

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985

AGRADECIMIENTOS.

En primer término, gracias a Dios, regente de todo el universo; negar tu influencia en este largo proceso es como si negara tu presencia en mi vida. Agradecimientos muy especiales a mi Madre y Abuela, Efigenia León y Ana Manrique; gracias a las dos por el apoyo a lo largo de mi vida, se necesitan muchas páginas para expresarles todo mi amor y gratitud. ¡Gracias por todo mamá!

Mi gratitud infinita a mis 2 hermanos, Rafael Ripoll y Luis Borja e hijos; niños en la ilusión de poder elevar a nuestra familia más allá y por encima de nuestro origen, ustedes, fueron fuente de mi inspiración. Mención especial a mis compañeros de clase y de vida: Angie Roderó, Luis Rico, Diego Maturana, Jorge Buendía, Galaxia Santos y José A. Orozco Araujo. Mi gratitud eterna a mi casa de estudio, la Universidad de Cartagena, a estudiantes y docentes del Programa de Historia; mi más sincero mensaje de agradecimiento al profesor Jairo Álvarez Jiménez, por la guía y la atención dispensada a lo largo de mi formación académica, su apoyo fue determinante en esta etapa de mi vida. A Manuel López y Orman Contreras: amigos de mil días, contar con su sabiduría y acompañamiento permanente en cada etapa de mi vida, es una deuda eterna, gracias.

Y finalmente, a mi hermano del alma, Ricardo L. Mercado: MI HERMANO, un parentesco que, exceptuando a mis hermanos de sangre, la simple mención solo me remite a ti. Ricardo Luis, los pasillos y salones de la universidad se confabularon para cruzar nuestros caminos y bifurcar nuestras vidas, haber contado en todo este proceso con tu acompañamiento y guía es tan satisfactorio que rivaliza con la conclusión de este proyecto y de este ciclo académico; que la vida nos recompense con muchos años de una amistad verdadera, fruto de los azares universitarios. Los amo con toda el alma y el corazón.

TABLA DE CONTENIDO.

Introducción.....	6.
1. Antecedentes históricos: Colombia, Cartagena y Canal del Dique 1973-1985...8.	
1.1. <i>Antecedentes económicos y socio-poblacionales de Colombia y Caribe Colombiano 1973-1985.....</i>	10.
1.1.2. Demografía y etnografía bolivarense 1973-1985.....	17.
1.2. <i>Antecedentes históricos del Departamento de Bolívar y El Canal del Dique.....</i>	19.
1.2.1. Descripción geográfica.....	19.
1.2.2. Descripción y antecedentes político-administrativos de la Provincia de Cartagena.....	21.
1.3. <i>Antecedentes de la historia económica y social del Departamento de Bolívar.....</i>	23.
1.3.1. Antecedentes históricos del Canal del Dique: La historia de errores.....	24.
1.3.2. La ampliación en 1950.....	32.
1.3.3. La subregión del dique en la actualidad.....	33.
2. La subregión del Canal del Dique: poblaciones bolivarenses y la inundación de 1984-1985.....	35.
2.1. La economía colombiana 1973-1985.....	35.
2.2. La subregión del Canal del Dique.....	37.
2.3. Estructura socio-económica de poblaciones bolivarenses en la subregión del Canal del Dique 1973-1985.....	38.
2.3.1. Arjona.....	39.
2.3.2. Calamar.....	43.
2.3.3. Mahates.....	48.
2.3.4. San Estanislao de Kostka.....	50.
2.3.5. Soplaviento y San Cristóbal.....	54.
2.3.6. Turbana.....	57.
2.3.7. Cartagena de Indias.....	59.
2.3.8. La inundación de 1984-1985.....	69.
2.3.9. Estragos de la inundación 1984-1985 desde la prensa local.....	74.
Conclusiones.....	78.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985

Bibliografía..... 81.

➤ **ABSTRACT.**

Desde su génesis este trabajo ofrecerá un recuento de una saga de peripecias y vicisitudes que suscitó la construcción y puesta en marcha, hace aproximadamente 5 siglos de una importante vía de comunicación acuática que dinamizó el crecimiento y desarrollo de la economía regional del territorio entendido como el Caribe Colombiano, nos referimos al Canal del Dique; en ese sentido, desde el prolegómeno del documento se posa la atención sobre una secuencia de concesiones y licitaciones fallidas en procura del mejoramiento y sostenibilidad del precitado canal; que darán vida a la conocida historia de errores del Canal del Dique.

Posteriormente, en el tramo final del documento, se realizará una construcción de la estructura economía y social entre los años de 1973-1985 de la Subregión del Canal del Dique. Finalmente se muestran editoriales desde la prensa local y regional que dan cuenta de la magnitud del evento inundable de 1985 en esta subregión.

➤ **INTRODUCCIÓN.**

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985
Hace aproximadamente 5 siglos, en una distante latitud que se conocería a partir de las postrimerías del siglo XV como América, quedó una muestra del ingenio humano, su arrojo y sus avances en las tecnologías de la época y otros diversos campos del conocimiento universal. Todas las herramientas y el conocimiento de la época fueron puestas en servicio de consumir una obra importante en la región noroccidental de América del Sur, el Canal del Dique, en la Región Caribe de la actual Colombia.

La idea original de este proyecto era convertir a un sistema de ciénagas y humedales en un canal transitable que sirviera como conexión directa entre el Río Magdalena y la otrora Provincia de Cartagena de Indias. El tormento y diversas problemáticas marcaron y acompañaron desde el inicio la bifurcación artificial al río que daría vida al Canal del Dique; con la puesta en funcionamiento de esta vía de comunicación, Cartagena de Indias tejió y estrechó circuitos y lazos comerciales desencadenando todo tipo de dinámicas económicas con otras provincias al sur del territorio.

Este documento bautizado como “La subregión del Canal del Dique y su Estructura socio-económica, 1973-1985”, en primer término, analiza los antecedentes de la vida económica y social de la Provincia de Cartagena durante su vida colonial, republicana y en la actualidad; en tono general durante gran parte del escrito, se recogen algunas de las peripecias y vicisitudes que surgieron ante los continuos cierres e incumplimientos de diversos contratistas a los que el Cabildo de Cartagena les encomendara trabajos de dragado, rectificación y uso exclusivo del Canal del Dique.

Esta monografía de grado se ha bifurcado en dos capítulos. Además de lo planteado en los anteriores acápite, se reconstruyen los antecedentes históricos, sociales, demográficos, étnicos y económicos de tres entidades territoriales y político-administrativas, como lo son la Provincia de Cartagena, el Departamento de Bolívar – unidad departamental creada en 1886– y la Subregión del Canal del Dique; centrándonos

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 en 7 municipalidades que conforman esta región; incluyéndose también a Cartagena de Indias entre 1973-1985.

A pesar de abordar inicialmente antecedentes históricos, se ha tenido gran cuidado en encauzar nuestro análisis en el decenio de estudio, 1973-1985. En el primer episodio, también dedicamos un espacio especial al análisis de lo que tempranamente describimos como peripecias y vicisitudes, tratando estas óbices bajo el rotulo de ‘historia de errores’; donde se alude a una interminable saga de incumplimientos, cierres y problemáticas que han surgido desde el momento justo de la puesta en marcha del Canal del Dique, hasta 1973-1985.

Fuentes como los Censos Generales de Población y Vivienda de los años 1973-1985 que hizo el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas –DANE– se convirtieron en la piedra angular del segundo capítulo y contribuyeron notoriamente en gran parte de la extensión del documento; éstas nos permitieron establecer distintas categorías bajo las cuales interrogamos caso a caso a 7 poblaciones de la Subregión del Canal del Dique entre los años de 1973-1985. Los elementos en los que nos centramos para configurar buena parte de la estructura socio-económica de estas poblaciones, estuvieron sujetos a datos oficiales con respecto al total de habitantes, la población económicamente activa e inactiva, el número de individuos asistentes a establecimientos formales de educación primaria, secundaria y superior, además del estado civil de la ciudadanía y el número total de viviendas y hogares en cabeceras municipales y la ruralia. En la etapa final de este episodio, analizamos una de las problemáticas que han afrontado estas poblaciones de la Subregión del Canal del Dique, las inundaciones. Desde 1984 –incluso en la actualidad– la ineficiencia en los trabajos de rectificación y dragado, el recrudecimiento de fenómenos hidrometeorológicos como el de ‘La Niña’ y la posición geográfica de estos municipios situados en los márgenes del Dique, han pasado una cuenta de cobro a los habitantes. El

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985
evento inundable de 1984-1985 no solo se concibe como la primera gran inundación conocida en esta subregión, sino que las notas periodísticas de la época, revelaron demoras en la asistencia y atención gubernamental a los damnificados; además de que no sirvió como un antecedente o memorial sobre el que se elaboraran planes eficientes de mitigación de nuevas inundaciones en esta Subregión del Caribe Colombiano. Repitiéndose este acuciante panorama en el año 2010.

➤ **CAPITULO I. ANTECEDENTES HISTÓRICOS: COLOMBIA, CARTAGENA Y EL CANAL DEL DIQUE 1973-1985.**

En el siglo XVI la audacia de la ingeniería mundial asombró una vez más al Nuevo y Viejo Mundo, una obra impensada pero necesaria fue llevada a cabo bajo las órdenes y directrices de las autoridades españolas¹; al culminarse, se le conocería como ‘El Canal del Dique’. Esta importante arteria fluvial se encuentra localizada en un territorio noroccidental de Suramérica, donde en las postrimerías de la decadencia del establecimiento español se erigiría una república, la República de Colombia.

La irrupción de los expedicionarios europeos evidenció la presencia y establecimiento de múltiples poblados y comunidades indígenas como los mocanaes, chimilas, malibués y sinúes, siendo estos los grupos amerindios de mayor predominio y relevancia en la Costa Norte de Colombia. Por su parte ‘Los Caribes’ era un grupo adherido e inmerso en la clasificación de los cuatro grandes grupos indígenas; se localizaban en territorios contiguos al marco espacial de esta investigación, su característica más relevante era su carácter guerrero, de flujo migratorio constante, su génesis se halla en las Selvas del

¹ Antonio Ybot León. *manifiesto del canal de Cartagena de indias, de su situación, ventajas, estado, obras necesarias etc.* en Antonio Ybot León, La arteria histórica de la Nueva Granada, Bogotá, 1952, p. 371.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985
Mattogrosso en Brasil desde donde emigraron hacia el norte del continente a través del Orinoco y la Guayana. Llegando a apropiarse y establecerse en las Antillas y en las ‘costas firmes’ de las actuales Venezuela y Colombia.

Al momento de su llegada, los descubridores y expedicionarios evidenciaron una numerosa población a las cuales –posteriormente– se referirían como indígenas, en crónicas como las de Fernández de Oviedo y los manuscritos sobre los viajes de Colón. Desde el primer contacto de los ‘dos mundos’ surge el interés de los europeos de saber más sobre este Nuevo Mundo y, esto partía inicialmente por entender cómo eran estos pueblos. En las crónicas que redacta Fernández de Oviedo se narran desde sus costumbres hasta sus características fenotípicas, se les describe a sus poblados y asentamientos “como un conjunto denso de chozas con pajas, reforzadas con una doble muralla circular compuesta de árboles gruesos, llenos de espinas y de troncos espesos, que se encontraban continuos y en donde seguramente quedaban apretados, por lo que resultaba improbable que cupiese un hombre. Estos primeros asentamientos también se caracterizaron al contar con cercas y callejones o ‘barbacanas’ de 5 a 6 pies de ancho apostadas alrededor de las viviendas, que tenían puertas excelentemente ubicadas y de esta forma estaban ‘amurallados y muy fuertes’ según las impresiones que recoge Fernández de Oviedo en sus crónicas. La estrecha relación entre El Canal del Dique y el Río Magdalena se remonta a 1571² donde a la altura de la actual población bolivarenses de Calamar³ se bifurca al inveterado río, con objeto de generar una conexión fluvial entre este y las provincias que se encontraban contiguas a él y a su vez para también empalmar a centros urbanos al norte y sur de la Nueva Granada. Hay que apuntar que la región caribe se

² Gustavo Bell Lemus, *Canal del Dique 1810-1840 el viacrucis de Cartagena*, en: Cartagena de Indias de la colonia a la república, Medellín, Fundación Simón y Lola Guberek, 161 p. 1.

³ María M. Aguilera Díaz. *El Canal del Dique y su subregión: una economía basada en la riqueza hídrica*. Cartagena de Indias. Documentos de Trabajo sobre economía regional No. 78, 2006. p. 16.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 extiende desde el Golfo de Urabá hasta la Península de la Guajira; abarcando los Valles del Sinú, San Jorge y se integra en suma por 7 unidades departamentales donde destacamos para efecto de esta investigación a Bolívar y Atlántico; algunas de sus formaciones municipales localizadas sobre el tránsito del Dique serán objeto de estudio más adelante.

1.1. ANTECEDENTES ECONÓMICOS Y SOCIO-POBLACIONALES DE COLOMBIA Y EL CARIBE COLOMBIANO 1973-1985.

Históricamente la ganadería en primer término y luego la agricultura, son en esta región las bases fundamentales de su economía convirtiendo a Barranquilla y Cartagena de Indias en sus principales centros urbanos e industriales⁴, a esto me referiré, en el siguiente acápite. Entre tanto, se entiende como ganadería a la actividad económica que básicamente consiste en la crianza de animales para el consumo humano, esta actividad se encuentra dentro de las actividades del sector primario.⁵

En una investigación de Joaquín Vilorio de la Hoz bajo la férula editorial del Banco de la República y de recurrente consulta por los investigadores para entender los antecedentes económicos de la región caribe se da cuenta de algunos elementos que condensaremos en estas páginas. La ganadería en el Caribe Colombiano, fue un proceso de expansión que inicia su crecimiento desde la segunda mitad del siglo XIX, esto producto de la introducción de pastos artificiales como “el pará, guinea y yaraguá”.⁶ Desde este periodo la hacienda ganadera se extendió por las Sabanas de Bolívar y otras ecorregiones de la

⁴ Mauricio Ferro Calvo. *Colombia Estadística 85*. Bogotá. Departamento Nacional de Estadísticas. 1985. p. 9.

⁵ Marit Barreto. “*La ganadería*”. En: Historia de Huamachuco. Perú. Universidad Nacional de Trujillo. p.1.

⁶Joaquín Vilorio de la Hoz. “*La economía ganadera en el Departamento de Córdoba*”. Cartagena de Indias. Documentos de Trabajo sobre Economía Regional N° 43. 2004. p. 2.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985
Costa Norte de Colombia; para Viloría de la Hoz, Manuel Burgos, propietario de la ‘Hacienda Berástegui’ fue el ganadero que trajo a esta región las primeras semillas de pasto de ‘pará’, con el empleo de este tipo de pasto en sabanas como las de Bolívar y el Sinú se comenzó a cambiar la costumbre de la ‘trashumancia del ganado’⁷, es decir, la necesidad por cuestiones económicas o ambientales de desplazar los hatos ganaderos de un sitio a otro.

La ganadería en la Costa Norte de Colombia vivió su periodo de mayor auge entre las décadas de 1870 y 1920 donde se impulsó la exportación de bovinos hacia las islas del Caribe y estados vecinos. Los principales mercados receptores de carnes bovinas fueron Cuba, Panamá y en menor medida México y Venezuela, las exportaciones a Cuba fueron motivadas por la disminución de su hato ganadero en el marco de confrontaciones como la Guerra de los Diez Años, los estallidos independentistas del siglo XIX y la Guerra de los Mil Días, durante este siglo las Sabanas de Bolívar y el Sinú experimentaron –en palabras de Viloría de la Hoz– la casi “total liquidación de su inventario bovino”.⁸

En ese sentido, en el marco de la Guerra de los Mil Días, se presentaron dinámicas socioeconómicas en el Canal del Dique que son necesario referenciar; al inicio de esta confrontación las importaciones eran de 167 mil toneladas al año. Cinco años después, se duplicó esta cifra llegando a 351 mil toneladas por año, donde los productos transportados por su cauce eran básicamente los derivados de actividades agropecuarias. Asimismo creció la flota fluvial del Magdalena, contando –según la Cámara Colombiana de Infraestructura– con 97 buques a vapor a partir de 1920.⁹

⁷ Joaquín Viloría de la Hoz. “*La economía ganadera...* Op. cit., p.5.

⁸ Joaquín Viloría de la Hoz. “*La economía ganadera...* Op. cit., p.6.

⁹ Liliana Vega Betancourt. “*Análisis prospectivo del Canal del Dique bajo el contexto de los Tratados de Libre Comercio*”. Bogotá. Universidad de la Salle. 2014. p. 17.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985
A algunos gremios económicos les benefició esta guerra. En industrias como la del café entre 1905 y 1950, se incrementaron en altos porcentajes las exportaciones con lo cual embarcaderos de ciudades como Barranquilla y Buenaventura se transformaron en los principales puertos exportadores de este producto; al que entre otras se le atribuye el estímulo al desarrollo de los ferrocarriles, por lo que en los momentos de su auge, nunca tuvo a Cartagena como su principal puerto de embarque¹⁰, los indicadores sitúan el crecimiento de la tasa anual en promedio de 6.1%. En el mismo periodo, el dinamismo de Colombia en el sector cafetero se elevó de 3.8% a 20.4%.¹¹

Lo contrario sucedía con la industria ganadera la cual durante el tránsito de esta guerra civil, se vio afectada por la presencia de guerrillas liberales e incluso por las fuerzas que comandaba Rafael Uribe Uribe.¹²

El espectacular despegue de la economía cafetera que sucedió simultáneamente con esta guerra, borró una historia que daba cuenta de un siglo XX marcado por cortas bonanzas exportadoras de productos que serían incapaces de promover una integración sólida y dinámica de la economía mundial; con un rezago considerable en relación con las economías de latitudes como Brasil, México y el Cono sur. Este auge exportador, dio paso a una economía más diversificada, cuyo epicentro se trasladó lentamente hacia sectores como el de manufacturas y de servicios modernos; ambos orientados fundamentalmente al mercado interno.¹³

¹⁰ Javier Ortiz Cassiani. "Un diablo al que le llaman tren: El ferrocarril Cartagena-Calamar". En: Sección de Obras de Historia. Fondo de Cultura Económica. Cartagena. 2018. P. 95.

¹¹ Adolfo Meisel Roca. "¿Por qué perdió la Costa Caribe el siglo XX?". Centro de Estudios Económicos Regionales. Cartagena de Indias. Documentos de Trabajos sobre Economía Regional N°7. 1999. p. 11.

¹² Manuel Rodríguez Becerra, Jorge Restrepo Restrepo. "Los empresarios extranjeros de Barranquilla 1820-1900". Bogotá. Universidad de los Andes. 1982. p. 25.

¹³ José Antonio Ocampo. "Un siglo de desarrollo pausado e inequitativo: La economía colombiana, 1910-2010". Calderón & Restrepo editores. Bogotá. p. 125.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985
En mercados como el algodonero no se reflejaron –en principio– desarrollos e innovaciones, aunque en el periodo de 1945-1949 se alcanzó la mayor producción de la que se tiene registros con 5.736 toneladas, esto no fue sinónimo de favorabilidad, crecimiento o tecnificación de esta industria; sin embargo los primeros años del siglo XX dan cuenta de la consolidación en el país del sector textilero.¹⁴

Retornando a las Sabanas de Bolívar, este se convirtió en faro geográfico, comercial y pecuario gracias al desarrollo económico de poblaciones como Corozal y Sincelejo, a las dinámicas que se desencadenaron en los valles bañados por los ríos San Jorge y Sinú, a su selva tropical húmeda, a las altas precipitaciones pluviales y cercanías con emporios económicos como Lorica y Montería y, Mompóx; importante centro urbano y ganadero a las orillas del Bajo Magdalena donde su célebre actividad portuaria decayó, debido a las cambiantes condiciones geográficas del río. Con lo anterior y aunado al desvío que se hiciese al río hacia Caño de Loba, se presentó, el surgimiento económico de Magangué como centro distribuidor de ganado donde convergían pueblos del sur de Bolívar, Sucre, Magdalena y del interior del país, con objeto de realizar transacciones comerciales; la economía de este poblado, depende en suma del sector de servicios donde el comercio, el transporte y la prestación de servicios personales son los de mayor referencia y dinamismo¹⁵.

Destacamos además la realización de ferias ganaderas, como la de la Candelaria a partir de 1858, lo que mantuvo a este poblado como un emporio económico hasta la segunda mitad del siglo XX cuando se atasca su prosperidad económica, pues sus actividades

¹⁴ Jaime Bonet Morón. *“Las exportaciones de algodón del Caribe Colombiano”*. En: Documentos de Trabajo sobre Economía Regional N°3. Centro de Investigaciones Económicas del Caribe Colombiano. 1998. p. 2.

¹⁵ María Modesta Aguilera Díaz. *“Magangué: Puerto fluvial bolivarense”*. En: Documentos de Trabajo sobre Economía Regional N°24. Banco de la República: Centro de Estudios Económicos Regionales. 2002. p. 3.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 comerciales y agropecuarias perdieron dinamismo. Los territorios mencionados en el anterior acápite se enquistaron como los principales centros de concentración ganadera en el Caribe Colombiano.¹⁶

La actividad ganadera permitió la concentración de incalculables extensiones de tierras y la acumulación de capitales; estos recursos se empleaban algunas veces en diversificaciones económicas en el sector de la agricultura. La agricultura fue la segunda actividad –después de la ganadería– de más desarrollo humano. Sin embargo, un elemento adverso que impidió que esta actividad se enquistara, como la predilecta de los comerciantes del Caribe Colombiano fue su complejidad y la imposibilidad de los sectores económicos por destinar fuertes sumas de dineros a estas labores; a esto se suma el retraso en la siembra y recolección de los productos, los cuales dependían claramente de las bondades de las condiciones climatológicas de la región; que ralentizaban el desarrollo de los cultivos lo que significaba una clara pérdida de tiempo y dinero.¹⁷

La hacienda se tejió como un importante elemento de la industria ganadera debido a la configuración espacial que posee y a las relaciones sociales que se desenvuelven en torno a ella, volveré sobre esto más adelante; por ejemplo, identificamos dinámicas económicas donde los intermediarios eran los principales protagonistas, con lo que se ayudó a suplir las altas necesidades de consumo a su vez esto implicó un esfuerzo de las autoridades por mejorar los sistemas de transportes con objeto de facilitar la comercialización de carne a distintas zonas del país como Valle, Cauca y los Santanderes. Recapitulando, para el caso de la Costa Caribe, las haciendas se inician en los ‘intersticios’ del territorio indio,

¹⁶ María Teresa Ripoll de Lemaitre. “*La actividad empresarial de Diego Martínez Camargo 1980-1937*”. Cuadernos de Historia Económica y Empresarial 2. Cartagena de Indias. Centro de Investigaciones Económicas del Caribe Colombiano. 1999. p. 6.

¹⁷ Eduardo Posada Carbó. “*Empresarios y ganaderos en la Costa Atlántica*”. En: Carlos Dávila L. de Guevara, Compilador. *Empresas y empresarios en la Historia de Colombia siglos XIX y XX*. Tomo II. Bogotá. Universidad de los Andes. 2003. p. 69.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 aquellas extensiones territoriales que fueron abandonadas, vendidas o arrebatadas a las comunidades indígenas. Las haciendas más antiguas de las que se tienen registros, se localizaban en cercanías de Tolú y Mompóx; estas en sus inicios eran –casi de carácter exclusivo, posteriormente, se convierten en “hatos ganaderos”.¹⁸

Finalmente a mediados del siglo XX, se intensificaron las exportaciones de ganado a Venezuela, por lo que desde algunas administraciones presidenciales se fijaron cuotas de 26.500 cabezas, de las cuales el 50% debía provenir del Departamento de Bolívar y embarcarse por Cispata con lo que se puso en disputa el mercado de exportación que se había articulado en la zona del Canal de Panamá.¹⁹

En suma, la ‘Industria Ganadera’, se consolidó como una actividad económica estable y de alta rentabilidad por ello se constituyó en la actividad económica por excelencia del Caribe Colombiano, por lo que sí pudo articularse, a la otrora floreciente economía nacional. Historiadores como Orlando Fals Borda, señalan, que la ganadería fue una actividad económica que desde el primer momento logró la diversificación industrial y apertura de ingenios y petroleras²⁰ con lo que no solo se forjó la acumulación de capitales de gremios económicos sino la creación de una imagen negativa sobre quienes desarrollaban esta actividad a tal punto, de adjudicarles el “atraso económico del Caribe Colombiano”.²¹

¹⁸ Orlando Fals Borda. “*Capitalismo, hacienda y poblamiento: su desarrollo en la Costa Atlántica*”. En: Grupo de Estudios Nieto Arteta de Barranquilla y la Fundación del Caribe de Montería. Punta de Lanza editores. 1976. Bogotá. Pp. 31.

¹⁹ Joaquín Vilorio de la Hoz. “*La economía ganadera...* Op. cit., p.7.

²⁰ Orlando Fals Borda. “*Capitalismo, hacienda y poblamiento: su desarrollo en la Costa Atlántica*”. En: Grupo de Estudios Nieto Arteta de Barranquilla y la Fundación del Caribe de Montería. Punta de Lanza editores. 1976. Bogotá. p. 79.

²¹ Adolfo Meisel Roca. “*Cartagena 1900-1950: A remolque de la economía nacional*”. En: Cuadernos de Historia Económica y Empresarial N°4. 1999. p. 3.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985

Por otra parte, empezaremos por señalar que la población y demografía de Colombia se encuentra cimentada especialmente en tres razas; la indoamericana, que poblaba el territorio al momento del descubrimiento de América en la persona de Colón y sus acompañantes europeos,²² el blanco venido en mayor parte de España y, el negro africano traído desde el siglo XVI para faenas agrícolas, actividades mineras, serviles entre otras. La mezcla de estos tres grupos étnico-raciales, produjo un mestizaje de diversos grados que a su vez ha originado una serie de tipos regionales, con características propias que le dan al país una interesante variedad étnica.²³

En cuanto a la distribución geográfica de la población nacional, según los resultados del Censo Nacional difundido por el Departamento Nacional de Estadísticas –DANE– en 1973, el total de habitantes del país hasta ese momento era de aproximadamente 22.915.229 colombianos²⁴; de los cuales cerca del 59.3% se encontraban en las cabeceras municipales. Los departamentos concentraban el 98% de la población de la totalidad de los habitantes de estos territorios, el 59.7% se asentaban en las cabeceras. De esta manera se sigue expresando el proceso de urbanización de la población del país, si se tiene en cuenta que en 1951²⁵ y 1964²⁶; esta significaba el 38.9% y el 52.8% respectivamente.²⁷

En gráfica, esto se puede constatar comparando las muestras censales de 1964, 1973 y 1985 en la cual se ve clara y detalladamente el abrupto crecimiento de la población colombiana.

TABLA 1.

²² Miguel Camacho Sánchez. *“Karmairi: Crónicas de Cartagena de Indias”*. Bogotá. Ediciones Pluma de Mompóx. 2003. Pp. 1-301.

²³ Mauricio Ferro Calvo. *“Colombia Estadística 85”*. Bogotá. Departamento Nacional de Estadísticas. 1985. p. 12.

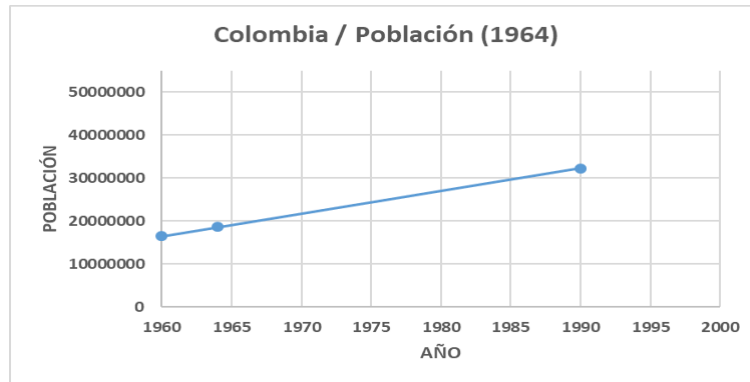
²⁴ DANE. *“Censo Nacional de Población 1973”*. 1973. p. 25.

²⁵ DANE. *“Censo Nacional de Población 1951”*. 1951. p. 6.

²⁶ DANE. *“Censo Nacional de Población 1964”*. 1964. p. 3.

²⁷ DANE. *“Censo Nacional de Población 1973”*. 1973. p. 26.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985
GRAFICA COMPARATIVA DE POBLACIÓN COLOMBIANA, AÑOS 1964, 1973, 1985



Fuente: Fondo Naciones Unidas. Banco Mundial. Colombia 1964-1990.

En la anterior grafica se evidencia cómo en tan solo 9 años, Colombia incrementó su población en 5.000.000 millones de habitantes; lo que lo situaba como uno de los países con mayor crecimiento poblacional en la segunda mitad del siglo XX.

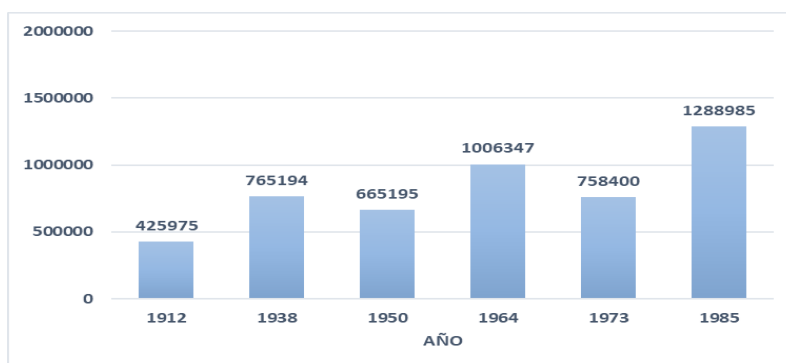
1.2. DEMOGRAFÍA Y ETNOGRAFÍA BOLIVARENSE 1973-1985

Una vez acotado los antecedentes socio-poblacionales de Colombia y el Caribe Colombiano, daremos paso a otra pieza angular de este segmento del trabajo; la demografía y etnografía de las poblaciones bolivarenses a orillas del Canal del Dique entre 1973-1985.

La tasa poblacional del Departamento de Bolívar se situó en 1973 en poco más de 981.000 habitantes de los cuales el 56.8% era población urbana, cifra que se elevaría considerablemente en el transcurso de los siguientes 12 años, las cifras oficiales del DANE sostienen que en 1985 este Departamento contaba con una población cercana a 1.300.000 habitantes, para corroborar esta última cifra sería pertinente ‘ver la tabla 1.’

TABLA 2.

CRECIMIENTO POBLACIONAL DE BOLÍVAR 1912-1985.



Fuente: Departamento Nacional de Estadísticas. En: *Crecimiento Poblacional del Departamento de Bolívar y Proyecciones para año 2005*.

Etnográficamente entre 1973-1985, según la misma organización gubernamental citada en el acápite anterior; el territorio bolivarense estaba impregnado y conformado en un 30% por negros o según la nueva categoría racial, afrocolombianos. Mientras que en porcentajes, los blancos y mestizos representaban el 71% de la población y finalmente en el último lugar se encontraban las comunidades indígenas o nativas, que en Bolívar representaban el 0,10% de la población departamental.²⁸ Los anteriores grupos socioraciales, se dedicaban mayoritariamente a labores agrícolas y ganaderas; las cuales con mayor frecuencia eran ejecutadas por personas de grupos socioraciales negros o afrocolombianos, seguidos de mestizos e indios y en menor medida por blancos, según el Censo General de Población del año 1973.²⁹

1.2 ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL DEPARTAMENTO DE BOLIVAR Y EL CANAL DEL DIQUE.

1.2.1 DESCRIPCIÓN GEOGRÁFICA.

²⁸ DANE. "Comparación Censos Nacionales de Población". 1973-1985.

²⁹ DANE. "Censo Nacional de Población". 1973. p. 45.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985
Cuando en un mapa se busque al Departamento de Bolívar hay que remitirse al norte de Colombia, sobre la región de la llamada “Cuenca del Caribe”, por lo cual debemos indicar algunas generalidades geográficas del Caribe Colombiano; su relieve hace parte de esta ‘cuenca’, la cual abarca cerca de 2.640.000km² desde las Antillas Mayores, por el norte, hasta la parte central de Colombia, en el sur, y desde Las Antillas Menores, por el oriente, hasta países centroamericanos como México, Costa Rica y Guatemala, en el oeste. El Caribe está constituido predominantemente por tierras bajas y planas, aunque parte del territorio se encuentra enmarcado por las estribaciones de las tres cordilleras, específicamente en Cesar, Córdoba y Bolívar³⁰

Entre tanto, la zona de influencia costera y la subregión del Canal del Dique abarcan una extensión total de 5.454 km² donde el Departamento del Atlántico aporta el 39% a la extensión total, finalmente Bolívar aporta el 61%³¹ restante; esta unidad territorial con una configuración estrecha y alargada, se compone de una superficie de 25.978 km² lo que representa el 2.28% del territorio nacional y el 20% del Caribe Colombiano en sentido norte-sur.³² La capital del departamento es Cartagena de Indias; limita al norte con el Mar Caribe y el Departamento del Atlántico, por el este con el Río Magdalena que lo separa de los Departamentos del Magdalena, Cesar y Santander; por el sur con los

³⁰ Adolfo Meisel Roca, Gerson Javier Pérez. *“Geografía física y poblamiento en la Costa Caribe Colombiana”*. Banco de la República: Documentos de Trabajo sobre Economía Regional N°73. Cartagena de Indias. 2006. p. 7.

³¹ Yunaris Coneo, Luis López, Milagro Barraza, José Sáenz. *“La subregión del Canal del Dique: Un mar de necesidades en un océano de riqueza”*. Cartagena. Centro de Estudios para el Desarrollo y la Competitividad CEDEC. 2014. p. 33.

³² Gobernación de Bolívar, Jorge Mendoza Diago. *“Plan de atención integral a la primera infancia 2010-2015”*. En: Secretaría de educación y cultura. Cartagena de Indias. p. 4.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985
Departamentos de Santander y Antioquia, y por el oeste con los contiguos Departamentos
de Córdoba y Sucre.³³

Se pueden distinguir al menos tres grandes unidades fisiográficas, la primera en el norte, de relieve ondulado e interrumpida por el Canal del Dique y las numerosas ciénagas que este forma; por la presencia del Dique se subdivide en dos sectores: el occidental comprende la faja costera donde sobresalen las bahías de Barbacoas y Cartagena y las puntas Barbacoas, Barú, Canoas, La Garita y Piedras, y las estribaciones de la Serranía de San Jacinto; el sector oriental corresponde a la serranía anteriormente dicha, con una serie de colinas de alturas que oscilan desde los 200 hasta los 500 metros sobre el nivel del mar. La segunda unidad hace parte de la Depresión Momposina, la región más cenagosa e inundable del país por la gran cantidad de brazos, caños, ciénagas y pantanos que forman los ríos Magdalena, Cauca y San Jorge; la tercera corresponde a la Serranía de San Lucas por ser este ramal el de mayor extensión otorgándole al Departamento un enclave selvático.³⁴ Todas estas formaciones geográficas fueron vistas desde el aire en la década de 1920, cuando pilotos de la SCADTA sobrevolaron varios de estos relieves.³⁵

Esta unidad departamental es mayoritariamente rural, sin embargo en la actualidad debido a los procesos de violencia que en general vive el Estado Colombiano y aunado a motivaciones económicas; experimentó importantes procesos migratorios y de desplazamientos hacia otras latitudes como Venezuela, donde la economía del

³³ Gobernación de Bolívar. "Bolívar". En: Secretaria de Educación y Cultura. Cartagena de Indias. Disponible en: <http://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/8681/1020763251-6.pdf?sequence=6&isAllowed=y> .p. 1.

³⁴ Gobernación de Bolívar. "*Bolívar...*" Op. cit., p. 2.

³⁵ Adolfo Meisel Roca, Gerson Javier Pérez. "*Geografía física y poblamiento en la Costa Caribe Colombiana*"... Op. Cit, p. 2.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 “petrodólar” sustentada en la extracción de hidrocarburos, propició la migración y recepción de ‘aventureros’, algunos originarios de Bolívar.³⁶

1.2.2. DESCRIPCIÓN Y ANTECEDENTES POLÍTICO-ADMINISTRATIVOS DE LA PROVINCIA DE CARTAGENA.

En materia política, durante la regencia del Gobierno Español en las américas, Cartagena de Indias era administrada por dos Alcaldes y un gobernador; los primeros actuaban conjuntamente manteniendo el equilibrio del poder y dividiéndose las funciones ejecutivas, judiciales y políticas del cargo. El segundo –Gobernador- con un periodo legal de 5 años y un sueldo anual de 9.000 pesos; era designado por ‘mandato real’ y que en ocasiones podría ser suplido o reemplazado por lo que se conocía como ‘el teniente del rey’. El gobernador era a su vez el jefe supremo de las fuerzas armadas, acantonadas en la ciudad y presidente del Cabildo; que era un cuerpo colegiado de origen hispano, compuesto por 12 regidores o cabildantes de los cuales –según Eduardo Lemaitre Román– 8 eran “dueños” del cargo, en teoría, pagaban cuantiosas y determinadas sumas a la corona españolas para ostentar a voluntad este cargo. Los otros 4 eran nombrados por designación real, propuestos por el gobernador, y que ocupaban curules por periodos de un año o dos; les conoceremos como “regidores anuales”.³⁷

El Departamento de Bolívar se erige como una unidad territorial de Colombia en 1886,³⁸ mediante la ley granadina numero 13³⁹ así lo concebimos hasta nuestros días. Entre 1973-

³⁶ Sandra Prascar Aguilar. “Migración bolivarense a Venezuela entre 1970-1980”. *Un perfil del fenómeno legal e ilegal en la frontera Colombo-Venezolana*. Tesis de Pregrado de Historia. Cartagena de Indias. Universidad de Cartagena. Facultad de Ciencias Humanas. Programa de Historia. 2011. p. 7.

³⁷ Eduardo Lemaitre Román. “Historia del Canal del Dique: Sus peripecias y vicisitudes 1914-1994”. Cobe editores. Biblioteca Universitaria Fernández de Madrid. p. 48.

³⁸ Sociedad Geográfica de Colombia, “Departamento de Bolívar”, <http://www.sogeocol.edu.co/bolivar.htm>, 20 de septiembre de 2017.

³⁹ María Modesta Aguilera Díaz. “El Canal del Dique y su subregión: una economía basada en la riqueza hídrica”. Cartagena de Indias. Banco de la República: Documentos de Trabajo sobre Economía Regional N°78. 2006. p. 12.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985
1985 el territorio departamental se integró político-administrativamente por 30 municipios, 268 corregimientos, 3 inspecciones de policía y 44 “considerados” caseríos⁴⁰; estos elementos se van integrando paulatinamente al crecimiento poblacional en Bolívar, lo que sin duda implicaba un mayor despliegue y presencia estatal por parte de las autoridades locales. Sempiternamente, se indica que “hablar de la historia del Departamento de Bolívar y específicamente hablar de la historia de Cartagena de Indias, es hablar de la historia de Colombia”. Así lo sentencia Gerson Pérez en su investigación sobre Bolívar; bajo la égida del Centro de Investigaciones Económicas del Banco de la República, precisaremos esto desde el siguiente acápite.

Hay que introducir varios antecedentes claves para entender la formulación del anterior párrafo, y parte de remitirse, en primer término, a la importancia histórica que abrigó a Cartagena de Indias y su puerto desde los inicios del coloniaje español en Hispanoamérica, donde se introdujeron entre 1585 y 1590 –por citar un caso– al menos a 6.884 personas en condiciones de esclavitud; que posteriormente eran distribuidas hacia la Capitanía General de Venezuela o el Virreinato del Perú,⁴¹ con lo cual esta provincia se convirtió no solo en un importante desembarcadero de esclavizados sino donde también es posible rastrear toda suerte de dinámicas económicas y sociales.

El segundo elemento es remontarnos al periodo donde el Departamento de Bolívar llegó en algún momento de la historia a comprender más de la mitad del territorio del actual Caribe Colombiano. Estuvo conformado por los Departamentos de Atlántico, Córdoba, Sucre y el actual Bolívar; agrupándose el nombre de Bolívar Grande o Estado Soberano de Bolívar, donde los habitantes de más presencia demográfica eran indígenas, en su

⁴⁰ DANE. “*Censo Nacional de Población*”. 1973, p.45.

⁴¹ Germán Colmenares. “*Historia económica y social de Colombia: Popayán una sociedad esclavista 1680-1800*”. Bogotá. La Carreta Inéditos. 1979. p. 39.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985
mayoría descendientes de malibués y mocanaes, quienes en la mayoría de las incursiones
conquistadoras, opusieron gran resistencia.⁴²

1.3 ANTECEDENTES DE LA HISTORIA ECONÓMICA Y SOCIAL DEL DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR.

La historia nos habla de la industria como el sector de mejor rendimiento y de mayor
producción en este departamento. La actividad industrial se concentra en una reducida
parte del territorio bolivarense, asimismo, es reducida la capacidad de éste sector en crear
empleos suficientes para la población. Resulta curioso que actividades adscritas al sector
primario como la agricultura, ganadería, minería y artesanales, son el sustento de la
mayoría de los habitantes de los municipios; en suma el resto del departamento es
fundamentalmente agropecuario mientras que su capital municipal es entendida por ser
completamente industrial.⁴³ Si nos remontamos superficial y brevemente hacia los
tiempos del Estado Soberano de Bolívar, evidenciaríamos el historial agropecuario de
esta subregión; donde los productos agrícolas configuraron y rigieron el desarrollo de
buena parte de las poblaciones del ‘Bolívar Grande’.

Si nos centramos en el análisis de tres actividades socioeconómicas, la certidumbre de
que productos agrícolas como el tabaco, la caña de azúcar o el algodón dinamizaron
favorablemente, el desarrollo económico de poblaciones como Corozal, Mompóx,
Magangué o la provincia de El Carmen, sería irrefutable. El desarrollo tabacalero en el
marco del Bolívar Grande se localiza entre 1879-1885, destacándose un entramado
comercial con otras provincias regionales como Barranquilla y exportaciones de

⁴² Gerson Javier Pérez. “*Bolívar: industrial, agropecuario y turístico*”. Banco de la República en:
Documentos de Trabajo sobre Economía Regional N°58. Cartagena de Indias. 2005. Pp. 4.

⁴³ Gerson Javier Pérez. “*Bolívar: industrial, agropecuario y turístico*”... Op, cit. p. 2.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 ‘zurroneo’ hacia Alemania. El algodón no estuvo al alcance del desarrollo tabacalero ya que se cultivó en menor medida, en comparación con éste o la caña de azúcar.⁴⁴

Finalmente la caña de azúcar se desarrolló en múltiples zonas de este Estado, por lo cual respecto a otras producciones agrícolas estos cultivos, ocupaban el primer lugar en esta provincia; según Roicer Flórez.⁴⁵

1.3.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL CANAL DEL DIQUE: LA HISTORIA DE ERRORES.

A la llegada de los descubridores y expedicionarios europeos al Nuevo Mundo a fines del siglo XV, en la subregión donde –aun hoy– se sitúa el Canal del Dique, convivían distintos, relevantes y notables pueblos indígenas tales como ‘los caribes’, ‘los charangas’, entre otros; estos diversos clanes compartían características similares, específicamente en el desarrollo de actividades como la pesca, la caza y la agricultura.⁴⁶

La certidumbre de este argumento se evidencia con los hallazgos arqueológicos en 1961 en Puerto Hormiga, en el actual Puerto Badel, jurisdicción de Arjona en el Departamento de Bolívar por la persona de Gerardo Reichel Dolmatoff; quien mediante rastreos, pudo demostrar el uso de estos grupos humanos de ciénagas, lagunas y zonas pantanosas, lo que permitió el desarrollo de una agricultura rudimentaria.⁴⁷

⁴⁴ Oswaldo Revollo Romero. “*Vías de comunicación y comercio en el Estado Soberano de Bolívar 1870-1885*”. Tesis de grado. Cartagena de Indias. Universidad de Cartagena. Programa de Historia. 2015. Pp. 17-29.

⁴⁵ Roicer Alberto Flórez Bolívar. “*El uso privado de la autoridad pública en el Estado Soberano de Bolívar 1863-1878*”. Tesis de maestría. Universidad de Cartagena-Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia. 2007. p. 64.

⁴⁶ María M. Aguilera Díaz. “*El Canal del Dique y su subregión: una economía basada en la riqueza hídrica*” Op, cit. p.7

⁴⁷ María M. Aguilera Díaz. “*El Canal del Dique y su subregión: una economía basada en la riqueza hídrica*” Op, cit. p.8.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985
La llanura aluvial conocida como Canal del Dique se conforma por un conjunto complejo de humedales que poseen una “riqueza hídrica”, su composición ambiental se integra de ciénagas que amortiguan el flujo del canal, presentando, al igual que en otras partes del territorio bolivarenses el avistamiento de grandes extensiones de suelos inundables, ricos en vegetación acuática y de gran biodiversidad de especies piscícolas. Esta ‘ecorregión’ se caracteriza por la influencia de sus recursos naturales y medioambientales, además de, las dinámicas y actividades económicas que se desarrollan con el uso de ese cuerpo de agua.⁴⁸ Los primeros datos biográficos dan cuenta que desde 1571 existía –para las autoridades españolas– la idea no de construir un camino mixto, de vía acuática y de vía terrestre sino más bien de:

“excavar un trayecto de solo tres leguas, donde además había otras ciénagas que podían unirse entre sí, para que el viaje desde Cartagena al río se pudiera efectuar todo por agua, ya que este era el único paso”.⁴⁹

Este proyecto fue la respuesta a una necesidad incontrovertible, esto era, el ‘defecto’ que tenía el Puerto de Cartagena donde había una acuciante y caótica comunicación con el interior del Nuevo Reino de Granada, es decir, con su propio transpaís; estas conexiones se tenían que hacer exclusivamente por el río Magdalena. Para lo cual se debía penetrar por las Bocas de Ceniza o cortar por tierra en dirección al río por caminos fragosos, en una extensión aproximada de unas veinte leguas, lo que representaba un doble movimiento de transbordo y por consiguiente un notable encarecimiento para el comercio. Esta problemática se presentó en los tres puertos granadinos que en algunos periodos no pudieron aprovechar sus ventajas ya que no disfrutaban de una comunicación

⁴⁸ María M. Aguilera Díaz. “*El Canal del Dique y su subregión: una economía basada en la riqueza hídrica*”... Op. Cit., p. 4.

⁴⁹ Eduardo Lemaitre Román. “*Historia del Canal del Dique: Sus peripecias y vicisitudes 1914-1994*”... Op. Cit., p. 13.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 óptima; por lo que Cartagena y Santa Marta si bien poseían excepcionales bahías, en comparación con Barranquilla carecían de fácil acceso al río.⁵⁰

En relación a esto, en Santa Marta se da la optimización a sus sistemas de ciénagas y caños, mientras que en Cartagena existía la idea de que era mucho mejor y rentable invertir en la recuperación del Canal del Dique que construir una nueva vía; el ferrocarril, omitiendo las consideraciones anteriores, se da la construcción del Ferrocarril Cartagena-Calamar a fines del siglo XIX, con un costo oficial de 606.573.40 pesos; con lo que se respondió a la apuesta continental de conectar a los centros de exportación con los mercados internos.⁵¹ Revisando las dinámicas nacionales se constatan diferendos regionales, no solo ante la falta de vías, sino por el carácter explotador de algunas compañías extranjeras, con sus trabajadores.⁵²

Retornando al panorama departamental, es innegable la competencia e intereses entre quienes apoyaban la iniciativa del ferrocarril y quienes exhortaban a la recuperación del Canal del Dique; en teoría la vía férrea “debía dejar en desuso” al Canal del Dique como el viaducto por excelencia entre Cartagena y el Río Magdalena. Posteriormente se aducirían problemas en las maquinarias y de índoles tecnológicas,⁵³ pero sobre esto volveremos inmediatamente.

Eduardo Lemaitre, entiende como una más de las peripecias y vicisitudes al proyecto que daría paso a la construcción de líneas férreas en Cartagena; asegura que:

⁵⁰ Gustavo Bell Lemus. “*Canal del Dique 1810-1840 el viacrucis de Cartagena*”. En: Boletín Cultural y Bibliográfico N°21. Medellín. Fundación Simón y Lola Guberek. 1989. p. 2.

⁵¹ Javier Ortiz Cassiani. “Un diablo al que le llaman tren: El ferrocarril Cartagena-Calamar”... Op. Cit., pp. 40-98.

⁵² Javier Ortiz Cassiani. “Un diablo al que le llaman tren: El ferrocarril Cartagena-Calamar”... Op. Cit., pp. 99.

⁵³ Marco Palacios, Frank Safford. “*Colombia: país fragmentado sociedad dividida*”. Bogotá, editorial norma, 2002, p. 16.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985
“Con la introducción de un ferrocarril se buscaba complicar aún más la siniestra historia de esta vía acuática; la idea de construir líneas férreas no era nueva, existía desde abril de 1845 donde entre otras se planteó la posibilidad de conectar a Cartagena con Antioquia, pero ante la imposibilidad de consolidar esta idea se modificó el enfoque, “la tarea ahora era conectar a Cartagena de Indias con el río Magdalena”⁵⁴

En palabras de Javier Ortiz Cassiani, esta disputa entre la vía acuática y férrea se mantuvo por mucho tiempo y se convertiría en una “constante histórica”, en la circulación del 9 de Diciembre de 1856 del diario ‘El Tiempo’ y complementándolo con argumentos de Lemaitre, es evidente que en la ciudad durante este periodo imperaban altos grados de mezquindad por lo que las discrepancias entre partidarios del Canal del Dique y los del Ferrocarril estaban al orden del día; con lo que ni se construía este último, ni se atendían las amenazas de sedimentación y otros fenómenos que azotaban al Canal. En el futuro se vería como un error la puesta en funcionamiento del Ferrocarril Cartagena-Calamar, puesto que este no resolvió ningún problema con su funcionamiento, sino, que vino a obstaculizar la ejecución de las inaplazables rectificaciones al Canal.⁵⁵ A este punto álgido se llegó mediante una saga de alternativas fallidas e ininterrumpidas entre 1650 y 1925, a este largo ciclo le llamaremos la ‘historia de errores’ y de lo cual daremos cuenta, desde el siguiente acápite.

La historia del Canal del Dique no solo está plagada por su extensa y productiva unión con el inveterado Río Grande de la Magdalena; yacen en el libro que es su historia, acuciantes páginas que describen toda suerte de óbices y vicisitudes que ha vivido desde su “nacimiento” en 1650.

⁵⁴Eduardo Lemaitre Román. “*Historia del Canal del Dique: Sus peripecias y vicisitudes 1914-1994*”... Op. Cit., pp.35-36.

⁵⁵ Javier Ortiz Cassiani. “*Un diablo al que le llaman tren: El ferrocarril Cartagena-Calamar*”... Op. Cit., pp. 89.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985
Desde el primer párrafo de este documento sentenciamos la necesidad de culminar esta vía de comunicación acuática, que vivió un ‘nacimiento’ tortuoso pero que aun así, desde su escabrosa conclusión, brindó la certidumbre de crecimiento económico, social e interacción cultural, que se buscó desde el comienzo. Después del ‘nacimiento’ de esta arteria fluvial, vino su pubertad; la cual estuvo acompañada durante su desarrollo por una saga de errores y pésimas concesiones que se realizaban para mejorar su navegabilidad, lo cual en ocasiones de manera “inconsciente” resultaba en agudizar los problemas en el Dique. Sobre esto volveremos en breve.

Durante buena parte de su historia colonial el canal se encontró bajo la tutela y administración del Cabildo de Cartagena; que desde su primer año en funcionamiento, puso precio al uso exclusivo de esta arteria, con un pago de 4.300 pesos el Capitán Manuel Amoscategui se convirtió en su primer arrendatario en febrero de 1652. Después del contrato con Amoscategui el Cabildo articuló una estrategia económica audaz y recaudacionista, que consistía en cobrar por los derechos de tránsito de mercancías y embarcaciones por lo que lo arrendó nuevamente, esta vez, a la persona de Salvador Polo de Nava que pagó 4.000 pesos al contado y 200 pesos adicionales en monedas.⁵⁶

Después de Polo de Nava, el uso del canal pasó por múltiples arrendatarios, el objeto de estas concesiones en teoría era el mantenimiento del Canal pero los recursos recaudados producto de su exclusividad no eran invertidos en trabajos de dragado o rectificación; esto produjo en tan solo veinte años “de vida” su acelerado, imparable y temporal deterioro, por lo que solo podría transitarse durante pocos meses del año, permaneciendo por extensos periodos sin siquiera la mitad del agua requerida.⁵⁷

⁵⁶Eduardo Lemaitre Román. “*Historia del Canal del Dique: Sus peripecias y vicisitudes 1914-1994*”... Op. Cit., p. 23.

⁵⁷ María M. Aguilera Díaz. “*El Canal del Dique y su subregión: una economía basada en la riqueza hídrica*”... Op. Cit, p. 25.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985
El empleo del adjetivo Viacrucis, que hiciese Gustavo Bell Lemus, resultó más que acertado; abría solo que articularle más penalidades a esta circunstancia. Después de las dos concesiones aludidas anteriormente, la navegación en el Canal del Dique estaba interceptada; el lodo, las plantas acuáticas y los ramajes eran las causas principales de esta problemática. La solución “salomónica” que tomó el Cabildo de Cartagena fue la de condicionar la contratación a futuros arrendatarios, que en síntesis consistía en el mantenimiento de la navegación, lo que bien podemos traducir como “limpiar el cauce del canal”.

Los primeros en asentir estas condiciones fueron los contratistas don Gonzalo de Herrera y don Diego de la Torre a quienes en febrero de 1660 se les remató por 8 años el uso exclusivo del Dique, por la cuantiosa suma de 3.500 pesos y un plazo de gracia de 6 meses; el incumplimiento de los contratistas en los términos pactados, propició el resurgimiento de medios de transportes como las recuas de mula y las barrancas, dinámicas, en las que estaban varios cabildantes. Desde los imprevistos de Herrera y de la Torre se pierden los registros documentales de lo que ocurría en el Canal del Dique, hasta 1725, año en el cual el Cabildo de Cartagena, por decisión del Gobernador de Cartagena, don Luis Aponte; arrienda ya no toda la extensión del dique sino sólo “medio” dique. El contrato con San Martín y Herranz es el más destacado en la primera mitad del siglo XVIII, la importancia yace en el ‘juego jurídico’ entre los cabildantes y los contratistas; a quienes se les exhortaba a cambiar su uso, aderezar y abrir el canal. Después de toda suerte de alegatos, finalmente en agosto de 1725 se remata el Dique, a Francisco de San Martín y Francisco Herranz.⁵⁸

⁵⁸Eduardo Lemaitre Román. *Historia del Canal del Dique: Sus peripecias y vicisitudes 1914-1994* ... Op. Cit., p. 24.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985

Después de las obras ejecutadas por San Martín y Herranz en el siglo XVIII, rastreamos un “genuino interés” de las autoridades coloniales por mejorar y rectificar el cauce del Canal del Dique. Sin embargo, este “interés” se vio antecedido por un informe que hiciera el ingeniero militar, Antonio de Arévalo, donde informaba al Rey Carlos IV; la necesidad y urgencia de realizar trabajos en el Canal del Dique con objeto de revertir los estragos que imposibilitaban una navegación permanente, pero los rumores sobre las guerras por la independencia del Gobierno Español, impidió emprender estas obras. Sin duda, existían motivaciones económicas de proveer una vía de comunicación fluvial sin óbices, rápida y eficaz a Cartagena de Indias con el caprichoso Río Magdalena. La necesidad de consumir estos trabajos siempre eran los estragos que causaban las precipitaciones en las vías terrestres; que hacían de ellas intransitables.⁵⁹

Tal “desesperación” estaba fundada por la búsqueda incansable de mecanismos o vías que propiciaran un dinamismo económico, un desarrollo social de cada provincia, de cada ciudad, de cada departamento y en general de cada subregión. Barranquilla, por ejemplo, ha contado con la ‘fortuna geográfica’ de albergar en sus cercanías un canal fluvial que se desprendía del margen occidental del río, lo que sumado a otros elementos— como su incomparable tratamiento a las actividades comerciales—, le bastó, para convertirse quizás, en el más importante puerto de circulación de mercancías como la tagua, la zarzaparrilla, el palo Brasil, el palo tinte, cultivos de algodón entre otros, que entraban y salían del país, a mercados y centros urbanos como el de Barcelona⁶⁰; no ocurría lo mismo con los embarcaderos de Santa Marta y Cartagena.

⁵⁹ Oswaldo Revollo Romero. “*Vías de comunicación y comercio en el Estado Soberano de Bolívar 1870-1885*”... Op. Cit., p. 52.

⁶⁰ Sergio Paolo Solano. “*Comercio, transporte y sociedad en Barranquilla, en la primera mitad del siglo XIX*”. Boletín Cultural y Bibliográfico N° 26. 1989. p.1.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985
Las postrimerías de la Colonia Española nos dejan al Canal del Dique sumido en el mar del caos y de la ruina; es por ello que los primeros intentos en la naciente república se enfocan en la recuperación de su navegabilidad. Por lo que el Congreso en 1823, en vista de su disposición, adjudica a don Juan Bautista Elbers el monopolio por 20 años del uso exclusivo de esta arteria. Elbers, también buscaba la apertura de un canal seguro, con condiciones óptimas que permitiera la navegación de buques de vapor y demás embarcaciones.⁶¹

La iniciativa de Elbers no rindió frutos, por lo que desde 1828 Simón Bolívar pedía la apertura del Canal pero no fue posible, al reiterar su exigencia, decidió finalmente suprimir el monopolio definitivamente en 1829. Posteriormente hacia 1830 se hicieron otras peticiones para reabrir el canal, pero nuevamente fueron denegadas; esta secuela, propició el declive de la actividad económica de Cartagena e inclinó la balanza en favor de los puertos Santa Marta y el de Sabanilla, en el cual Barranquilla tenía gran influencia.⁶²

Ya en 1879, y después de la creación de la Foundation Company, el Canal fue dragado nuevamente, la intervención contó con el consentimiento del Gobierno de la Unión y el Estado Soberano de Bolívar; los cuales no paliaron esfuerzos en esta tarea, con herramientas y maquinarias adquiridas en Nueva York, se realizaron las obras necesarias para mejorar la navegación; con la reactivación de la navegación, se reflejó un destacado incremento en los ingresos aduaneros que triplicaron sus cifras. Gracias a ello, en noviembre de 1880, el Vapor Once de Noviembre surcó las aguas del Dique dándole paso a más de un lustro de tránsito continuo de embarcaciones; la mayoría de ellas con

⁶¹ Fabio Zambrano. *“La navegación a vapor por el Rio Magdalena”*. En: Anuario colombiano de historia social y de la cultura. Volumen. 1979. p. 63.

⁶² José Vicente Mogollón Vélez. *“El Canal del Dique: historia de un desastre ambiental”*. El Ancora Editores. Bogotá. ISBN: 978-958-36-49-1. 2013. p. 68.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985
estándares de la ‘Compañía de Vapores del Dique y del Río Magdalena’. Los indicadores arrojan que en suma se movilizaron 13.763 pasajeros por año en 19 viajes realizados; con esto se sentenció la ruina del ferrocarril, por requerir el transporte acuático una inversión más baja.⁶³

La decadencia del ferrocarril fue imparable, y estuvo sujeta a la crisis de los ferrocarriles a nivel nacional; propiciada por la expansión del transporte por carreteras en los decenios de 1930-1940, gracias, a la construcción de vías y a la difusión del parque automotor. Lo cierto, es que el ferrocarril tuvo limitadas épocas doradas; con el fin a su funcionamiento, los terrenos que había ocupado la línea férrea fueron el cimiento de nuevas carreteras y en sus edificaciones, funcionarían entidades oficiales o instituciones educativas.⁶⁴

1.3.2 LA AMPLIACIÓN EN 1950

Históricamente, desde 1571 a 1981, las diferentes autoridades que han tenido la administración del Canal del Dique han intentado justificar cada una de las intervenciones realizadas a esta arteria fluvial y a su ecorregión en pro del medio ambiente; bajo la necesidad de optimizar la navegación fluvial entre Cartagena y el interior del país y viceversa. Entre 1951 y 1952 con la ‘Standard Dredging’ se realizaron trabajos en busca reconstruir y de reducir a futuro los impactos negativos sobre el ecosistema.⁶⁵

Desde octubre de 1923 hasta julio de 1930, la ‘Foundation Company’ verificó el dragado en su totalidad del Canal del dique, encontrando algunas características que harán de la ampliación de 1950 una de las más relevantes ya que se constató que su longitud iba desde

⁶³ Javier Ortiz Cassiani. “Un diablo al que le llaman tren: El ferrocarril Cartagena-Calamar”... Op. Cit., pp. 86-87.

⁶⁴ Javier Ortiz Cassiani. “Un diablo al que le llaman tren: El ferrocarril Cartagena-Calamar”... Op. Cit., pp. 95-96.

⁶⁵ Cormagdalena, Universidad Nacional de Colombia. “*Estudios e investigaciones de las obras de restauración ambiental y de navegación del Canal del Dique*”. En: Informe N°8 evaluación ambiental de la ecorregión del Canal del Dique. Bogotá. 2007. p. 12.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 Calamar a Pasacaballos; qué en kilómetros cuadrados se había pasado de los 115 km² iniciales de los que se dan cuenta en los primeros datos biográficos⁶⁶ sobre el canal, a 127km². Asimismo, que su profundidad en aguas ‘mínimas’ era de 2.14 metros, la anchura en el fondo del canal de 35 metros y finalmente que su radio mínimo de curvaturas era de 191; y la tangente entre las mismas curvas a la inversa era de 3.54 metros. La lectura final que hacemos de estas obras es que a pesar de que la ‘Foundation Company’ dragó cerca de 10.805.175 m³ del canal; sus intervenciones fueron deficientes, en especial para las embarcaciones y convoyes de la época cuyo peso rondaba las 700 toneladas.

1.3.3 LA SUBREGIÓN DEL DIQUE EN LA ACTUALIDAD.

En la parte final de este episodio, sin olvidar el marco temporal en el que se inscribe nuestra investigación; creemos pertinente, analizar brevemente los cambios políticos y administrativos, y dinámicas socioeconómicas que se han efectuado en la subregión del Canal del Dique en periodos recientes; desde la irrupción del nuevo siglo. Los registros poblacionales del Departamento Nacional de Estadísticas –DANE– en el año 2005; revela que el 52% de la población del Departamento de Bolívar se encuentran en centros urbanos. A través de la ordenanza 012 de mayo 17 de 2001 se agrupó a las poblaciones bolivarenses en por lo menos seis grupos que se conocerán –hasta nuestros días– como las ‘Zonas de Desarrollo Económico y Social’ o ZODES; que se conformaron con objeto de atender a algunas características socioeconómicas y culturales, particulares y generales de varias poblaciones; como las agrupadas bajo el ZODES- Dique y sobre lo que volveremos en el siguiente capítulo.

⁶⁶ José Vicente Mogollón Vélez. “*El Canal del Dique: historia de un desastre ambiental*”... Op. Cit., p. 19.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985
Con esta agrupación se buscaba preservar la identidad regional, caracterizando sus necesidades, de acuerdo a la diversidad y particularidad de cada una de estas nuevas ‘subregiones’. A continuación insertaremos una tabla que muestra una a una de las poblaciones y la nominación de sus zonas de desarrollo económico.

TABLA 3.

ZONAS DE DESARROLLO ECONOMICO Y SOCIAL.

ZODES.

Nro	ZODES	MUNICIPIOS
01	Dique	Arjona, Arroyo Hondo, Calamar, Clemencia, Mahates, San Cristóbal, San Estanislao, Santa Catalina, Santa Rosa de lima, Soplaviento, Turbaco, Turbana y Villanueva.
02	Montes de María	Córdoba, El Carmen de Bolívar, El Guamo, María Labaja, San Jacinto, San Juan Nepomuceno y Zambrano.
03	Mojana	Achí, Montecristo, Pinillos, San Jacinto del Cauca y Tiquisio.
04	Depresión Momposina	Cicuco, Margarita, Mompox, San Fernando y Talaigua Nuevo.
05	Loba	Altos del Rosario, Barranco de Loba, El Peñón, Hatillo de Loba, Regidor, Río Viejo, San Martín y Norosi.
06	Magdalena Medio	Arenal, Cantagallo, Morales, San Pablo, Santa Rosa del Sur y Simiti.

Fuente: Gobernación de Bolívar. En: Secretaria de Educación y Cultura. 2001.

➤ **CAPITULO II. LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE: POBLACIONES BOLÍVARENSES Y LA INUNDACIÓN DE 1984-1985.**

2.1 LA ECONOMÍA COLOMBIANA 1973-1985.

Desde las tribunas del mundo financiero colombiano, se reconoce el año de 1973 como el periodo que marcó el crecimiento a la alza en la tasa de cambio representativa del dólar estadounidense en relación con el peso colombiano. En este periodo, el 01 de diciembre de 1973 –según la Superintendencia Financiera de Colombia– se logró el cierre histórico de las bolsas con una tasa cambiaria de 24.79 pesos colombianos por cada dólar estadounidense.

1973, sería solo la antesala de un crecimiento acelerado en las tasas cambiarias que encontraría su tope histórico con el cierre de las bolsas de valores, en la mañana del 01 de diciembre de 1985, cuando los indicadores daban cuenta de 172.20 pesos colombianos, por cada dólar estadounidense. En este anuario, en la esfera política, se disputó el solio presidencial por las candidaturas de Alfonso López Michelsen y de Álvaro Gómez Hurtado, bajo las toldas del Partido Liberal y Partido Conservador, respectivamente; se interpreta el triunfo por amplia mayoría de López Michelsen, como el fin a la prolongación del Frente Nacional.⁶⁷

Otra relevancia del año 1973, se halla debido a la realización del XIV Censo Nacional de Población y III de vivienda, desarrollado por el Departamento Nacional de Estadísticas desde octubre de 1973 y que será fuente central y de recurrente uso, a lo largo de este documento; los indicadores de esta medición se dieron a conocer en mayo de 1978; se estima que el costo de esta iniciativa –durante el lustro– fue de 227.946.366 millones de pesos colombianos.⁶⁸ Este recuento también ofrece información relevante en cuanto a la cobertura de los sistemas básicos del estado, el año de 1973 se muestra como el anuario

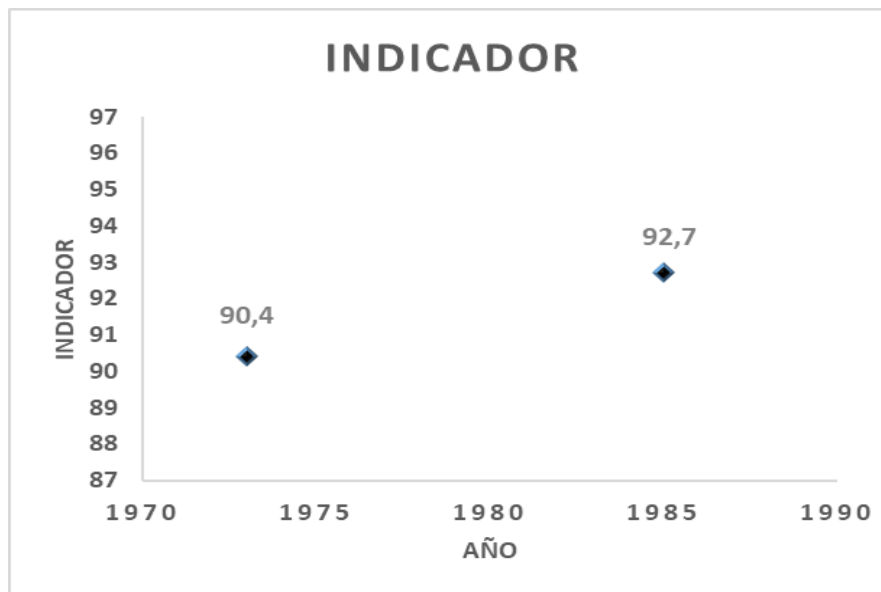
⁶⁷ Redacción El Tiempo. “*Siglo XX en el tiempo año 1973*”. Archivo El Tiempo, El Tiempo. Bogotá, diciembre 04 de 1999. P. 1. Disponible en: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-958855>

⁶⁸ DANE. “*Resumen Nacional del Censo 1973*”. Bogotá. Archivo Biblioteca Virtual. Octubre 24 de 1973. Pp. 19-20.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 en el cual se alcanza la cobertura de un 90.4% del territorio nacional en relación a acceso a salud, educación, adquisición de viviendas y saneamiento básico; la cobertura estatal se incrementa 2.7% para el año de 1985 tal y como se evidencia en la siguiente tabla.

TABLA 4.

**INDICES DE COBERTURA NACIONAL DE ENERGÍA ELÉCTRICA,
ALCANTARILLADO Y ACUEDUCTO DESDE 1973-1985.**



Fuente: Mauricio Ferro Calvo. Colombia Estadística 85. Bogotá. Departamento Nacional de Estadísticas. 1985. p

Los datos sobre la demografía en el territorio nacional dan cuenta que en 1973, Colombia, poseía una población total de 20.666.920 colombianos, de los cuales, 817.838 eran naturales del Departamento de Bolívar; de ellos 520.616 se encontraban en la cabecera municipal, los restantes 297.222 se localizaban en otros territorios de esta unidad departamental.⁶⁹ Otro elemento importante que se rescata de la medición de este

⁶⁹ DANE. "XIV Censo nacional de población y III de vivienda: Departamento de Bolívar". Bogotá. Biblioteca Virtual. 1973. Pp. 12-13.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 organismo estadístico, es que entre 1973-1985 la población económicamente activa en el Departamento de Bolívar se enmarca entre los 0 a los 50 años de edad; donde el 52% eran mujeres, por lo que claramente, los hombres apenas llegaban a la barrera de los 48 puntos porcentuales. Esta población económicamente activa, se dedicaba mayormente a labores del comercio, agricultura, transportes y servicios.⁷⁰

2.2 LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE.

Hace más de 2.5 millones de años, la zona donde se encuentra el Canal del Dique, era un mar; que formaba parte de una bahía. Con una isla al norte en cuyos extremos hoy se encuentran Barranquilla y Cartagena de Indias, con el tiempo, y por intervención de los movimientos geológicos de la tierra, y la sedimentación, se modificó su forma. El río Magdalena utilizó esta franja para desembocar al mar y cuando cambió su curso por fenómenos geológicos, quedó una planicie con grandes cuerpos de agua en las partes más bajas.⁷¹ Donde entre 1650 y 1984 se reconfiguraría de forma artificial un canal; esta subregión, es el hogar de por lo menos 13 municipios bolivarenses, sobre los cuales en siguientes acápite de este documento, analizaremos su relación histórica con esta emblemática arteria fluvial además de cuáles fueron las dinámicas sociales y económicas que se configuraron en torno a este cuerpo de agua y cuál fue su impacto en la estructura social y económica en el marco de las inundaciones de 1984-1985 que azotaron a estas comunidades ribereñas.

⁷⁰ DANE. “XIV Censo nacional de población y III de vivienda: Departamento de Bolívar... Op. Cit., pp. 14-16.

⁷¹ Carlos E. Rubio Gómez. “Área inundable del Canal del Dique”. En: Gestión Ambiental del Riesgo por Inundación. Bogotá. P. 8.

2.3 ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA DE POBLACIONES BOLÍVARENSES EN LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE 1973-1985.

En el lapso de doce años que transcurren entre 1973-1985, en Bolívar, en suma había una totalidad de 212.678 viviendas; refugio y hogar de por lo menos 1.197.623 colombianos en esta zona del país. De ellas, el 93.3% –según el tipo de vivienda– eran casas o ranchos, seguidas de 6.5% de apartamentos u/o unidades de residenciales, erigidas, a lo largo y ancho de la vasta extensión territorial de este departamento. La característica principal de estas propiedades era la sustitución de viejos materiales, y el empleo de nuevos elementos y acabados; como por ejemplo, cerca del 60.4% tanto de casas, como de apartamentos, tenían paredes conformadas de ‘blockes’ compuesto de arena y cemento, o de ladrillos. Entre tanto, el 62.8% de estas viviendas, tenían pisos en baldosas mientras que el 36.4% en tierra.⁷²

De las viviendas totales, solo el 21% de ellas, contaban con servicios públicos como energía eléctrica, acueducto y alcantarillado; en comparación con el panorama departamental, la subregión del Canal del Dique tiene indicadores negativos en lo que se refiere a las conexiones a estos servicios. Al respecto, conviene decir que cerca del 24.3% de las viviendas de esta subregión, no contaban con ningún servicio público, esto lo profundizaremos más adelante.⁷³ Pero antes de ello, no podemos obviar un hecho, y es la financiación mediante un empréstito mancomunado que solicitaran los otrora Gobernador (E) Armando Almeida Almeida y el Alcalde de la Ciudad, Hans Gerdtz Martínez al Banco Interamericano de Desarrollo –BID– por 50 millones de pesos para insertar cableados telefónicos con objeto de conectar a buena parte de la ruralia bolivarense, lo que

⁷² DANE. “Colombia Censo 1985: XV Censo Nacional de Población y IV de Vivienda”. Bogotá. Julio de 1986. Pp. 2-3.

⁷³ DANE. “Colombia Censo 1985: XV Censo Nacional de Población... Op. Cit., pp. 3-4.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 beneficiaría a cien mil habitantes de poblaciones como María La Baja, San Estanislao, Turbana, Arjona, Calamar, Mahates entre otras; todas las anteriores poblaciones, objeto de estudio de esta investigación.⁷⁴

Por otra parte, sobre las fuentes de energía para cocinar, una porción de la población representada en el 31.4% afirmaba usar gas propano para la preparación de los alimentos; muy por debajo del 41% que indicó el uso de leña como el elemento que usaban a la hora de cocinar. De ese valor, el 89% de las poblaciones bolivarenses en la subregión del Dique, señalaron usar leña; por encima del kerosene, cocinol o el gas propano.

2.3.1 ARJONA.

En una investigación de recurrente consulta por los arjoneros, realizado por el licenciado e investigador Rafael Gustavo Buendía; roturado como *Síntesis Histórica del Municipio de Arjona* se describe su fundación en 1770. Desde su génesis, se dice de esta población que formó parte del Quinto Cantón de Barlovento hasta convertirse en parroquia en el año de 1698 con 2494 –denominadas– almas ‘de confesión’. Los locales afirman que la nominación de este poblado se deriva del apellido de un rico hacendado de procedencia hispana; con lo que se bautizó –en su nombre– a este asentamiento, que en la actualidad, se encuentra localizado en el mismo sitio desde su fundación, ordenada en marzo de 1775 a don Antonio de la Torre y Miranda por Juan Torrezar Díaz Pimienta, otrora Gobernador de la Provincia de Cartagena.

⁷⁴ AHC. Periódico El Universal. “50 millones para telefonía rural”. Local. Domingo 8 de abril de 1984. Cartagena de Indias.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 Estaban bajo su férula las poblaciones rurales de Arjonita, Mahatico y las Piedras. La ratificación de sus límites fronterizos con los municipios contiguos y colindantes, se hizo solo hasta 1970.⁷⁵

Ubicada a unos 32 kilómetros de distancia al sureste de Cartagena de Indias, Arjona, con un área aproximada de 571 km² poseía entre 1973-1985, 5 hogares colectivos, donde coexistían individuos que se reúnen en torno a factores de disciplina, religión, hospedaje, enfermedad o castigo. También se menciona la existencia de 5 cuarteles o guarniciones de policía;⁷⁶ Además de una población cercana a los 25.694 habitantes entre los que se contabilizan los residentes en Puerto Badel, Gambote, Rocha, Sincerín y San Rafael de la Cruz. Durante este periodo en el Municipio había alrededor de 12.901 mujeres, correspondientes al 50%; a las que se adicionan 12.739 hombres, con el 49%, del 100% de la población municipal.⁷⁷

De la población neta de Arjona, cerca de 20.857 se encontraban en su cabecera municipal, de los cuales 10.258 eran hombres y 10.641 eran mujeres; el 49.1% y 49.9%, respectivamente. 2.048 arjoneros –hombres y mujeres– residentes en la cabecera, habían completado la primaria o secundaria; debemos agregar que 91 afirmaron asistir a estudios universitarios, donde de ellos, el 75.8% de los admitidos eran varones. También hay que decir que durante 1973-1985 el alfabetismo ganaba terreno sobre el analfabetismo, dado que, de 5 a 60 años de edad, por lo menos el 52.5% de la población total se encontraba alfabetizada, es decir, dominaban lectura y escritura. Pero no ocurría lo mismo con la

⁷⁵ Rafael G. Buendía Díaz. *“Síntesis histórica del Municipio de Arjona”*. Gobernación de Bolívar. Secretaría de Educación y Cultura. En: Fondo Mixto para la Promoción de la Cultura y las Artes de Bolívar. Ediciones Rafael Buendía. Pp. 17-19.

⁷⁶ DANE. *“XIV Censo nacional de población y III de vivienda: Departamento de Bolívar...”* Op. Cit., p. 21.

⁷⁷ DANE. *“XIV Censo nacional de población y III de vivienda: Departamento de Bolívar...”* Op. Cit., p.138.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 asistencia escolar, los indicadores arrojan datos negativos, durante este periodo el 59% de la población no asistía a instituciones escolares.⁷⁸

Ante la gravedad de las cifras, creemos pertinente volver sobre esta situación. El grupo de edad entre 25-29 años, lideraba por antonomasia, los indicadores sobre alfabetismo; la brecha de la inasistencia escolar entre 1973-1985 era paliada gracias a la asistencia de 1.139 niños de 12 años de edad, a las aulas de clases. De manera que el 47% eran niñas.⁷⁹

A lo largo y ancho de la Subregión del Canal del Dique, encontramos como una constante a algunas ocupaciones u oficios, como por ejemplo, la agricultura y caza, la explotación minera, comercio y transportes, industria manufacturera y servicios y una actividad que se iba abriendo paso; la construcción o albañilería. Entre 1973-1985 la estructura económica del 65% de los municipios sobre los que el Canal del Dique ejerce influencia hallaba sustento en la caza y agricultura. En la población de Arjona en este sector, se ocupaban 2.380 locales, es decir, el 9.2% de la población económicamente activa del municipio. 5 arjoneros –0.01%– indicaron laborar en yacimientos mineros, superando ampliamente a la prestación de servicios, comercio, industria manufacturera y transportes; con el, 3.2%, 1.68%, 1.34% y 0.65%, respectivamente. Hay que apuntar, que la mayoría de la población ocupada en Arjona entre 1973-1985 residía en la cabecera municipal.⁸⁰

En cuanto al elemento social de estas poblaciones, se sentenció en base a la fertilidad y tasa de natalidad infantil, un incremento a futuro del 96% en municipios como Arjona, Calamar, Arroyo Hondo, Mahates, San Estanislao de Kostka, Soplaviento, Turbana,

⁷⁸ DANE. “XIV Censo nacional de población y III de vivienda: Departamento de Bolívar... Op. Cit., p.139.

⁷⁹ DANE. “XIV Censo nacional de población y III de vivienda: Departamento de Bolívar... Op. Cit., p. 145.

⁸⁰ DANE. “XIV Censo nacional de población y III de vivienda: Departamento de Bolívar... Op. Cit., pp. 91-145.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985
María La Baja y Cartagena; que serán piedra angular en este episodio. Al corroborar –para el caso de Arjona– lo formulado en el Censo de 1973 con el Censo de 1985, se detalla claramente, hasta esa fecha, el parto de 24.782 neonatos en ese municipio. Sumando su cabecera municipal con sus zonas rurales, la mayoría de las nuevas madres tenían 15 años de edad; 1.649 mujeres mayores de 15 años informaron tener 7 hijos o más, ocupando este mismo grupo poblacional, los índices más bajos de instrucción escolar. Adicional a esto, destacamos la admisión de 25 mujeres mayores de 15 años a instituciones universitarias regionales entre 1973-1985.⁸¹

Durante este periodo no es erróneo inferir que el Estado Civil se transformó en pieza clave para los arjoneños a la hora de estructurar y desarrollar sus proyectos de vida, tanto para ellos, como para otros habitantes de la Subregión del Dique. En relación a Arjona este planteamiento se sustenta en lo siguiente: 16.997 habitantes, correspondiente al 66% de la población total indicó ser soltero⁸²; la mayoría de ellos los menores de 29 años de edad son los que registran los índices más favorables de alfabetismo y acceso a instituciones escolares y universitarias.

Otro elemento que se definió como un factor relevante en la estructura social de las poblaciones ribereñas del Canal del Dique, era la vivienda. En Arjona, por ejemplo, entre 1973-1985 se da cuenta de la existencia de 4.114 viviendas de las cuales el 91% eran ‘viviendas propias’ donde la mayoría de ellas tenían 2 cuartos. El 73% de las viviendas totales, tenían uso exclusivo o compartido de cocina, asimismo, de este porcentaje, 1.230 tenían o compartían sanitarios, 2.878 viviendas no tenían o compartían baños o cocinas.

⁸¹ DANE. “XIV Censo nacional de población y III de vivienda: Departamento de Bolívar... Op. Cit., p. 92.

⁸² DANE. “XIV Censo nacional de población y III de vivienda: Departamento de Bolívar... Op. Cit., p. 93.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985
Esto último quizás, sería producto de la preferencia de los habitantes de esta subregión por la leña u otras fuentes de calor para preparar alimentos.⁸³

Se estima que 3.997 viviendas en esta población se encontraban habitadas, igualmente, que 118 se pusieron en venta y que alrededor de 27 de ellas estaban alquiladas. De la totalidad de viviendas, el 0.9% de las propiedades se hallaban desocupadas; el 99.1% de ellas tenían personas presentes. Sumando la cabecera con el resto del municipio, de las 4.114 viviendas con propietarios detallados, 1.723 estaban pagadas en su totalidad y, de ellas el 20.7% –564 casas – fueron arrendadas. Finalmente en Arjona, cerca de 826 edificaciones tipo vivienda, eran las que contaban con tres tipos de materiales a la vez; techos, paredes y pisos.⁸⁴

2.3.2 CALAMAR.

Oportunamente sentenció Javier Ortiz el hecho, “*de no haber construido el Canal del Dique, simplemente Calamar no existiría*”. Y es que este poblado fundado el 1º de enero de 1848, fue antiguamente el hogar de los ‘indios mokañas’, una tribu perteneciente a la cultura de ‘Los Caribes’ y cuya aldea principal era ‘yrambana’; que en lengua nativa tendría significación de “llano de los venados”. No es clara la etimología del término Calamar, y el por qué acuñarle así a este poblado. Se desconocen ambos eventos. La nominación de ‘Calamar’ a esta unidad municipal se halla desde el establecimiento de colonos –bajo la guía de Asunción Matute– que se apostaron en esta zona muchos años antes de que el gobierno de la Provincia de Cartagena, lo transformara en un importante centro de recepción y envío de mercancías.⁸⁵

⁸³ DANE. “XIV Censo nacional de población y III de vivienda: Departamento de Bolívar... Op. Cit., pp. 99-100.

⁸⁴ DANE. “XIV Censo nacional de población y III de vivienda: Departamento de Bolívar... Op. Cit., p. 97.

⁸⁵ Manuel Ezequiel Corrales. “Efemérides y anales del Estado Soberano de Bolívar”. Casa Editorial de J.J Pérez. Bogotá. 1989. P. 3.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 Calamar, fue sin duda un importante puerto aéreo, fluvial y férreo; donde se tejieron diversas dinámicas comerciales y sociales, propiciadas por las altas remuneraciones devengadas de labores por el funcionamiento del transporte férreo y, además, del zarpe de embarcaciones desde los muelles; con lo que se presenta la ocurrencia de conductas impropias como la prostitución y otras, objeto de sanción social.⁸⁶

Sobre los antecedentes y la génesis de este poblado bolivarense, en algunas investigaciones, se suele indicar con frecuencia que Calamar es producto de la cohabitación de algunos colonos que irrumpieron en este territorio; algunos de comunidades contiguas como Barranca Nueva, Yucal, Chengue, Mahates, Cartagena y además de un grupo residual de inmigrantes de origen árabe procedentes de un primer destino, Barranquilla. El arribo de los extranjeros a esta latitud bolivarense, fue estimulado por el Gobierno del Estado Soberano. Se concibe al año de 1840, como el anuario en el que llegaron las primeras familias desde la feligresía de Barranco del Rey, para asentarse en el naciente municipio.⁸⁷

Con una área de 377 km² este territorio se localiza en el margen occidental del Rio Grande de la Magdalena, con una temperatura en promedio de 30° centígrados, este poblado se encuentra a 10 metros sobre el nivel y se compone de algunos corregimientos como Barranca Nueva y Vieja, Hato Viejo, San Pedrito entre otros. Además de los anteriores, también se compuso de otros como Arroyo Hondo; fundado en 1791 por colonos que arribaron de territorios contiguos, tiempo después, elevado a municipalidad a partir de 1993 cuando fue cercenado del Municipio de Calamar por decisión administrativa y

⁸⁶ Javier Ortiz Cassiani. *“Un diablo al que le llaman tren: El ferrocarril Cartagena-Calamar”*... Op. Cit., pp. 143-146.

⁸⁷ Dimas Badel. *“Diccionario Histórico-geográfico de Bolívar”*. Gobernación de Bolívar. Carlos Valencia Editores. Bogotá. 1999. P.156.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 usando como herramienta la ordenanza número 41 de diciembre 2 de 1997.⁸⁸ Según Dimas Badel, su génesis, se debe a que Arroyo Hondo fue un asiento de una “prole de esclavos prófugos” en condición de sometimiento por la persona del otrora gobernador de la Provincia de Cartagena, Juan de Torrezar Díaz Pimienta.⁸⁹

Este municipio –Arroyo Hondo– con una superficie de 162 km² se encuentra en el corazón de Calamar, pues limita con este poblado por el norte, el sur y el este, entre 1973-1985 su población, contabilizando su cabecera y la zona rural, se estimó en –poco menos de– 4.200 habitantes. No se da cuenta con mayor claridad, en estudios históricos o monografías de grado, de antecedentes, tampoco sobre la estructura social y las capacidades económicas de este poblado; sin embargo, en pesquisas bajo la férula del Centro de Estudios para el Desarrollo y la Competitividad –CEDEC– se reconoce esta carencia documental, pero se destaca la estructura social y las capacidades económicas de esta unidad municipal. La productividad del Municipio de Arroyo Hondo está representada por cuatro actividades principales y comunes en la subregión del Canal del Dique; la agricultura, la ganadería, pesca, comercio y servicios. No hay certidumbre en relación, a que la productividad de este municipio sea competitiva, ya que en esta población –como en tantas otras– estas actividades no gozan de un apoyo desmedido de las administraciones presidenciales, lo que imposibilita la tecnificación e innovación en sus oficios por lo que los campesinos se ven en la necesidad de vender sus productos a bajo costo y producir con sus medios tradicionales. Para transportar sus mercancías desde los centros de producción hasta los mercados, se ven compelidos a surcar las aguas del

⁸⁸ DANE, María Eulalia Arteta Manrique. “Colombia: proyecciones municipales de población por área 1995-2005”. En: Estudios Censales. Bogotá. 2006. P 23.

⁸⁹ Dimas Badel. “Diccionario Histórico-geográfico de Bolívar”. Gobernación de Bolívar. Carlos Valencia Editores. Bogotá. 1999. P. 129

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985
Canal del Dique en canoas de maderas fabricadas por los lugareños, siendo este en 1973-1985 el acceso directo –por excelencia– a la cabecera municipal.⁹⁰

Volviendo sobre Calamar; éste estuvo bajo la férula de Mahates e inicialmente de Barranquilla, obtuvo desde 1932 la categoría de Municipio lo cual, sería ratificado absolutamente en el año de 1970.⁹¹

Entre 1973-1985, la población de Calamar oscilaba sobre los 19.163 habitantes de lo cual, cerca de 5.584 se hallaban en su cabecera municipal; los restantes 13 mil habitantes correspondían a los residentes de sus corregimientos, es decir, en zona rural. La totalidad de la población calamarenses se distribuía en 9.503 mujeres y 9.660 hombres. Las actividades económicas de Calamar entre 1973-1985 se limitaron, como desde siempre, a la agricultura, el comercio y la pesca; estas actividades se enquistaron en los locales debido a la influencia que ejerció en su momento el antiguo ferrocarril Cartagena-Calamar y el Canal del Dique.

En estos 12 años y con apoyo de los datos recabados mediante censos del DANE, rastreamos 52 hogares colectivos; constituidos por individuos que se reúnen debido a factores de disciplina, religión, hospedaje, enfermedad o castigo.⁹² Además de, 9 hoteles, residencias u hospedajes que albergaban a forasteros y locales, la larga lista de propiedades en Calamar se completaba con cerca de 9 centros de salud u/o instalaciones para el mismo fin, no existían cárceles, calabozos permanente o escuelas de internados, pero sí, 4 conventos o monasterios, y seminarios católicos. Finalmente se monitoreaba el orden público con un reducido grupo de policías de no más de 9 oficiales en 3 estaciones

⁹⁰ Mauricio Ferro Calvo. “*Colombia Estadística 85*”... Op. Cit., p. 68.

⁹¹ Gobernación de Bolívar, Jorge Mendoza Diago. “*Plan de atención integral a la primera infancia 2010-2015*”... Op. Cit., p. 19.

⁹² DANE. “*Resumen Nacional del Censo 1973*”. Bogotá. Archivo Biblioteca Virtual. Octubre 24 de 1973. p. 21.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 y cuarteles, hasta donde se conducían y se ponían por poco tiempo y a buen resguardo, a responsables de conductas delictivas.

Una particularidad y dato curioso del Calamar de 1973-1985 es que la población masculina, era la más alfabetizada. Pero las mujeres eran las que más asistían a instituciones escolares; esta situación ocurre –por igual– tanto en la cabecera municipal como en la zona rural. Si corroboramos a la luz de las estadísticas el argumento anterior veremos que el panorama no es tan alentador, puesto que, aun 43.1% de los calamarenses se les describe como analfabetas, cifra que se engrosan por 701 personas de 60 años de edad. Por otro lado, sobre asistencia escolar, eran los adolescentes de 12 años –11.4%– los que asistían mayoritariamente a las aulas de clases pero esta cifra no palia la inasistencia escolar, aproximadamente cerca del 63.7% de la población hasta esa fecha no había obtenido titulación de bachiller.⁹³

En Calamar entre 1973-1985 se cuentan 3.225 unidades tipo viviendas, donde penosamente, –2.163– el 67% no contaban con ningún tipo de conexión a servicios como alcantarillado, acueducto o energía eléctrica. De las 3.225 viviendas, 2.876, se encontraban con personas residiendo en la propiedad; propiedades de las cuales, 1.132 el 35% se hallaban en la cabecera municipal donde solo 630 casas contaban con una o más de una conexión a servicio básico; 392 edificaciones tipo vivienda en la cabecera del Municipio de Calamar no tenían ningún servicio o conexión.

En ese mismo sentido, en la ruralia municipal calamarenses, se advierte de la existencia de 2.093 casas de acuerdo con los registros el 9.4% de estas edificaciones tenían asistencia de servicios públicos. Finalmente era en la zona rural donde se localizaban la

⁹³ DANE. “XIV Censo nacional de población y III de vivienda: Departamento de Bolívar... Op. Cit., p. 198.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 mayoría de viviendas notificadas de todo el municipio; y de las cuales en cifras, 1.771, no tenían ninguna conexión a servicio básico.⁹⁴

2.3.3. MAHATES.

Fundada por Pedro de Heredia el 17 abril de 1533 —en un día que hasta hoy no se ha comprobado— en el mismo territorio que habitaba el jefe de una comunidad nativa descendiente de Los Caribes conocido como Cambayo, quien cobró reconocimiento debido a sus constantes diferendos con el Cacique Zipacua, Pedro de Heredia, andaba rondando aquellos pasajes tratando de aproximarse a la Bahía de Cartagena, donde luego se erigiría la ciudad de San Sebastián de Kalamari.

Con el momento de su fundación, la población de Mahates, según la geografía de Nieto, se convirtió al igual que Cartagena, Barranquilla o Corozal en uno más, de los Cantones de Barlovento, que para el año de 1835 tenía un aproximado de 14.066 habitantes; conformado por las parroquias de Arjona, Gambote, San Estanislao, San Benito de las Palomas, Barranca Vieja, Yucal, San Basilio también conocido como de Palenque, María la Baja, Flamenco y Arroyo Hondo. De acuerdo con la ubicación de Cartagena de Indias, en su condición de capital colonial, las poblaciones o mejor aún, los cantones podían estar en Barlovento, es decir, de donde viene el viento o en sotavento; para aludir a un punto contrario a aquel. La importancia de Mahates, se halla desde los prolegómenos de la república, con la integración de la Provincia de Cartagena que a veces fungía como parroquia, distrito o cantón. Después de esto y por ley, el 16 de noviembre de 1831 Mahates es elevado a la categoría de Cantón de la Provincia de Cartagena, una de las tres que conformaban el Departamento de Magdalena. Recordemos que durante la administración colonial, existían tres provincias en el norte de la actual Colombia: Santa

⁹⁴ DANE. “XIV Censo nacional de población y III de vivienda: Departamento de Bolívar... Op. Cit., p. 199.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985
Marta, Rio Hacha y Cartagena; que se integraban por los cantones de Barranquilla, Tolú,
Magangué, San Benito de Abad, Soledad entre otros.⁹⁵

Tres siglos después, con la división del Estado Soberano de Bolívar en departamentos y distritos; y de la promulgación de la constitución de 1886, Mahates queda adherido a Bolívar, pasando de distrito a la condición de municipio. En 1910 fue nuevamente provincia, hasta que en 1923 esta figura político-administrativa desapareció en todo el país y nuevamente sería una municipalidad que abrigó a nuevos distritos como San Basilio de Palenque, San Palo, Malagana y los caseríos de Evitar y Gamero.⁹⁶

Este inveterado poblado, entre 1973-1985 fue el hogar de 14.351 colombianos, donde el mayoritario musculo poblacional los integraban 2.700 infantes de entre 5 y 9 años de edad, agrupándose en este grupo de edades el 18.8% de la población total municipal. Al analizar la cifra absoluta, encontramos que en la ruralia y demás corregimientos se localizaban 9.480 mahatenses; en la cabecera municipal residía los números restantes de la población, en ambas latitudes, las mujeres son por un estrecho margen, la población más numerosa de Mahates entre 1973-1985. Si se habla del pulmón económicamente activo de este poblado, hay que indicar que el 41% de los naturales ejercían labores como la pesca, agricultura y servicios, medios por los cuales alcanzaban las capacidades económicas para la adquisición de viviendas; sin embargo, de las poblaciones plasmadas hasta ahora e incluso comparándola con María La Baja, que tiene una población con valores similares, Mahates es uno de los municipios con menos número de viviendas en

⁹⁵ Orlando Hernández. *"Mahates: el camino abierto de su historia"*. III Concurso de Historia Local del Departamento de Bolívar. Cartagena. Léanlo Editores. PP. 35-36-37-38.

⁹⁶ Gaceta Departamental N° 3481 de Mayo 7 de 1923.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 la subregión bolivarense del Canal del Dique, lo que desdice el poder adquisitivo del que se da cuenta en los informes del DANE.⁹⁷

Siguiendo la línea del acápite anterior, en Mahates encontramos 2.344 viviendas de ellas 2.183 estaban ocupadas, matemáticamente, alrededor de 161 propiedades se encontraban sin habitantes; debemos hacer la aclaración que en esa cifra se contabilizan 13 nuevas edificaciones que se construían entre 1973-1985. En el mismo sentido de la información anterior encontramos elementos que analizaremos inmediatamente, por ejemplo, se percibió que el 68% de los domicilios estaban en suma en la zona rural y los corregimientos del municipio; en su casco urbano sólo se detallan 741 unidades tipo viviendas donde el 80% contaba con conexión a servicios públicos.⁹⁸

Finalmente al contrastar los indicadores de las poblaciones descritas con anterioridad, y teniendo como égida las cifras poblacionales de Mahates, no es errado afirmar que entre 1973-1985 registra indicadores favorables de asistencia escolar; asistían oficialmente a instituciones educativas 2.658 habitantes, por otra parte, 6.059 personas de entre 25 y 60 años de edad se declararon como alfabetizados; lo que en suma nos arroja un 60% alentador que reduce la brecha de analfabetismo y deserción escolar de censos anteriores realizados a la población.⁹⁹

2.3.4. SAN ESTANISLAO DE KOSTKA.

Con cerca de 216 km² al margen derecho del Canal del Dique y casi en frente de Soplaviento, rastreamos la génesis de este poblado bolivarense, con el momento del arribo de clérigos regulares miembros de la Compañía de Jesús. Los antecedentes históricos de

⁹⁷ DANE. *"XIV Censo nacional de población y III de vivienda: Departamento de Bolívar..."* Op. Cit., p. 226

⁹⁸ DANE. *"XIV Censo nacional de población y III de vivienda: Departamento de Bolívar..."* Op. Cit., p. 210.

⁹⁹ DANE. *"XIV Censo nacional de población y III de vivienda: Departamento de Bolívar..."* Op. Cit., pp. 211-214.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 esta localidad, le adjudican la existencia de esta comunidad a la irrupción de los religiosos en los prolegómenos del siglo XVII, cuando, la Corona Española con gobierno en la Nueva Granada le entregó a la dirigencia eclesiástica la regencia de una región conocida como ‘del tupe’. En esta localidad –también vinculada al Quinto Cantón de Barlovento– se asentaron los primeros miembros de la compañía, su misión, organizar las comunidades dispersas; se encontraron en el sitio un reducto de campesinos colonos y pescadores y se dieron a la tarea de evangelizarlos en la fe cristiana, además de, capacitarlos en labores de manualidades técnicas de cultivos como la caña de azúcar, el tabaco y cacao. Con posteridad a la organización, bautizan a esta población en honor al mártir y obispo de Cracovia, San Estanislao de Kostka.¹⁰⁰

Las primeras pesquisas sobre su fundación no arrojaban con exactitud el año de los eventos descritos en el anterior acápite, hasta hace poco y gracias a una investigación bajo la égida del Banco de la República que se certifica –de manera oficial– lo planteado por el censo de 1973; la fundación de San Estanislao de Kostka se produjo en 1772, sin embargo, es posible que la nominación de este poblado se remonte desde antes de la bifurcación del Canal del Dique que ocurrió en el año de 1650.¹⁰¹

De manera general entre los años de 1973-1985 e incluso hasta la actualidad, tres actividades comunes de la subregión del Canal del Dique soportan la estructura económica y social del municipio; la agricultura, el comercio –que inveteradamente hizo de ella una estación obligada por el circuito Calamar-Cartagena– y la pesca. La población ‘sanestanislaense’ no era abultada; se da cuenta de 10.057 habitantes en el periodo descrito; repartidos entre 5.108 y 4.945 hombres y mujeres, ubicándose el grueso de su

¹⁰⁰ Dimas Badel. “Diccionario Histórico-geográfico de Bolívar”... Op. Cit., p. 43.

¹⁰¹ Yunaris Coneo, Luis López, Milagro Barraza, José Sáenz. “La subregión del Canal del Dique: Un mar de necesidades en un océano de riqueza... Op. Cit., p. 34.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 población en la cabecera municipal. Los infantes entre 5 y 9 años de edad eran la población de mayor presencia social; con el 18% de la población total municipal, de los cuales correspondían en un 69% y 30.6% a la cabecera y zonas veredales, respectivamente.¹⁰²¹⁰³

Si se pone en disputa los índices de analfabetismo y alfabetismo de este municipio, hay que indicar favorablemente que este último tomó ventaja con cerca del 51.7%; es decir, alrededor de 5.227 pobladores se declararon como alfabetizados entre 1973-1985. La gente más alfabetizada eran los jóvenes entre 25 y 29 años; 560 de ellos, afirmaban saber leer y escribir. La población “naturalmente” analfabeta eran los niños de 5 años, seguidos de los de 10 y los adultos mayores de 60 años; 220 consultados se declararon analfabetas y añadieron no haber completado su instrucción escolar. Para 1985 los indicadores sobre asistencia escolar en San Estanislao de Kostka son alarmantes, la deserción e inasistencia era la más alta de las poblaciones bolivarenses en la subregión del Canal del Dique; posiblemente incidió en este evento la anormal temporada de lluvias de este año, lo que ocasionó una acuciante inundación en esta subregión, pero sobre esto volveremos más adelante. Los datos de fines de 1984 y principios de 1985 muestran que en efecto 6.020 habitantes entre hombres, mujeres y niños, no asistían a las instituciones de educación oficial.¹⁰⁴

A pesar de saber leer y escribir, extrañamente, la gente que menos asistía a la escuela eran los jóvenes de entre 25 y 29 años; de los 560 jóvenes consultados en San Estanislao, 520, reportaron haber terminado o no haber asistido nunca a la escuela. Este grupo, supera por muy poco a los adultos mayores de 60 años; el 94% de ellos nunca asistió o había asistido

¹⁰² Mauricio Ferro Calvo. “*Colombia Estadística 85*”... Op. Cit., p. 70

¹⁰³ DANE. “*XIV Censo nacional de población y III de vivienda: Departamento de Bolívar...* Op. Cit., p. 247.

¹⁰⁴ Mauricio Ferro Calvo. “*Colombia Estadística 85*”... Op. Cit., pp. 248-249.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 a la escuela; en San Estanislao como en buena parte de los municipios de la subregión las mujeres lideraban los índices de alfabetismo y asistencia escolar. En suma, entre 1973-1985 el 71.2% de las personas de esta población no asistieron a escuelas oficiales la mayoría residía en la cabecera municipal, pero al mismo tiempo, de los 5.227 –74% – indicó que dominaba la lecto-escritura, lo que denota un perfeccionamiento de ambas competencias. Finalmente, en la zona rural de este municipio, la inasistencia escolar rozó la barrera del 30% de la población total, lo que sin duda implicaba la reducción de esta brecha.¹⁰⁵

Las construcciones tipo viviendas en este municipio entre 1973-1985 eran en total 1.500, el 96.4% del total municipal se encontraban ocupadas, es decir, con residentes. Las conexiones a servicios básicos de este municipio son alentadoras si se comparan con las de Calamar o Turbana, para la misma fecha; el 57% contaban con uno o más servicios públicos, e incluso, de 10 nuevas edificaciones que se construían durante este periodo, seis, estaban ya ocupadas y contaban con todos los servicios. Sobre este mismo enfoque, encontramos en la cabecera del municipio un recuento de 1.074 unidades tipo viviendas, mientras que en el resto del municipio se hallaban los números restantes –426– la mayoría ocupadas y, la mayoría –90%– sin ningún tipo de servicios, estas casas eran los hogares del 25.8% de la población total de San Estanislao entre 1973-1985.¹⁰⁶

2.3.5. SOPLAVIENTO Y SAN CRISTÓBAL.

Soplaviento con 143 km² figuró durante buena parte de su vida municipal bajo la jurisdicción y tutela de la Provincia de Barranquilla en el Distrito de Piojó. Su fundación se le adjudica a Pedro de Heredia en 1533. Sin embargo, oficialmente se remonta a 1885,

¹⁰⁵ DANE. “XIV Censo nacional de población y III de vivienda: Departamento de Bolívar... Op. Cit., p. 251.

¹⁰⁶ DANE. “XIV Censo nacional de población y III de vivienda: Departamento de Bolívar... Op. Cit., pp. 251-252.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 seguramente a manos de la persona del Coronel Pedro Labatut, quien fue a la vez un general y aventurero francés que participó en las gestas de independencia de Venezuela desde donde comandó las tropas brasileras del sitio de Salvador de Bahía. Al igual que muchos otros municipios circunvecinos, Soplaviento, fue elevado a la categoría de municipio en octubre de 1908 y ratificado con posteridad en 1970 por la ‘Honorable Asamblea de Diputados de Bolívar’; hasta esa fecha este municipio solo tenía un corregimiento el cual estaba constituido únicamente por la cabecera municipal, San Cristóbal.¹⁰⁷ Sobre Soplaviento volveremos en breve.

Apostado en las inmediaciones del Canal del Dique y el Rio Grande de la Magdalena, se encuentra con 43 km², San Cristóbal, uno de los municipios más pequeños del departamento tanto en extensión territorial como en población, la cual escasamente, cruza el umbral de los 5.000 habitantes; el 80% de ellos, residentes en la cabecera municipal, el resto en las veredas como el Higueretal; el único corregimiento del municipio.¹⁰⁸

Algunos académicos, del quilate de José Vicente Mogollón, presentes en el reciente lanzamiento del libro titulado: *“La subregión del Canal del Dique: Un mar de necesidades en un océano de riquezas”*, bajo la dirección del Banco de la República, comentaban a los asistentes la probabilidad de que los primeros indicios sobre este municipio dataran de los tiempos del Ferrocarril Cartagena-Calamar entre 1894 y 1950, porque justamente allí habría existido una estación obligado de abastecimientos. Sin embargo, no existe una voz oficial en cuanto a la fundación de San Cristóbal, aventurarnos, podría herir de muerte la veracidad de este documento al caer en alguna imprecisión; no obstante, no lo sería apuntar desde la oficialidad a la génesis de su vida

¹⁰⁷ Alcaldía de Soplaviento. *“Nuestro Municipio”*. En: Bolívar.gov. 2010. Disponible en: <http://www.soplaviento-bolivar.gov.co/municipio/nuestro-municipio> Consultado el: 05/05/2018.

¹⁰⁸ Yunaris Coneo, Luis López, Milagro Barraza, José Sáenz. *“La subregión del Canal del Dique: Un mar de necesidades en un océano de riqueza... Op. Cit., p. 34.*

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 municipal en 1996 cuando la ordenanza número 36 de febrero de ese mismo año, lo segregó del Municipio de Soplaviento, elevándolo a la misma categoría.¹⁰⁹

Fijando nuestra atención nuevamente sobre Soplaviento, encontramos, que entre 1973-1985 tenía una población total de 5.578 habitantes, divididos entre 4.786 hombres y 4.792 mujeres siendo de esta totalidad, el grupo de 5 a 14 años de edad los más numerosos de la población; en suma, constituían el 59% de la población municipal. Durante estos 12 años, la oficialidad ubica a 1.739 infantes –el 52% del total– en la cabecera municipal el restante 48% residía en corregimiento y demás zonas rurales circunscritas a Soplaviento. La estructura socio-económica de este municipio se sustentaba en la agricultura, pesca y comercio con municipalidades circunvecinas, socialmente, entre 1973-1985 resultó imposible reducir la brecha de analfabetismo; el 48% de los residentes se declararon como analfabetas, cifra que no paliaba el 7.4% que señaló dominar la lectura y escritura. A este panorama se le sumó otra penalidad, el 65% de los pobladores, no asistían o nunca asistieron en estos doce años, a educación escolar; lo que tornó aún más desalentador el panorama.¹¹⁰

En esta población, como en tantas otras de la subregión, los grupos de edades entre 5 y 6 años y los adultos mayores de 60 años oxigenaban negativamente los indicadores de analfabetismo e inasistencia escolar. En oposición a lo anterior, los niños y adolescentes de 10 a 12 años, era quienes –entre 1973-1985– mayormente asistían a las escuelas de instrucción escolar. La mujer soplavientera dominaba por amplio margen ambos indicadores sobre los hombres, con el 50.7% y 48.3% en alfabetización y asistencia escolar, respectivamente.

¹⁰⁹ DANE, María Eulalia Arteta Manrique. “Colombia: proyecciones municipales de población por área 1995-2005”... Op. Cit., p 23.

¹¹⁰ DANE. “XIV Censo nacional de población y III de vivienda: Departamento de Bolívar...” Op. Cit., p 302.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985
En ese mismo sentido, la cabecera presentaba mejores números sobre el resto del municipio; el 70% y el 67.5% de los alfabetas y asistentes a instrucción escolar se ubicaban en esta zona del municipio. Durante el periodo de estudio, rastreamos en Soplaviento 1.469 edificaciones tipo viviendas, 1.330 ocupadas, 694 con servicios públicos, 636 sin ningún tipo de conexión y finalmente la construcción durante este lapso de 36 nuevas viviendas de las que en el 25% ya estaban siendo habitadas; 5 de ellas tendrían en 1985, 1 o más conexiones a servicios básicos.

De las 1.330 casas ocupadas, 663 se encontraban en el corazón del municipio; en la cabecera, estaban el 49% y de esa misma cifra, el 54% tenían dos o más conexiones como a acueducto, alcantarillado o energía eléctrica; 304 casas en la cabecera, informaron no contar con ningún servicio. Al comparar los censos de 1973 y 1985, en este último se da cuenta de la construcción de 9 nuevas viviendas en la cabecera municipal, de ellas, 4 contarían a futuro con todas las conexiones incluso con cableado para telefonía.¹¹¹

En el resto del Municipio de Soplaviento, 335 unidades tipo vivienda, tenían conexión a servicios básicos; como los descritos en el anterior acápite, con una diferencia, 332 viviendas en la ruralia municipal no tenían y no tuvieron –por lo menos hasta 1985– ninguna conexión. En la zona rural se construyeron hasta 1985, 29 inmuebles; solo 1 se encontraba habitado hasta esa fecha y en el futuro en teoría al resto se le introducirían las conexiones.

2.3.6. TURBANA.

Con 165 km² de área, la fundación de este municipio bolivarense se dio a manos de la persona de Pedro de Heredia en 1533. Quien –según datos históricos– irrumpió con una

¹¹¹ DANE. “XIV Censo nacional de población y III de vivienda: Departamento de Bolívar... Op. Cit., pp. 305-306.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 de sus expediciones en esta localidad, antiguamente, morada de grupos indígenas pertenecientes a la Familia de Los Caribes; que pobló a Calamarí y desde donde entonces se asienta, la otrora perínclita, Cartagena de Indias. Comunidades como la de Los Yurbaná y Malibú coexistieron en este territorio. Crónicas del siglo XVI, narran la coexistencia de ambos grupos que tuvieron habilidades de adaptación en diversos ambientes como costa, río o lagunas; Los Malibú, desarrollaron una economía mixta cimentada en la agricultura de raíces como el maíz, yuca y demás, además de lo anterior, “deificaron” a un producto como la sal, al cual le imprimieron notable importancia en sus actividades comerciales; tejiendo circuitos que podrían estar relacionados con la necesidad de preservar en regiones tropicales, los alimentos.¹¹²

Desde el año de 1856, Turbana, fue cabecera de distrito en la Provincia de Cartagena con agregaciones de poblados como Ballestas y Rocha; una década después, aparece nuevamente en la Provincia de Cartagena sin estas agregaciones.¹¹³

Sus fronteras encausan a municipios como Turbaco, San Onofre, Arjona y Cartagena; limitando por el norte, sur, y oeste, respectivamente. El Municipio de Turbana pertenece al delta fluvial del Magdalena, región que va en esencia, desde la Ciénaga Grande de Santa Marta hasta el Canal del Dique.¹¹⁴ Para el periodo de 1973-1985, se contabilizan, 7.626 turbaneros, constituyendo el municipio de menor población y de viviendas de este estudio; en la cabecera se encontraban 6.105 habitantes siendo los hombres el género de mayor presencia, en el resto del municipio había en suma 1.517 residentes, donde este

¹¹² Clara Bernal González, Gemma Orjuela. “*Prospección arqueológica en el Municipio de Turbana, Departamento de Bolívar*”. En: Boletín de Arqueología: Fundación de Investigaciones Arqueológicas Nacionales N° 3, Banco de la República. 1992. pp. 8-67

¹¹³ Dimas Badel. “Diccionario Histórico-geográfico de Bolívar”... Op. Cit., p. 54.

¹¹⁴ Clara Bernal González, Gemma Orjuela. “*Prospección arqueológica en el Municipio de Turbana, Departamento de Bolívar*”... Op. Cit., p. 9.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 mismo género por una diferencia mínima, sobrepasa en número de población a las mujeres.¹¹⁵

Si desglosamos el argumento final del acápite anterior, habría que indicar en primer término, que el conglomerado de los niños de 5 a 9 años conformaban el grueso social de Turbana durante el periodo de estudio; en suma, con un 16% del indicador total, eran la población más numerosa del municipio. De la anterior cifra, el 50.2% eran niñas, el 49.7% niños. Al diferenciar la cabecera municipal con la zona rural, encontramos qué en esta última zona, predominaban varones sobre mujeres con el 53.8% y el 46.5%, respectivamente.¹¹⁶

Los datos sobre el campo del alfabetismo y la asistencia escolar durante el periodo de estudio, son perturbadores. Sobre la primera variable, las muestras, revelan una débil ventaja del alfabetismo sobre el analfabetismo; lo que estadísticamente significaría el 46.6% sobre el 31.7%, respectivamente. Las pesquisas sobre la asistencia escolar de este poblado, nos arroja cifras alarmantes; para citar solo un caso, entre 1973-1985, 4.552 turbaneros afirmaron haber desertado o nunca asistido a procesos de instrucción escolar. Ahondando en ambas cifras encontramos que la población adulta entre 25 y 29 años de edad contribuyó en reducir ambas brechas, esto mediante la culminación de su formación escolar y estudios de Educación Superior. En ese mismo sentido, las mujeres eran las mayormente admitidas en universidades y quienes culminaban satisfactoriamente el ciclo escolar. De lo anterior, es fácil inferir que los hombres tanto de la cabecera como del resto del municipio eran los que registraban peores índices de alfabetización o asistencia

¹¹⁵ DANE. "XIV Censo nacional de población y III de vivienda: Departamento de Bolívar... Op. Cit., pp 71-72.

¹¹⁶ DANE. "XIV Censo nacional de población y III de vivienda: Departamento de Bolívar... Op. Cit., p. 307.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 escolar.¹¹⁷ En comparación con otras poblaciones de densidad poblacional similar, Turbana, registra menor número de viviendas; entre 1973-1985 se da cuenta de 1.080 viviendas, 1.039 ocupadas, de ellas 776 –el 73.8%– contaban con conexiones a servicios básicos, lo que no ocultaba la necesidad de ampliar la cobertura a 272 edificaciones que no contaban con ningún servicio. Del total de viviendas, en la cabecera se apostaban 870, 843 con residentes permanentes, a diferencia del resto del municipio en la cabecera se ubicaban el mayor número de casas conectadas; de las 210 casas que habían en la zona rural, solo 27 tenían una o más conexiones. En esta zona para el mismo periodo se construyeron 2 nuevas edificaciones y a solo 1 se le conectaron todos los servicios; de la otra no se tienen registros.¹¹⁸

2.3.7. CARTAGENA.

Cartagena de Indias, conocida en los prolegómenos de la conquista y coloniaje europeo como “la ciudad de Heredia” fue fundada por éste el 1º de junio de 1533. Desde la historiografía local, algunas reflexiones como de Eduardo Lemaitre, narran los diferendos que existían inveteradamente sobre la fecha exacta de su fundación, dado que algunos cronistas entiende el 14 de enero de 1533 como el momento del arribo de Heredia; quien posiblemente en un escrito fechado ese día, describió su irrupción en esta latitud adentrándose por Bocagrande y Castillogrande. Con el correr de los años, Cartagena de Indias se fue transformando en un importante emporio social, comercial y portuario gracias a su seguridad y situación geográfica¹¹⁹ donde se gestaron todo tipo de dinámicas que estrechaban sus lazos con otras poblaciones mediterráneas; esto también gracias a la

¹¹⁷ DANE. “XIV Censo nacional de población y III de vivienda: Departamento de Bolívar... Op. Cit., p. 312.

¹¹⁸ DANE. “XIV Censo nacional de población y III de vivienda: Departamento de Bolívar... Op. Cit., p. 313.

¹¹⁹ Eduardo Lemaitre. “Cartagena Colonial”. En: Biblioteca Colombiana de Cultura, colección popular. Instituto Colombiano de Cultura. Bogotá. P. 45.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 temprana reconfiguración de un complejo cenagoso que daría vida al Canal del Dique.

Con la necesaria bifurcación, Cartagena pasó a ser un puerto colector del tráfico de mercancías de diferentes puntos tanto del caribe, como del continente y de provincias continuas; esto como consecuencia del marcado carácter mercantil del Gobierno Español, por lo que el Puerto de Cartagena se convirtió en uno de los puntos más restringidos de las colonias americanas.¹²⁰

Una de las dinámicas que se suscitó con la puesta en marcha del Puerto de Cartagena fue el rápido crecimiento y consolidación, desde los primeros años de la colonia, del comercio negrero; dividiéndose en 3 periodos muy particulares. Las licencias el primero de ellos, antecediéndole al de los asientos y el comercio libre; se sostiene que en el periodo de las licencias se consuma el arribo del negro africano. Por necesidad y ante deficiencias en mano de obra para la ejecución de faenas en yacimientos mineros y plantaciones agrícolas que no podían ser realizadas por la diezmada población indígena, las autoridades peninsulares resolvieron traer esclavizados desde la lejana África que fueron introducidos por puertos como el de Cartagena, inmediatamente después del descubrimiento y de los primeros asentamientos.¹²¹ Profundicemos el anterior argumento.

Incontables investigadores y académicos, como Adolfo Meisel, nos advierten que en el territorio de la otrora Provincia de Cartagena al momento de la conquista no había una abultada población indígena; sus números aproximados eran entre 30.000 y 90.000 que se fueron diezmando progresivamente ante la virulenta aparición de enfermedades y epidemias, siendo esta población la más vulnerable. El interés de los conquistadores no yacía en el control de esta población sino en enriquecerse mediante la explotación de la

¹²⁰ Antonino Vidal Ortega. *“Cartagena de Indias en la articulación del espacio regional caribe, 1580-1640: la producción agraria”*. Agrija ediciones. España. 84-922640-1-2. 1998. P. 24.

¹²¹ Jorge Palacios Preciado. *“La trata de negros por Cartagena de Indias”*. La rana y el águila. Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia. Tunja. 1973. P. 30.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 misma, arrasando sus posesiones de oro, con objeto de esto, se recurrió a la captura de indígenas que eran comercializados como esclavos en algunas islas del caribe; en cuanto a la población esclava fue introducida en empleos de tipo productivos, un censo realizado en el siglo XVII estima su población en 5.700 esclavos en la Provincia de Cartagena. En la población negra predominaban los hombres en edades productivas, el precio de los esclavos se fijaba por sus condiciones de demanda, el precio máximo eran unos 400 pesos de plata.¹²²

En suma, mientras el comercio regional se fue consolidando con Cartagena como una de sus piedras angulares, en esta ciudad se alcanzó, gracias a esto, un desarrollo notorio; la mayor parte de la plata registrada en el puerto financiaba la compra de esclavos que se transportaban en armazones hacia el Perú y otras latitudes.¹²³ Como resultante de su destacada actividad portuaria y comercial, Cartagena, gozaría por antonomasia, de un cierto protagonismo que la situaría en el radar de incontables hordas de corsarios y piratas que imprimieron más de una penalidad a la ciudad por muchas centurias. Usualmente estos bandoleros de mar se unían para ejecutar una gran faena con un objeto único; adueñarse de un gran botín. Las primeras páginas de la historia de la piratería –para el caso de Cartagena– nos remontan a 1544 cuando Roberto Baal rindió a la ciudad dejándola a su paso sumergida en el mar del caos y de la ruina. No obstante, no sería la única acción armada que se llevó a cabo en esta provincia hispanoamericana; ésta ‘perínclita ciudad’ lamentaría por largo tiempo el frío asalto y ocupación en Febrero de 1586 por las personas de Francis Drake y su teniente Martin Frobisher; ante supina villanía, retumbaría entre sus gentes una anecdótica y colectiva frase “nunca jamás”; que

¹²² Adolfo Meisel Roca. “*Esclavitud, mestizaje y haciendas en la Provincia de Cartagena 1533-1851*”. Documentos de trabajo sobre economía regional 76. 2006. Pp. 19-21.

¹²³ Antonino Vidal Ortega. “*Cartagena de Indias en la articulación del espacio regional caribe, 1580-1640: la producción agraria*”... Op. Cit., p. 25.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 serviría como memorial al tunante asalto y que por consiguiente, refiere la indescriptible ruina que afectó por igual tanto a la elite como a la clase popular.¹²⁴

Desde tiempo atrás y con mayor fuerza en el siglo XIX, surgieron diversas ideas que influyeron tanto a elites como a clases populares, posándose sobre la atmosfera neogranadina; soplando aires de libertad, emancipación y democracia; sobre gran parte de este territorio. Lo anterior sumado a la exhortación que hiciera la otrora Junta Suprema Central y Gubernativa del Reino, que encontró en el sufragio la forma de elegir una representación en cada provincia con objeto de frenar la invasión napoleónica en España; muchas de estas Juntas de Gobierno rompieron con las autoridades coloniales. Rápidamente estos aires se tornaron en vientos huracanados que fueron fragmentando e implosionando la estructura, forma de gobierno e instituciones imperiales, en una secuela de estallidos e insurrecciones que conoceríamos desde las postrimerías del Antiguo Régimen, como guerras de independencia.¹²⁵ Las declaratorias de independencias y emancipación a lo largo y ancho de Hispanoamérica fue una herida mortal para el Antiguo Régimen; lo que sentenció el fin a casi 3 siglos de subordinación imperial por parte de los súbditos neogranadinos. Cartagena de Indias no fue ajena a estos vientos revolucionarios, suprimiendo y derogando la autoridad colonial en noviembre 11 de 1811; evento que se narra como el grito de independencia. Tal proeza solo sería posible con la alianza entre mulatos, negros y criollos.

La declaración de independencia trajo nuevas situaciones que debieron sortear las nuevas autoridades; una de ellas fue una acuciante crisis fiscal, que experimentó Cartagena con la llegada de la primera república, ya que desde 1809 y con mayor fuerza desde 1811 se

¹²⁴ Kris E. Lane “*Corsarios, piratas y la defensa de Cartagena de Indias en el siglo XVI*”. Boletín Cultural y Bibliográfico Vol. 44. Núm. 75. 2007. Pp. 105-107.

¹²⁵ Eduardo Posada Carbó. “*La independencia y los orígenes de la democracia en Hispanoamérica*”. En: Cartagena de Indias en la Independencia. Banco de la República. Cartagena. 2011. P. 13.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 inicia una reducción a la alza en los valores anuales del situado. Existieron muchas causas para esta reducción, se indica como crucial, la incertidumbre de la política local que dependía de las remesas del situado; es evidente que no existían posibilidades de que las provincias leales a la corona le enviaran a Cartagena la parte del situado que les correspondía.¹²⁶ Entre agosto y diciembre de 1815 los habitantes de Cartagena de Indias serían protagonistas de una bicentenaria historia de heroísmo y resistencia, el sitio de Pablo Morillo.

El paquidérmico Imperio Español, vio en Pablo Morillo, la persona que podría liderar la reconquista del dominio perdido sobre las Provincias Hispanoamericanas con la invasión napoleónica a España. A Morillo se le confió un ejército expedicionario conformado y reclutado en Cádiz que además del anterior objetivo, debía pacificar el escabroso panorama social y político en el Nuevo Mundo;¹²⁷ el asedio español en Cartagena de Indias se inició la mañana del 26 de agosto de 1815 y se extendió poco más de 100 días hasta diciembre de ese mismo año. Al cabo de ese tiempo, las elites y el resto de habitantes sometidos a inanición y miseria, se rindieron. Un académico de los quilates de Rodolfo Segovia adjudica al sitio una consecuencia irreparable, la pérdida poblacional que azotó a Cartagena; contabilizándose alrededor de 8.000 habitantes en 1870.¹²⁸ Otras variables que se tienen en cuenta para este desalentador panorama en el siglo XIX, fue posiblemente la búsqueda de mejores oportunidades económicas en otras latitudes; lo que que motivó

¹²⁶ Adolfo Meisel Roca. *“La crisis fiscal de Cartagena en la era de la independencia 1808-1821”*. En: Cartagena de Indias en la Independencia. Banco de la República. Cartagena. 2011. Pp. 381-382-383.

¹²⁷ Rodolfo Segovia Salas. *“El sitio de Cartagena por el general Pablo Morillo en 1815”*. En: Cartagena de Indias en la Independencia. Banco de la República. Cartagena. 2011. P. 411.

¹²⁸ Redacción Cultural El Universal. *“El sitio de Morillo cumple 200 años”*. Archivos El Universal, El Universal. Agosto 13 de 2015. P. 1. Disponible En: <https://www.eluniversal.com.co/cultural/el-sitio-de-morillo-cumple-200-anos-202640-KTeu303955>

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985
la migración de los habitantes debido al profundo periodo de retroceso económico que
vivió Cartagena después de la independencia.¹²⁹

El siglo XX –con mayor manifestación en la segunda mitad– sentenció una relativa
pujanza y crecimiento de Cartagena en múltiples campos como la cultura, artes plásticas,
evolución de la economía, crecimiento de la población y expansión urbana y, un
destacado desarrollo en los transportes, siendo el Ferrocarril Cartagena-Calamar¹³⁰ el
mejor ejemplo de ello; la conexión entre Cartagena y el puerto fluvial de Calamar tardaría
30 años y la principal intención de este imperativo progresista era reemplazar el
semiabandonado Canal del Dique.¹³¹ En Cartagena, el ferrocarril llegaba hasta El Muelle
de la Machina; hoy Parque de la Marina, éste generó mucho movimiento de mano de
obra por lo que producía valiosas utilidades a mucha gente derivada del traslado de todo
tipo de mercancías que se movilizaban sobre sus rieles ante la carencia de carreteras.
Durante el gobierno de Laureano Gómez y a pesar de la excepcional topografía de la
Costa Caribe, al igual que en otras ciudades del país bajo el supuesto de que a futuro la
rentabilidad del transporte ferroviario, sería insuficiente, se decretó el fin de sus
operaciones; que conectaban a muchos barrios como El Pie de la Popa y Lo Amador.¹³²

En la segunda mitad del siglo XX, esencialmente en el periodo de estudio de esta
investigación, Cartagena fue protagonista de un crecimiento poblacional y urbano sin
precedentes; se destaca la consolidación de algunos oficios y ocupaciones en sectores
como el comercio y servicios que desplazó al sector industrial; ello es la evidencia de un

¹²⁹ María Aguilera Díaz, Adolfo Meisel Roca. *“Tres siglos de historia demográfica de Cartagena de Indias”*. Colección de Economía Regional. Banco de la República. Cartagena. 2009. P. 55.

¹³⁰ Banco de la República, Haroldo Calvo Stevenson, Adolfo Meisel Roca. *“Cartagena de Indias en el siglo XX”*. Banco de la República. Bogotá. 2000. P. 5.

¹³¹ Marco Palacios. *“Entre la legitimidad y la violencia: Colombia 1875-1994”*. Grupo Editorial Norma, Colección Vitral. Bogotá. 1995. P. 44.

¹³² Javier Ortiz Cassiani. *“Un diablo al que le llaman tren: El ferrocarril Cartagena-Calamar”*... Op. Cit., p. 192.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 continuo auge en el puerto y desarrollo de la actividad turística que involucra a otras de apoyo como la banca y los seguros.¹³³

Un pilar fundamental en la estructura económica y social de Cartagena de Indias durante el decenio que transcurre de 1973-1985 es su población; el total de habitantes de la ciudad era de 312.557, en suma, el 80% de la población total del departamento vivía en la capital y poblados contiguos; el restante 20% se ubicaba en pueblos y corregimientos más distantes pero bajo la férula político-administrativa de Cartagena. El grupo de edad, con la población más abultada durante el decenio, eran los jóvenes y adolescentes de 10 a 24 años; constituyendo el 38.9% de la población cartagenera, esta cifra se consolidaría con los habitantes de futuras conurbaciones como La Boquilla y Pasacaballos entre otras, en la que en suma indicaban la existencia de 7.224 jóvenes de estas edades.¹³⁴

Otro elemento determinante de la estructura social de Cartagena de Indias entre 1973-1985 era el Estado Civil; de los 312.557 cartageneros, poco más del 98.9% informó su Estado Civil. En síntesis, hablamos de 309.133 ciudadanos; definiéndose 208.556 como solteros, 64.814 como casados, 23.927 en unión libre, 4.586 divorciados y 7.250 viudos. Seguiremos sobre esto rápidamente, en la cabecera municipal se encontraba el 74.1% del total de solteros el restante 6.8% se hallaba en corregimientos y otros poblados; la mayoría de los solteros –19.862– eran jóvenes entre 15-19 años de edad.

De los 64.814 contrayentes nupciales, en Cartagena de Indias durante el decenio 1973-1985, el 94.6% residían en lo que se encausa como área metropolitana, el resultante 5.3% corresponde a quienes se unieron en matrimonio en lugares de residencia contiguos a

¹³³ Javier Eduardo Báez Ramírez. *“La economía de Cartagena en la segunda mitad del siglo XX: Diversificación y rezago”*. En: *“Cartagena de Indias en el siglo XX”*. Banco de la República. Bogotá. 2000. P.40

¹³⁴ DANE. *“XIV Censo nacional de población y III de vivienda: Departamento de Bolívar... Op. Cit., p. 113.*

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 Cartagena y bajo su férula; en esta cifra, no se incluyen los contrayentes cuyo sitio de residencia no sea Cartagena o hayan elegido a ésta como locación para unirse en matrimonio. Desde el corte 1973-1985 en Colombia se evidencia una tendencia a la alza, entre los ciudadanos que preferían convivir en unión libre. Por ello, no resulta extraño que en nuestros días, el país sea el segundo de un listado de 49 naciones donde las parejas optan por cohabitar de esta forma y no bajo la convivencia de la égida sacramental. En la cabecera municipal de Cartagena de Indias, 21.085 encuestados declararon vivir juntos y de ésta manera, lo que en un simple ejercicio porcentual, nos indicaría que hablamos de un poco más del 88.1% de ciudadanos que convivían en esta forma; la mayoría de la población era de edades entre 19 y 39 años de edad.¹³⁵

En 1973, bajo el concordato del mismo año, desde el Capitolio Nacional los miembros del órgano legislativo buscaban sepultar una frase ritualica del matrimonio canónico “que lo que Dios ha unido, no lo separe el hombre”. La ponencia senatorial otorgaba facultades a los ciudadanos que decidieran poner fin al sacramento matrimonial y unirse posteriormente mediante el consentimiento de la égida civil, sin que tal decisión trajera repercusiones y sanciones eclesiásticas como la excomunión. La respuesta de los guardianes del solio petrino, fue un proyecto de ley que frenaba la aplicabilidad de la norma por parte de la Iglesia Católica.

A pesar de este y de otros recursos legales, los proponentes no impidieron que desde 1973 en adelante las parejas pudieran adelantar acciones jurídicas con objeto de separación o de divorcio.¹³⁶ En relación a esto, pudimos rastrear en el largo periodo de 1973-1985 en

¹³⁵ DANE. “XIV Censo nacional de población y III de vivienda: Departamento de Bolívar... Op. Cit., p. 116

¹³⁶ Diario El Tiempo, Edulfo Peña. “Senado quita velo al divorcio”. Archivos El Tiempo. 07 de junio de 1992. Bogotá. Consultado el 04/04/2019. Disponible en: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-131564>

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985
Cartagena de Indias a 4.437 parejas divorciadas, la mayor parte de estas personas se encontraban en rangos de edades de entre 35 y 39 años. Finalmente, el último eslabón del Estado Civil en la municipalidad de Cartagena de Indias se componía de los viudos, del total de la población, estos eran 7.250; el 83.4% mujeres y el 16.5% hombres entre las causas y razones que dieron al ostentar este status, se indica mayoritariamente la incidencia de fenómenos de violencia social como el homicidio, ocupando el 36% del porcentaje total de viudez.¹³⁷

Para el espacio territorial de Cartagena de Indias, los resultados de los censos 1973-1985 son alentadores ya que se evidencia un incremento en los niveles de asistencia escolar en establecimientos formales e igualmente en la reducción del analfabetismo. Sobre la primera cuestión; las cifras en Cartagena de Indias dan cuenta de la asistencia escolar de 51.551 individuos, mayormente, niños y jóvenes. En cuanto al alfabetismo y analfabetismo; la documentación oficial corrobora el crecimiento aludido al inicio del acápite, 227.672 cartageneros informaron dominar las habilidades de lectura y escritura sobre 45.524 que se declararon como analfabetas.

La cabecera municipal de Cartagena de Indias, poseía el mayor número de analfabetas, cerca del 85% sobre un rezagado 15% de habitantes ubicados en la ruralia municipal; curiosamente, la cabecera, también dominaba los indicadores de asistencia como de inasistencia escolar con el 73.6% y 93.4% respectivamente. Ahora bien, se puede ahondar aún más en algunos indicadores sobre el sistema educativo cartagenero de 1973-1985, por ejemplo, en un rango de 5 a 60 años de edad encontramos algunas particularidades; oficialmente, 53.197 individuos de este grupo de edad no habían completado la

¹³⁷ DANE. "XIV Censo nacional de población y III de vivienda: Departamento de Bolívar... Op. Cit., pp. 116-117.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 secundaria y más alarmante, 98.534 habitantes no habían culminado su paso por la educación primaria, mayoritariamente personas adultas de entre 45-60 años de edad.¹³⁸

Solo restan dos elementos del eslabón de la estructura socio-económica de Cartagena de Indias en 1973-1985; los indicadores sobre la población económicamente activa y el número de viviendas y sus características. En primer término, durante el decenio de estudio, en Cartagena se hallaba una población formal o informalmente ocupada de 76.476 personas, en ese mismo sentido, 19.579 cartageneros engrosaban –oficialmente– las cifras del desempleo. En segundo término, oficialmente, los datos nos hablan de 134.565 cartageneros inactivos económicamente, entre los perfiles de esta categoría se incluyen estudiantes, jubilados o pensionados, rentistas, y a quienes realizaban quehaceres en el hogar.¹³⁹

En la cabecera de la población masculina económicamente activa solo se encontraban laborando el 48.7%; además de lo anterior, de esta misma población 8.404 se encontraban como practicantes o judicantes. Durante 1973-1985 la mayor población en edades económicamente activa eran las mujeres, pero los índices de vinculación laboral formal, muestran una clara favorabilidad hacia los hombres; a pesar de ello, rastreamos a 24.648 mujeres que se encontraban ocupadas de manera formal en sectores como el textil, servicios y banca; lo que no reducía la brecha de desempleo femenino, situado durante este decenio en un 54.9%¹⁴⁰ Durante 1973-1985 en la municipalidad de Cartagena de Indias habían un total de 121.644 viviendas particulares, de las cuales el 96.3% estaban

¹³⁸ DANE. “XIV Censo nacional de población y III de vivienda: Departamento de Bolívar... Op. Cit., pp. 116-117

¹³⁹ DANE. “XIV Censo nacional de población y III de vivienda: Departamento de Bolívar... Op. Cit., p.123.

¹⁴⁰ DANE. “XIV Censo nacional de población y III de vivienda: Departamento de Bolívar... Op. Cit., p.124.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 ocupadas, cifra que se completa con un 3.58% de viviendas desocupadas para un total del 100%.

En la cabecera municipal, habían 75.279 destacándose 2.850 unidades como hogares colectivos e industriales; 1.375 estructuras se dedicaban a esta última labor, lo que significaba que en su interior se llevaba a cabo la producción de alimentos, textiles, madereras y sólo durante este decenio existieron 8 viviendas donde se producían sustancias químicas bajo supervisión legal. Entre 1973-1985 en la zona rural y contigua a Cartagena de Indias, rastreamos 46.365 viviendas, 431 de ellas, viviendas u/o hogares colectivos.¹⁴¹ En la etapa final de este escrito, nos dedicaremos al análisis de uno de los eventos más traumáticos que afectaron durante este decenio a la estructura económica y social de la subregión del Canal del Dique, la inundación de 1984-1985.

2.3.8. LA INUNDACIÓN DE 1984-1985.

Entender los eventos catastróficos de las inundaciones en la subregión del Canal del Dique, parte por entender dos elementos; el porqué de la ocurrencia de estos eventos y porque la formación geológica donde hoy se encuentra esta importante subregión del Caribe Colombiano, la convierte en un área naturalmente inundable en época de torrenciales precipitaciones.

Lo primero sobre lo que hay tener claridad es que los ciclos de lluvias son procesos naturales; su escurrimiento por las cuencas forman el caudal de los ríos, estos a su vez, tienen una cauce por donde circulan sus caudales. Con las lluvias máximas o lluvias altas, crecen los caudales de estos afluentes con lo que en muchas ocasiones se puede sobrepasar en altitud y en capacidad al cauce, provocando desbordamientos que afectan

¹⁴¹ DANE. "XIV Censo nacional de población y III de vivienda: Departamento de Bolívar... Op. Cit., p.49.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 directamente a las poblaciones ribereñas. Para mitigar estos eventos, tradicionalmente se emplea el uso de diques artificiales que incluso pueden ser agrietados con la fiereza del cauce quedando expuestos los terrenos vecinos; a pesar de las penalidades que a causa de esto enfrentan los pobladores, la disponibilidad de la cuenca del Río Magdalena posibilita el desarrollo de muchos de estos centros urbanos y rurales y de sus actividades sociales y económico-comerciales.¹⁴²

Otro elemento sobre el que debemos sentar claridad es sobre las crecientes de los ríos, éstos también son fenómenos naturales. Por ejemplo, la participación anual del Río Magdalena –el cual da vida al Canal del Dique– en el ciclo hidrológico, es mediante una época de niveles bajos y una de niveles altos que con su fluctuación posibilita y condiciona el desarrollo de los ecosistemas naturales, de la biodiversidad y de los recursos naturales renovables, beneficiando a manglares y pastizales. Pero las crecientes extremas y máximas ocurren en tiempos más largos, en la Subregión del Dique el mayor causante de las inundaciones, es la planicie a lado y lado del tránsito del canal que bajo condiciones de precipitaciones irregulares como las registradas en 1984-1985, ocupan completamente el cauce del Canal del Dique.¹⁴³

Sobre el elemento restante, la formación del Canal del Dique; hay que acotar lo siguiente, si bien la configuración artificial del Canal del Dique fue una obra adelantada y ejecutada por el ingenio humano, no se puede negar el hecho de que desde hace millones de años la zona donde hoy se encuentra este memorial a la ingeniería colonial europea, el Río Magdalena lo usó para desembocar en el mar modificando su forma original y haciendo a esta franja parte de una bahía con una isla nórdica donde en cuyos extremos hoy se hallan las ciudades de Barranquilla y Cartagena (Ver imagen 1).

¹⁴² Carlos E. Rubio Gómez. “Área inundable del Canal del Dique” ... Op. Cit, p. 4.

¹⁴³ Carlos E. Rubio Gómez. “Área inundable del Canal del Dique” ... Op. Cit, p. 6.

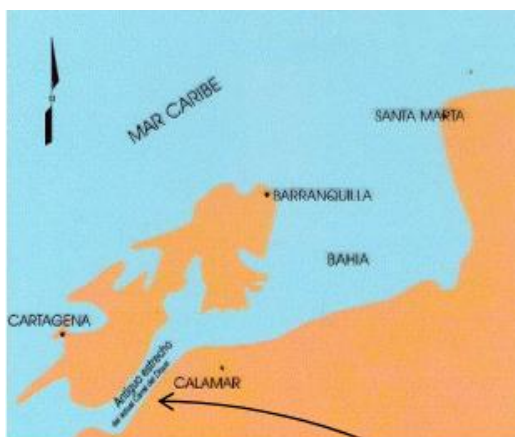
YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985
Como resultado de esta modificación geológica, quedó una planicie con grandes cuerpos de agua en las partes más bajas donde posteriormente se realizarían las orillas, dejándolas más altas que la planicie; la planicie baja de 10 metros de altura hasta 0 metros al nivel de mar, es muy plana, por lo que entonces el agua baja lentamente encajonada por los muros en sus orillas; estas finalmente se encuentra con la marea que fluctúa durante el día y por varias horas, estando más alta que la desembocadura del Dique.

Lo anterior, disminuye la velocidad del agua, es por eso que cuando el Canal del Dique recibe crecientes de caudales extremos del río, aumenta el nivel del agua, quedando más alto que la planicie y es esto razón de que se desborde o rompa el muro, inundando hasta donde la altura en tierra es igual al nivel del agua en cada sitio.¹⁴⁴

IMAGEN 1.

ANTIGUO ESTRECHO DEL ACTUAL CANAL DEL DIQUE.



Fuente: IDEAM: Áreas Inundables Hoy, 2010.

Por otro lado, la descripción más elemental y concisa sobre qué es una inundación, no podría ser otra distinta aquella donde se le describe como un evento en el cual el agua ocupa lugares donde normalmente no está. Según el Departamento Nacional de

¹⁴⁴ Carlos E. Rubio Gómez. “Área inundable del Canal del Dique”... Op. Cit, p. 16.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985
Planeación del Gobierno de Colombia y la Dirección General de Gestión Ambiental del
Riesgo de Desastres existen 7 tipos distintos de inundaciones; en el caso de la de 1984-
1985 en la Subregión del Dique, hablamos de un evento donde incidieron dos tipos de
inundación, la de desbordamiento y por rompimiento de jarillones o diques de contención
en un sector cercano a Santa Lucía en el Departamento del Atlántico, siendo la inundación
de 1984-1985 la más grande de la que se tiene registros.¹⁴⁵ En Colombia, el 60% de los
desastres naturales se producen por la incidencia de eventos hidrometeorológicos, es decir
por inundaciones o flujos torrenciales de agua lluvia; dejando estragos mayormente en la
infraestructura y en la cotidianidad de las poblaciones damnificadas.¹⁴⁶

Desde inicios de los años 80's y con razón del fatídico movimiento telúrico del año 1979;
con objeto de atender y gestionar oportunamente para la ciudadanía antes, durante y
después de un evento desastroso, la Gestión Ambiental del Riesgo por Inundaciones
estipuló y definió conductos regulares para catalogar a una situación como de inminente
riesgo. Lo anterior, propicia el surgimiento de 4 categorías o conceptos, bajo los cuales
se deben analizar los fenómenos sísmicos e hidrometeorológicos; éstas categorías
básicamente son las de exposición, amenaza, vulnerabilidad y riesgo. En ese sentido,
entendemos como 'riesgo' a todo evento peligroso en el que existen altas probabilidades
de que las personas, sus bienes y su ambiente, puedan sufrir daños considerables debido
a la ocurrencia de una anomalía hidrometeorológica. La amenaza es el peligro latente que
tiene el potencial de causar la muerte, heridas u otros daños imprevistos a la salud y
cotidianidad de la ciudadanía. Finalmente sobre esta cuestión, con gran claridad se
entiende que tanto vulnerabilidad como exposición indican la posibilidad de que las

¹⁴⁵ Julio César González Velandia. *“La gestión del riesgo de desastres en las inundaciones de Colombia: una mirada crítica”*. Universidad Católica de Colombia. En: repositorio de Facultad de Ingeniería. Bogotá. 2014. P. 22.

¹⁴⁶ Luis Fernando Mejía. *“Índice municipal de riesgo de desastres de Colombia”*. Departamento Nacional de Planeación. Bogotá. Abril de 2018. P. 7.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 personas inmersas en eventos naturales y sus enceres puedan sufrir daños ante una amenaza.¹⁴⁷

El evento inundable de 1984-1985 fue propiciado por el fenómeno de la niña; este fenómeno, tiene una incidencia cada 7 años en los desastres hidrometeorológicos, los mismos están asociados a fuertes episodios del fenómeno de ‘La Niña’ la población nacional queda a merced de esta amenaza dado que un importante porcentaje del territorio nacional está ubicado en zonas inundables en regiones como la del Caribe Colombiano con características de suelos inestables y en otras, donde con la participación de las Cordilleras de los Andes se presenta una alta recurrencia de desastres de gran magnitud asociados a diferentes fenómenos climáticos los cuales han dejado millones de damnificados, además de decenas de muertes y pérdidas materiales;¹⁴⁸ profundizaremos esto más adelante.

2.3.9. ESTRAGOS DE LA INUNDACIÓN 1984-1985 EN LA PRENSA LOCAL.

Un evento hidrometeorológico con característica de desastre sin duda alguna es documentado por la prensa y reproducido por los diversos medios masivos de comunicación, en esta parte final del episodio plasmaremos algunas notas periodística bajo la férula editorial del Periódico de circulación regional, El Universal de Cartagena, que dan cuenta del impacto de esta calamidad en la estructura económica y social de la Subregión del Canal del Dique, además de, los intentos tardíos de la administración local y nacional por atender a la población y reparar los daños en infraestructura que se vivieron por el azote de este evento climático.

¹⁴⁷ Luis Fernando Mejía. “Índice municipal de riesgo de desastres de Colombia”... Op. Cit., pp. 22-2.

¹⁴⁸ Lady J. Vega López, Jennyfer P. Castiblanco Muñoz. “Inundaciones y gestión del riesgo en Colombia: Un análisis del comportamiento de la gestión del riesgo del estado y el rol del aseguramiento desde el 2003 al 2013”. En: Repositorio Universidad de la Salle. Facultad de Ciencias Económicas y Sociales: Trabajo para optar título de Economista. Bogotá. 2016. P. 13.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985

En enero 15 de 1984, el periodista del Periódico El Universal, José Luis Herrera; quién con el rotulo de “rayo mató a una mujer e hirió a dos personas durante torrencial aguacero”, anunciaba el inicio de lo que se previa como una “ola invernal regular”; el comienzo de estas primeras precipitaciones con lluvias de hasta 8 horas de duración, generaron en la capital del departamento una parálisis en el tráfico automotor, además del titulado fallecimiento de una mujer en la localidad de Mahates, Bolívar a causa de una descarga natural de electricidad estática. El comunicador en su nota, recoge declaraciones de funcionarios del Cuerpo de Bomberos quienes tildaron de anormal este aguacero que provocó además de lo descrito, otras emergencias en cinco sectores del populoso barrio Olaya Herrera, donde las aguas lluvias, penetraron a las residencias creando desespero entre los habitantes. La oficina de la Defensa Civil y del Cuerpo de Bomberos informaron de al menos 13 siniestros viales como resultado del aguacero; el informe de las autoridades competentes, habla de un elevado número de accidentes de carreteras dejando entre 15 y 20 heridos, 2 de ellos de consideraciones.¹⁴⁹

Para el mes de junio, desde la misma casa periodística, bajo el título de “Inundaciones en Bolívar: más de 250 familias de la región Dique y del Sur de Bolívar, corren peligro”; la redacción informaba a sus lectores y a las autoridades competentes del inminente riesgo al que estaban expuestos los habitantes de la Subregión del Dique debido al recrudecimiento del invierno que desde semanas anteriores había aumentado considerablemente el caudal del Río Magdalena ;que ya dejaba estragos y desolación en otras municipalidades del sur del país. En el escrito también se alude a fallas en unos

¹⁴⁹ AHC. Periódico El Universal, José Luis Herrera. “Rayo mató a mujer e hirió a 2 personas durante aguacero”. Local. 15 de enero de 1984. Cartagena de Indias.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 trabajos de alcantarillado que se adelantaban en varios municipios de la Región Dique; la obra, mostró sus deficiencias con las primeras lluvias.¹⁵⁰

Entre 1973-1985, muchos municipios del Departamento de Bolívar y en especial su capital, Cartagena de Indias, tuvieron acceso a servicios telefónicos con Telecartagena como su operador. A mediados de julio la periodista del Universal, María Victoria Medina en una nota publicada bajo el nombre de “Telecartagena busca recursos para atender los daños telefónicos”, reseñaba un reunión sostenida por el gerente de Telecartagena Jaime de la Cruz Zubiría y el Presidente de Telecom, Hernán González quienes hablaron de las estrategias para la consecución de recursos extracontractuales que permitiría entrar a reparar las dos mil líneas telefónicas que se encontraban fuera de servicio como consecuencia del crudo invierno que había afectado a Cartagena de Indias y a municipios como Arjona, Calamar, Mahates, Soplaviento e incluso San Cristóbal. En esta circulación, la periodista también plasma la conformación de una comisión técnica que debió hacer una revisión y detectar los sitios más afectados en el “infarto telefónico” en los municipios anteriormente descrito y en barriadas de la capital como el Centro, Bocagrande y El Bosque, entre otros.¹⁵¹

Problemas de conectividad telefónica no fueron los únicos que tuvieron que sortear las poblaciones de la Subregión, para fines de septiembre y principios de octubre, el fenómeno de La Niña descargaba con toda su fuerza lluvias torrenciales sobre esta región del Caribe Colombiano, que con el quiebre de los muros de contención en Santa Lucía, una a una las poblaciones de la región Dique y de otras latitudes de Bolívar fueron quedando bajo el agua. Con las aguas estancadas empezaron a surgir brotes epidémicos

¹⁵⁰ AHC. Periódico El Universal. “Inundaciones en Bolívar: más de 250 familias de la región Dique y del Sur de Bolívar, corren peligro”. Regional. 06 de junio de 1984. Cartagena de Indias.

¹⁵¹ AHC. Periódico El Universal, María Victoria Medina. “Telecartagena busca recursos para atender los daños telefónicos”. Local. 20 de julio de 1984. Cartagena de Indias.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 y enfermedades que atentaban contra la salud pública, por lo que en zonas de municipios como Arjona, Calamar y en menor escala en Mahates, se declararon en cuarentena; así lo registra Alfredo Pernet en su espacio periodístico en *El Universal*. En su escrito, Pernet, recoge las impresiones de algunos habitantes de esta latitud quienes comparan a los interminables aguaceros con caracteres bíblicos; arrasando a su paso cultivos de yuca, ñame, plátano siendo en ocasiones estos tubérculos la única dieta alimenticia de muchas familias de la ruralia. Pernet aprovecha sus líneas para llamar la atención a la administración local y nacional, quienes al cierre de esa edición –ni de muchas otras– no habían destinado ayudas para los damnificados.¹⁵²

Seguramente el clamor popular de los damnificados, sumado a los cuestionamientos de los comunicadores sobre el silencio de las autoridades locales y nacionales sobre la tragedia que se vivía a causa de la inundación en la Subregión del Dique y en otras zonas de Bolívar, hicieron que a través de la Oficina de Planeación en Bolívar en cabeza de José Antonio Covo; se gestionara una inyección humanitaria por la suma de 6 mil millones de pesos, que debían destinarse para la atención prioritaria de las zonas afectadas. Este paquete de ayudas, debía servir para la ejecución de un proyecto “que a futuro mitigara el impacto de la ola invernal en esta subregión”. Además de lo anterior, se contempló el uso de rubros de estos recursos para subsidiar a agricultores, además de mejoras en las obras públicas e infraestructuras, en transportes, desarrollo económico, salud, trabajo y seguridad social, también en energía y comunicaciones.¹⁵³

En febrero 11 de 1985, el otrora Ministro de Obras Públicas, Rodolfo Segovia Salas, a su paso por la ciudad fue interrogado sobre las obras de mitigación para prevenir en el futuro

¹⁵² AHC. Periódico *El Universal*, Alfredo Pernet Morales. “Inundaciones en Bolívar: Decretan cuarentena por brotes epidémicos”. Regional. 04 de octubre de 1984. Cartagena de Indias.

¹⁵³ AHC. Periódico *El Universal*, Ana Cecilia Romero R. “Inversión de \$6 mil millones”. Regional. 15 de noviembre de 1984. Cartagena de Indias.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 eventos catastróficos como la inundación de 1984-1985; el jefe de la cartera de obras, aseguraba que la suspensión de las obras del Canal del Dique “era solo para tomar un aliento antes de la recta final”, el ejecutivo, se comprometió con la sociedad bolivarenses en apersonarse de los trabajos de dragado y rectificación del Dique, con lo que en teoría debía paliarse la amenaza a futuras crecientes o eventos inundables en estos pueblos ribereños.¹⁵⁴

Las obras prometidas por el funcionario, se llevaron a cabo, pero como lo narran los antecedentes resultaron infructuosas. Estos trabajos, tornaron al Canal del Dique mucho más contaminante; la toxicidad incurrida entre sus aguas afectaba directamente a la Bahía de Cartagena¹⁵⁵ llevando consigo cerca de 250 mil metros cúbicos de sedimentos y desechos. La alarma sobre la sedimentación reveló otro mal al acecho, la contaminación con mercurio; por este hecho se sancionó a industrias como la Planta de Soda y Ecopetrol quienes a su vez asumieron compromisos para controlar y evitar que se vertieran desechos tóxicos a la Bahía de Cartagena, un mal que aún en nuestros días, la aqueja.¹⁵⁶

CONCLUSIONES.

Desde el momento en el que por iniciativa de las autoridades coloniales se configuró artificialmente a un conjunto de humedales y ciénagas que darían vida al Canal del Dique, se previó auspiciar todo tipo de dinámicas y lazos económicos y sociales. En el camino de gestar estas dinámicas, se generaron situaciones escabrosas que referenciamos a lo largo de este documento. En oportunidades, de manera errática el Cabildo de Cartagena otorgó la exclusividad y uso del Canal del Dique a distintos contratistas y sociedades que

¹⁵⁴ AHC. Periódico El Universal, Graciela Large. “Minobras solicitará emergencia económica para Canal del Dique”. 11 de febrero de 1985. Cartagena de Indias.

¹⁵⁵ AHC. Periódico El Universal, María Victoria Medina. “Sobre Bahía de Cartagena: Canal del Dique más contaminante”. 12 de junio de 1985. Cartagena de Indias.

¹⁵⁶ AHC. Periódico El Universal. Oswaldo Sotomayor. “Contaminación en la Bahía: El Dique acabará con el mercurio”. 20 de junio de 1985. Cartagena de Indias.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 asumían el compromiso de adelantar trabajos de rectificación y dragado que mejoraran la navegabilidad por esta arteria; muchas de estas erráticas concesiones, provocaron, que por largos periodos de tiempo los distintos administradores del Canal, decretaran la suspensión o prohibición del tránsito sobre sus aguas, afectando la cotidianidad comercial de muchos de estos municipios de la Subregión del Dique en los Departamentos de Atlántico y Bolívar.

En defensa de los administradores del Canal, hay que señalar que sus decisiones no siempre fueron erráticas, por el contrario, en ocasiones significaron un beneficio para la región; ya que sin duda y gracias al notable desarrollo del transporte a vapor, se contribuyó en el traslado a través del Dique de carga importada; incluso en el marco de periodos turbulentos como la Guerra de los Mil Días, donde las cifras oficiales nos hablan de un incremento de 167 a 351 mil toneladas anuales, empleando al Dique como la vía para su destino.

El inveterado problema en la conectividad y las vías de comunicación en el Caribe Colombiano, especialmente, en Cartagena de Indias y la Subregión del Canal del Dique, propició –ante la necesidad– el nacimiento, desarrollo y consolidación del transporte ferroviario; momento desde el cual, debía sentenciarse a muerte el transporte de carga por el Canal del dique. A pesar de los problemas recurrentes de navegabilidad, el canal no quedó en desuso.

Los censos sobre la población de esta Subregión, en los periodos de 1973-1985, nos muestran un positivo crecimiento en el acceso a la educación formal en primaria, secundaria y superior; acceso que mayormente fue liderado por mujeres. Durante este mismo periodo, en muchos de los municipios de estudio, se evidenció una reducción positiva de la brecha de analfabetismo. Además de esto, también fuimos testigo del florecimiento –oficial– de oficios como la albañilería; que se tejió como una fuente de

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 ingreso muy distinta a las tradicionales en una zona ribereña, tales como la pesca y la agricultura.

La última sección del documento se basó sobre la devastadora inundación de 1984 que afortunadamente, –según lo recopilado en la prensa local– no ocasionó pérdidas humanas de consideración; las afectaciones en la infraestructura y las producciones agrícolas de los habitantes de la subregión, aunque tardíamente, si fueron atendidas por la administración nacional, departamental y local. Este evento inundable, debió servir como un memorial para la estimulación de mecanismos de protección a las comunidades quienes incluso después de este evento, han debido sobreponerse a otros episodios devastadores como el de 2010.

Finalmente, nos sumamos al llamado de la Contraloría General de la República, quienes de manera reiterada han exhortado a las autoridades competentes en Atlántico y Bolívar a priorizar el reforzamiento de las estructuras de contención en el Canal del Dique, con el fin de evitar los puntos de ruptura de 2010, coincidencialmente, el mismo punto donde se rompió en 1984; Santa Lucía. También nos unimos a la invitación del Órgano de Control Fiscal del Estado, a que se implementen las herramientas para la recuperación del ecosistema del Canal del dique; alterado desde 1984 cuando Cormagdalena decidió ampliar el canal e interrumpir sus conexiones con las ciénagas, afectando gravemente a la rica economía de estas comunidades, condenando a sus habitantes, a una vida en un mar de necesidades.

BIBLIOGRAFÍA.

Fuentes primarias.

Archivos y bibliotecas consultadas:

Archivo digital del DANE.

Censos Generales de Población y Vivienda.

Años: 1951, 1964, 1973, 1985.

Prensa:

Periódico diario El Universal

Años: 1984, 1985.

Diario El Tiempo:

Años: 1999.

Fuentes secundarias.

- AGUILERA, Díaz María, Meisel Roca Adolfo, *“Tres siglos de historia demográfica de Cartagena de Indias”*, Colección de Economía Regional Banco de la República, Cartagena, 2009.
- AGUILERA, Díaz María Modesta, *“Magangué: Puerto fluvial bolivarense”*, En: Documentos de Trabajo sobre Economía Regional N°24, Banco de la República: Centro de Estudios Económicos Regionales, 2002.
- AGUILERA, Díaz María M, *El Canal del Dique y su subregión: una economía basada en la riqueza hídrica*, Cartagena de Indias, Documentos de Trabajo sobre economía regional No. 78, 2006.
- BADEL, Dimas, *“Diccionario Histórico-geográfico de Bolívar”*, Gobernación de Bolívar, Carlos Valencia Editores, Bogotá.
- BÁEZ, Ramírez Javier Eduardo *“La economía de Cartagena en la segunda mitad del siglo XX: Diversificación y rezago”*, En: “Cartagena de Indias en el siglo XX”, Banco de la República, Bogotá, 2000.

- BARRETO, Marit, “*La ganadería*”, En: Historia de Huamachuco, Perú, Universidad Nacional de Trujillo.
- BELL, Lemus Gustavo, “*Canal del Dique 1810-1840 el viacrucis de Cartagena*”, En: Boletín Cultural y Bibliográfico N°21, Medellín, Fundación Simón y Lola Guberek, 1989.
- BERNAL, González Clara, Gemma Orjuela, “*Prospección arqueológica en el Municipio de Turbana, Departamento de Bolívar*”, En: Boletín de Arqueología: Fundación de Investigaciones Arqueológicas Nacionales N° 3, Banco de la República, 1992.
- BONET, Morón Jaime, “*Las exportaciones de algodón del Caribe Colombiano*”, En: Documentos de Trabajo sobre Economía Regional N°3, Centro de Investigaciones Económicas del Caribe Colombiano, 1998.
- BUENDÍA, Díaz Rafael G., “*Síntesis histórica del Municipio de Arjona*”, Gobernación de Bolívar, Secretaria de Educación y Cultura, En: Fondo Mixto para la Promoción de la Cultura y las Artes de Bolívar, Ediciones Rafael Buendía.
- CALVO, Stevenson Haroldo, Meisel Roca Adolfo, Banco de la República, “*Cartagena de Indias en el siglo XX*”, Banco de la República, Bogotá, 2000.
- CAMACHO, Sánchez Miguel, “*Karmairi: Crónicas de Cartagena de Indias*”. Bogotá. Ediciones Pluma de Mompóx. 2003.
- CONEO Yunaris, López Luis, Barraza Milagro, Sáenz José, “*La subregión del Canal del Dique: Un mar de necesidades en un océano de riqueza*”, Cartagena. Centro de Estudios para el Desarrollo y la Competitividad CEDEC, 2014.
- COLMENARES, Germán, “*Historia económica y social de Colombia: Popayán una sociedad esclavista 1680-1800*”, Bogotá, La Carreta Inéditos, 1979.
- CORMAGDALENA, Universidad Nacional de Colombia, “*Estudios e investigaciones de las obras de restauración ambiental y de navegación del Canal del Dique*”, En: Informe N°8 evaluación ambiental de la ecorregión del Canal del Dique, Bogotá, 2007.

- EZEQUIEL, Corrales Manuel, *“Efemérides y anales del Estado Soberano de Bolívar”*, Casa Editorial de J.J Pérez, Bogotá, 1989.
- FALS, Borda Orlando, *“Capitalismo, hacienda y poblamiento: su desarrollo en la Costa Atlántica”*, En: Grupo de Estudios Nieto Arteta de Barranquilla y la Fundación del Caribe de Montería. Punta de Lanza editores, Bogotá, 1976.
- FERRO, Calvo Mauricio, *Colombia Estadística 85*, Bogotá, Departamento Nacional de Estadísticas, 1985.
- FLÓREZ, Bolívar Roicer Alberto, *“El uso privado de la autoridad pública en el Estado Soberano de Bolívar 1863-1878”*, Tesis de maestría, Universidad de Cartagena-Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, 2007.
- HERNÁNDEZ, Orlando, *“Mahates: el camino abierto de su historia”*, III Concurso de Historia Local del Departamento de Bolívar, Cartagena, Léanlo Editores.
- LANE, Kris E, *“Corsarios, piratas y la defensa de Cartagena de Indias en el siglo XVI”*, Boletín Cultural y Bibliográfico Vol. 44. Núm. 75, 2007.
- LEMAITRE, Román Eduardo, *“Historia del Canal del Dique: Sus peripecias y vicisitudes 1914-1994”*, Cobe editores, Biblioteca Universitaria Fernández de Madrid.
- LEMAITRE, Eduardo, *“Cartagena Colonial”*, En: Biblioteca Colombiana de Cultura, colección popular, Instituto Colombiano de Cultura, Bogotá.
- MEISEL, Roca Adolfo, *“Esclavitud, mestizaje y haciendas en la Provincia de Cartagena 1533-1851”*, Documentos de trabajo sobre economía regional 76, 2006.
- MEISEL, Roca Adolfo, *“Cartagena 1900-1950: A remolque de la economía nacional”*. En: Cuadernos de Historia Económica y Empresarial N°4. 1999.

- MEISEL Roca Adolfo, Pérez Gerson Javier, “*Geografía física y poblamiento en la Costa Caribe Colombiana*”. Banco de la República: Documentos de Trabajo sobre Economía Regional N°73. Cartagena de Indias. 2006.
- MENDOZA, Diago Jorge, Gobernación de Bolívar, “*Plan de atención integral a la primera infancia 2010-2015*”. En: Secretaria de educación y cultura. Cartagena de Indias. 2014.
- MEISEL, Roca Adolfo, “*¿Por qué perdió la Costa Caribe el siglo XX?*”. Centro de Estudios Económicos Regionales. Cartagena de Indias. Documentos de Trabajos sobre Economía Regional N°7. 1999.
- MOGOLLÓN, Vélez José Vicente, “*El Canal del Dique: historia de un desastre ambiental*”. El Ancora Editores. Bogotá. ISBN: 978-958-36-49-1. 2013.
- MEISEL, Roca Adolfo, “*La crisis fiscal de Cartagena en la era de la independencia 1808-1821*”. En: Cartagena de Indias en la Independencia. Banco de la República. Cartagena. 2011.
- ORTIZ, Cassiani Javier, “*Un diablo al que le llaman tren: El ferrocarril Cartagena-Calamar*”. En: Sección de Obras de Historia. Fondo de Cultura Económica. Cartagena. 2018.
- OCAMPO, José Antonio, “*Un siglo de desarrollo pausado e inequitativo: La economía colombiana, 1910-2010*”. Calderón & Restrepo editores. Bogotá.
- PALACIOS, Marco, “*Entre la legitimidad y la violencia: Colombia 1875-1994*”. Grupo Editorial Norma, Colección Vitral. Bogotá. 1995.
- PALACIOS Marco, Safford Frank, “*Colombia: país fragmentado sociedad dividida*”. Bogotá, editorial norma, 2002.
- PALACIOS, Preciado Jorge, “*La trata de negros por Cartagena de Indias*”. La rana y el águila. Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia. Tunja. 1973.
- PRASCAR, Aguilar Sandra, “*Migración bolivarense a Venezuela entre 1970-1980*”. *Un perfil del fenómeno legal e ilegal en la frontera Colombo-*

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985 *Venezolana*". Tesis de Pregrado de Historia. Cartagena de Indias. Universidad de Cartagena. Facultad de Ciencias Humanas. Programa de Historia. 2011.

- PÉREZ, Gerson Javier, "*Bolívar: industrial, agropecuario y turístico*". Banco de la República en: Documentos de Trabajo sobre Economía Regional N°58. Cartagena de Indias. 2005.
- PAOLO, Solano Sergio, "*Comercio, transporte y sociedad en Barranquilla, en la primera mitad del siglo XIX*". Boletín Cultural y Bibliográfico N° 26. 1989.
- POSADA, Carbó Eduardo, "*La independencia y los orígenes de la democracia en Hispanoamérica*". En: Cartagena de Indias en la Independencia. Banco de la República. Cartagena. 2011.
- POSADA, Carbó Eduardo, "*Empresarios y ganaderos en la Costa Atlántica*". En: Carlos Dávila L. de Guevara, Compilador. Empresas y empresarios en la Historia de Colombia siglos XIX y XX. Tomo II. Bogotá. Universidad de los Andes. 2003.
- REVOLLEDO, Romero Oswaldo, "*Vías de comunicación y comercio en el Estado Soberano de Bolívar 1870-1885*". Tesis de grado. Cartagena de Indias. Universidad de Cartagena. Programa de Historia. 2015.
- RIPOLL, de Lemaitre María Teresa, "*La actividad empresarial de Diego Martínez Camargo 1980-1937*". Cuadernos de Historia Económica y Empresarial 2. Cartagena de Indias. Centro de Investigaciones Económicas del Caribe Colombiano. 1999.
- RODRÍGUEZ, Becerra Manuel, Jorge Restrepo Restrepo. "*Los empresarios extranjeros de Barranquilla 1820-1900*". Bogotá. Universidad de los Andes. 1982.
- RUBIO, Gómez, Carlos E., "*Área inundable del Canal del Dique*". En: Gestión Ambiental del Riesgo por Inundación. Bogotá.

YAMIL R. RIPOLL LEÓN.

LA SUBREGIÓN DEL CANAL DEL DIQUE Y SU ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA 1973-1985

- SEGOVIA, Salas Rodolfo, “*El sitio de Cartagena por el general Pablo Morillo en 1815*”. En: *Cartagena de Indias en la Independencia*. Banco de la República. Cartagena. 2011.
- VEGA, Betancourt Liliana, “*Análisis prospectivo del Canal del Dique bajo el contexto de los Tratados de Libre Comercio*”. Bogotá. Universidad de la Salle. 2014.
- VIDAL, Ortega Antonino, “*Cartagena de Indias en la articulación del espacio regional caribe, 1580-1640: la producción agraria*”. Agrija ediciones. España. 84-922640-1-2. 1998.
- VILORIA DE LA HOZ, Joaquín, “*La economía ganadera en el Departamento de Córdoba*”. Cartagena de Indias. Documentos de Trabajo sobre Economía Regional N° 43. 2004.
- YBOT, León Antonio, *Manifiesto del canal de Cartagena de indias, de su situación, ventajas, estado, obras necesarias etc.* en Antonio Ybot León, *La arteria histórica de la Nueva Granada*, Bogotá, 1952.
- ZAMBRANO, Fabio, “*La navegación a vapor por el Rio Magdalena*”. En: *Anuario colombiano de historia social y de la cultura*. Volumen. 1979.