

PROGRAMA DE HISTORIA

EVALUACIÓN DE TRABAJO DE GRADO

ESTUDIANTE: OSWALDO REVOLLEDO ROMERO

**TITULO: “VÍAS DE COMUNICACIÓN Y COMERCIO EN EL
ESTADO SOBERANO DE BOLÍVAR, 1870-1885”**

CALIFICACIÓN

APROBADO

JOSE POLO ACUÑA

Asesor

RAFAEL ACEVEDO PUELLO

Jurado

Cartagena, mayo 12 de 2016

**VÍAS DE COMUNICACIÓN Y COMERCIO EN EL ESTADO SOBERANO DE
BOLÍVAR, 1870-1885**

OSWALDO REVOLLEDO ROMERO

ASESOR

JOSE POLO ACUÑA

**UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE CIENCIA HUMANAS
PROGRAMA DE HISTORIA
2015**

**VÍAS DE COMUNICACIÓN Y COMERCIO EN EL ESTADO SOBERANO DE
BOLÍVAR, 1870-1885**

TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR EL TITULO DE HISTORIADOR

**PRESENTADO POR
OSWALDO REVOLLEDO ROMERO**

**ASESOR
JOSE POLO ACUÑA**

**UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE CIENCIA HUMANAS
PROGRAMA DE HISTORIA
2015**

AGRADECIMIENTOS

A mi madre Nelvis Romero Rodríguez y mi hermana Lilibeth Revollo, por su apoyo incondicional en todos mis proyectos de vida. Sé que comparten conmigo la alegría por este triunfo. A ella mi admiración y mi amor en todo momento y lugar.

A mi primo Jeiner Ayola Romero por su insistencia a cada instante para que terminara este proyecto. Mi mayor agradecimiento.

A mi tío Oscar Romero por haberme ayudado a culminar este gran logro. Su apoyo fue incondicional.

A todos mis familiares que con su insistencia ayudaron a enfocarme en este proyecto de grado y culminar mis estudios de pregrado.

Al profesor José Polo Acuña por su acompañamiento y asesoría en ésta labor investigativa. Sin su valiosa colaboración algunas variables para el desarrollo de este trabajo habrían pasado desapercibidas. A él mis agradecimientos por hacerme partícipe del semillero frontera, sociedad y cultura en el caribe y Latinoamérica y por enseñarme a hacer las cosas lo mejor posible en este trabajo de grado.

A la señora Ana por su labor colaborativa, siempre me tendió la mano en los momentos que más la necesitaba, a ella mis mayores agradecimientos.

Al programa de Historia de la Universidad de Cartagena por la labor que vienen desempeñando en la formación de Historiadores, actores imprescindibles para comprender los fenómenos sociales acaecidos en el tiempo.

A todos los profesores del programa, porque fueron fundamentales en la formación que recibí como Historiador. A todos ellos mis sinceros agradecimientos, mi admiración y respeto.

A Luisinho Salas por aportarme algunas ideas de lo que podía ser mi trabajo de grado, a él mis mayores agradecimientos.

A mis compañeros de clases, en especial, Gustavo, Ilce, Camilo, Marisel, Nataly, Fanny, Edna, Lifsy, Sandy, por sus debates constructivos. A ellos de verdad, mis mejores deseos, han sido personas vitales para mí, tanto en el círculo académico como personal. Fueron importantes para el aprendizaje llevado a cabo a lo largo de la profesión.

Por último, y no por ello menos importante, agradezco a Dios, al dueño de la vida, porque no reconocerlo a él sería como negar su existencia.

Tabla de contenido

INTRODUCCION.....	6
1. LAS ACTIVIDADES ECONOMICAS EN EL ESTADO SOBERANO DE BOLIVAR.....	17
1.1. La producción agropecuaria	17
1.1.1. <i>El Tabaco</i>	18
1.1.2. <i>Caña de azúcar</i>	24
1.1.3. <i>Algodón</i>	27
1.1.4. <i>La pesca</i>	29
1.1.5. <i>Ganado</i>	30
1.2. Las limitaciones del comercio y el intercambio agrícola.....	35
1.2.1. <i>Técnicas tradicionales de cultivo y pobreza</i>	35
1.2.2. <i>Las plagas</i>	38
Recapitulación.....	42
2. VIAS DE COMUNICACIÓN EN EL ESTADO SOBERANO DE BOLIVAR	44
2.1. Vías de comunicación: entre el avance y el retroceso	44
2.2. Vías fluviales: el caso del Canal del Dique	52
2.3. Las Juntas de Caminos.....	56
2.4. Algunos proyectos viales.....	60
Recapitulación.....	66
3. EL COMERCIO EN EL ESTADO SOBERANO DE BOLIVAR.....	68
3.1. Provincia de Cartagena: área comercial comprendida entre Turbaco, Arjona, Pasacaballos, Barú y Bocachica.....	69
3.2. Río Magdalena: área comercial que articuló a Magangué, Mompox y Sincelejo	72
3.3. Provincia de Lórica o Bajo Sinú	74
3.4. Circuito comercial instaurado en el río San Jorge y Provincia de Chinú	77
Recapitulación.....	81
CONCLUSIONES.....	83
BIBLIOGRAFIA.....	86

INTRODUCCION

El Federalismo como sistema de gobierno en Colombia se consagró al amparo de la Constitución de 1863, la cual dio por nombre de Estados Unidos de Colombia al país, integrado por nueve Estados Soberanos, a saber; Antioquia, Cundinamarca, Cauca, Tolima, Boyacá, Santander, Panamá, Magdalena y Bolívar. El partido liberal, quien estuvo impulsando la Federación, propuso entre sus objetivos políticos y económicos que cada Estado fuese autónomo para crear sus propias leyes y constituciones, así como establecer el sufragio universal, la libertad de imprenta, la libertad de culto y la reducción del periodo presidencial a dos años¹.

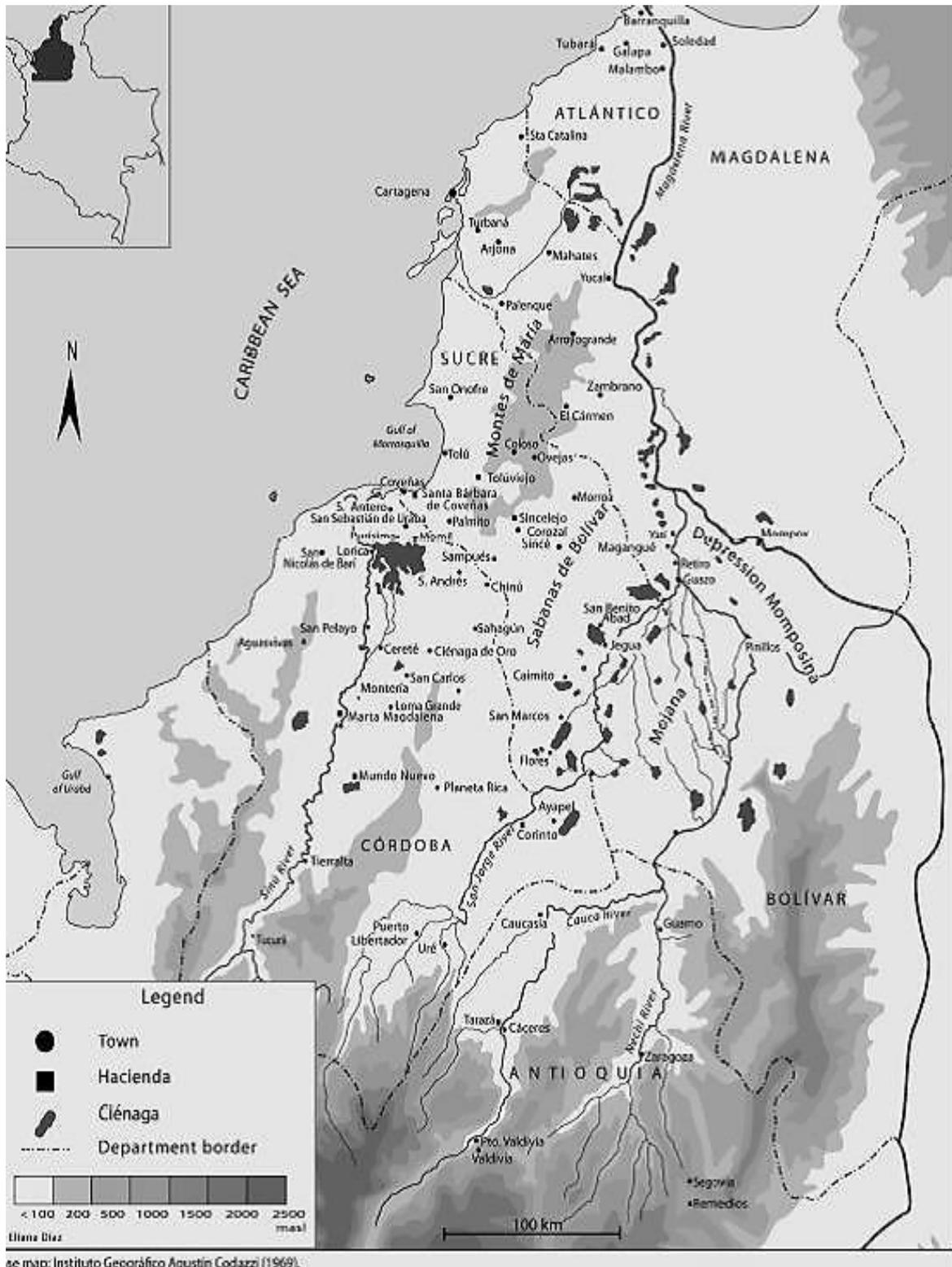
En este contexto, el congreso de la República de la Nueva Granada creó el Estado de Bolívar, integrado por las provincias de Barranquilla, Carmen, Cartagena, Corozal, Chinú, Lórica, Magangué, Mompos, Sabanalarga y Sincelejo². Su territorio comprendía los actuales departamentos de Bolívar, Atlántico, Córdoba, Sucre, y San Andrés islas y providencia, situados en la Costa Caribe de Colombia, con una extensión de algo más de 65.300 Kilómetros cuadrados. Extendiéndose desde el margen occidental del río Magdalena hasta los límites con el actual Chocó (Jurisdicción en ese entonces del Estado del Cauca), excluyendo el golfo de Urabá, limitando al sur con el Estado de Antioquia, y al oriente, allende el río Magdalena, con los Estados del Magdalena y Santander³, Como se puede ver en el siguiente mapa:

¹ Alvaro Tirado Mejía, “El Estado y la política en el siglo XIX.” En: Nueva Historia de Colombia. Republica siglo XIX. Tomo 2, planeta colombiana. Editorial S.A. 1989., p. 165.

² Sergio Paolo Solano D., Roicer Flórez, William Malkun, “Ordenamiento territorial y conflictos Jurisdiccionales en el Bolívar Grande 1800-1886”, en: *Historia Caribe*, n. 13, Barranquilla- Colombia, 2008, p. 66.

³ Sergio Paolo Solano D., Roicer Flórez, William Malkun, “Ordenamiento territorial y conflictos Jurisdiccionales...p. 66.

Mapa 1: El Bolívar Grande



Shawn Van Ausdal, “labores ganaderas en el caribe colombiano, 1850-1950”, en: José Polo Acuña, Sergio Paolo Solano D. (editores), “*Historia social del caribe colombiano, territorios, indígenas, trabajadores, cultura memoria e historia*”, Cartagena, la carreta, Universidad de Cartagena, 2011, p. 124.

Durante el período del liberalismo radical, el discurso liberal estuvo acompañado de una influencia económica y cultural⁴. Los liberales radicales como José María Samper, Miguel Samper, Aníbal Galindo, Santos Acosta, entre otros⁵, proponían el desarrollo económico para salir de la pobreza, de ahí la importancia de las vías de comunicación y el comercio como elementos claves para el crecimiento económico. De esta manera, surgieron reformas materiales fundamentales como el diseño y el desarrollo de los transportes, la construcción de ferrocarriles y se estableció la navegación a vapor sobre el río Magdalena⁶. Los radicales hicieron un gran esfuerzo por incorporar el Estado a un mercado mundial.

En este trabajo abordaremos el análisis de dos variables importantes en el discurso del liberalismo radical en el Estado Soberano de Bolívar en el período 1870-1885. Sostenemos que el comercio y las vías de comunicación fueron dos elementos importantes contenidos en aquel discurso para proyectar el desarrollo económico del Bolívar Grande. Los gobiernos del radicalismo liberal consideraban al comercio como motor del desarrollo económico, razón por la cual sus dirigentes impulsaron una serie de medidas con el fin de promover las exportaciones en el marco de un Estado liberal que permitiera comerciar sin trabas, aboliendo el monopolio del tabaco y del aguardiente, así como los diezmos que grababan la producción agrícola, los resguardos y la apropiación de los bienes de la iglesia para forzar la circulación de la tierra. Así mismo, promoviendo las inversiones extranjeras, reduciendo las tarifas a los productos importados para buscar mejorar las “vías de transporte que nos permitiera vincularnos al

⁴ Jaime Jaramillo Uribe, *El pensamiento colombiano en el siglo XIX*, México, D.F., Alfaomega grupo editor, 2001 (la primera edición es de 1964), p. 109.

⁵ Cf., Jaime Jaramillo Uribe, *Los radicales*, Colombia, política y diplomacia en la historia de Colombia/credencial historia, <http://www.banrepcultural.org/node/32669>, 20/10/15.

⁶ Jaime Jaramillo Uribe, *Los radicales...* <http://www.banrepcultural.org/node/32669>, 20/10/15

mercado mundial”⁷. En este caso, el río Magdalena se convirtió en la vía de comunicación obligada del comercio exterior.

Sobre este tema se han publicado algunos libros y artículos, dentro de un contexto amplio se destaca en 1998 el trabajo de José Antonio Ocampo, *Colombia y la economía mundial, 1830-1910*, donde se resalta la necesidad que tuvieron los liberales en articular las economías nacionales al mercado mundial. En estas condiciones, la función básica de la economía era enlazar la producción mercantil existente a redes de comercio cada vez más extensas; por ello, el crecimiento exportador fue la única forma de desarrollo para la economía colombiana del XIX⁸. En ese orden, la función del Estado fue propiciar las condiciones para que la economía regional se articulara a un mercado mundial, donde el transporte y las vías de comunicación jugaron un papel fundamental. No obstante, la dispersión de la población dificultó el desarrollo de las vías de comunicación y la integración económica. Así mismo, los altos fletes del transporte terrestre, debido en gran medida al clima y la topografía, entorpecieron el comercio de larga distancia⁹.

Otro texto importante, publicado en 2002, es el de Marco Palacios y Frank Safford, *Colombia: país fragmentado, sociedad dividida*¹⁰, donde los autores señalan que el disperso patrón de poblamiento del territorio, aunado a las dificultades en la comunicación terrestre, ocasionaron limitaciones al comercio interno. Uno de los aportes de los autores reside en el señalamiento que hacen de los principales problemas

⁷ Luz Dary Silva, *Cartagena y su Hinterland 1870-1880*, tesis de grado, Cartagena, programa de Historia, Universidad de Cartagena, 2012, p. 39.

⁸ José Antonio Ocampo. *Colombia y la Economía Mundial, 1830-1910*, Bogotá, tercer mundo, 1998, p. 33

⁹ Marco Palacios, Frank Safford, *Colombia: país fragmentado, sociedad dividida*. Bogotá: Editorial Norma, 2002, p. 25.

¹⁰ Marco Palacios, Frank Safford, *Colombia: país fragmentado, sociedad dividida...* p. 740.

que afrontaba Colombia en su intento de integración nacional, que combina la fragmentación geográfica y política con la precariedad de recursos que manejó el Estado. En este contexto se comprende mejor la necesidad de los liberales radicales de construir mejores vías de comunicación para potencializar el comercio.

En esa misma línea, un referente es el mismo Frank Safford con su trabajo publicado en 2010 *El problema de los transportes en Colombia en el siglo XIX*¹¹, donde hace una importante síntesis de las dificultades que Colombia tuvo en materia de transportes durante el siglo XIX, las cuales iban desde las duras condiciones de navegabilidad por el río Magdalena, hasta los altos costos de fletes y lo prolongado del tiempo en el transporte de mercaderías. Safford muestra como el país empezó el siglo XIX con transportes rudimentarios y costosos, tanto por tierra como por el río Magdalena; por tierra los viajeros se desplazaban por caminos de herraduras, montados a caballo; en algunas rutas muy difíciles, la gente viajaba sentadas en sillas llevadas a las espaldas por cargueros humanos conocidos como “silleros”¹².

A nivel regional, hay que decir que Eduardo Posada Carbó,¹³ con su libro publicado en 1998, señala la importancia de los puertos fluviales y marítimos de la Costa Caribe como centros dinamizadores del comercio exterior, resaltando poblaciones-puerto como Cartagena, Santa Marta y Riohacha sobre el mar Caribe; Lorica y Montería sobre el río Sinú; y Magangué, Mompo y Barranquilla sobre el río Magdalena. La articulación

¹¹ Frank Safford, “El problema de los transportes en Colombia en el siglo XIX”. En: Adolfo Meisel Roca y María Teresa Ramírez (Editores). *Economía colombiana del siglo XIX*. Bogotá: Fondo de Cultura Económica/Banco de la Republica, 2010, p. 523-573.

¹² Frank Safford, “El problema de los transportes en Colombia en el siglo XIX”...., p. 523.

¹³ Eduardo Posada Carbó, *El Caribe colombiano: una historia regional 1870-1950*. Bogotá, Coed. Banco de la República/ El Áncora Editores, 1998 pp. 41-42

entre puertos fluviales y marítimos, pese a su precariedad, constituyó un motor del comercio y de la economía regional durante el siglo XIX en el Bolívar Grande.

De otra parte, la producción agrícola y su comercialización recibió especial atención en el trabajo de Wilson Blanco Romero¹⁴, publicado en 2010, analizó los excedentes productivos alrededor del tabaco en la región “montemariana” y su comercialización durante el siglo XIX. En este trabajo, Blanco Romero muestra como el tabaco constituyó la primera experiencia en la vinculación de la economía nacional con el mercado mundial, centrándose en el área conocida como Montes de María, en el Estado Soberano de Bolívar, específicamente en las poblaciones aledañas a El Carmen de Bolívar y San Jacinto¹⁵.

No menos importantes resultan las memorias de viajes y de experiencias que contemporáneos tuvieron en áreas bañadas por ríos menores como el Sinú y el San Jorge. Así, Luis Striffler¹⁶ describe la vida social y el comercio de poblaciones aledañas a ambos ríos durante la primera mitad del siglo XIX, destacando como las provincias de Chinú y Lorica –sobre el valle del río Sinú-, fueron importantes puntos de abastecimiento y comercio para Cartagena; así como la provincia de San Marcos y sus poblaciones cercanas y distantes como Majagual, Guaranda, San Benito y Ayapel –sobre el los ríos San Jorge y Cauca- fueron claves para articular comercialmente tales poblaciones tanto con el río Magdalena como con las zonas mineras antioqueñas.

¹⁴ Wilson Blanco Romero, *Historia de El Carmen de Bolívar y su tabaco en los Montes de María. Siglos XVIII-XX*, Cartagena, Universidad de Cartagena, 2010.

¹⁵ Wilson Blanco Romero, *Historia de El Carmen de Bolívar y su tabaco...* p. 102.

¹⁶ Luis Striffler, *El Rio San Jorge*, Montería, Corporación Autónoma Regional de los Valles del Sinú y del San Jorge (CVS), Funlam. 2008.

Luis Striffler, *El Rio Sinú*, Cartagena, Tipografía de Eugenio Quintero Acosta, 1922.

En materia de infraestructura vial se encuentra la útil compilación documental de Alejandra Dix Peña¹⁷, quien a través de una juiciosa transcripción documental publicada en 2008, muestra la precariedad de la infraestructura vial en el Bolívar Grande durante todo el siglo XIX. Tal precariedad estuvo asociada a la escasez de recursos que no permitieron un mantenimiento de las obras públicas de vías de comunicación de manera constante, aunque su importancia nunca dejó de mencionarse. De particular interés son los documentos en los que se menciona el mantenimiento del calado del río Magdalena y la red ferroviaria en sus distintos tramos para impulsar las comunicaciones entre distintos pueblos y comarcas¹⁸.

Peña destaca la necesidad del gobierno de articular de mejor manera las vías férreas, los caminos interdepartamentales y la adecuación del dique a la navegación, lo cual muestra que la orientación económica del país requería la búsqueda de vías que comunicaran las variopintas regiones de la geografía nacional, para interconectar los centros productivos¹⁹.

Así mismo, Cesar Mendoza Ramos²⁰, en su estudio enmarcado en la provincia de Santa Marta en el siglo XVIII, artículo publicado en el año 2000, menciona las dificultades por las cuales las vías de comunicación generaban grandes perjuicios, especialmente con las provincias del interior del virreinato. Así, comunicaciones entre la capital de la provincia de Santa Marta y las comarcas interiores fueron tan difíciles como las que se presentaron entre regiones aisladas, ubicadas detrás de las barreras impuestas por las

¹⁷ Alejandra Dix Peña, *Informes varios sobre obras públicas en el Bolívar Grande 1839-1890*, tesis de grado, Cartagena, Programa de Historia, Universidad de Cartagena, 2008.

¹⁸ Alejandra Dix Peña, *Informes varios sobre obras públicas en el Bolívar Grande...*p. 9.

¹⁹ Alejandra Dix Peña, *Informes varios sobre obras públicas en el Bolívar grande...*p. 10.

²⁰ Cesar Mendoza Ramos, "Vías de comunicación en la provincia de Santa Marta: un dilema irresoluto", en: *Historia Caribe*, vol. 2, n° 5, Barranquilla, Colombia, 2000, pp. 115-120.

montañas andinas. De esta manera, tanto la provincia de Cartagena como la de Santa Marta dependían totalmente de los ríos para sus comunicaciones con el interior del virreinato, aunque los períodos hídricos y secos afectaran la navegabilidad de los mismos. Por ejemplo, durante la época de lluvias los ríos arrastraban toda clase de sedimentos incluyendo troncos y árboles secos, pero en las épocas de “verano” los caudales disminuían ostensiblemente y se formaban bancos de arena que obstaculizaban la navegación.

De otro lado, el trabajo de Maria Teresa Ripoll anunciado en 1997 llamado *El Central Colombia: inicios de industrialización en el Caribe colombiano*²¹, muestra la importancia que tuvo el canal del Dique y su conexión con el río Magdalena, siendo esta vía importante para la reactivación del comercio de Cartagena en la segunda mitad del siglo XIX.

Mención especial merecen dos trabajos: uno de Luz Dary Silva²² y otro de Gustavo Bell Lemus²³. El primero, tesis aprobada en 2012, muestra que pese a las dificultades que afrontaba el Estado Soberano de Bolívar por el mal estado de las vías de comunicación, la dotación natural del territorio constituido por ríos, ciénagas y caminos terrestres, permitió un intercambio creciente entre sus distintas provincias. Un claro ejemplo de ello fue el comercio de productos agrícolas y ganaderos, donde sobresalían el tabaco, caña de azúcar y otros géneros menores como arroz, ñame, ahuyama, entre otros; en las actividades ganaderas sobresalieron el comercio de carne y de cueros.

²¹ María Teresa Ripoll de Lemaitre, “El Central Colombia: inicios de industrialización en el Caribe colombiano”, en: *Boletín Cultural y Bibliográfico*, v. 34, n. 45, Cartagena, 1997, pp. 59-92.

²² Luz Dary Silva Ortiz, Cartagena y su hinterland 1870-1880... p. 79.

²³ Gustavo Bell Lemus, “*Canal del Dique 1810-1840 el vía crucis de Cartagena*”, en: Cartagena de Indias de la colonia a la Republica, Medellín, Fundación Simón y Lola Guberek, 1991, p. 161.

En el segundo trabajo, publicado en 1991, Gustavo Bell destaca al río Magdalena como el principal gestor de la apertura de nuevos mercados, convirtiéndose este en un medio de comunicación importante para el comercio exterior. Por lo tanto, Las vías terrestres y fluviales intervinieron en el avance de cada provincia, las relaciones internas que se interconectaban dentro del Estado permitía mayor propagación de productos de vital consumo para las provincias, (arroz, yuca, plátano, maíz y ñame), las políticas del liberalismo radical se interesaba por mantener un Estado óptimo que supliera las necesidades de la Población.

Además de lo anterior, Gustavo Bell Lemus muestra las dificultades encontradas con el canal del Dique, pues la falta de recursos fiscales hizo de esta obra difícil para los avances que necesitaba la provincia de Cartagena. Así mismo comerciantes se vieron truncados por la poca navegabilidad del Canal; hechos que hicieron para que la actividad comercial de Cartagena declinara aceleradamente²⁴.

Con el aporte de los estudios precedentes y nuestra propia investigación pretendemos ahondar en las implicaciones que tuvieron el comercio y las vías de comunicación en el discurso y las políticas del liberalismo radical en el Estado Soberano de Bolívar, señalando que vías y comercio fueron dos elementos claves no solo contenidos en las políticas y los discursos de los liberales, sino que fueron también el reflejo de un precario mundo social que pese a sus limitaciones permitió el intercambio entre gentes, culturas y territorios.

²⁴ Gustavo Bell Lemus, “*Canal del Dique 1810-1840 el vía crucis de Cartagena*”... p. 144.

Las fuentes utilizadas en la investigación provienen en gran parte del Archivo Histórico de Cartagena y otra parte de la Biblioteca Bartolomé Calvo, en la sección de microfilm. En ambos reposan prensa oficial, los informes de gobernadores de cada una de las provincias del Estado Soberano de Bolívar, leyes varias decretadas por el Estado, circulares sobre vías de comunicación, los debates políticos de la Asamblea, etc. Esta información fue importante para el desarrollo de la investigación ya que en ella se informa acerca de los problemas viales que afrontaban el Estado y el afán de los liberales por mantener en buenas condiciones las vías de comunicación. Así mismo, se analiza la forma como se desarrolló el comercio en el Estado Soberano de Bolívar y cuáles eran sus particularidades en cada una de las provincias. Por último, se utilizó una bibliografía básica y complementaria que trata directa o tangencialmente el problema que ayudó en la contextualización de las ideas planteadas a lo largo del trabajo.

La tesis está estructurada en tres capítulos. En el primero se describe y analiza las actividades económicas en el Estado Soberano de Bolívar, en primera instancia la producción agropecuaria alrededor del tabaco, la caña de azúcar, el algodón, la pesca y la ganadería, cuyos géneros fueron importantes en el dinamismo comercial de las áreas en que se centra la investigación. En segunda instancia, se incorporan las limitaciones del comercio y el intercambio agrícola, cuestiones relacionadas con las pocas técnicas de cultivo, las plagas y enfermedades y el mal estado de las vías de comunicación que generaron cierto impacto negativo en las labores agrícolas y ganaderas.

El segundo capítulo aborda la incidencia de la reforma radical en el Estado Soberano de Bolívar relacionada con mejoras materiales y construcciones de vías de comunicación. Aquí se señalan cuatro puntos: primero, que los pocos avances encontrados en las vías

de comunicación afectaban el comercio y el transporte, pues los pocos recursos no alzaban para solventar los problemas viales; segundo, que el canal del Dique fue una vía fluvial importante para el comercio de Cartagena ya que conectó a esta con el río Magdalena, reactivando el comercio y la navegación fluvial; tercero, la juntas de caminos jugaron un papel importante como dependencia administrativa para atender las vías durante el liberalismo con el fin de vigilar y mantener en buen estado dichas obras. Por último, como producto de ese ideal de desarrollo de los liberales, que casi siempre plantearon un desfase entre discurso y realidad, se señalan algunos proyectos viales para Cartagena y sus respectivas adjudicaciones de obras que solo quedaron en el papel.

El tercer capítulo se centra en el comercio del Estado Soberano de Bolívar señalando que, pese a los problemas viales, los intercambios y cierto dinamismo comercial se dieron alrededor de productos como arroz, maíz, ñame, queso, carne, entre otros, destacando dos espacios importantes del comercio: el valle del río Sinú y el área bañada por el río San Jorge, que permitieron vincular el interior de la provincia con su capital Cartagena.

CAPITULO 1

1. LAS ACTIVIDADES ECONOMICAS EN EL ESTADO SOBERANO DE BOLIVAR

1.1. La producción agropecuaria

Este capítulo se ocupa de describir las principales actividades económicas en el Estado Soberano de Bolívar en el período estudiado, destacando la agricultura como una de las áreas que más dinamismo aportó a la economía del mismo. Pese a que la producción agrícola tuvo limitaciones con su comercialización debido entre otras razones a las precarias condiciones de las vías de comunicación, los productos agrícolas se convirtieron en un renglón importante en el que desempeñaron buena parte de los pobladores del Bolívar Grande.

El 4 de septiembre de 1870 el gobernador de la provincia de Cartagena Manuel M. Núñez, en su informe anual, afirmó que las actividades económicas del Estado Soberano de Bolívar eran: “la siembra de arroz, maíz, café, cacao, plátanos, el arreglo de la paja de jiraca para hacer sombreros, la elaboración de miel de caña, la que se dedica a la destilación de aguardientes, o se prepara azúcar o panelas, las crias de ganado vacuno i de cerda, la pesca i en fin otras variadas industrias”.²⁵

²⁵ Luz Dary Silva, *Cartagena y su Hinterland 1870-1880*, tesis de grado, Cartagena, programa de Historia, Universidad de Cartagena, 2012, p. 13. También Cf. Sergio Paolo Solano D. (Editor), *Informes de los gobernadores de las provincias del departamento de Bolívar, 1861-1881*, Cartagena, Universidad de Cartagena, Colección El Taller de la Historia, 2007, p. 134.

A juzgar por las afirmaciones del gobernador, la agricultura era la actividad principal de la población, seguida de la ganadería, la destilación y rectificación de aguardiente y la pesca. No obstante, la falta de técnicas e instrumentos adecuados resentía la producción agropecuaria que en términos generales seguía siendo baja. En las líneas que siguen describiremos de manera breve el estado de la producción agropecuaria y otros renglones conexos, para ilustrar las posibilidades que tenían los excedentes agropecuarios de ser comercializados en el territorio del Estado Soberano de Bolívar.

1.1.1. El Tabaco

El tabaco tuvo un desarrollo considerable durante el período 1879-1885 en la provincia de El Carmen, cuya producción se consumía en Sincelejo, Corozal, Mompo y Magangué, donde también se distribuía a otros puntos de la geografía regional. En 1863 la provincia de El Carmen exportó zurrónes de tabaco para el mercado exterior a través de casas comerciales ubicadas en Cartagena y Barranquilla, pues

La comarca montemariana a la cabeza, se convirtió en un hervidero agrocomercial que con el tabaco como principal señuelo, mas no como único producto importante, entró en estrecho contacto con los grandes circuitos del tráfico mercantil antillano y europeo y atrajo una importante corriente de capitales extranjeros llevando tempranamente al establecimiento, en la comarca, de diversas e importantes casas comerciales europeas.²⁶

²⁶ Luz Dary Silva, *Cartagena y su Hinterland 1870-1880.....*, p. 14

A comienzos de 1874, se estimaban las exportaciones de tabaco del Estado de Bolívar en \$ 1.658.400, es decir, el 88% del valor del tabaco exportado por dichos puertos en el año fiscal de 1872/73; esto equivalía a una exportación de 4.700 toneladas de tabaco, cantidad superior a la de fines de la década de los sesenta.²⁷ No cabe duda que el área por excelencia en la producción de tabaco era El Carmen,²⁸ pues consideran los tabacaleros de la zona que el mejor terreno para la siembra es el barro oscuro, mezclado de arena, ni muy húmedo ni muy seco; esta precisamente, es la propiedad natural de las tierras de El Carmen en grandes extensiones.²⁹

Además de El Carmen, que contaba con una zona privilegiada para el cultivo de tabaco, observamos otros distritos que también se dedicaban a sembrar la hoja, tal como se muestra en la Tabla 1.

Tabla 1
Principales distritos tabacaleros. Producción (toneladas) y población en el Estado Soberano de Bolívar

Provincia	Distrito	Producción 1874	Población 1870
Carmen	San Juan	425	2.435
	Carmen	400	6.946
	Yucal	90	1.093
	Barrancanueva	60	1.063
	Teton	50	1.421
Subtotal		1.025	

²⁷ Wilson Blanco Romero, *Historia de El Carmen de Bolívar y su tabaco en los Montes de María. Siglos XVIII-XX*, Cartagena, Universidad de Cartagena, 2010, p. 107.

²⁸ El Carmen de Bolívar, se halla enclavado en un hermoso valle, ubicado exactamente en la mitad del eje longitudinal de la Serranía de San Jacinto, sobre su vertiente oriental mirando hacia la gran arteria del Magdalena. Del río dista de 47 Km sobre terreno llano y suavemente ondulado, hasta el puerto de Zambrano; y algo menos de 40 Km hasta el otro importante puerto de Jesús del Río. En la actualidad es un municipio pionero en la producción de tabaco, aguacate y otros productos importantes como el cacao. Cf. Wilson Blanco Romero, *Historia de El Carmen de Bolívar y su tabaco en los Montes de María...* pp. 50-51

²⁹ Wilson Blanco Romero, *Historia de El Carmen de Bolívar y su tabaco en los Montes de María...* p. 150

Corozal	Ovejas	250	2.016
	Sincé	187.5	6.807
	Morroa	125	390
	Corozal	80	6.309
Subtotal		642.5	
Sincelajo	Colosó	250	1.921
	Sampues	80	3.904
	Otros	55	
Subtotal		385	
Cartagena	Calamar	50	1.985
	Mahates	50	2.639
	Otros	50	
Subtotal		150	
Mompox	Morales	100	3.354
Chinú	San Andrés	60	4.438
Sabanalarga	Subtotal	63.4	
Otras		0.9	
TOTAL ESTADO		2.426.8	

Fuente: José Antonio Ocampo. *Colombia y la Economía Mundial, 1830-1910*, Bogotá, tercer mundo, 1998, p. 243.

La anterior tabla indica claramente las zonas tabacaleras más importantes de la región, en la que se encuentra La provincia de El Carmen con mayor producción, y con menor producción las provincias de Corozal, Sincelajo, Cartagena, Mompox, Chinú y Sabanalarga. Además, identifica 15 distritos productores de la hoja, 14 de los cuales estaban situados en las cercanías de la Serranía de San Jacinto³⁰. Estos distritos tenían en 1870 una población de 47.320 habitantes, que correspondían a un 19.6% de la población del Estado, pero concentraba el 93% de la producción de la hoja³¹.

En la provincia de Cartagena, a diferencia de Corozal, Sincelajo y El Carmen, la producción de tabaco fue menor debido a que otros artículos tomaron más importancia, entre los que se encuentran cueros, bálsamos, majagua, café, caucho, algodón, mora,

³⁰ El distrito que no se encuentra cerca a la Serranía de San Jacinto es Morales, ubicado al extremo sur del entonces Estado Soberano de Bolívar, entre el río Magdalena y la Serranía de San Lucas.

³¹ José Antonio Ocampo. *Colombia y la Economía Mundial, 1830-1910...* p. 242.

tagua y dividivi. Así lo establece el gobernador de la provincia de Cartagena en 1870: “se habían exportado del primero de Enero al treinta de junio, veinte i cuatro mil cuatrocientos cuarenta i cuatro bultos contenido de tabaco, café y algodón con peso de 1.297.111 kilogramos i que tienen un valor de \$109.074”³².

En Mompos la producción de tabaco solo se evidenció en el distrito de Morales (1874), tal como se muestra en la Tabla 1. Este producto fue escaso en esta área debido a los problemas viales y la falta de recursos para los cultivos exportables³³. A diferencia del tabaco, la ceba de ganado representó mayores dividendos en esta provincia, y el tabaco solo registró escasos números³⁴. Esta misma situación se observa en la provincia de Chinú, donde la industria pecuaria fue preponderante en varios de sus distritos, entre los que se encuentran Caimito, San Benito de Abad, Santiago y Ayapel; no obstante, la población de San Andrés se convirtió en la excepción, pues allí se produjo un magnífico tabaco para la exportación³⁵.

En la provincia de Sincelejo distritos como Colosó y Sampués sobresalieron en el cultivo del tabaco. En el primero este género se convirtió en el producto exportable más valioso, hasta el punto que la última cosecha de 1870 ascendió a más de cuatro mil zurroneos que se computaron a razón de \$20 cada uno, valor nada desdeñable para la época³⁶. En el segundo, la producción de tabaco se desarrolló en el mercado interno, así lo afirma el gobernador de la provincia de Sincelejo Manuel Verbel: “En 1870 se había

³² *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, 4 de septiembre de 1870, p. 58.

³³ A.H.C., *Diario de Bolívar*, Cartagena, 22 de Julio de 1878, p. 110.

³⁴ Cf. Sergio Paolo Solano D. (Editor), *Informes de los gobernadores de las provincias del departamento de Bolívar, 1861-1881...* 2007, p. 524.

³⁵ Sergio Paolo Solano D., Roicer Flórez Bolívar (Editores), *Informes de gobernadores de las provincias de Lórica, Chinú y Nieto, 1835-1882*. colección región historia y patrimonio, 2009, p. 158.

³⁶ *Gaceta de Bolívar*, “Informe del Gobierno de la provincia de Sincelejo, en conformidad con la 24 de las atribuciones que se le confieren por el artículo 67 del Código Político i Municipal”, Cartagena, 15 de agosto de 1873, p.137.

producido cuatro mil ciento dos quintales de tabaco o sea \$79,968 resultado que permite ir en progresión ascendente, por la bondad de los terrenos encontrados en Sampues”³⁷.

Por otro lado, la provincia de CorozaI producía tabaco para consumo interno y también exportaba zurroneS hacia Alemania. En 1878 en el informe de gobernador de la provincia de CorozaI se observan los siguientes datos:

Tabla 2

Distritos exportadores	ZurroneS exportados
CorozaI	3000
Morroa	2500
Ovejas	1000
Sincé	500
Total zurroneS exportados	7000
Computadas a 12 pesoS importan	84000

ZurroneS de 6 arrobaS (150 libraS o 68 kilogramoS)

Fuente: Sergio Paolo Solano D., Roicer Flórez (EditoreS), *InformeS de los gobernadoreS de las provinciaS de Sincelejo y CorozaI...2007*, p 260.

Estas exportacioneS eran transportadaS por la vía de Tolú para acceder al Golfo de MorroSquillo, luego embarcarse directamente a Europa o enviarla inicialmente a Cartagena. El tránsito por la vía de Tolú se hacía penoso en los meseS de octubre y noviembre por las lluviaS³⁸.

En 1880 la producci3n de la hoja de tabaco siguió creciendo para consumo interno, tal como lo registró el gobernador de la provincia de CorozaI: “Se podían calcular aproximadamente 10.000 zurroneS, que al precio de \$ 12,00 dan un total de

³⁷ Sergio Paolo Solano D., Roicer Flórez (EditoreS), *InformeS de los gobernadoreS de las provinciaS de Sincelejo y CorozaI, (actual departamento de Sucre) 1861-1882*, Cartagena, Universidad de Cartagena, coleccion El Taller de la Historia, 2007, pp. 29-30.

³⁸ Sergio Paolo Solano D., Roicer Flórez (EditoreS), *InformeS de los gobernadoreS de las provinciaS de Sincelejo y CorozaI....2007*, p. 260.

\$ 120.000,00. Este ramo de agricultura, que se temió pudiera decaer, ha continuado en incremento, por haberse mejorado la calidad del artículo y por las mayores aplicaciones que hoy tiene”³⁹.

Lo anterior permite afirmar, primero, que el cultivo de tabaco respondía a una demanda interna y externa; por ejemplo, la provincia de Sabanalarga, además de producir tabaco para la exportación, también producía para el consumo local y de los pueblos aledaños⁴⁰. Segundo, la siembra de tabaco se desarrolló con mayor intensidad en algunas provincias más que otras debido a las condiciones climáticas y del suelo. Joaquín Viloría afirma que las condiciones para el cultivo del tabaco comprendían “un clima cálido y terrenos que pueden ser de aluvión, volcánicos, tierras vírgenes o suelo franco arenoso. Fue común en la región de El Carmen dos cosechas de tabaco anualmente: la cosecha del año o principal, iniciada en el mes de marzo, y la que se daba entre cosecha, cuyo semillero se preparaba en el mes de Agosto”⁴¹.

A mediados del siglo XIX cuando surge el auge exportador tabacalero, su producción se desarrolló bajo una estructura agraria de pequeña producción campesina, motivada por el relativo fácil acceso a la posesión y uso del suelo. Esto, en principio, no requería mucha inversión, lo cual permitió que las comunidades produjeran excedentes para el mercado⁴².

³⁹ Sergio Paolo Solano D., Roicer Flórez (Editores), *Informes de los gobernadores de las provincias de Sincelejo y Corozal...* 2007, p. 282.

⁴⁰ Luz Dary Silva, *Cartagena y su Hinterland 1870-1880...*, p. 16.

⁴¹ Joaquín Viloría de la Hoz, “Tabaco del Carmen: producción y exportación de tabaco en los Montes de María, 1848-1893”, en: *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, N3, Cartagena, Banco de la República, 1999, p. 3.

⁴² Wilson Blanco Romero, *Historia de El Carmen de Bolívar y su tabaco en los Montes de María...* p. 187.

En últimas, La producción del tabaco fue importante porque de ella dependió una parte significativa de la población del Estado. De esta manera, su producción tanto para consumo interno como para la exportación contribuyó con la comercialización de la hoja hacia otros mercados.

1.1.2. Caña de azúcar

La caña de azúcar se desarrolló en algunas áreas del Estado Soberano de Bolívar, particularmente en las provincias de Sincelejo, Mompox, Magangué, Cartagena y Sabanalarga. Este cultivo tuvo amplios usos: el cogollo se utilizaba en la alimentación de los animales, el tallo ofrecía el jugo, el bagazo se utilizaba como combustible y la ceniza como abono; con su jugo se producía panela, miel y en menos medida azúcar. El gobernador de la provincia de Sincelejo en 1878 estimó que “...respecto de las producciones agrícolas e industriales, el cultivo de la caña ocupa el primer lugar en esta provincia, y bien puede estimarse en 2000 quintales de azúcar y 20.000 cantaros de miel, las que se fabrican y elaboran anualmente”⁴³.

En ese mismo sentido también se referían los gobernadores de la provincia de Magangué y Mompox. El primero resaltó que:

En todo el caño de panzeguita, distrito de sucre, existen infinidad de trapiches y establecimientos en que se confeccionan en gran abundancia exquisitas panelas, y mieles que surten las fábricas de destilación de esta provincia. En el caño de ventanilla y otros puntos pertenecientes al distrito de majagual,

⁴³ 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.

también se ejercitan en esta clase de industrias, que será una fuente de riqueza en la provincia⁴⁴.

Francisco Bolívar el gobernador de la provincia de Mompox recalcó que: “el producto agrícola de más consideración de esta provincia es el que ofrece la caña de azúcar. Puede calcularse en más de doce mil el número de cántaras de miel que anualmente se cosecha y que se destina a la fabricación de aguardiente...”⁴⁵.

Cabe resaltar que la caña de azúcar se cultivaba ampliamente en el Bolívar Grande en pequeña escala y para fines fundamentalmente domésticos, sin embargo, en 1873 una compañía llamada Ingenio Balsameda, situada en la llamada “tierras de Lobo”, en el distrito de Marialabaja, pasó a conformar un año más tarde el Ingenio de María, con un capital inicial de 100.000 pesos oro, con el objetivo de producir azúcar a escala industrial⁴⁶.

En este orden de ideas, en la caña de azúcar se desarrolló la producción de miel, panela, aguardiente (destilación y rectificación) y, en menor cuantía azúcar. La industria que más sobresalió fue la destilación de aguardiente, obteniendo ganancias no solo los destiladores sino que, al ser un negocio en el que intervenían varios sectores, también se benefició el que sembraba la caña, que por lo general también vendía la miel; el que suministraba la leña, el que fabricaba los alambiques y el tendero que se dedicaba a la

⁴⁴ *Diario de Bolívar*, Cartagena, agosto 28 de 1878, p. 140.

⁴⁵ *Diario de Bolívar*, Cartagena, agosto 16 de 1876, p. 70.

⁴⁶ María Teresa Ripoll de Lemaitre, “El Central Colombia: inicios de industrialización en el Caribe colombiano” en: *Boletín Cultural y Bibliográfico*, v. 34, n. 45, Bogotá, 1997, pp. 72-73. El ingenio María mas tarde tuvo dificultades financieras, pues el producto no era competitivo en el extranjero. Las exportaciones de azúcar para 1880 eran irrisorias y para 1890 ya habían cesado por completo. Cf. Eduardo Posada Carbó, *El Caribe colombiano: una historia regional 1870-1950...*p. 96.

venta al menudeo. Así, la caña se convirtió en una industria rentable para los habitantes del Estado. Flórez afirma que:

“Saca provecho en primer término el gobierno, luego el agricultor que suministra la miel; el jornalero que proporcionaba el combustible; el operario que trabaja diariamente en el establecimiento, el comerciante que vende el cobre, estaño y demás materiales de construcción de los aparatos; el carpintero que construye vehículos para poner en ebullición el guarapo de donde se extrae el alcohol, el que edifica casas, en fin, casi todas las clases laboriosas de la sociedad, siendo el ultimo beneficiado el empresario”⁴⁷.

Finalmente, la caña de azúcar le aportó dinamismo comercial al Estado Soberano de Bolívar, convirtiéndose su cultivo en una cadena de labores que articuló diferentes sectores de trabajadores en la región. La labor de destilación y rectificación de aguardiente se convirtió en un elemento fundamental en la articulación económica regional debido a que los comerciantes, montados en sus burros y mulas y a través de trochas y caminos de herraduras, llegaban a los lugares más apartados de la geografía regional para abastecer de licores a cada uno de los caseríos del Estado⁴⁸. Así, a través del negocio del aguardiente se amplió el mercado interno regional y se dinamizó el comercio entre las provincias y comarcas del Estado Soberano de Bolívar.

⁴⁷ Roicer Alberto Flórez Bolívar, “Caña de azúcar y aguardiente en el Estado Soberano de Bolívar, 1857-1886”, en: *Cuadernos de Desarrollo Rural*, vol. 6, N° 63, Bogotá, Pontificia Universidad Javeriana, julio-diciembre de 2009, p. 43.

⁴⁸ Roicer Alberto Flórez Bolívar, “Caña de azúcar y aguardiente en el Estado Soberano de Bolívar...”, p. 48.

1.1.3. Algodón

El algodón se cultivó en las provincias del El Carmen, Cartagena, Barranquilla y Sabanalarga, pero se cultivó en menor medida que el tabaco y la Caña de azúcar. En cuanto a la provincia de Sabanalarga, en 1868 su gobernador afirmaba que en el distrito de Repelón “... se produce con abundancia, algodón, que no tiene rival por su blancura i buena calidad”⁴⁹. Así mismo, en el distrito de Barranquilla en 1870 su gobernador sostenía que los principales ramos de exportación en el Estado son el tabaco y el algodón⁵⁰.

Pese a esta última consideración, el algodón no se desarrolló en gran medida por los métodos de siembras y el cuidado de las plantas. Estos se hacían por métodos tradicionales de tumba del monte y la quema antes de la llegada de las lluvias para aprovechar las cenizas fertilizantes. No se empleaba el arado para roturar la tierra y los instrumentos de trabajo se reducían al machete y el azadón, los cuidados que brindaba el agricultor eran pocos y usualmente se circunscribían al desmonte y poda⁵¹. No obstante, provincias como Sabanalarga lograron aprovechar su producción, como en 1879, bajo el liderazgo del empresario Víctor Consuegra:

“A esa producción, fomentada por los empresarios Victor M. Consuegra, se debe hoy la existencia de aquel pueblo, pues el referido señor, hace grandes

⁴⁹ Sergio Paolo Solano D. (editor), *Informe de los gobernadores de la provincia de Barraquilla y Sabanalarga, (actual departamento del Atlántico) 1861-1864*, Cartagena, Universidad de Cartagena, Colección El Taller de la Historia, 2007, p. 165.

⁵⁰ Sergio Paolo Solano D. (editor), *Informe de los gobernadores de la provincia de Barraquilla y Sabanalarga....* p. 57.

⁵¹ Sergio Paolo Solano, “Relaciones difíciles. Industria textil y cultivo del algodón en la región Caribe colombiana, 1850-1930” en: *Cuadernos de desarrollo rural*, vol 6. N°62, Bogotá, Pontificia Universidad Javeriana, enero- junio de 2009, p. 59.

esfuerzos para que allí se continúe cultivando el algodón y anticipa sus capitales con tal objeto. Además, ha plantado a orillas del mar y en el punto denominado 'Caimán', una gran maquinaria movida por vapor, para limpiar el algodón que se produce en Juan de Acosta y pueblos circunvecinos, y ha construido a sus expensas una vía que comunica a ese pueblo con el puerto de 'Caimán', que solo mide un miriámetro. Según los datos que me ha suministrado el señor consuegra, la exportación por aquel puerto ascenderá, por lo menos en este año, a 5000 quintales de algodón limpio y a 200 de semillas del mismo algodón..."⁵²

A finales del siglo XIX el cultivo de algodón atrajo un número considerable de campesinos, expandiéndose en proporciones aceptables el espacio sembrado y se mejoró durante algunos años la demanda de la industria textil. Así mismo, la topografía plana de las llanuras y el clima benévolo del Estado presentaron un ambiente favorable para el cultivo de la planta. Según el gobernador de la provincia de Barraquilla en 1868, "la única industria notable es la siembra del algodón, calculase por el comercio de esta ciudad que la exportación que se hizo de la última cosecha de este artículo es como de veinticinco mil quintales"⁵³.

Durante el período 1870-1885 no se observa una demanda sostenida de algodón por parte de la industria textil, salvo algunas excepciones encontradas en las provincias de Barranquilla y Sabanalarga; tampoco hubo una política oficial ni empresarial encaminada a incentivar la siembra entre hacendados y campesinos, a diferencia de lo

⁵² Sergio Paolo Solano, "Relaciones difíciles. Industria textil y cultivo del algodón en la región caribe colombiana, 1850-1930"... , pp. 61-62.

⁵³ Sergio Paolo Solano, "Relaciones difíciles. Industria textil y cultivo del algodón en la región caribe colombiana, 1850-1930"... , p. 63.

que ocurrió posteriormente durante el siglo XX, cuando el cultivo del algodón despuntó exitosamente en la industria textil del Bolívar Grande.

1.1.4. La pesca

La pesca no tenía comparación con la producción y la comercialización del tabaco, la caña de azúcar o el algodón. Esta era una actividad de temporada que no poseía una demanda comercial muy importante, además se ejercía de manera primitiva utilizando redes, anzuelo y canoa⁵⁴. En algunas poblaciones se complementaba con la agricultura y la cría de ganado, pero se mantenía como un alimento importante de la dieta costeña; la pesca se practicó activamente en las provincias de Mompos, Sabanalarga y Chinú.

En 1874 el gobernador de la provincia de Mompos, en su viaje por el distrito de Simití, se sorprendió al ver que en dicha población “no se mató una res, un cerdo: el pueblo se mantenía con insípidos peces de las ciénagas”⁵⁵. Por su parte, el gobernador de la provincia de Sabanalarga sostenía en el año de 1875 que: “La gran ciénaga de guajiro, situada al suroeste de esta ciudad, produce abundante i buen pescado, entre estos se distinguen el sabroso bocachico i la succulenta mojarra”⁵⁶. Así mismo, el gobernador de Chinú afirmaba que los habitantes del distrito de Ayapel se dedicaban a la producción de caucho, raicilla, la zarzaparrilla y la cría de ganado, pero también exportaban carne salada, queso y pescado seco a Magangué y Zaragoza en la estación de varano⁵⁷.

⁵⁴ Luz Dary Silva, *Cartagena y su.....*, p. 20.

⁵⁵ “Informe sobre el estado de algunos distritos de la provincia de Mompos”, *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, noviembre 10 de 1874.

⁵⁶ Luz Dary Silva, *Cartagena y su.....*, p. 21.

⁵⁷ Luz Dary Silva, *Cartagena y su.....*, p. 23.

Por razones obvias la pesca se practicaba con intensidad en las poblaciones cercanas tanto a los ríos mayores como menores, destacándose Lorica, sobre el río Sinú, Mompo, sobre un brazo del Magdalena, Sabanalarga, sobre un brazuelo del mismo y Ayapel, sobre el río San Jorge. En contextos bien particulares, por ejemplo en la hacienda Berastegui, sobre el valle del Sinú, poseía en sus inmediaciones corrientes hídricas conectadas al caño del Bugre por donde "... se sacaba el pescado para alimentar la peonada"⁵⁸.

1.1.5. Ganado

Las actividades ganaderas generaron dinámicas económicas y aportaron capitales que luego se reinvertirían en otras actividades⁵⁹. Las poblaciones donde más sobresalió la cría de ganado fueron las provincias sabaneras de Chinú, Lorica, Sincelejo y Corozal; así como las provincias de Sabanalarga, Mompo, El Carmen y Barranquilla, donde también se practicó la ganadería. La cría y comercialización de ganado recibieron un impulso en las dos últimas décadas del siglo XIX cuando se generó una demanda de ganado por parte de Cuba, tal como lo dejó expuesto el gobernador de la provincia de Sincelejo en 1881, lo cual alivió un tanto las pérdidas del sector agrícola:

“Como una ligera compensación a tantos infortunios i calamidades, hemos tenido una gran exportación de ganado a la isla de Cuba; i como la riqueza pecuaria de nuestro Estado es una mina casi inagotable, tenemos que, por el curso, se han exportado once mil quinientas reses, que dan un valor de

⁵⁸ Orlando Fals Borda, *Retorno a la tierra*, tomo IV, Bogotá, Carlos Valencia Editores, 1986, p. 17.

⁵⁹ Cf. Eduardo Posada Carbó, *El Caribe colombiano: una historia regional 1870-1950*... p. 146. Shawn Van Ausdal, “Un mosaico cambiante: notas sobre una geografía histórica de la ganadería en Colombia, 1850-1950”, en: Alberto Flórez (Editor), *El poder de la Carne*, Bogotá, Universidad Javeriana, 2008, p. 56.

\$368.000,00, sin incluir en esta suma el gasto considerable que hace la empresa puerto de Coveñas solamente, el año último i el semestre corrido del que para verificar los embarque”⁶⁰.

Así mismo, Eduardo Posada Carbó afirma que “Los períodos de precios buenos para los productores estuvieron condicionados casi siempre a las exportaciones de ganado en pie: a Cuba en la década de 1880 y a finales del siglo, se han calculado que tan solo en Cartagena se embarcaron hacia Cuba más de cincuenta mil cabezas de ganados entre 1878 y 1881”⁶¹.

Por otra parte, provincias como Chinú contaban con las condiciones óptimas para la industria pecuaria, tal como lo afirmó su gobernador en 1869: “...La cría de ganado es la que mas ocupa a sus habitantes. Estensas sabanas, fértiles llanuras, ciénagas inmensas cuajadas de abundantes pastos, i vírgenes montañas, hacen de esta provincia del Estado, una comarca floreciente, rica i llena de porvenir...”⁶². El ganado de Chinú se expandió también a otras provincias: “...De Chinú se estraen anualmente 10.000 novillos cebados i sin cebar que se espanen en Corozal, Sincelejo, Cármen, Cartajena, Sabanalarga i Barranquilla; y a esto se le agrega lo esportado para el Estado de Santander...”⁶³. Once años más tarde, en 1880, el gobernador de la misma provincia calculó que habían allí

⁶⁰ Sergio Paolo Solano D., Roicer Flórez (Editores), *Informes de los gobernadores de las provincias de Sincelejo y Corozal, (actual departamento de Sucre) 1861-1882...* 2007, p. 141.

También, Cf. Eduardo Posada Carbó, *El Caribe colombiano: una historia regional 1870-1950...* p. 179. María Teresa Ripoll de Lemaitre, “El Central Colombia: inicios de industrialización en el Caribe colombiano”..., p. 61

⁶¹ Eduardo Posada Carbó, *El Caribe colombiano: una historia regional 1870-1950...* p. 180.

⁶² Sergio Paolo Solano D., Roicer Flórez Bolívar (Editores), *Informes de gobernadores de las provincias de Lórica, Chinú y Nieto, 1835-1882...* 2009, p. 158.

⁶³ Sergio Paolo Solano D., Roicer Flórez Bolívar (Editores), *Informes de gobernadores de las provincias de Lórica, Chinú y Nieto, 1835-1882...* 2009, p. 158.

unas 100.000 cabezas de ganado, y a finales del siglo XIX la ganadería era la industria más importante en Bolívar⁶⁴.

En la provincia de Lórica también sucedía algo similar a la de Chinú; su gobernador registró en 1878 “la cría de ganado forma el principal elemento de riqueza, i a ella se dedican especialmente sus habitantes. En el semestre corrido se han exportado para las sabanas aproximadamente cerca de mil quinientas cabezas entre novillos i toros que dan un valor de veinte mil pesos”⁶⁵.

Por su parte, el gobernador de la provincia de Mompox señaló en 1878 que podían cebarse en su territorio de diez a doce mil novillos los cuales eran exportados a otros distritos:

“La ceba de ganados introducidos en las provincias de sabanas i la venta de ellos en los mercados de Ocaña, Cúcuta, Cármen i Santander, es de pocos años a esta parte, una industria de consideracion i de gran porvenir para que la provincia. En efecto, los potreros se extienden diariamente dando ocupacion a infinidad de jornaleros; los desmontes son considerables i las transacciones en este jénero de comercio, se calculan por personas competentes, en mas de 180 mil pesos, en solo los vecinos de mompos, i en toda la provincia, en mas de 250 mil pesos anuales”⁶⁶.

⁶⁴ Eduardo Posada Carbó, *El Caribe colombiano: una historia regional 1870-1950...* p. 146.

⁶⁵ Sergio Paolo Solano D., Roicer Flórez Bolívar (Editores), *Informes de gobernadores de las provincias de Lórica, Chinú y Nieto, 1835-1882...* 2009, p. 84.

⁶⁶ Sergio Paolo Solano D. (editor), *Informes de los gobernadores de las provincias del departamento de Bolívar, 1861-1881...*2007, p. 548.

La ganadería tuvo un carácter trashumante. Para 1870 la cría y el levante de ganado se efectuaba en los pastos naturales y en las ciénagas de los distritos de Ayapel, San Marcos, Caimito, San Benito, Sucre, Corozal, Chinú y Sahagún; el ganado pastaba en los terrenos altos durante el invierno, y en el verano, al secarse los pastos, se le conducía a las riberas de las ciénagas, donde permanecía hasta el invierno siguiente⁶⁷. Así mismo, gracias a la introducción del alambre de púas en la década del setenta del siglo XIX, así como el creciente consumo de sal y el cruce en pequeña escala con nuevas razas, la ganadería tuvo un crecimiento notable en la segunda mitad del siglo⁶⁸.

Al llegar el siglo XX se optó por adaptar los terrenos, hubo cambios en la vegetación y uso de los suelos, pues poco a poco la densa vegetación de bosques tropicales fue dando paso a densos pastizales que recubrieron el paisaje con sabanas, lo cual supuso una consolidación de la expansión ganadera⁶⁹.

La ganadería fue una actividad importante durante el período de 1870-1885, motivada por varios aspectos. En primer lugar, el relativo fácil transporte del ganado en pie lograba sobreponerse al mal estado de las vías; en segunda instancia, la capacidad reproductiva del ganado, que encontró en los pastos naturales y artificiales un caldo de cultivo permanente; el relativo fácil acceso a la tierra multiplicó los potreros y hatos dedicados a la ganadería⁷⁰.

⁶⁷ Gloria Isabel Ocampo, *Instauración de la ganadería en el valle del Sinú: la hacienda Marta Magdalena, 1881-1956*, Bogotá, Universidad de Antioquia/Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH), 2007, p. 14.

⁶⁸ Shawn Van Ausdal, "Un mosaico cambiante: notas sobre una geografía histórica de la ganadería en Colombia, 1850-1950"... p. 62.

⁶⁹ Gloria Isabel Ocampo, *Instauración de la ganadería en el valle del Sinú: la hacienda Marta Magdalena, 1881-1956*... p. 88.

⁷⁰ Shawn Van Ausdal, "un mosaico cambiante: notas sobre una geografía histórica de la ganadería en Colombia, 1850-1950"... p. 52.

Con base en las anteriores reflexiones, podemos señalar varios puntos sobre la producción agropecuaria en el Bolívar Grande. Primero, ella descansaba sobre una variedad de cultivos como tabaco, caña de azúcar y algodón. Segundo, se puede observar una cierta especialización en la producción agrícola de las provincias; en El Carmen, por ejemplo, se producía tabaco pero no caña de azúcar; la provincia de Sincelejo producía caña de azúcar, mieles y aguardiente⁷¹; igual sucedía con la provincia de Mompo, que surtía de aguardiente al El Carmen y Corozal⁷². Por su parte, el cultivo de algodón tuvo mayor acogida en las provincias de Cartagena, Barranquilla y Sabanalarga⁷³.

Por último, encontramos la ganadera, que a partir de la segunda mitad del siglo XIX tuvo una considerable expansión en el Bolívar Grande⁷⁴. Las provincias que más se destacaron fueron las ya mencionadas de Corozal, Sincelejo y Chinú, que fueron las que tributaron más al Estado. Las zonas conocidas como *sabanas* fueron mejor dotadas naturalmente con suelos y pastos que contribuyeron para que su ganado fuera de mejor calidad, lo cual se reflejó en el alto nivel de exportaciones tanto para el mercado nacional como el internacional. No obstante la variedad de la producción agropecuaria, sus excedentes tuvieron limitaciones varias para su desarrollo, los cuales iban desde las primitivas técnicas de cultivo y arado hasta las precarias vías de comunicación como lo veremos a continuación.

⁷¹ Joaquín Vilorio de la Hoz, “Ganaderos y comerciantes en Sincelejo, 1880-1920”, en: *cuadernos de historia económica empresarial*, N°8, Cartagena, Banco de la República, 2001, p. 23.

⁷² Luz Dary Silva, *Cartagena y su.....*, p. 18.

⁷³ Sobre la producción de algodón en la región Caribe, Cf. Sergio Paolo Solano, “Relaciones difíciles. Industria textil y cultivo del algodón en la región Caribe colombiana, 1850-1930”.... pp. 53-79.

⁷⁴ Joaquín Vilorio de la hoz, “Ganaderos y comerciantes en Sincelejo, 1880-1920”, en: *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial...* p. 28.

1.2. Las limitaciones del comercio y el intercambio agrícola

En el Estado Soberano de Bolívar en el período 1870-1885 las actividades agrícolas afrontaron dificultades debido al poco conocimiento técnico que se tenía sobre suelos, formas de cultivo y plagas, así como a la ya señalada precariedad de las vías de comunicación que a su vez dificultaba el comercio de los excedentes agrícolas.

1.2.1. Técnicas tradicionales de cultivo y pobreza

Las actividades agrícolas en las poblaciones rurales del Estado Soberano de Bolívar estuvieron permeadas por un marcado tradicionalismo⁷⁵ en las técnicas de preparación del suelo y del cultivo. En ese sentido, el desmonte y la quema de la maleza seguían usándose como forma de preparar el suelo para una nueva siembra a falta del conocimiento del arado. Adicionalmente, los pocos recursos con que contaban las comunidades campesinas para adquirir herramientas adecuadas (azadones) agravaba más la producción agrícola. En 1877, el gobernador del distrito de El Carmen afirmó que:

“La agricultura no conoce siquiera los arados para hacerse más productiva y los agricultores, habituados a no disfrutar un terreno más que para una sola siembra, ignorantes de todos los métodos de abono y regíos, no pueden convencerse todavía de que haya una máquina sencilla y manejable que

⁷⁵ Se define como el conjunto de ideas, concepciones y costumbres que se transmiten de generación en generación. Para el caso del campesinado durante gran parte del siglo XIX su manera de cultivar la tierra estaba enmarcada en la quema y el desmonte de los suelos. De esta manera las técnicas para el cultivo se vieron reducidas por los pocos recursos económicos que contaban.

renovando la superficie de los terrenos, los obligue a recibir nuevos cimientos y a ponerse en aptitud de repetir sus producciones, en beneficio de los pueblos”⁷⁶.

A juicio del gobernador de la provincia de Magangué (1873), los métodos agrícolas estaban sumamente atrasados, e incluso los comparaba con aquellos de los tiempo del gobierno español.

“En materia de agricultura aún estamos en la infancia i estas poblaciones carecen de nociones fijas en materia de elaborar la tierra i hacerla productiva; pues hasta la fecha solo siguen la rutina que heredaron de los españoles i no ha penetrado ningún adelanto en materia de irrigación, injertos ni conocen el uso al del arado, ni los diversos sistemas de cultivo”⁷⁷.

En estas condiciones la producción del excedente agrícola era muy limitada, y lo poco que se producía también era afectado por las sequías y las plagas. Así, los campesinos difícilmente se podían convertir, en sentido estricto de los términos, en productores y mucho menos en consumidores. El gobernador de la provincia de Cartagena en 1869 en su informe anual lo dejó claramente expuesto:

“El estado material de la provincia es un cuadro de perspectiva sombría... con excepción del distrito de Arjona, en donde se nota alguna comodidad en sus vecinos, i cierto movimiento comercial, revela la pobreza de sus habitantes, que, en su mayor parte, la están cerca de la miseria; esto es debido, a que los tres últimos años han sido para agricultura i la ganadería, única industria en que

⁷⁶ “Informe del Gobernador de la provincia de El Carmen”. *Diario de Bolívar*, Cartagena, julio 29 de 1877.

⁷⁷ “Informe del gobernador de la provincia de Magangué”, *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, octubre 25 de 1873.

se ocupan, porque las estaciones han estado variadas, mui especialmente del invierno en la que, no solo ha sido escasa la lluvia, si no extemporánea, produciendo poca cosecha, en las rocerías en que no se ha perdido totalmente”⁷⁸.

Podemos afirmar que las dificultades de la producción agrícola estuvieron relacionadas básicamente con la falta de conocimiento para preparar los suelos y los cultivos, verbigracia el arado, el abono de la tierra, la irrigación y el uso de herramientas e instrumentos de trabajo adecuados. Es necesario recordar que el método tradicional de desmonte y quema provocaba el agotamiento de la tierra y el campesino tenía que desplazarse a otros terrenos; esto también fue propiciado en parte por las tierras baldías que se encontraban disponibles y que los campesinos ocupaban permanentemente utilizando la tierra para una o dos cosechas deteriorando el suelo⁷⁹.

En segunda instancia encontramos la pobreza del campesinado, pues sin los recursos no se podía implementar nuevas herramientas e instrumentos adecuados para un mejor desempeño en los cultivos. Así mismo, se requería grandes inversiones en obras de drenaje o irrigación para adecuar la tierra. En últimas, las limitaciones económicas fueron un obstáculo significativo en el desarrollo de la producción agrícola⁸⁰. Un claro

⁷⁸ Sergio Paolo Solano D. (editor), *Informes de los gobernadores de las provincias del departamento de Bolívar, 1861-1881...2007*, p. 122.

⁷⁹ Las tierras baldías eran una oportunidad, grandes señores se aprovecharon de esa feria y se hicieron escriturar grandes extensiones. Cuando la frontera se agotó, quedaron tierras de propiedad privada entre pequeños, medianos y grandes tenedores, de ahí la disposición de la tierra para el cultivo de productos. Para el caso del Caribe colombiano, hubo un interés por los baldíos por partes de gentes importantes y una lucha de vecinos y vecindarios por defender las tierras que habían explotado. Sin haber tenido acceso a un título de propiedad. Cf. Hermes Tovar Pinzón, *Que nos tengan en cuenta. Colonos, empresarios y aldeas: Colombia, 1800-1900*, Bogotá, Universidad de los Andes, 2015, (La primera edición es de 1995), p. 20. También, Cf. Hermes Tovar Pinzón, “Los baldíos y el problema agrario en la Costa Caribe (1830-1900)”, en: *Fronteras*, vol. 1., n° 1, Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura Hispánica/Ministerio de Cultura, 1997, p. 38.

⁸⁰ Eduardo Posada Carbó, *El Caribe colombiano: una historia regional 1870-1950...* p. 144.

ejemplo fueron las limitaciones encontradas en la provincia de CorozaI en 1874 donde: “El pequeño comercio que en ellos se hace tropieza irremediamente con el gravísimo obstáculo de la pobreza general mui parecida a la miseria, de las pésimas vías de comunicación i de la falta de garantías i seguridades en el transporte que imponen los cambios recíprocos”⁸¹.

Además, como se había mencionado, la falta de recursos económicos fue un factor que dificultaba el comercio y la agricultura, perjudicando en gran parte las labores comerciales instauradas en el Estado Soberano de Bolívar. Así lo afirma el gobernador de la provincia de MompoX en 1878: “la escacez de capitales no permite el cultivo de los frutos valiosos y exportables mas propios de su clima, como el de la caña en la escala suficiente para la eleboracion de azúcar, el cacao, costoso i delicado, i el del tabaco, arriesgado por lo fluctuante de su precio i lo incierto de las estaciones”⁸².

1.2.2. Las plagas

Las invasiones periódicas de langostas a menudo devastaban las cosechas; provincias como Sincelejo, CorozaI, Barranquilla, El Carmen, Magangué, Lorica y Chinú se vieron afectadas por este voraz insecto. En 1881, el gobernador de Sincelejo anotó que la langosta había hecho estragos en el cultivo de tabaco:

⁸¹ Sergio Paolo Solano D., Roicer Flórez (Editores), *Informes de los gobernadores de las provincias de Sincelejo y CorozaI, (actual departamento de Sucre) 1861-1882...* 2007, p. 236.

⁸² Sergio Paolo Solano D. (editor), *Informes de los gobernadores de las provincias del departamento de Bolívar, 1861-1881...*2007, p. 548.

“I no podrá ser de otra manera: aquel terrible insecto, con su insaciable voracidad, arrasó casi por completo la mayor parte de las plantaciones de tabaco en el año último: i como quiera que esa planta constituya la base principal de nuestra exportación, esta ha disminuido en la misma proporción en que los estragos de la langosta disminuyeron su producto. Como consecuencia natural de esta merma en nuestro principal artículo exportable, ha venido al decaimiento en que hoy se halla el comercio, i la miseria que aflige a numerosas familias i a pueblos enteros. Sustraídos casi repentinamente del comercio los ingentes capitales extranjeros que todo el negocio del tabaco hacía poner en circulación en casi todo el Estado, no se dejó de esperar una situación de angustias i zozobras para el comerciante, i de verdadera ansiedad i alarma para el cosechero que fundaba sus esperanzas de fortuna en las cantidades metálicas que recibirá de aquel, para abonárselas con la rica planta que había logrado levantar a fuerza de fatigas innumeradas i regadas con el sudor de su frente(...)”⁸³

Es claro que la plaga afectó la producción tabacalera, mermando no solamente al campesino productor sino al comerciante y a las mismas rentas del Estado, que no podían captar recursos por el impuesto a las ventas. Otros géneros como el maíz y la caña también fueron afectados por la temible plaga a juzgar por el mismo gobernador:

“(...) Las pérdidas que se ha originado de la devastadora langosta, i que nos ha traído a la presente ruinoso situación, forman un guarismo considerable; i podía poderlo apreciar debidamente, basta solo tener en cuenta que en los dos últimos años se perdieron en lo absoluto las cosechas de maíz i demas artículos alimenticios; las cañas que contribuyen a la riqueza de esa capital, no

⁸³ Sergio Paolo Solano D., Roicer Flórez (editores), *Informes de los gobernadores de las provincias de Sincelejo y Corozal, (actual departamento de Sucre) 1861-1882...* 2007, p. 141.

produjeron la cuarta parte de lo ordinario. No habría, pues, la exageración de ningún género, al asegurar que esas pérdidas no bajan de los trescientos mil pesos (...)»⁸⁴.

Las provincias de Corozal, Barranquilla y El Carmen también sufrieron los embates de la langosta, quienes no solamente devoraban cultivos sino también los pastos para la alimentación del ganado⁸⁵. En Barranquilla, por ejemplo, en 1881: “la industria agrícola mucho ha sufrido en estos últimos años, i de esperarse es la total ruina de ésta aparición de la langosta, cuya extinciones, sino imposible, por lo menos difícil”⁸⁶. Para el caso de El Carmen encontramos déficit en los campos y plantaciones:

“la industria i los negocios están paralizados; i como el insecto en referencia no ha perdonado las semesteras de tabaco, a lo cual se une la baja del precio de este artículo en Europa, puede asegurarse que todos estamos amenazados de ruina i de miseria”⁸⁷

Por otro lado, las provincias ubicadas en el valle del río Sinú también sufrieron este mal. El gobernador de Lorica manifestó en ese mismo año que: “los distrito de San Pelayo, Cereté, San Carlos, Purísima, Momil i San Antero que su riqueza i principal industria la hacían depender de la agricultura, están en un estado deplorable, porque todos los desvelos de los agricultores han sido estériles ante la devastadora plaga de la langosta,

⁸⁴ Sergio Paolo Solano D., Roicer Flórez (editores), *Informes de los gobernadores de las provincias de Sincelejo y Corozal, (actual departamento de Sucre) 1861-1882...* 2007, p. 140.

⁸⁵ Sergio Paolo Solano D., Roicer Flórez (editores), *Informes de los gobernadores de las provincias de Sincelejo y Corozal, (actual departamento de Sucre) 1861-1882...* 2007, p. 282.

⁸⁶ Sergio Paolo Solano D. (editor), *Informe de los gobernadores de la provincia de Barraquilla y Sabanalarga....* p. 123.

⁸⁷ Sergio Paolo Solano D. (editor), *Informes de los gobernadores de las provincias del departamento de Bolívar, 1861-1881...* 2007, p. 409.

que ha devorado cuanto fruto se ha sembrado”⁸⁸. En Chinú no fue diferente: la langosta afectó los precios del maíz, la yuca, el ñame y el arroz⁸⁹.

En los informes de los gobernadores de las provincias del Estado Soberano de Bolívar entre 1880 y 1884 se observa que la langosta perjudicó tanto el comercio como la producción agrícola. Cultivos como el Tabaco se vieron perjudicados por las altas pérdidas que se registraban y que sin duda limitaron los intereses comerciales y agrícolas del Estado. De la misma forma, el ganado se vio afectado porque sus pastos eran consumidos por la plaga.

También habría que señalar que, pese a la poca tecnificación de la agricultura, la pobreza, la falta de técnicas en la preparación de los suelos y los cultivos y la llegada de las plagas, las comunidades campesinas lograron producir no solo para su autoconsumo sino que a través del excedente cultivado lograron mantener una red de intercambios pueblos aledaños. Un claro ejemplo fue la provincia de Lórica, donde la carne de res era comercializada principalmente con el mercado de Cartagena. En ese sentido, Luz Dary Silva afirma que,

“Cuando las aguas bajan por los meses de enero a marzo y de julio a septiembre de siembra en los playones o se lleva el ganado para que aproveche los abundantes y excelentes pastos naturales que allí brotan. En los meses de invierno (abril a junio y octubre a diciembre) el ganado se lleva a potreros altos se desocupan los playones de plantíos; pero allí mismo, sobre el mismo

⁸⁸ Sergio Paolo Solano D., Roicer Flórez Bolívar (editores), *informes de gobernadores de las provincias de Lórica, chinú y Nieto, 1835-1882...* 2009, p. 99.

⁸⁹ Sergio Paolo Solano D., Roicer Flórez Bolívar (editores), *informes de gobernadores de las provincias de Lórica, chinú y Nieto, 1835-1882...* 2009, p. 193.

territorio ahora cubierto por las aguas, se procede a pescar y cazar. El mismo agricultor o vaquero se convierte así en canalatero, pescador y cazador durante estos meses”⁹⁰.

Recapitulación

Pese a las limitaciones señaladas, la producción agropecuaria alentó cierto dinamismo comercial alrededor de variados productos entre las áreas tabacaleras se destacan las provincias de El Carmen, Corozal y Sincelejo; de la misma manera las provincias de Sincelejo, Mompo y Sabanalarga se destacaron en la producción de caña de azúcar y sus derivados como aguardiente, mieles y azúcar. Por último el algodón, que se desarrolló en menor medida en provincias como Sabanalarga y Barranquilla, especialmente a partir de 1870.

Por otro lado encontramos la pesca, actividad complementaria de la agricultura y la ganadería y que su producto, el pescado, hacía parte de la dieta costeña. Provincias como Lorica, Ayapel, Mompo y Sabanalarga se destacaron en esta actividad por contar en sus territorios con ríos como el Sinú, San Jorge, brazuelos del Magdalena en Mompo y en Sabanalarga. Por otra parte la ganadería fue, desde mediados del siglo XIX, factor importante de crecimiento comercial e industrial en el Estado Soberano de Bolívar. Provincias como Chinú, Corozal y Sincelejo aportaron mayores dividendos por contar con zonas mejor dotadas para la ceba y el levante del Ganado.

Pese a la variedad de la producción agropecuaria de las distintas provincias del Estado Soberano de Bolívar, ésta tuvo severas limitaciones producto no sólo del

⁹⁰ Luz Dary Silva, *Cartagena y su.....*, p. 24.

desconocimiento de técnicas para el cultivo y la cría y levante de ganado, sino también en las precariedades de las vías de comunicación, las cuales afectaron el tiempo de desplazamiento en el intercambio de los productos y el precio de los fletes. No menos importante resultó en este aspecto las plagas de langostas y otras enfermedades, que afectaron cultivos.

No obstante, la producción agropecuaria fue un elemento de consideración en el crecimiento económico del Bolívar Grande. En el período de 1870-1885 las políticas del liberalismo radical estuvieron orientadas a un desarrollo productivo tanto interno como externo. Por ello, tanto las vías de comunicación y el comercio fueron elementos importantes para los radicales en su afán de articular la economía del Estado hacia un mercado mundial. Este tema lo abordaremos en las siguientes páginas.

CAPITULO 2

2. VIAS DE COMUNICACIÓN EN EL ESTADO SOBERANO DE BOLIVAR

El presente capítulo tiene como propósito mostrar la importancia de las vías de comunicación en las actividades comerciales en el Estado Soberano de Bolívar, su viabilidad, limitaciones e impacto sobre el comercio, destacando que durante el período 1870-1885 el liberalismo radical tramitó una serie de leyes tendientes a solucionar la viabilidad de los caminos para articular de mejor manera las distintas poblaciones del país.

2.1. Vías de comunicación: entre el avance y el retroceso

En una comunicación de la Asamblea Legislativa del Estado Soberano de Bolívar en 1874 se resalta que:

“El camino es la providencia de toda comodidad material, de la abundancia de subsistencia, del bienestar i de la riqueza jeneral. Sin caminos, que gran importancia ha de tener la fertilidad del terreno que recibe la simiente, ni el crecimiento i lozanía de la plantación, ni la abundancia de la cosecha que es la celestial recompensa de la fatiga del agricultor”.⁹¹

La anterior comunicación nos sirve para dejar de manifiesto la importancia de las vías de comunicación como referentes fundamentales para el crecimiento económico y social del Estado. No obstante, los problemas viales se encontraban en todo el territorio nacional a raíz de la limitante geográfica, la inestabilidad política y la precariedad

⁹¹ “Asamblea legislativa”, en: *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, 9 de septiembre de 1874. p. 201.

financiera durante el siglo XIX; aunado a esto se encontraba la falta de conocimientos técnicos que se reflejaron en los limitados criterios para la construcción de los caminos, drenajes y trazados⁹².

De esta manera, la precariedad de las vías de comunicación se convirtió en un obstáculo para el transporte de mercaderías, personas y la producción agropecuaria no solo en el Estado Soberano de Bolívar sino en gran parte del país. A partir de 1870, con la llegada de los liberales radicales al poder hubo un interés por mejorar las comunicaciones de las rutas terrestres y fluviales⁹³.

Este mejoramiento suponía no solo la consecución de recursos para invertir en infraestructura, sino un conjunto de normas que facilitarían los instrumentos legales para tal fin. Así, se crearon cargos y dependencias encargadas de administrar las vías de comunicación que buscaron facilitar el comercio tanto interno como externo, tal como se precisa en la Gaceta de Bolívar en 1874:

“(…) Art. 4.º Habrá, en la capital de cada provincia, una corporación que se llamará “junta de caminos,” a la cual corresponderá desde el 1 de Enero de 1875, la administración de las vías de comunicación del Estado, en la respectiva provincia.

Art. 5.º las vías de comunicación de los distritos, continuaran administrandose

⁹² Frank Safford, “El problema de los transportes en Colombia en el siglo XIX”. En: Adolfo Meisel Roca y María Teresa Ramírez (Editores), *Economía colombiana del siglo XIX*. Bogotá: Fondo de Cultura Económica/Banco de la República, p. 533.

⁹³ Las vías de comunicación en el Estado Soberano de Bolívar estaban categorizadas de la siguiente manera: “1º los caminos terrestres que comunican un distrito con otro, i las calles, plazas i ejidos de los mismos distritos: 2º las vías acuáticas existentes en el Estado, que no estén sujetas a la jurisdicción del gobierno nacional por la constitución de la república.

Art. 3.º Son vías de los distritos: los caminos terrestres entre ellos i sus agregaciones, i las calles plazas i los ejidos de ellas.” “sobre vías de comunicación”, en: *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, 9 de septiembre de 1874, p. 201.

por los consejos municipales de los distritos a que correspondan las agregaciones.

Art. 6.º Los caminos medianeros entre dos distritos de distintas provincias serán administrado, mitad i mitad, por las juntas de caminos de dichas provincias, midiéndose previamente por una comisión mista de miembros de ambas juntas, la cual marcará el punto medio que resultare.

Art. 7.º Los caminos del Estado, que sirvan tambien de medio de comunicacion entre un distrito i alguna o algunas de sus agragaciones, serán administradas por la junta de caminos de la provincia a que pertenezca el distrito(...)⁹⁴

Cada uno de estos decretos administrativos tenía como propósito mejorar la articulación comercial de las provincias. Las vías de comunicación debían cumplir con unos estándares técnicos considerados importantes para que pudiera funcionar correctamente, tal como se especifica en los siguientes artículos:

“(...) Art. 8º Las condiciones bajo las cuales deberán mejorarse los caminos terrestres actuales, i construirse los que se abran en adelante, serán las siguientes:

(...) 2. Anchura de ocho metros, así: un metro i medio de terreno bien desmontado a cada lado del camino, i cinco metros, al centro, de terreno sólidamente compactado, i de forma lijeramente convexa, a fin de impedir que el agua de las lluvias se estanque en algún punto, i forme charcos , lozales o pantanos;

3. La nivelacion mas perfecta, siempre que el terreno se preste a esta mui ventajosa condición; pero en caso contrario, habrá de preocuparse el desnivel mas suave, tanto en subidas como en bajadas, consultándose la mayor

⁹⁴ “Administración de las vías”, en: *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, 9 de septiembre de 1874, p. 201.

facilidad de tránsito hasta para vehículos de ruedas;

4. Sobre los ríos, arroyos i quebradas que intercepten los caminos, se construirán puentes de piedras, ladrillos madera o hierro, adoptándose el sistema de construcción que ofrezca mas solidez, i atendiéndose tambien , en la elección de materiales, al clima del país, i a la fuerza i crecimiento de las aguas en las grandes avenidas de dichos ríos, arroyos i quebradas(...)⁹⁵

Las anteriores condiciones, aunque estaban ligadas a la organización y mejoramiento en que se encontraban sustentadas las políticas radicales, en no pocas ocasiones terminaron solo en el papel por la falta de recursos que no alcanzaban a cubrir las necesidades comunicativas que afrontaba el Estado. Para 1870, en la provincia de Barranquilla, las obras que se emprendieron no rindieron los frutos esperados:

“(...) canalización del Canal del Trupillo i Ciénaga de Barranquilla, no ha producido los benéficos resultados que indudablemente se propusieron los Legisladores que la espidieron. Hasta ahora ni la Municipalidad de este distrito, ni los particulares, han propuesto o intentando nada a este respecto. La mayor necesidad del canal del “Trupillo” es para la navegación de los botes, bongos i embarcaciones menores, pues en tiempo de brisas tienen que demorarse tres, cuatro o mas días aguardando a que calme la brisa para poder bajar i entrar por el caño (...)⁹⁶

Así mismo, el gobernador de la provincia de Barranquilla menciona en 1876 que “las vías de la provincia no se encuentran todas en buen estado, por la imposibilidad que han

⁹⁵ “Condiciones que deberán tener las vías terrestres y acuáticas, en: *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, 9 de septiembre de 1874. p. 201.

⁹⁶ Sergio Paolo Solano D. (editor), *Informe de los gobernadores de la provincia de Barraquilla y Sabanalarga...* 2007, p. 72.

tenido algunos consejos municipales, para hacer uso del servicio personal subsidiario”.⁹⁷ Estos inconvenientes permanecieron en cada una de las provincias, pues la adquisición de recursos para los arreglos eran escasos.

Por otro lado, las vías terrestres también vivieron su viacrucis que se reflejó en las malas condiciones de tránsito: “Por desgracia el auxilio no ha podido hacerse efectivo, i esos distritos esperan en las ansias de su malestar, el dia en que el Ciudadano Presidente los liberte de los gastos excesivos que les causa la movilización de sus productos por las incómodas vías terrestres que hoy se usan”⁹⁸.

Como podemos observar, los frecuentes inconvenientes por las malas condiciones de las vías se debían a los pocos recursos de que disponía el Estado para su mantenimiento y mejoramiento. Los recursos asignados al mantenimiento de las vías dependían del impuesto recaudado del consumo de carne y aguardiente; este impuesto sufrió inestabilidades como consecuencia de diferentes factores. El primero, se debía a que los distritos que conformaban el Estado no producían suficientes recursos para cubrir los gastos y la pobreza de sus habientes era palpable; y segundo, la resistencia de sus habientes a pagar los impuestos contribuía muy poco a recaudar recursos. Las autoridades eran conscientes de esta situación, pero también se enfrentaron al dilema de desarrollar una infraestructura vial que permitiera conectar a las poblaciones de la provincia, especialmente a aquellas que por su ubicación resultaban estratégicas en el dinamismo comercial. En 1875, el gobernador de Sincelejo planteó que:

⁹⁷ Sergio Paolo Solano D. (editor), *Informe de los gobernadores de la provincia de Barraquilla y Sabanalarga...* 2007, p. 85.

⁹⁸ Sergio Paolo Solano D. editor, *Informe de los gobernadores de la provincia de Barraquilla y Sabanalarga...* 2007, p. 131.

“(…) Las vías de comunicación son el elemento jenerador de progreso en todas sus manifestaciones, i es por esto que reclaman de preferencia la atención pública, i si fuese posible vulgarizar este principio llevando el convencimiento a todos los ánimos se alcanzarían resultados asombrosos, tales que facilitarían realizar no la mejora si no la perfección; estos medios son los más apropiados para generalizar, llegar al bienestar i efectuar la transformación de nuestras poblaciones en sentido más favorable (…)”⁹⁹

A renglón seguido señaló la importancia de buenas vías para el desarrollo del comercio, el cual era, a su juicio de “[...] donde mana la prosperidad jeneral, i es el comercio el que ha realizado el hecho más asombroso: la civilización de los pueblos”.¹⁰⁰

En algunos casos los recursos recaudados por el Estado solo alcanzaban para el mínimo arreglo que necesitaban las vías, pues “los recursos de las poblaciones apenas alcanzan para desherbarlas una o dos veces al año”¹⁰¹. En opinión del gobernador de Corozal en 1880, las vías de comunicación del Estado Soberano de Bolívar eran las mismas que existían al momento de la independencia, las cuales en su mayoría estaban en mal estado:

“(…) Las vías de comunicación, que en todos los países civilizados gozan de preferentes atención por el papel importantísimo que desempeñan en el desarrollo industrial y comercial de los pueblos y en el consiguiente acrecentamiento de la riqueza pública, en nada han sido mejoradas en ésta

⁹⁹ Sergio Paolo Solano D., Roicer Flórez (editores), *Informes de los gobernadores de las provincias de Sincelejo...2007*, p. 87.

¹⁰⁰ Sergio Paolo Solano D., Roicer Flórez (editores), *Informes de los gobernadores de las provincias de Sincelejo...2007*, p. 87.

¹⁰¹ Sergio Paolo Solano D., Roicer Flórez (editores), *Informes de los gobernadores de las provincias de Sincelejo...2007*, p. 114.

provincia desde la época de nuestra emancipación. De entonces acá, todo se ha reducido a limpiarlas y abrirlas periódicamente, como lo dispone la ley. A pesar de estar cruzadas por un gran número de arroyos que, en la estación de las lluvias impiden con frecuencia el libre tránsito, y de formarse en ellas grandes, profundos y peligrosos lodazales, no existe un solo puente ni una pequeña calzada que revele siquiera que se ha tenido el propósito de mejorarlas (...)¹⁰²

A su vez, en 1880, el gobernador de la provincia de Chinú no está muy lejos de la opinión del gobernador de Corozal cuando afirmó que incluso las vías existentes eran casi las mismas de la época de la “conquista”:

“(...) Si nuestro progreso lo medimos por el estado de las vías de comunicación en ésta provincia, tenemos que convenir que nos hemos apartado muy poco de la época de la conquista. Las mismas veredas, un poco más amplias, con el nombre de caminos; las mismas maromas, un poco menos inseguras, con el nombre de puentes. Así encontró nuestra emancipación de la Metrópoli las vías de comunicación de las que se llaman hoy provincias de Sabanas, i así están después de más de sesenta años de Gobierno propio. Esto acusa por lo menos incapacidad o ineptitud de carácter (...)¹⁰³

La situación más grave se observaba en las áreas más apartadas de la capital del Estado, Cartagena, pues en las de esta última precisamente por estar más cerca del puerto se lograron más o menos recomponer algunos caminos, tal lo muestra en 1878 el informe

¹⁰² Sergio Paolo Solano D., Roicer Flórez (editores), *Informes de los gobernadores de las provincias de Sincelejo*.....2007, p. 280.

¹⁰³ Sergio Paolo Solano D., Roicer Flórez Bolívar (editores), *informes de gobernadores de las provincias de Lórica, Chinú y Nieto*... 2009, p. 186.

del gobernador Ignacio G. Guerra:

“(…) Se ha hecho en este año lo que con mas o ménos regularidad se hace en los demas: limpiar a uno i otro lado los caminos, desembrazándolos de los árboles que pueden estorbar el paso; i hacer lijeras, mui lijeras refacciones en algunos puentes. Es esta la práctica que se ha seguido desde tiempo inmemorial, de manera pues que el espíritu de rutina arraigado ya, i la indolencia de los habitantes de nuestras poblaciones, hacen esperar i con razon, que siempre prevalecerá esa costumbre (…)”¹⁰⁴

Así, las poblaciones de Turbaco y Arjona recibieron cierta atención, arreglándose algunos puentes y caminos que estaban maltrechos: “De los seis puentes situados de esta ciudad al distrito de Arjona, tres han sido refaccionados faltándoles solo los techos que deben cubrirlos, que están ya adelantados. De los tres entre Turbaco i Arjona, dos han sido construidos tambien”¹⁰⁵. En ocasiones, cuando no llegaban los recursos a tiempo, los gobernadores se las ingeniaban organizando cuadrillas de voluntarios para limpiar los caminos de malezas y otros mantenimientos paliativos tal como lo registró el gobernador de Sincelejo José de los Santos Mercado en 1870¹⁰⁶.

Tal como se ha expuesto en las anteriores consideraciones, el mal estado de las vías de comunicación fue un problema “crónico” en el Estado Soberano de Bolívar, afectando el desarrollo del comercio por el alto costo del transporte de los fletes y el dilatado

¹⁰⁴ Sergio Paolo Solano D. (editor), *Informes de los gobernadores de las provincias del departamento de Bolívar....*2007, p. 157.

¹⁰⁵ Sergio Paolo Solano D. (editor), *Informes de los gobernadores de las provincias del departamento de Bolívar....*2007, p. 157.

¹⁰⁶ Sergio Paolo Solano D., Roicer Flórez (editores), *Informes de los gobernadores de las provincias de Sincelejo...2007*, p. 55.

tiempo que se necesitaba para su transporte. Si bien algunos distritos como Cartagena mediamente lograban superar algunos escollos de las vías, el mal era generalizado en todo el Estado.

2.2. Vías fluviales: el caso del Canal del Dique

En este aparte se destaca la importancia que tuvieron las vías fluviales como principales dinamizadoras del comercio tanto interno como externo en el período de 1870-1885. Estas vías fueron primordiales en el desarrollo comercial de las provincias, tal como lo expresó el gobernador Nicomedes Valle en 1878¹⁰⁷. Barranquilla, por ejemplo, fue una ciudad que se benefició del río Magdalena, quien la convirtió en un puerto importante de circulación y consumo de mercaderías que entraban y salían del país. Cartagena y Santa Marta también buscaron su vinculación al río Magdalena, la primera a través del canal del Dique y la segunda a través del sistema de caños y ciénagas¹⁰⁸.

No obstante con la introducción de los barcos a vapor en el río Magdalena, en la primera mitad del siglo XIX, la comunicación entre las provincias del interior de la Nueva Granada y los puertos del caribe nunca fue fácil ni expedita. El Magdalena única vía de comunicación, siempre fue un río de curso cambiante, sujeto a los períodos de lluvia que modificaban constantemente su profundidad, tornándolo caprichoso e indomable; por ello la navegación a través de sus aguas fue irregular, afectando la comunicación entre el interior andino y la costa¹⁰⁹.

¹⁰⁷ Sergio Paolo Solano D. (editor), *Informe de los gobernadores de la provincia de Barraquilla y Sabanalarga...*2007, p. 93.

¹⁰⁸ Marco Palacios, Frank Safford. *Colombia: país fragmentado sociedad dividida*. Bogotá, editorial norma, 2002, p. 16.

¹⁰⁹ Gustavo Bell Lemus, “*Canal del Dique 1810-1840 el vía crucis de Cartagena*”...p. 131.

Aunque el río Magdalena presentó problemas con su curso cambiante, el canal del Dique recuperó algo de su navegabilidad hacia 1870 tras trabajos iniciados por empresas colombianas y luego por ingenieros norteamericanos. El Estado de Bolívar, que para ese entonces tenía la zona del canal bajo su jurisdicción, asignó fondos para las obras como también lo hizo el gobierno nacional con un contrato que estipulaba que en 1877 se iniciaría la navegación entre Pasacaballos y la Ciénaga de Pájaro. El trabajo progresó satisfactoriamente después de haber asumido el mando el ingeniero James J. Moore en 1878, pues él importó maquinaria de los Estados Unidos, lo que contribuyó a finalizar la obra en menos tiempo¹¹⁰. De esta manera ya para 1879 el canal del Dique era navegable para embarcaciones de cinco pies de calado.

El Dique seguía siendo navegable siempre que se hicieran trabajos de dragado a determinados intervalos, lo cual sucedió a principios de la década de 1880 por el rápido aumento en las transacciones comerciales que beneficiaron a Cartagena durante estos años¹¹¹. Esta vía de comunicación fue incrementando su importancia entre los años 1879-1886, lo cual se vio reflejado en la existencia de cuatro empresas que poseían siete vapores que incrementaron el comercio en la ciudad¹¹².

A través del Dique llegaban las canoas marineras de uno o dos mástiles procedentes de Mahates, Tolú o Lórica cargando cocos, carbón vegetal y toda suerte de víveres para el

¹¹⁰ Theodore E. Nichols, *Tres puertos de Colombia: Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*. Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1973, p. 77.

¹¹¹ Theodore E. Nichols, *Tres puertos de Colombia: Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*... p. 77.

¹¹² María Teresa Ripoll de Lemaitre, "El Central Colombia: inicios de industrialización en el Caribe colombiano..." p. 59.

Estas cuatro compañías fueron la Compañía de Navegación por vapor en el Dique y río Magdalena, filial de la Atlas Steamship Company de Liverpool, que tenía tres embarcaciones; la Compañía de López y Navarro, con una embarcación; la empresa Cisneros, con dos, y la United Steamship Company, con uno. Cf. Theodore E. Nichols. *Tres puertos de Colombia: Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*... p. 78.

mercado público de Cartagena, los cuales incluían, además, yuca, ñame, carne salada de res y de cerdo, ahuyamas y plátanos¹¹³.

El tramo del Dique que llegaba hasta Mahates fue de especial atención para el gobierno a juzgar por el informe de 1872 rendido por la Junta del Canal del Dique:

“La escavacion que da la boca de “Matunilla” se hacía con la Máquina por los caños i ciénagas, se ha perfeccionado hasta el paso de Mahátes. Hasta allí, el canal es navegable con toda perfeccion. Desde este punto se trabaja ahora limpiando los caños de las yerbas que cubren, i profundizándolo, de modo que bien pronto la navegacion se hará hasta San Estanislao sin obstáculo alguno”¹¹⁴.

El presupuesto destinado para el pago de ingenieros, ayudantes y acopio de materiales para las compuertas y los puentes era de \$292.532, de cuya suma era entregado al contratista la cantidad de \$234.331 y los \$31.395 restantes eran suministrados por parte de la cámara provincial¹¹⁵.

Aunque el Canal del Dique fue una vía fluvial importante para la provincia de Cartagena, los problemas no cesaron, pues su navegación se volvió difícil durante las épocas secas y se paralizó por completo a comienzo de 1886. Al igual que en la época del gobierno español, la entrada por Calamar se llenó de barras de arena, visibles apenas bajaba el río, y el Dique, después de varios años de navegación, dejó de estar

¹¹³ José Vicente Mogollón, *El Canal del Dique: Historia de un desastre ambiental*, Bogotá, El Áncora editores, 2013, p. 67.

¹¹⁴ “Informe anual de la Junta directiva del canal del dique a la cámara provincial”, en: *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, 11 de febrero de 1872, p. 23.

¹¹⁵ “Informe anual de la Junta directiva del canal del dique...”, en: *Gaceta de Bolívar*, p. 23.

corriente¹¹⁶. Por esta razón se adjudicaron contratos con empresas particulares para el dragado y mantenimiento del canal, donde estas se comprometieron a

“Limpiar la vía desde Calamar hasta la salida de la ciénaga de Sanaguáes, ejecutando los trabajos siguientes: Cortar o arrancar los troncos i ramas mas secas que se hallan en los costados i el lecho del canal; Recoger los palos que flotan por sus aguas, o que se encuentran detenidas en los bancos de arena o limo, por falta de corriente; cortar los árboles vivos que penden de ambas riberas, con inclinacion al canal; hasta una distancia de dos metros por cada lado”¹¹⁷

Durante el período que va de 1870 a 1885 se observa el afán de las entidades gubernamentales por los trabajos realizados en el Canal, aunque algunos de estos arreglos fueron hechos a satisfacción, éstos le generaron cuantiosos gastos al Estado Soberano de Bolívar tal como se observa en el presupuesto presentado por parte del ingeniero Jame J. Moore para los trabajos realizados al Dique en 1879:

Tabla 3. Presupuesto de trabajos en el canal del Dique por parte del ingeniero Jame Moore en 1879

Limpia de los Canales	800,00
Bolizar la cruz	800,00
Id de Palenque	300,00
Madera para estancarla	600,00
Gastos de la draga	800,00
Salario de Ingeniero i dependientes	310,00
Movilizacion del martinete i remoliador	390,00
Total presupuesto	4000,00

Fuente: Diario de Bolívar, *Segundo informe del ingeniero Sr. Moore sobre gastos hechos en el Dique*, mayo 3 de 1879, p, 246.

¹¹⁶ José Vicente Mogollón, *El Canal del Dique: Historia de un desastre ambiental...* p. 141.

¹¹⁷ “Limpia Del Dique”, en: *Diario de Bolívar*, Cartagena, 3 de marzo de 1878, p. 949.

En ese mismo año salió un decreto para crear un cuerpo de vigilancia para supervisar los trabajos realizados en el Canal. Este cuerpo se crea con el objetivo de impedir toda obra o accidente que obstruyera el cauce o cualquier daño en el curso de las aguas, para lo cual “El inspector será el alcalde del distrito de Calamar, al cual se asignan \$25 mensuales para gastos del escritorio i movilizacion, i doce vigilantes que tendrán el sueldo de cuarenta centavos diarios cada uno”¹¹⁸.

No obstante la creación del cuerpo de supervigilancia, en el período de 1870-1885 fueron pocos los avances que presentó el Canal del Dique; las dificultades presentadas frenaron un progreso sostenible y solo se pueden observar cortos períodos donde se dio un tráfico de alguna consideración en el comercio.

2.3. Las Juntas de Caminos

En este aparte abordaré la importancia que se otorgó a las Juntas de Caminos como dependencia importante para atender las vías durante el liberalismo. Estas juntas fueron creadas con el fin de vigilar, conservar los caminos e informar al poder ejecutivo los avances en las obras realizadas. Se encontraban organizadas de la siguiente manera:

“(…)Art. 12. Cada junta de camino se compondrá de cinco de miembros principales i cinco suplentes, vecinos del distrito capital de la respectiva provincia, nombrados por una junta compuesta, en cada una de dichas capitales, del gobernador, del administrador de hacienda i de un ciudadano

¹¹⁸ “Decreto numero 88, Por el cual se crea un cuerpo de supervigilancia del Dique”, en: *Diario de Bolívar*, Cartagena, 10 de junio de 1879, p. 321.

nombrados por el poder ejecutivo; cuya junta estimará de preferencia, en las personas elejibles, la mayor honradez, actividad i perseverancia de carácter, el mayor interes por el progreso material del Estado, i la mayor suma de conocimientos adecuados al servicio público que han de prestar(...)¹¹⁹

Así mismo, no eran nombrados miembros de las Juntas de Caminos los que no sabían leer y escribir correctamente, los empleados públicos con funciones diarias, fueran del Estado o de los distritos. Por ello, quien era miembro principal de la Junta no podía ostentar otro cargo distinto, tenía que ser miembro fijo y de tiempo completo en estas labores. Las Juntas de Caminos se instaló un 1º de enero de 1875, cuando se presentaron ante el gobernador del Estado sus miembros principales, entre los cuales se eligió a un presidente y un vice-presidente, así como a un secretario y un tesorero¹²⁰.

El presidente y vice-presidente de las Juntas eran renovados cada cuatro meses, permitiendo la reelección, mientras que para los cargos de secretario y tesorero duraban un año, pudiendo ser reelectos por más tiempo. Las Juntas cumplían un papel fundamental en inspeccionar los arreglos de las vías estipulados en las leyes del Estado.

Además de vigilar e inspeccionar los trabajos implementados en las vías de comunicación, las Juntas de Caminos debían cuidar que los fondos destinados a la infraestructura vial fueran invertidos correctamente de acuerdo a lo estipulado por la ley. En este sentido, la Junta de Caminos comenzó a tener una atención especial porque, de acuerdo a sus funciones, era una especie de interventora en los contratos que el Estado estableció con particulares para mejorar las vías.

¹¹⁹ “De las juntas de caminos”, en: *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, 9 de septiembre de 1874. p. 202.

¹²⁰ “De las juntas de caminos...”, en: *Gaceta de Bolívar*, p. 202.

Otras atribuciones de las Juntas fueron ordenar todos los gastos destinados a la reparación de las vías de comunicación, acordar la adquisición de las máquinas, instrumentos y útiles de trabajo en la ejecución de las obras; nombrar los empleados que debían vigilar los trabajos, asignarle sueldo a cada uno de los trabajadores y cuidar de la conservación de los caminos, puentes, calzadas camellones, calles, plazas, la numeración y rótulos de estas últimas¹²¹.

Las juntas de caminos fueron instaladas en las provincias de Barranquilla, Cartagena, Corozal, Chinú, El Carmen, Magangué, Mompo, Sabanalarga y Sincelejo, organizadas con personas consideradas prestantes en cada una de las localidades donde funcionaron (Ver en la tabla 4).

Tabla 4. Miembros de la Junta de Caminos 1875

Provincias	Presidente	Vice- presidente	Secretario	Tesorero
Barranquilla	José Francisco Isignáres	Domingo Malabet	José Martínez	Juan A. Vergara
Cartagena	Francisco J. Balsameda	Luis del Real	Agustin Velez	Manuel J. velez
Corozal	Pedro J. de Vivero	José M. Mendivil	R. Torres	Eusebio J. Badel
Chinú	Juan F. de la Espriella	Eusebio Mercado	Bonifacio Pineda	Manuel de la Espriella
El Carmen	Ignacio Manjarres	Bartolomé Marichal	Arturo J. Bermudez	José Manuel Arroyo
Magangué	Antonio K. Pacheco	Marcial Viñas	Andres Porto	Yéner cómas
Mompo	José Maria Pereira	José Maria Noble	Francisco Salcedo	Pedro Moron
Sabanalarga	Luis Arevalo	Abraham H. Juliao	Nicolas	José Martin

¹²¹ “Atribuciones de las juntas de caminos”, en *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, 9 de septiembre de 1874. p. 202.

			Manotas	Pimienta
Sincelejo	Sebastian Romero	Jose A. López Mora	Ignacio Arrazola	Manuel Francisco Vergara

Fuente: *Diario de Bolívar*, 1875, Cartagena, 14 de enero, n°1033 p. 37; 15 de enero, n° 1034, p. 42; 22 de enero, n° 1040, p. 65; 26 de enero, n° 1043, p. 77; 4 de febrero, n° 1050, p. 107; 9 de febrero, n° 1054, p. 121; 6 de marzo, n° 1076, p. 211; 1 de mayo, n° 1112, p. 390.

Muy pronto comenzaron a aparecer los informes de las Juntas de Caminos en los que se logran apreciar los vaivenes en el mantenimiento de las vías de comunicación. Así, por ejemplo, en el informe realizado por Ignacio Manjarrez en la provincia de El Carmen se registra que:

“En el distrito del Guamo: se han limpiado en el presente año, i en algunos puntos se han hecho reparaciones. En Barranca: en la época designada por la lei han sido limpiadas. En Zambrano: fueron limpiadas en la época designada por la lei, habiéndose en ellos algunos reparos. Tengo conocimiento oficial que los señores Castro ayudados del señor Roberto A, Joy, han construido un puente de madera sobre el “caño del dividivi”, en el camino que pone en comunicación a aquel distrito con esta capital. En Tetón: fueron limpiadas en la época designada por la lei i en el presente año se acabó de construir un puente sobre el “Arroyo de Lata”¹²².

Las Juntas de Caminos cumplieron un papel importante en la política de desarrollo de los liberales radicales, pues actuaron como una dependencia administrativa exclusiva para entenderse precisamente con los problemas viales del país, punto neurálgico en los planes de desarrollo de los gobiernos liberales. Se puede decir en términos generales que las Juntas de Caminos si bien no fueron la solución al problema estructural de las

¹²² Sócrates Carvajal Miranda, *Vías de comunicación en el Estado Soberano de Bolívar durante el periodo radical: el caso de la provincia de Sincelejo 1863- 1886*, tesis de grado, Cartagena, Programa de Historia, Universidad de Cartagena, 2013, p. 31.

vías de comunicación y el transporte, sí contribuyeron con algunas mejoras en las vías a juzgar por algunos de sus informes en 1875:

“(…) a este despacho los señores alcaldes de los distritos de Palmitos i Colosó, que vías de comunicación de los expresados distritos, se encuentran completamente limpias i arregladas, habiéndoseles dado toda la rectitud posible¹²³. En San Sebastián: Tengo el gusto de participar a usted que ya las vías publicas de comunicación de este distrito, se hallan limpias i en buen estado, al menos, según informes tengo de los señores rejidores (…)¹²⁴

2.4. Algunos proyectos viales

Pese a que la falta de recursos para invertir en infraestructura vial fueron una constante –por no decir un mal crónico-, algunos proyectos fueron ejecutados con relativo éxito en el período 1870-1885. Es necesario aclarar que no todos los proyectos viales fueron adjudicados, en algunos casos, los contratos quedaron a medias debido al poco presupuesto generado por parte del Estado. Durante el período del liberalismo radical se ve la necesidad de articular de mejor manera el territorio del Estado, y es así que las vías de comunicación pasan a ser un elemento importante en el desarrollo del mismo. Un claro ejemplo fue el proyecto vial en el distrito de Pie de la Popa y Turbaco en 1870:

“1. Juan Pedro de Vos¹²⁵ se compromete a refaccionar los puentes de “ahogasapos” i la “Bayunca” i construir el de “Motoraton” situados entre los

¹²³ “Vías de comunicación”, en: *Diario de Bolívar*, Cartagena, 29 de enero de 1875. p. 90.

¹²⁴ “Vías de comunicación”, en: *Diario de Bolívar*, Cartagena, 22 de febrero de 1875. p. 167.

¹²⁵ Era el contratista para ejecutar la obra, contratado por el secretario general de Estado M. M. Casas. Cf. “Sobre refacción de los puentes llamados “ahogasapos” i “bayunca” i construcción del llamado “Motoraton”, en: *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, 10 de Julio de 1870, p. 246.

distritos del pié de la popa i Turbaco en los términos i de acuerdo con el presupuesto formado el 6 de mayo último, por orden del gobierno del Estado.

2. Dichos puentes llevarán su barandaje i techo, de acuerdo con los mismos presupuestos, siendo de cuenta de Vos los materiales necesarios para la obra.

3. Los materiales serán de buena calidad i a satisfacción del consejo del distrito de Turbaco”.¹²⁶

La construcción de puentes resultaba primordial para articular dos puntos importantes como lo eran Pie de la Popa y Turbaco. De esta manera, con solo conectar estos dos puntos se beneficiaba el comercio y el transporte de personas; las obras, según el contrato, debían estar concluidas en un término de sesenta días. Este proyecto fue acompañado de un presupuesto el cual estaba distribuido de la siguiente manera: “Del tesoro del Estado se abonará a Juan Pedro de Vos, por todo precio de la obra: doscientos ochenta i siete pesos en esta forma: cien pesos luego que esté aprobado este contrato; noventa i tres pesos cincuenta centavos cuando esté la obra por la mitad; i noventa i tres pesos cincuenta centavos luego que esté concluido”¹²⁷.

Otro proyecto vial en 1874 –pero que lastimosamente quedó en el papel–, fue la construcción del ferrocarril que serviría para conectar Tolú y Tolúviejo, obra que era de suma importancia para articular las dos provincias y mejorar el tráfico de productos. Como lo argumentó el ingeniero Ferdinand Maus, la construcción del ferrocarril Tolú-Toluviejo aumentaría:

¹²⁶ “Sobre refacción de los puentes llamados “ahogasapos” i “bayunca” i construcción del llamado “Motoraton”, en: *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, 10 de Julio de 1870, pp. 246-247.

¹²⁷ “Sobre refacción de los puentes llamados “ahogasapos” i “bayunca” i construcción del llamado “Motoraton”, en: *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, 10 de Julio de 1870, pp. 246-247

“(…) la prosperidad de esas provincias, [para que] hagan un comercio de importación i exportación valioso, como deben serlo en vista de su extenso i fértil terreno i de lo laborioso de sus habitantes. Ellos han crecido i mejorado mucho en riqueza durante los últimos veinte años; a pesar de los inconvenientes que les oponen vías tan malas. Destruído tal obstáculo el progreso será indefinido”.¹²⁸

Tabla 5
Presupuesto aproximado de gastos para el ferrocarril de Tolú a Toluviejo

Desmante de una faja de terreno de diez metros de ancho por diez i ocho mil trescientos cincuenta i seis de largo, i la necesidad de cortar aun fuera de esa faja, los árboles que, por su elevacion, puedan amenazar el camino	\$4.000,00
Cinco viaductos de mampostería para el paso de las corrientes de agua que forman las lluvias	\$4.000,00
Veinte i tres mil viguetas de guayacan para las traviesas de ocho pies de largo, ocho pulgadas de ocho, i seis de grueso	\$28.750,00
Novecientos diez i siete toneladas de carriles, a 70,00 toneladas	\$64,190,00
Dos locomotoras, que bastan para el tráfico actual; aunque se calcule aumentando en un 50 p en los dos primeros años, a \$8.000,00 cada una	\$16.000,00
Diez carros para carga, a \$600 cada una	\$6.000,00
Dos id. Para pasajeros, a \$ 1.150 cada uno	\$2.300,00
Colocacion de los traviesas i carriles	\$11.800,00
Dos casas, una en Tolú i otra en Toluviejo. Para estación, con almacenes para depósitos de mercancías, i tendales para resguardo de los trenes, a \$6.000,00 cada una	\$12.000,00
Flete del material hasta el puerto	\$2.000,00
Movimiento de tierras, 5,000 metros cúbicos, o treinta cinco centavos el metro	\$1.750,00

¹²⁸ “Informe descriptivo”, en: *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, 23 de septiembre de 1874. p. 252.

Compra de terrenos de particulares que hayan de ocuparse; e indemnizaciones, que serán pocas, porque muchos de los propietarios han ofrecidos cederlos gratuitamente	\$2.000,00
Sueldos del ingeniero director i de un ayudante, en dos años	\$6.000,00
Imprevisto de lo anterior (10p de lo anterior)	\$16.079,00
Subtotal	\$176.869,00
Un muelle en tolú, con 130 metros de largo i cuatro de ancho, con carriles	\$13.000,00
Un puente sobre el pechelin (en el camino que va de Tolúviejo a caracol, que es donde la harranca es mas alta) de 25 metros de largo, i tres de ancho, con muros de mampostería en la parte superior de las estribas, barandas i techo	5.000,00
Total	194.869,00

Fuente: “Informe Descriptivo, en: *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, 23 de septiembre de 1874. p. 252.

Por otro lado, la construcción del puente de El Cabrero en Cartagena en 1878, ante la precariedad de recursos públicos, se llevó a cabo con ayuda voluntaria de algunas personas que colaboraron de su propio peculio, tal como se muestra en la tabla 6.

Tabla 6

Listas de las personas que voluntariamente han contribuido para la construcción del puente de “El cabrero”	
Dr Rafael Núñez.....	\$ 30,00
Vicente Garcia.....	\$ 30,00
SrAlberto Mathico.....	\$ 20,00
Manuel Vélez.....	\$ 8,00
Pasan.....	\$ 88,00
Vienen.....	\$ 88,00
Sra Laurina V. deEmiliani.....	\$ 6,00
Sr Enrique Benedetti.....	\$ 5,00
Sr Ricardo Roman.....	\$ 4,00
Sr Fernando D. Granados.....	\$ 2, 45

\$105,45

Fuente: *Diario de Bolívar*, Cartagena, 19 de febrero de 1878. p. 934

Un grupo de personas prestantes lideradas por Rafael Núñez tomaron la iniciativa para solucionar y arreglar este puente que era de vital importancia para la población. No obstante, el dinero recaudado no fue el suficiente (tabla 7), pues quedaba faltando un pequeño saldo de 1,55 pesos. Los materiales comprados con los mencionados aportes fueron los siguientes:

Tabla 7

Cuenta de lo recibido por el infrascrito, i gastado en la construccion del puente de “el cabrero”

Recibo en dos partidos del Sr. Dr cargo data Rafael Núñez	\$107,00
Por cinco parihuelas mezcla i siete tablones pino de tea de dos pulgadas de grueso, comprados por conducto del Sr Bartolomé Martinez Bossio, según comprobante número 1	\$ 32,30
Por tres vigas con diez i ocho varas a 60 centímetros vara, compradas al Sr Nicolas Emiliani, comprobante número 2	10, 80
Por cuatro trosos de vigas compradas al sr Manuel N Jiménez Gómez comprobante número 3	40,00
Por tres tablones de cedro de 9 varas cada uno, comprados el Sr Juan C. Frías, o seis pesos de 8 décimos cada uno, comprobante número 4	14,40
Por 50 medios ladrillos comprados al Sr Francisco Ranjel, comprobante número 5	0,50
Por 24 libras clavos comprados a los Vélez e hijos, comprobante número 6	5,75
Pagado a los Sres. Aniceto Gómez i Ramon Salinas por carretaje de mezclas, ladrillos, tablones i vigas, según comprobante N 7	3,80
Pagado a los Sres Dionisio Olascuaga i Agapito Orozco, por la construccion de la presente en estos términos: Por la mano de obra	

de carpintería \$25,00 Por la id de albañilería \$ 3,00 comprobante número 8	28,00
Pagado a los Sres Vélez e hijos por pintura, aceite i agua raz, según comprobante número 9	4,30
Pagado al Sr Pablo Castillo Alcázar, por pintar el puente, según comprobante número 10	1,60
Suma que se le vuelve al Sr Dr Rafael Núñez	1,55
Sumas	107,00

Fuente: *Diario de Bolívar*, Cartagena, 19 de febrero de 1878. p. 934.

A pesar de esta contrariedad, como era de observar, el saldo final recaudado por las personas fue de 105,45, (ver: Tabla 6), y el que se necesitaba para la obra era de 107,00; el proyecto fue ejecutado ya que el poder ejecutivo le autorizó a Rafael Núñez para que tomara tres vigas que sobraron del entresuelo en la construcción de un hospital.¹²⁹ Dicho arreglo fue realizado por las personas que hicieron de su unión un motivo por el cual solucionar sus inconvenientes viales.

¹²⁹ “Nota del gobernador de la provincia al Sr. Secretario Jeneral de Estado” en: *Diario de Bolívar*, Cartagena, 19 de febrero de 1878. p. 934.

Recapitulación

Dentro de las políticas del liberalismo radical estaba articular el Estado Soberano de Bolívar a través de las vías de comunicación. A pesar de las buenas ideas e intenciones, la pobreza económica tanto de sus habitantes como del mismo Estado fue un problema constante durante el período estudiado (1870-1885). Las vías bien construidas y mantenidas representaban el ideal de progreso a través del incremento del comercio en cada una de las provincias del Estado Soberano de Bolívar, pero la realidad estaba mostrando otra cosa: los altos costos de los géneros comercializados en el interior del Estado, cuyos precios excedían a los que llegaban de fuera por vía marítima, estrechaba los mercados.

Se observa durante el período de 1870-1885 que a pesar de que se emprendieron obras civiles de vías de comunicación, la mayoría de las proyectadas quedaron sobre el papel por la escasez de recursos y conocimientos técnicos para llevarlas a cabo.

En el segundo aparte de este capítulo se abordó el tema de las vías fluviales como espacios importantes para el comercio. Se destaca para el caso de la provincia de Cartagena el canal del Dique, resaltando que para 1886 las empresas de vapores contribuyeron a aumentar el comercio en esta provincia.

En el tercer aparte se trató la dependencia administrativa de la Junta de Caminos, la cual se creó con el fin de vigilar y observar cada uno de los proyectos viales instaurados en todas las provincias del Estado Soberano de Bolívar, al igual que la correcta utilización de los recursos destinados para tal fin. Por último, se abordaron algunos proyectos

viales importantes de los proyectados por las autoridades liberales, de los cuales muy pocos se llevaron a feliz término, como el arreglo vial realizado en el distrito de Pie de la Popa y Turbaco en 1870.

CAPITULO 3

3. EL COMERCIO EN EL ESTADO SOBERANO DE BOLIVAR

Pese a las dificultades de las vías de comunicación señaladas en el anterior capítulo, el comercio interno en el Estado Soberano de Bolívar se caracterizó por la circulación de productos como arroz, maíz, ñame, queso, cerdo, miel, panela y azúcar. Este intercambio comercial unía el mercado de la ciudad de Cartagena con el campo. De igual manera predominó el comercio a nivel comarcano, provincial y con otros Estados del país. Al respecto, José Antonio Ocampo señala que Colombia durante el siglo XIX existía un escaso desarrollo del mercado interno, pero

“Esto no significa que no existieran intercambios a larga distancia, incluso sorprendentes para el sistema de transportes de la época, ni tampoco que en todo el país predominara la producción para el autoconsumo, sino más bien que las redes mercantiles existentes estaban muy restringidas en términos geográficos, es decir, que los circuitos mercantiles locales tendían a prevalecer sobre los regionales, nacionales o internacionales”¹³⁰.

Los avances durante la segunda mitad del siglo XIX con la simple introducción de la navegación a vapor por el Magdalena permitió reducir el tiempo y los riesgos de la navegación por el río, lo cual tuvo efectos de una verdadera revolución económica. A pesar del mal estado de las vías terrestres, la comercialización se destacó a nivel comarcano, donde el río se convirtió en su principal afluente.

¹³⁰ José Antonio Ocampo, *Colombia y la economía mundial 1830-1910...* p. 28.

3.1. Provincia de Cartagena: área comercial comprendida entre Turbaco, Arjona, Pasacaballos, Barú y Bocachica

Juan José Nieto describió la provincia de Cartagena en 1837 en los siguientes términos: “un terreno compuesto por montañas y llanuras, regado de varios ríos y lagos. Los ríos más considerables son, al oriente el Magdalena, al medio día San Jorge, el Sinú y el Cauca. Este territorio es abundante en excelentes pastos y en ganados que forman la mayor parte de las haciendas, en maderas preciosas de tinte, y en construcción en plantaciones de caña de azúcar, de algodón, plátanos, cocos, granos y frutos de casi todos los temperamentos...”¹³¹

Los síntomas de un renacimiento comercial de Cartagena en la segunda mitad del siglo XIX se palpó con el advenimiento de una clase de comerciantes y empresarios que vincularon capital, circulación y consumo de mercaderías. Un ejemplo lo encontramos en Rafael del Castillo, quien se dedicó a construir una red comercial abasteciendo a tenderos tanto de Cartagena como de pueblos circunvecinos, su principal género de comercio en principio fueron las telas de algodón que se expandían a las poblaciones a orillas de la bahía como Bocachica, Barú y Pasacaballos, así como del interior de la provincia, destacando a distritos como Turbaco y Arjona¹³².

De esta manera, la familia Del Castillo acompañado de uno de sus cuñados José María de la Espriella Navarro invirtieron en la compra de materiales y mobiliario: nueve

¹³¹ Juan José Nieto, *Geografía histórica, estadística y local de la provincia de Cartagena República de la nueva granada, descrita por cantones*, Cartagena, Universidad de Cartagena-Instituto Internacional de Estudios del Caribe- Alcaldía Mayor de Cartagena-Instituto de Patrimonio y Cultura de Cartagena, 2011, pp. 3-4.

¹³² María Teresa Ripoll De Lemaitre, “Redes familiares y el comercio en Cartagena: el caso de Rafael del Castillo & Co., 1861-1960, en: *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, N° 5, Cartagena, Banco de la República, febrero del 2000, p. 10.

toneles, cantaros de cobre, pipas, pesas y damajuanas, para el alambique establecido en el distrito de Turbaco¹³³. La destilación de licores era una actividad muy generalizada que había contribuido a que el cultivo de caña de azúcar se extendiera en la provincia de Cartagena.

Bien pronto Rafael del Castillo diversificó sus inversiones incorporando en 1878 un alambique para destilar 200 litros de aguardiente, inversión que montó en compañía de su hermano Salvador Gutierrez De Piñeres¹³⁴. Sin duda, Del Castillo vio en esa la posibilidad de canalizar la producción de los trapiches rústicos de carácter familiar que se encontraban diseminados en las pequeñas fincas cercanas a Cartagena.

No solo la destilación de licores hizo parte del comercio encontrado en la provincia de Cartagena. En el distrito de Turbaco para 1880 las exportaciones de ganado fueron considerables. A fines de los ochenta Rafael Del Castillo incursionó con éxito en las exportaciones ganaderas hacia Panamá en compañía de José María de la Espriella¹³⁵. El ganado era embarcado en la bahía de Cartagena en donde era comercializado. Pues la provincia de Turbaco contaba con buenas tierras para el pastaje en la estación de lluvias, y en la que se podía cebar ganados antes de su embarque sin sufrir pérdidas; lo cual era un comercio lucrativo para la provincia¹³⁶.

A pesar de que en distritos como Turbaco y Arjona establecieron un comercio medianamente considerable por los inconvenientes encontrados en las vías¹³⁷, los

¹³³ María Teresa Ripoll De Lemaitre, “Redes familiares y el comercio en Cartagena.... p. 13.

¹³⁴ María Teresa Ripoll De Lemaitre, “Redes familiares y el comercio en Cartagena.... p. 12.

¹³⁵ María Teresa Ripoll De Lemaitre, “Redes familiares y el comercio en Cartagena.... p. 17.

¹³⁶ Cf. María Teresa Ripoll De Lemaitre, “Redes familiares y el comercio en Cartagena...pp. 16-17

¹³⁷ Cf. Sergio Paolo Solano D. (editor), *Informes de los gobernadores de las provincias del departamento de Bolívar....* 2007, p. 99.

distritos que tuvieron cierto auge en el comercio fueron Bocachica, Barú y Pasacaballos por tener su conexión directa con la bahía de Cartagena, así lo afirma el siguiente informe de gobernadores en 1868: “estos tres pueblos alimentan casi exclusivamente la navegación costera. I son los que mantiene el tráfico que se verifica en embarcaciones menores entre este puerto y el rio Magdalena”¹³⁸.

Pese a las dificultades encontradas en materia de vías, la provincia de Cartagena era el mercado principal de los alimentos producidos en el Estado Soberano de Bolívar. La miel venía de los pueblos más cercanos a la ciudad; la carne salada, el cerdo, el queso, el aceite de corozo y el maíz llegaban de la provincia de Lórica; el arroz y el maíz provenían de la provincia de Chinú; de las sabanas de Sincelejo llegaban la carne, el cerdo y las frutas; el tabaco, el algodón y las maderas de Sabanalarga, y por ultimo del El Carmen llegaba el mejor tabaco producido en el Estado¹³⁹.

La provincia de Cartagena, por contar con puerto fluvial y marítimo, importaba y exportaba mercaderías y productos agropecuarios. La ciudad de Cartagena fue privilegiada en consumir productos importados de primera necesidad, pues debido a la dificultad de transitar los caminos durante la época de lluvias los productos del exterior llegaban con más facilidad por la vía marítima y eran más baratos. Al respecto el gobernador de la provincia de Cartagena en 1880 señalaba que durante las épocas de invierno, las vías de comunicación se ponían intransitables y obstaculizaban el paso de

¹³⁸ Sergio Paolo Solano D. (editor), *Informes de los gobernadores de las provincias del departamento de Bolívar...* 2007, p. 100.

¹³⁹ Luz Dary Silva, *Cartagena y su Hinterland 1870-1880...*, p. 30.

alimentos venidos del campo, por eso tenían que consumir artículos de primera necesidad traídos del extranjero¹⁴⁰.

3.2. Río Magdalena: área comercial que articuló a Magangué, Mompox y Sincelejo

Provincias como Magangué fueron importantes en el comercio con Cartagena; desde mediados del siglo XIX esta provincia era conocida por sus ferias comerciales que se hacían tres veces al año, en las cuales se desarrolló el comercio e intercambio de productos agrícolas y manufacturados de diferentes partes de la región, convirtiéndose en el principal sitio de abastecimiento sobre el Magdalena¹⁴¹. Allí se daban cita comerciantes mayores y menores, comisionistas y mercaderes de todo tipo para vender y comprar mercaderías. Un claro ejemplo fue el comercio de tabaco que desarrollaron los comerciantes Jorge Delgado y Elie Mathieu, de Magangué, así como Pedro Blanco García, de Mompox y Pedro Vengoechea de Barranquilla, quienes vendían allí sus mercancías a las principales casas comerciales de Barranquilla, Sansa Marta y en especial de Cartagena¹⁴².

Magangué desarrolló un dinamismo económico a partir de la segunda mitad del siglo diecinueve, consolidando un circuito comercial que abarcaba todas las provincias de las sabanas, luego del establecimiento de las ferias comerciales ganaderas, que no eran solo el lugar de encuentro de los comerciantes de las sabanas sino que a ellas acudían

¹⁴⁰ “Informe del Gobernador de la Provincia de Cartagena”, en: *Diario de Bolívar*, Cartagena, Septiembre 11 de 1880

¹⁴¹ Cristian Roa Valdelamar, *Desarrollo comercial de Magangué. Las ferias comerciales, 1858-1902*, tesis de grado, Cartagena, programa de Historia, Universidad de Cartagena, 2002, p. 59.

¹⁴² Eduardo Posada Carbó, *El Caribe colombiano: Una historia regional 1870-1950...* p. 92.

comerciantes de todo el país.¹⁴³ Productos como el tabaco, maíz, algodón, ganado, carne salada y cueros eran comercializados durante la temporada de ferias.

Por otro lado, Mompox perdería importancia comercial durante el siglo XIX por el desvío que sufrió el río Magdalena, que dejó el brazo de Mompox, donde estaba ubicada esta ciudad, y tomó el brazo de Loba en el que se encontraba situada su rival comercial¹⁴⁴. Así se establece en el siguiente informe de gobernadores de la provincia de Mompox en 1878:

“Mompox que era un centro mercantil de importante respetabilidad, donde acudía el extranjero con sus mercancías y el nacional con los productos de parte considerable de sus industrias; donde se proveían los mercados de la Provincia toda y algunos de Santander, Antioquia y Tolima, tienen hoy su comercio limitado a un radio muy corto y poco rico. En el año de 1870, el Gobernador de la provincia de Cartagena señalaba que poco ha contribuido a su decadencia comercial el establecimiento de la navegación por vapores, que haciéndose cada día más frecuente ha dado un gran incremento a la Ciudad situada a la entrada del comercio del País (Barranquilla), facilitando la concurrencia a eses ventajoso punto donde las leyes del cambio económico ofrecen mayores garantías de provecho. Ha contribuido también el retiro de las aguas del Magdalena del brazo del río que pasa frente a la ciudad y lo limitado de su industria agrícola”.¹⁴⁵

¹⁴³ Roicer Alberto Flórez Bolívar, *El uso privado de la autoridad Pública en el Estado Soberano de Bolívar, 1863-1878*...p. 89-90.

¹⁴⁴ Roicer Alberto Flórez Bolívar, *El uso privado de la autoridad Pública en el Estado Soberano de Bolívar, 1863-1878*...p. 89. También Cf. Luz Dary Silva, *Cartagena y su Hinterland 1870-1880*... p. 32.

¹⁴⁵ *Diario de Bolívar*, Cartagena, Julio 22 de 1878, p. 2. También Cf. Roicer Alberto Flórez Bolívar, *El uso privado de la autoridad Pública en el Estado Soberano de Bolívar, 1863-1878*...p. 90.

En la provincia de Sincelejo su comercio se desarrolló a través del ganado tanto la carne y, este último, el cuero fue importante para empacar los zurroneos de tabaco. En 1878, así se establece en el siguiente informe de gobernadores: “las provincias de las sabanas dan al consumo anualmente 10.000 cueros; pero solo estimó los que salen por el puerto de Tolú en 2.000, por que las poblaciones productoras de tabaco consumen en los empaques una gran cantidad”¹⁴⁶.

Además, en la provincia de Sincelejo existió un comercio de carácter intercomarcano e interprovincial que negociaba productos agrícolas y derivados del ganado y del cerdo entre los que sobresalían maíz, carne salada, manteca de cerdo, queso, coco. 1878, en el siguiente informe de gobernadores se afirma lo siguiente: “Además del número de cargas que se importan y exportan por el puerto de Tolú, transitan anualmente, más o menos, 10.000 cargas de arroz, cocos, etc., que se cambian entre los distritos de Tolú y San Onofre y los pueblos de las Sabanas”¹⁴⁷.

3.3. Provincia de Lorica o Bajo Sinú

El valle del río Sinú fue un lugar preponderante en cuanto al comercio se refiere, pues la cuenca que bañaba esta zona hizo de este un territorio privilegiado. Así lo describía Luis Striffler: “El Valle del Sinú, acaso la mayor promesa de Colombia agrícola y ganadera, se halla encuadrada entre la serranía de San Jerónimo y las Costas del Morrosquillo de Suroeste a Noroeste y entre la Costa de Arboletes y la serranía de Abibe, de Suroeste a Nordeste”¹⁴⁸.

¹⁴⁶ *Diario de Bolívar*, Cartagena, Abril 14 de 1878, p. 3.

¹⁴⁷ *Diario de Bolívar*, Cartagena, Mayo 7 de 1878, Pág. 1.

¹⁴⁸ Luis Striffler, *El Alto Sinú*, Cartagena, Tipografía de Antonio Araujo, 1875, p. 1.

El río Sinú generó un aporte importante para el circuito comercial realizado con la provincia de Cartagena, pues durante mucho tiempo fue casi que la única fuente de víveres para Cartagena¹⁴⁹. Un claro ejemplo fue la provincia de Lórica con la capital de su mismo nombre ubicada a orillas del río Sinú, que junto a San Antero y Ciénaga de Oro se convirtieron en abastecedoras de productos de primera necesidad para Cartagena como carne salada, cueros de res, queso y cerdo¹⁵⁰. De San Antero se exportaba a Cartagena arroz, ñame y plátano en abundancia¹⁵¹.

Su conexión con el río fue muy importante, de ahí que en la provincia de Lórica, su plaza de mercado se ubica frente al río Sinú; en los días de mercado llegaban innumerables negros vestidos de blanco en cientos de canoas cargadas con los frutos de la tierra empujándose la una con la otra en la orilla del río¹⁵².

En este orden de ideas, del Alto Sinú se exportó a Cartagena caucho, maderas de construcción y de tinte, plantas medicinales como la zarza y la raicilla, aceite de canime, tagua y cacao. En 1878 el gobernador de Lórica anotaba que la exportación de la provincia consistía en "...cueros de res, maderas de construcción y de tinte, y caucho para el extranjero...", el caucho y la madera se exportan de Montería y Cienaga de Oro; y lo demás que se ha especificado, en todos los distritos. La vía por donde se exportan

¹⁴⁹ Luis Striffler, *El Río Sinú*, Cartagena, Tipografía de Eugenio Quintero Acosta, 1922, p. 6.

¹⁵⁰ Sergio Paolo Solano D., Roicer Flórez Bolívar (Editores), *informes de gobernadores de las provincias de Lórica, Chinú y Nieto....* 2009, p. 84.

¹⁵¹ Sergio Paolo Solano D., Roicer Flórez Bolívar (Editores), *informes de gobernadores de las provincias de Lórica, Chinú y Nieto....* 2009, p. 89.

¹⁵² Robert B, Cunninghame Graham, *Cartagena y las Riberas del Sinú*, 2ª ed., Traducción de Remberto Burgos Puche, Bogotá, Ministerio de Agricultura, Incora, 1979, p. 45. También, Cf. Luz Dary Silva, *Cartagena y su Hinterland 1870-1880....*, p. 38.

esos artículos es el río Sinú, el cual tiene su desagüe en la hermosa bahía de Cispatá, a donde vienen buques a cargar madera¹⁵³.

Por otra parte, un lugar estratégico de particular interés en la provincia de Loricá era “La aldea de Berástegui, “(...) considerada como el centro industrial más importante de la provincia. Allí tiene la casa los hermanos Burgos, empleados diariamente cerca de doscientos jornaleros para atender a un gran potrero, a las plantaciones de caña de azúcar, destilación de aguardientes, extracción de aceite de coroso y aserrío de maderas; todo, movido a vapor. También se produce grandes cantidades de queso, i se fomentan en la actualidad grandes plantíos de café”¹⁵⁴. Tales productos no solamente eran consumidos en la provincia de Loricá sino que también eran exportados a Cartagena.

A su vez, en la provincia de Loricá, otro aspecto a considerarse es el comercio de ganado. Distritos como San Pelayo, Ciénaga de Oro, Chimá y Momil fueron los que más se destacaron. Al respecto, el gobernador de la provincia en 1881 afirmó que Momil

“Ha sido el centro de compras de ganado para la exportación que se ha hecho a la isla de Cuba i según los datos privados que he recibido, no bajan de 14.000 reses las compradas en el año próximo pasado y este, cuyo producto da un total de 504.000, que se ha distribuido entre las provincias de Corozal, Sincelejo, Chinú i esta”¹⁵⁵.

¹⁵³ *Diario de Bolívar*, Cartagena, Mayo 7 de 1878, p. 1. También, Cf., Roicer Alberto Flórez Bolívar, *El uso privado de la autoridad Pública en el Estado Soberano de Bolívar, 1863-1878*...., p. 92,

¹⁵⁴ Sergio Paolo Solano D., Roicer Flórez Bolívar (Editores), *Informes de gobernadores de las provincias de Loricá, Chinú y Nieto*.... 2009, p. 87.

¹⁵⁵ “Informe del gobernador de la provincia de Loricá”, en: *Diario de Bolívar*. Cartagena. agosto 27 de 1881, p. 125.

En otros distritos como el de Cereté (1878) “se extrae el aceite de corozo en tal cantidad que abastece a la mayor parte de los distritos y se esporta para Cartagena i otro puntos del Estado”¹⁵⁶. En el distrito de San Pelayo se producía y vendía caña de azúcar, maíz y carne salada. En Chimá, por su parte, se celebraban las ferias de comercio donde se daban cita no solo los habitantes de la misma provincia sino los de toda la sabana para proveerse de víveres, tal como lo afirmó el gobernador de la provincia en 1882:

Este es un distrito que llama la atención del comercio, porque posee los tres puertos mas frecuentados por los vecinos de las sabanas. Por Punta de Yanés, Arache i el mismo Chimá, se proveen aquellos, de los artículos de primera necesidad, que producen en esta provincia, i sus habitantes a la vez se surten de aguardientes, sombreros, hamacas, café. Tal es el comercio que existe entre el Sinú i Sabanas, por los puntos expresados, que aparta de las operaciones que los sábados i domingos se hacen, han adquiridos el carácter de ferias las que efectúan el 2 de febrero en punta de Yánes, i el 2 de mayo en Chimá¹⁵⁷.

3.4. Circuito comercial instaurado en el río San Jorge y provincia de Chinú

Así como el río Sinú fue una fuente inagotable de riquezas, el río San Jorge fue fundamental para el comercio de distritos como San Marcos y Ayapel. Según lo relatado por Luis Striffler: “En este lugar se reunían partidas de hombres durante el verano en los principales puntos de las sabanas y hasta el Sinú, porque el bagre del San Jorge es más abundante y preferido que el que suministra aquel río. Este habitante de las aguas tiene dos denominaciones distintas bagre blanco y bagre pintado; este último es el

¹⁵⁶ “Informe del gobernador de la provincia de Lorica”, en: *Diario de Bolívar*. Cartagena, Agosto 13 de 1878, p. 5

¹⁵⁷ “Informe del gobernador de la provincia de Lorica”, en: *Diario de Bolívar*. Cartagena, Septiembre 26 de 1882, p. 10.

de más precio. Los hay de mas de un metro de largo de 20 libras de Peso”¹⁵⁸. De esta manera, llegaban embarcaciones de Barranquilla, Magangué, Mompox y Zaragoza para comerciar el pescado y así abastecer otros mercados¹⁵⁹.

En el distrito de Ayapel se exportaba carne salada, queso y pescado seco, durante la estación de verano estos artículos eran comercializados a Magangué y Zaragoza¹⁶⁰. Por ello, el río San Jorge se convierte en una vía importante para el tráfico de mercaderías.

A su vez, en el distrito de San Marcos, los hombres que vivían cerca del río –bogas, vaqueros y agricultores- se aprovechaban de su riqueza: “Muchos fabricaban piraguas y todos hacen casas pajizas, con la materia prima que abunda por todas partes. Las mujeres de las sabanas estaban acostumbradas a tejer esteras y sombreros de trenzas de caña de flecha; y ellas mismas cogen los materiales donde la naturaleza los dá”¹⁶¹. Los productos agrícolas del área de San Marcos fueron abundantes dada su cercanía al San Jorge, donde prevalieron los cultivos de maíz, yuca y arroz; sus productos eran exportados hacia el mercado de Cartagena¹⁶².

Por otra parte, en la provincia de Chinú en el distrito de San Benito de abad –antiguo Tacasuan-, se celebraban ferias todos los años en el mes de septiembre. En este lugar concurrían no solo habitantes de la provincia sino también de Cartagena, Barranquilla, Santa Marta y las sabanas de Sincelejo, todos ellos llegaban con artículos manufacturados, y los del interior “(...) bajaban con frutos de Ocaña y artículos de

¹⁵⁸ Luis Striffler, *El Rio San Jorge*, Montería, Corporación Autónoma Regional de los Valles del Sinú y del San Jorge (CVS), Funlam. 2008, pp.133-134

¹⁵⁹ Luis Striffler, *El Rio San Jorge*...p. 135

¹⁶⁰ Luis Striffler, *El Rio San Jorge*...p. 159

¹⁶¹ Luis Striffler, *El Rio San Jorge*...p. 125.

¹⁶² Luis Striffler, *El Rio San Jorge*...pp. 125-126

fabricación de los puntos industriosos, como alpargatas, mantas de lana del país llamados Cobos, cueros curtidos, dulces etc.”¹⁶³.

Luis Striffler narró la travesía de Cartagena hacia el camino que conduce a la feria de San Benito de Abad conocida como la feria del Cristo.

“En los primeros días de septiembre los de Cartagena se embarcaban en embarcaciones de Tolú que regresaban de aquel puerto casi vacías, como era de costumbre; la travesía de esas embarcaciones de vela duraba tres o cuatro días. En Tolú desembarcaban para seguir a caballo hasta el puerto indio Toluviejo, por el camino mas infernal que puede encontrarse en el mundo entero, eran siete leguas de lodazal continuo en que los caballos se hundían hasta la barriga. De allí se cogía la altiplanicie de las sabanas pasando por corozal, y se andaba por un camino naturalmente bueno”¹⁶⁴.

En el caso de provincia de Chinú, el mercado se encontraba en el distrito de San Marcos y se ubicaba al borde del río San Jorge, construido con unas casitas que en verano constituían el mercado de pescado, allí se reunían los hombres de las sabanas y el Sinú. Al respecto, Luis Striffler señala que en San Marcos el comercio tenía más atractivo que la industria porque según él era más fácil y menos penoso hacerse cargo de un poco de mercancías y proponerlas en venta interponiéndose entre el productor y el consumidor¹⁶⁵.

¹⁶³ Luis Striffler, *El Rio San Jorge...* p. 42.

¹⁶⁴ Luis Striffler, *El Rio San Jorge...* p. 61.

¹⁶⁵ Luis Striffler, *El Rio San Jorge...*p. 112 También, Cf. Luz Dary Silva, *Cartagena y su Hinterland 1870-1880.....*, p. 39.

Así como el comercio agrícola y el de la pesca, la ganadería fue una actividad que también jalonó el comercio en el área del San Jorge. En el distrito de Ayapel Luis Striffler observó que: “el número de ganaderos en Ayapel es tan grande que sus corrales de ciénagas se hallan distribuidos en varios grupos que tiene la apariencia de grandes poblaciones: es que en verano emigran todos a la ciénaga y dejan la población casi abandonada”¹⁶⁶.

En 1878 el gobernador de Chinú afirmaba que en este distrito los principales cultivos eran arroz, yuca, maíz, ñame y tabaco, los cuales eran consumidos dentro de la comarca, a excepción del arroz y el maíz que eran exportados a Cartagena, Sincelejo y toda la Sabana¹⁶⁷. El gobernador de la provincia de Chinú señaló en 1879 que

“La industria dominantes en esta provincia son tres, a saber, pecuria, agrícola i destilación de aguardientes... de poco tiempo a esta parte se han aumentado las crias de ganado vacuno i de cerdo, los potreros i demás fincas de cañas asi como el número de fábricas de destilación de aguardientes, también lo es que, los productos de estas, se consumen una parte en lugar donde se producen i otras partes en los pueblos circunvecinos¹⁶⁸.

Es claro que en Chinú la ganadería fue una de las actividades que más sobresalió y la que más jalonó el comercio a juzgar por las afirmaciones de su gobernador en 1870: “De esta provincia se estraen anualmente mas de 10.000 novillos cebados i sin cebar

¹⁶⁶ Luis Striffler, *El Rio San Jorge...*p. 127.

¹⁶⁷ *Diario de Bolívar*, Cartagena, junio 18 de 1878, p. 3. También, Cf., Roicer Alberto Flórez Bolívar, *El uso privado de la autoridad Pública en el Estado Soberano de Bolívar, 1863-1878...*, p. 60.

¹⁶⁸ “Informe del gobernador de la provincia de Sincelejo”, *Diario de Bolívar*. Cartagena, agosto 16 de 1879.

que se expanden en Corozal, Sincelejo, Cármen, Cartajena, Sabanalarga i Barranquilla”¹⁶⁹. No menos importante fue la producción y comercio de tabaco en los distritos de San Andrés y Sahagún, en el primero para consumo interno y en el segundo para el consumo de demás provincias de sabanas¹⁷⁰.

Recapitulación

Los problemas viales fueron una constante en el Bolívar Grande, el mal estado de las mismas obstaculizaron el comercio entre las provincias. No obstante, el comercio se dejó ver principalmente por sus ríos que bañaban gran parte del Estado. El río Magdalena fue importante para la provincia de Cartagena, así como los ríos Sinú y el San Jorge para las provincias de Lórica y Chinú. Estos afluentes fueron primordiales para el desarrollo agrícola y ganadero que se impartió en estas zonas.

En el primer aparte se menciona la provincia de Cartagena, por contar con un puerto, fue un punto de entrada y salida de mercancías, el comercio fue parte importante para su desarrollo. Se destaca la red comercial establecida por la familia Rafael del Castillo beneficiando a poblaciones a orillas de la bahía como Bocachica, Barú y Pasacaballos. Así mismo, en el segundo aparte, se destaca el comercio establecido en la provincia de Magangué, Mompo y Sincelejo, a través del río Magdalena, desarrollaron un área comercial importante que abastecía otros mercados. Por ejemplo, Magangué por contar con sus ferias comerciales era el principal encuentro en donde participaban

¹⁶⁹ Sergio Paolo Solano D., Roicer Flórez Bolívar (Editores), *Informes de gobernadores de las provincias de Lórica, Chinú y Nieto....* 2009, p. 158.

¹⁷⁰ Sergio Paolo Solano D., Roicer Flórez Bolívar (Editores), *Informes de gobernadores de las provincias de Lórica, Chinú y Nieto....* 2009, p. 158.

comerciantes, comisionistas, que abastecían no solo el mercado de la provincia de Cartagena sino también el de Barranquilla y Santa Marta.

En el tercero y último aparte, se resalta la importancia del río Sinú y el San Jorge como puntos importantes de desarrollo comercial. Provincias como Lorica y Chinú abastecían el mercado de Cartagena a través del transporte sobre el río.

CONCLUSIONES

Las vías de comunicación y el comercio fueron dos elementos importantes para el liberalismo radical en Colombia durante el período de 1870-1885. En ese sentido, se ha retomado el espacio del Estado Soberano de Bolívar mostrando como estos dos elementos fueron claves en las políticas radicales. Sin embargo, los pocos recursos económicos no fueron suficientes para solventar los problemas viales en gran parte del Estado, de manera pues que el comercio y el transporte fueron los grandes perjudicados.

A raíz de lo anterior divido estas conclusiones de la siguiente manera:

1. A pesar de la falta de vías de comunicación y las lluvias que empeoraban los caminos y aumentaban la creciente de los ríos, el comercio de tabaco y ganado en pie dinamizaron la economía interna y externa en el Estado, convirtiéndose en las principales actividades económicas del Bolívar Grande. Así mismo, la venta y compra de productos como plátano, arroz, maíz, carne, queso, pescado, cerdo y caña de azúcar, junto a sus derivados de miel, panela y azúcar, dio origen a una red comercial en todo el territorio del Estado, lograron de alguna manera superar los obstáculos que impedían el desarrollo del comercio.

2. Las vías fluviales fueron un factor determinante para el comercio del Bolívar Grande, ríos como el Magdalena, Sinú y San Jorge mejoraron el transporte del Estado. De allí que Provincias como Lórica y Chinú abastecían a la ciudad de Cartagena que era su principal mercado. De esta manera, las vías fluviales reemplazaron las precarias vías terrestres mejorando la circulación de productos como la Carne, pescado, maíz etc. Aunque estas vías sufrieron algunos inconvenientes debido a las sequias y los troncos

de árboles que obstaculizaban la labor de los barcos a vapor, estas generaron dinámicas comerciales que beneficiaron a gran parte de la población.

3. Para los liberales radicales el abrirse hacia otros mercados era su prioridad, de ahí la importancia de las vías de comunicación y la instauración del comercio. No obstante, aunque surgieron algunos avances de tipo comercial, fue una realidad que los pocos recursos económicos no solventaban las necesidades del Estado. Algunos proyectos viales solo quedaron en el papel y las pocas vías que había solo eran buenas en la época de verano; las lluvias convertían los tramos en lodazales casi intransitables. De esta manera, durante el período de 1870-1885, las buenas propuestas radicales en el tema vial quedaron inconclusas por los pocos avances encontrados.

4. En el plano agrícola, otro problema encontrado era la forma tradicional del cultivo de la tierra, la cual no permitía un comercio a gran escala. Ella se realizaba a través de tumba y quema de monte. En 1880 el gobernador de la provincia de Coroza¹⁷¹, sostenía que el cultivo de la tierra se hacía de forma errante y lo calificaba de antieconómico y perjudicial. Tenía razón en decirlo, ya que el campesinado desconocía la utilización de otros sistemas de cultivos –no contaba con suficientes recursos económicos– como eran el abono de la tierra y la irrigación. Por esta razón, la ganadería fue de las más implementadas porque requirió de menores costos, provincias como Lórica, Coroza y Chinú sobresalieron de mejor manera.

5. A manera de reflexión, el tema vial en la actualidad aún sigue generando descontentos. Principales pueblos y veredas de la costa no cuenta con vías adecuadas

¹⁷¹ “Informes del gobernador de la provincia de Coroza”, en: *Diario de Bolívar*, Cartagena. Julio de 1880, p 150.

para el transporte de enseres y de personas. De esta manera, dentro del plan nacional de desarrollo no se llevan a cabo acciones que busquen mejorar los tramos que se encuentran en mal estado. Aun en el siglo XXI los avances en materia de vías son escasos, el Estado no hace presencia en ciertos lugares. Con esta investigación más que revivir el pasado nos lleva a reflexionar, ¿Cuánto hemos progresado en materia de vías? ¿Si hemos avanzado lo suficientes o nos quedamos insertos en el pasado?

BIBLIOGRAFIA

1) Fuentes primarias:

a. Fuentes impresas

Solano D., Sergio Paolo, Flores Bolívar, Roicer, (Editores), Informes de gobernadores de las provincias de Loricá, Chinú y Nieto, 1835-1882, colección región historia y patrimonio, 2009, 248 p.

Solano D., Sergio Paolo, (Editor), Informes de los gobernadores de las provincias del departamento de Bolívar, 1861-1881, Cartagena, Universidad de Cartagena, Colección El Taller de la Historia, 2007, 698 p.

Solano D., Sergio Paolo. Florez Bolívar, Roicer, (Editores), Informes de los gobernadores de las provincias de Sincelejo y Corozal, (actual departamento de Sucre) 1861-1882, Cartagena, Universidad de Cartagena, colección El Taller de la Historia, 2007, 331 p.

Solano D., Sergio Paolo, (Editor), Informe de los gobernadores de la provincia de Barraquilla y Sabanalarga, (actual departamento del Atlántico) 1861-1864, Cartagena, Universidad de Cartagena, Colección El Taller de la Historia, 2007, 223 p.

b. Prensa

Gaceta de Bolívar.
Años: 1870, 1872, 1874

Diario de Bolívar.
Años: 1875, 1876, 1877, 1878, 1879, 1880, 1881.

Diario Oficial.
Años: 1870

2) Fuentes secundarias:

Ausdal, Shawn Van (2008). “Un mosaico cambiante: notas sobre una geografía histórica de la ganadería en Colombia, 1850-1950”, en: Alberto Flórez (Editor), *El poder de la Carne*, Bogotá, Universidad Javeriana, 49-117 p.

Ausdal, Shawn Van (2011). “labores ganaderas en el caribe colombiano, 1850-1950”, en: José Polo Acuña, Sergio Paolo Solano D. (editores), “Historia social del caribe colombiano, territorios, indígenas, trabajadores, cultura memoria e historia”, Cartagena, la carreta, Universidad de Cartagena, 280 p.

Bell Lemus, Gustavo (1991). “Canal del Dique 1810-1840 el vía crucis de Cartagena”, en: *Cartagena de Indias de la colonia a la Republica*, Medellín, Fundación Simón y Lola Guberek, 161 p.

Blanco Romero, Wilson (2010) *Historia de El Carmen de Bolívar y su tabaco en los Montes de María. Siglos XVIII-XX*, Cartagena, Universidad de Cartagena, 308 p.

Carvajal Miranda, Sócrates (2013). *Vías de comunicación en el Estado Soberano de Bolívar durante el periodo radical: el caso de la provincia de Sincelejo 1863- 1886*, tesis de grado, Cartagena, Programa de Historia, Universidad de Cartagena, 49 p.

Cunninghame Graham, Robert B (1979). *Cartagena y las Riberas del Sinú*, 2ª ed., Traducción de Remberto Burgos Puche, Bogotá, Ministerio de Agricultura, Incora, 299 p.

Dix Peña, Alejandra (2008). *Informes varios sobre obras públicas en el Bolívar Grande 1839-1890*, tesis de grado, Cartagena, Programa de Historia, Universidad de Cartagena, 120 p.

Fals Borda, Orlando (1986) *Retorno a la tierra*, tomo IV, Bogotá, Carlos Valencia Editores, 1986, 225 p.

Flórez Bolívar, Roicer Alberto (2007). *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, 282 p.

Flórez Bolívar, Roicer Alberto (2009). “Caña de azúcar y aguardiente en el Estado Soberano de Bolívar, 1857-1886”, en: Cuadernos de Desarrollo Rural, vol. 6, N° 63, Bogotá, Pontificia Universidad Javeriana, julio- diciembre, 35-57 pp.

Mendoza Ramos, Cesar (2000). “Vías de comunicación en la provincia de Santa Marta: un dilema irresoluto”, en: Historia Caribe, vol. 2, n° 5, Barranquilla, Colombia, 115-120 pp.

Mogollón, José Vicente (2013). El Canal del Dique: Historia de un desastre ambiental, Bogotá, El Áncora editores, 2013, 197 p.

Nieto, Juan José (2011). Geografía histórica, estadística y local de la provincia de Cartagena República de la nueva granada, descrita por cantones, Cartagena, Universidad de Cartagena-Instituto Internacional de Estudios del Caribe- Alcaldía Mayor de Cartagena-Instituto de Patrimonio y Cultura de Cartagena, 99 p.

Ocampo, Gloria Isabel (2007). Instauración de la ganadería en el valle del Sinú: la hacienda Marta Magdalena, 1881-1956, Bogotá, Universidad de Antioquia/Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH), 365 p.

Ocampo, José Antonio (1998). Colombia y la Economía Mundial, 1830-1910, Bogotá, tercer mundo, 456 p.

Palacios, Marco. Safford Frank (2002). Colombia: país fragmentado, sociedad dividida. Bogotá: Editorial Norma, 740 p.

Posada Carbó, Eduardo (1998). El Caribe colombiano: Una historia regional 1870-1950. Bogotá, Coed. Banco de la República/ El Áncora Editores, 507 p.

Ripoll de Lemaitre, María Teresa (1997). “El Central Colombia: inicios de industrialización en el Caribe colombiano”, en: Boletín Cultural y Bibliográfico, v. 34, n. 45, Cartagena, 1997, 59-92 pp.

Ripoll De Lemaitre, María Teresa (2000). “Redes familiares y el comercio en Cartagena: el caso de Rafael del Castillo & Co., 1861-1960, en: Cuadernos de Historia Económica y Empresarial, N° 5, Cartagena, Banco de la República, febrero, 58 p

Roa Valdelamar, Cristian (2002). Desarrollo comercial de Magangué. Las ferias comerciales, 1858-1902, tesis de grado, Cartagena, programa de Historia, Universidad de Cartagena, 75 p.

Safford, Frank (2010). "El problema de los transportes en Colombia en el siglo XIX". En: Adolfo Meisel Roca y Maria Teresa Ramirez (Editores). *Economía colombiana del siglo XIX*. Bogotá: Fondo de Cultura Económica/Banco de la Republica, 523-573 pp.

Silva, Luz Dary (2012). *Cartagena y su Hinterland 1870-1880*, tesis de grado, Cartagena, programa de Historia, Universidad de Cartagena, 79 p.

Solano D., Sergio Paolo, Florez, Roicer, Malkun William (2008). "Ordenamiento territorial y conflictos Jurisdiccionales en el Bolívar Grande 1800-1886", en: *Historia Caribe*, n. 13, Barranquilla- Colombia, 56 p.

Solano, Sergio Paolo (2009). "Relaciones difíciles. Industria textil y cultivo del algodón en la región Caribe colombiana, 1850-1930" en: *Cuadernos de desarrollo rural*, vol 6. N°62, Bogotá, Pontificia Universidad Javeriana, enero- junio, 53-79 pp.

Striffler, Luis (1875). *El Alto Sinú*, Cartagena, Tipografía de Antonio Araujo, 1875, 169 p.

Striffler, Luis (1922). *El Rio Sinú*, Cartagena, Tipografía de Eugenio Quintero Acosta, 1922. 165 p.

Striffler, Luis (2008). *El Rio San Jorge*, Montería, Corporación Autónoma Regional de los Valles del Sinú y del San Jorge (CVS), Funlam. 2008. 182 p.

Theodore, Nichols (1973). *Tres puertos de Colombia: Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*. Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 299 p.

Tirado Mejía, Álvaro (1989). "El Estado y la política en el siglo XIX." En: *Nueva Historia de Colombia. Republica siglo XIX. Tomo 2, planeta colombiana*. Editorial S.A. 165 p.

Tovar Pinzón, Hermes (1997). "Los baldíos y el problema agrario en la Costa Caribe (1830-1900)", en: *Fronteras*, vol. 1., n° 1, Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura Hispánica/Ministerio de Cultura, 35-55 p.

Tovar Pinzón, Hermes (2015). *Que nos tengan en cuenta. Colonos, empresarios y aldeas: Colombia, 1800-1900*, Bogotá, Universidad de los Andes, 256 p.

Uribe, Jaime Jaramillo (2001), *El pensamiento colombiano en el siglo XIX*, México, D.F., Alfaomega grupo editor, (la primera edición es de 1964), p. 109.

Uribe, Jaime Jaramillo, Los radicales, Colombia, política y diplomacia en la historia de Colombia/credencial historia, <http://www.banrepcultural.org/node/32669>, 20/10/2015.

Viloria de la Hoz, Joaquín (1999). “Tabaco del Carmen: producción y exportación de tabaco en los Montes de María, 1848-1893”, en: Cuadernos de Historia Económica y Empresarial, N3, Cartagena, Banco de la Republica, 47 p.

Viloria de la Hoz, Joaquin (2001). “Ganaderos y comerciantes en Sincelejo, 1880-1920”, en: cuadernos de historia económica empresarial, N°8, Cartagena, Banco de la República, 62 p.