

LAS VIAS DE COMUNICACION EN LA PROVINCIA DE CARTAGENA - SIGLO XIX

JOSE ESCORCIA S.

Universidad del Valle
Departamento de Historia

Un estudio detallado de las condiciones socio-económicas de la Provincia de Cartagena en el siglo XIX debe comenzar por una descripción del entorno geográfico y por un estudio de la facilidad o dificultad de las comunicaciones de la provincia hacia afuera y dentro de la provincia misma, o sea los movimientos de personas o mercancías entre las diversas comarcas de la provincia. En los tiempos coloniales y en las primeras épocas republicanas la capacidad tecnológica de transformación del medio ambiente era tan reducida para los neogranadinos, que las modificaciones del entorno natural se constreñían a adaptarse lo mejor posible a los medios que proporcionaba la naturaleza.

Al igual que el resto de la Nueva Granada, la costa atlántica, y en este caso particular, la llamada Provincia de Cartagena padecía un doble problema de dificultades en sus comunicaciones. Esto parecería paradójico, si como sabemos, las regiones mejor situadas para el comercio exterior (tanto el legal como el ilegal) eran las regiones de la costa del mar Caribe. No en vano, durante la colonia española, puertos como Cartagena se habían convertido en la "llave de las Indias", o por lo menos, la llave de buena parte de la América del Sur, desde Panamá hasta el Virreinato del Perú. La ciudad puerto de Cartagena según algunos llegó a ser la capital económica del Nuevo Reino de Granada. "Allí estableció el Estado la cabecera de la Gobernación, la Catedral, la Caja

Real, la Contaduría, el Santo Oficio, (y) los conventos se avecindaron por su prosperidad".¹

Si la ciudad de Cartagena estaba magníficamente ubicada para los contactos de todo tipo con el mundo exterior, desde un principio tenía el doble problema que mencionamos arriba: primeramente se veía frente a serias dificultades para comunicarse con las provincias del interior del Nuevo Reino de Granada y la otra cara del problema era que, frente a su "hinterland" o "traspais", es decir, con las comarcas internas de su vasta provincia, las comunicaciones eran tan dificultosas como las que podían presentarse entonces entre las comarcas de regiones más aisladas, ubicadas detrás de las barreras montañosas andinas como Antioquia o el Valle del Cauca. El nudo del problema de las comunicaciones en el Nuevo Reino de Granada visto desde la óptica de españoles y criollos consistía en cómo pasar de Cartagena a Santa Fé y viceversa, pues como se decía entonces en ir de Cartagena a Santa Fé y volver se tardaba casi el mismo tiempo que en pasar a España.

En cuanto a las comunicaciones con el interior, Cartagena, la garganta y la plaza antemural del reino como la describía en 1772 Francisco Moreno y Escandón, no disponía de acceso confiable y seguro al río Magdalena, la única gran avenida natural de comunicación que llevaba desde el mar Caribe hasta el centro de la nación pues ni siquiera la apertura de un canal en el siglo XVII ni en épocas posteriores cuando empezaban a cruzar los ferrocarriles por diferentes regiones del territorio nacional, se consiguió solucionar satisfactoriamente este problema.

Hasta 1650, se podía pasar desde Cartagena hasta el río Magdalena de dos maneras: ya fuera embarcando de nuevo en Cartagena y navegando por la costa hasta encontrar la desembocadura del río y remontarse por ella, ya fuera cortando por tierra en dirección al río, para embarcar en él. Los graves riesgos de tratar de remontar la desembocadura hicieron que por mucho tiempo la ruta por tierra fuera la más frecuentada, y eventualmente el canal que se llamaría Canal del Dique se construyó siguiendo a grandes rasgos la ruta terrestre.

La tecnología de los conquistadores así como lo reducido de sus contingentes demográficos, nos permiten ver cómo lo mejor que podían hacer era aprovechar las vías fluviales (ríos, ciénagas) y establecer caminos de herradura o aprovechar

¹ Antonio Ybot León, *La arteria histórica del Nuevo Reino de Granada*, Bogotá, 1952, p 27

las trochas de los aborígenes, para comunicar entre sí las poblaciones en las que se fueron estableciendo.

Desde muy temprano en la historia de la ciudad, los españoles trataron de superar el problema, aprovechando "un pequeño brazo del Río Magdalena, de curso sinuoso y cuya boca yacía al sur de la bahía de Cartagena, a la cual estaba conectado por un estrecho canal".²

Los problemas de las vías de comunicación si las podemos llamar así, en la Provincia de Cartagena, oscilaban del extremo de inundaciones en la época de lluvias, al extremo del secamiento casi total de los canales o fuentes de aguas en los rigurosos veranos que seguían. Los canales, como el mencionado del Dique, se veían sometidos a obstrucciones permanentes, tanto por acción de la naturaleza como por acción del hombre, y por lo mismo, las autoridades locales y provinciales se veían enfrentadas a una permanente tarea de limpieza que no siempre era llevada a cabo.³

Al despuntar el siglo XIX, la situación para la Provincia de Cartagena, en especial para su ciudad principal, era en extremo difícil pues los pocos medios de comunicación como el Canal del Dique estaban obstruidos y abandonados. El estancamiento económico era grave, pero no solo en la región, pues como han indicado algunas investigaciones recientes, la Nueva Granada de entonces, era de una pobreza generalizada.⁴

A pesar de las rencillas internas, la dirigencia criolla era consciente de la necesidad de abrir el Canal del Dique, tarea que enfrentaría la acción de la naturaleza a las capacidades de los neogranadinos para utilizar o importar la tecnología ingenieril existente en esa época.

Sabemos que la región del Sinú (particularmente Lórica) utilizaba la comunicación marítima para abastecer a Cartagena. A su vez, el río Magdalena permitía el acceso, algo precario, a las comarcas de la frontera interior de la provincia.

2. Manuel Rodríguez et al. *Los comerciantes de Cartagena en el Siglo XIX*. Bogotá, 1979. Mimeo. Universidad de los Andes.

3. Para estudios detallados sobre el Canal del Dique durante la Colonia, véase los trabajos de A. Ybot León, ya mencionado, y el de Carmen Borrego Pla, *Cartagena de Indias en el siglo XVI*. Sevilla, 1983.

4. Manuel Rodríguez, op. cit., p. 4.

Desde luego que los obstáculos a vencer no se originaban solamente en el atraso tecnológico del país, sino a obstáculos institucionales de variada índole. Por una parte, el control efectivo sobre el territorio era bastante precario como lo muestran muy claramente descripciones como la de Francisco Silvestre o informes como el de Moreno y Escandón. Por otra parte, los obstáculos institucionales del inmediato pasado colonial que los colombianos no se atrevían a remover o que volvían a implantar por las necesidades fiscales apremiantes de la emergente república. Así los diputados de la Cámara provincial de Cartagena pedían en 1832 al Congreso Nacional que se mantuviera abierto el puerto de Sabanilla para la exportación y lo mismo que se abriera el puerto de Zispatá, hasta entonces cerrado pues "por estos dos conductos los frutos del país saldrían de todos los cantones con grandes ventajas del producto agrícola y del comerciante".⁵

En la época colonial la exportación de oro que era el interés primordial y casi único de España, se hacía a pesar de los deficientes caminos de herradura y de las dificultades que tenía el puerto de Cartagena para comunicarse con las provincias pues el valor del producto lo justificaba. Además dentro del marco general del imperio español donde había otras regiones tan productivas como México, Perú y Venezuela en el siglo XVIII, el relativo aislamiento de la Nueva Granada no era una preocupación prioritaria para las autoridades de la corte de Madrid.

Los asentamientos de población en la Provincia de Cartagena se habían ido consolidando alrededor de tres ejes naturales: primero, el eje que de la ciudad de Cartagena llevaba hasta el río Magdalena, que desde mediados del siglo XVII se conocería como el eje Cartagena - Canal del Dique. Segundo, el eje del río Magdalena, alrededor de las poblaciones que fueron surgiendo en sus márgenes. Tercero, y no menos importante, el eje situado en el valle del río Sinú y cuyo término eran las poblaciones de Lórica y Tolú que, significativamente, abastecían por mar (y no por tierra) de diversas provisiones a la plaza fuerte de Cartagena.

El interior de esta provincia, es decir el territorio que en la segunda mitad del siglo XIX se llamaría Estado Soberano de Bolívar, ubicado entre los tres ejes de asentamiento poblacional arriba mencionado era un gigantesco baldío, un

5. "Los diputados que compusieron la Cámara Provincial de Cartagena en 1832 a sus comitentes" Cartagena, 1833, Fondo Pineda, Biblioteca Nacional.

inmenso conjunto de bosques y montañas penetrado paulatinamente por grandes hacendados y latifundistas que fueron estableciendo allí enormes hatos ganaderos y también ocupado en otros puntos, por colonos y vecinos pobres que lo que buscaban era poner distancia de por medio entre ellos y los políticos, los gobernantes y los grandes hacendados como lo ha indicado Fals Borda. En una de sus últimas contribuciones, Germán Colmenares señala como esta doble ocupación originó por un lado a sociedades campesinas y por otro, a latifundios ganaderos que solo lograban control sobre la mano de obra en los lugares más cercanos a los mercados existentes.⁶

La ocupación fué paulatina, al menos, porque los propietarios de hatos ganaderos tenían que pensar en la forma de transportar el ganado hacia las ciudades y los pequeños centros de población de la Gobernación de Cartagena, o aún hacia regiones de Antioquia donde encontraban mercado para su ganado. Hasta bien avanzado el siglo XIX, los dueños de hatos enviaban sus ganados por el transporte "en pezuña", es decir "caminando", método que formaba parte de la ganadería trashumante de la región.

En las nuevas condiciones del comercio mundial, se esperaba que las fortunas del país estarían ligadas al comercio de importación y exportación las cuales requerían unas mejores comunicaciones entre la Provincia de Cartagena y el interior del país. Desafortunadamente, tanto para la costa como para el país, la mejor comunicación posible entonces era navegando por el río Magdalena. Cualquiera que haya leído narraciones de viajeros que en el siglo XIX viajaron por el Magdalena, estará de acuerdo con nosotros, en que esta ruta no era la mejor comunicación, sino la "menos mala", y hasta bien entrado el siglo XX, la única posible. En lo que toca a Cartagena, la dinámica que experimentaba la economía mundial del siglo XIX, dejaba marginada por anacrónica, la concepción de Cartagena como una caja fuerte o como una llave a la que había que proteger contra piratas y agresores con fuertes y murallas, pues de lo que se trataba a partir de entonces era de abrir las puertas a los bienes manufacturados en Europa y para exportar "los frutos del país".

6. Germán Colmenares, "El tránsito a sociedades campesinas de dos sociedades esclavistas en la Nueva Granada, Cartagena - Popayán, 1750-1850". Ponencia, Primer Congreso Internacional de Historia de la Universidad Interamericana, Puerto Rico, 1987. Publicado en *Huellas* (Barranquilla), No. 29, agosto 1990, p. 8 - 24.

Al comenzar el siglo XIX, la situación para Cartagena era bastante difícil, pues el Canal del Dique, su principal enlace con el río Magdalena, estaba obstruido y abandonado. Los aluviones y sedimentación dejados por el Magdalena eran la principal causa.

Un viajero extranjero, el coronel norteamericano William Duane opinaba que el gobierno español había incurrido en cuantiosos gastos y había empleado gran cantidad de trabajadores con resultados muy deficientes, para utilizar "este zanjón" como vía navegable y añadía que la obra fué confiada a directores incompetentes quienes desconocían el arte de la ingeniería de canales, o procedieron con mala fé al hacer el trabajo, cuya finalidad principal hubiera debido ser la de lograr un fácil aflujo de las corrientes de uno y otro lado.⁷ Con el criterio alcabalero que caracterizó a toda la economía colonial, se impusieron aranceles a todo lo que navegaba por el canal. Estos aranceles sobrevivieron a la Independencia.

Particulares y autoridades sabían que era urgente hacer algo, pero las rencillas políticas eran un serio obstáculo. Ya en 1823 se le había dado privilegio a Juan Bernardo Elbers para que introdujera la navegación a vapor en el Dique, al igual que pensaba hacerlo en el río Magdalena, pero fracasó tanto por contratiempos reales como por las disputas legales y políticas en las que se vió involucrado.⁸

En el año de 1832 la Cámara Provincial de Cartagena expresó su preocupación, y no sería la última vez, por el estado del canal. La Cámara rebajó los aranceles que se cobraban a las mercancías que navegaban en el Dique con el objeto de aliviar "al comercio interior y con especialidad al de frutos del país". Aunque la Cámara consideraba de gran utilidad la apertura del canal, la falta de fondos era, sin duda, lo que más atrasaba esta obra utilísima. Para allegarlos, se proponía la abolición o la reforma del tribunal del Consulado de comerciantes de Cartagena, supervivencia colonial que gastaba en sueldos una cantidad muy considerable que, según los diputados provinciales, deberían consignarse en los fondos de la Junta de Caminos que la Cámara provincial pensaba establecer.

7. William Duane, *Viaje a la Gran Colombia en los años 1822-23*. Caracas, 1968, pp. 295-296.

8 Robert L. Gilmore y John Harrison, "Juan Bernardo Elbers and the introduction of steam navigation on the Magdalena River", en: *Hispanic American Historical Review*. Aug. 1948, pp. 335-359

En el año de 1839 se anunció a los cartageneros que, por fin, había llegado a esa plaza una máquina de vapor de excavación contratada con un extranjero, el Sr. Henrique Beekman, por la Junta Directiva del Canal del Dique, la que se esperaba utilizar para profundizarlo. Además el gobierno nacional la contrataría para la limpieza de la entrada de Bocachica y la bahía de la ciudad.⁹ La aparición de la navegación a vapor en el mundo y la posibilidad de implantarla en el Magdalena y en el Canal del Dique aumentaba la necesidad de mantenerlo abierto y en funcionamiento.

Desde el principio, además de los obstáculos técnicos se presentaron problemas políticos por las disputas de jurisdicción entre la municipalidad, el gobierno provincial y el gobierno nacional, disputa que solo vino a zanjarse en 1877 cuando se le declaró "Vía Nacional" encomendada al Estado Soberano de Bolívar.

Entre 1844 y 1850, apareció otro extranjero dispuesto a enfrentar las dificultades de abrir nuevamente el Canal del Dique: el ingeniero civil norteamericano George M. Totten quien fué contratado por la Provincia de Cartagena para realizar los trabajos necesarios para volverlo navegable. Totten hizo un estudio pormenorizado de los problemas del canal particularmente en el trecho entre Mahates y el río Magdalena. Totten concluyó sus excavaciones en 1847, pero por dificultades financieras y políticas solo en 1850, pudo un pequeño barco a vapor surcar el canal desde Cartagena hasta el Magdalena y de allí hasta Mompós. A pesar del alborozo de muchos cartageneros este nuevo intento fracasó en 1852. La misma suerte corrieron intentos posteriores en esa década y en la de 1860, cuando dos grupos colombianos y uno colombiano americano recibieron la concesión para explotar la navegación del canal.¹⁰

Solamente en la década de 1870 cuando Rafael Nuñez se convirtió en presidente del Estado Soberano de Bolívar, empezó a dársele soluciones más duraderas al problema del canal. Se contrató al ingeniero James J. Moore quien realizó los trabajos. Con el apoyo de las autoridades de la nación, una vez que Nuñez llegó a ser el personaje más poderoso de la política nacional, se le dió un apoyo sostenido a la navegación por el Dique, aunque al final la solución más duradera fué la construcción del ferrocarril de Cartagena que, en un trayecto de 105 kilómetros, llevaba de Cartagena a Calamar, "puerto" sobre el Magdalena.

9. Semanario de la Provincia de Cartagena, # 29, 15 de Agosto de 1839, p.3.

10. Theodore Nichols, *Tres puertos de Colombia*, Bogotá, 1973, pp. 72-73.

La Junta que velaba por la conservación de los caminos, canales y ríos navegables, puentes y calzadas quería dar un impulso notable al comercio interior que lo reclamaba con urgencia.

Así en 1837, la Cámara de la provincia expresaba su preocupación por el estado de los caños de la Piña y Trupillo en el cantón de Barranquilla, es decir los caños que formaban el delta del Magdalena. La Cámara decía conocer que: "estos canales se hallan actualmente intransitables por los bancos de arenas, ostionales, troncos y árboles, que se hallan en medio del cauce y demás obstáculos que obstruyen la navegación y consideraba que dichos caños exigían "imperiosamente la protección de la Cámara como que son preciosas e interesantes vías de comunicación para el comercio e industria del país.¹¹ Por lo tanto, la Cámara autorizaba a la gobernación para que hiciera la limpieza de los caños y destinaba 6.000 pesos para proceder a dichos trabajos, pero como en aquellas épocas el gobierno -fuese nacional o local- no disponía de los medios ni de las capacidades para hacer este tipo de labores, se recurría al método tan utilizado en tantos otros "quehaceres" del Estado como la recolección de impuestos y tributos: el sistema de contrata de "empresarios", o como decimos ahora, por "licitaciones públicas". El objetivo era lograr que los canales de la Piña y Trupillo se volvieran navegables para buques de una braza de calado, desde el río Magdalena, hasta el puerto de Sabanilla.

¿Por qué se gastaron tantos esfuerzos en obras como la del Canal del Dique y no se pensó en formas alternativas de transportes como pregunta el historiador Theodore Nichols? Nichols indica que, como ésta fue la época de éxito de los canales del Nordeste de los Estados Unidos, los colombianos se hipnotizaron ante la perspectiva de poder construir canales. Recordemos, sin embargo, que el ferrocarril, producto de la segunda fase de la primera revolución industrial solo empezó a generalizarse en Europa y los Estados Unidos en la segunda mitad del siglo XIX, por lo que puede considerarse imposible que alternativas como esta hubieran estado disponibles en la Nueva Granada antes de la navegación a vapor.

¹¹ Gaceta de Cartagena, #7, 19 de Octubre de 1837.

LA NAVEGACION EN EL MAGDALENA Y LA PROVINCIA DE CARTAGENA

Tanto en la Provincia de Cartagena como en el resto de la Nueva Granada se confiaba en que con la llegada de la navegación a vapor al río Magdalena mejorarían las comunicaciones de la región con el resto del país, y de este con el mundo exterior. Algunas autoridades de la provincia pensaban con optimismo que la introducción de los buques a vapor mejoraría las condiciones de vida de los hombres que laboraban en la boga de bongos y champanes en el río, aunque este optimismo no fuera compartido por los interesados o por aquellos que de una forma u otra derivaban su sustento del tráfico por el río. Cuando apareció el vapor La Unión que la prensa local recibió con beneplácito, señalando que podía remontar el río a una velocidad de 3 leguas por hora, aquellos grupos económicos ilustrados, es decir los que podrían beneficiarse de la posible mejoría en la facilidad para exportar, lo recibieron con aplausos, pues como decía un escritor en el Semanario de la Provincia de Cartagena "ejercerá un poderoso influjo sobre el establecimiento y mejora de la agricultura en las feraces, hoy incultas y despobladas riberas del Magdalena" y "desaparecerá por fin el modo bárbaro y penoso con que durante tres siglos hemos hecho la navegación del Magdalena a usanza colonial."¹²

Pero si los ilustrados comentaristas creían estarle haciendo un favor a los bogas al liberarlos de tan penosa labor, la misma prensa admitía que los bogas y las "gentes pobres del río" veían el cambio como algo que amenazaba su sostenimiento: "no es pues extraño que... haya muchas antipatías que impidan de alguna manera el buen éxito". Las ventajas según los sectores ilustrados de Cartagena eran muchas pues la navegación a vapor incidiría para reducir a los individuos que la ejercen (la boga) a la pacífica profesión de agricultores, ver crecer la población sana y robusta, cultivar los campos, mejorar y aumentar los caseríos de las parroquias y mejorar en todos aspectos las poblaciones que antes estaban abandonadas; porque los vecinos pasaban todos los meses del año en la improductiva y enfermiza ocupación de bogar. Se pensaba que mejoraría no sólo la situación económica de la región y del país sino también la condición social de ciertas gentes agobiadas en miserables condiciones pues, por un lado, se facilitaría "una ventajosa salida de sus géneros alimenticios, que son por ahora los que pueden producir", y por otro, "las mujeres condenadas en muchas poblaciones a perecer de miseria, o a vivir víctimas de una prostitución

12. Semanario de la Provincia de Cartagena, 18 de Julio de 1839, # 25, p.3

lucrativa por falta de medios para ganar la vida, tendrían con la introducción del buque a vapor, muchos recursos de granjería".¹³

Ya a los historiadores no nos parece nada nuevo el que en muchas partes y en diferentes épocas se presente reiteradamente situaciones como esta. Los sectores "ilustrados" ven claramente la "racionalidad" de sus propuestas mientras que las "gentes pobres" se aferran a una racionalidad un tanto diferente. Si a la larga se impone la racionalidad de los ilustrados, no es porque ello sea una necesidad del progreso como que se creía en los felices tiempos del socialismo ortodoxo sino que esto depende de quienes detentan el poder y la hegemonía.

CAMINOS TERRESTRES

Es necesario decir algo sobre los caminos terrestres, ya que si bien las vías acuáticas recibieron atención prioritaria por parte de los gobiernos por las necesidades perentorias del comercio exterior, según se desprende de la documentación estudiada y los ejemplos aquí mencionados, también es cierto que las autoridades de la provincia no ignoraban que las comunicaciones internas dentro de la provincia era un problema lo suficientemente serio para mantener en atraso económico a una provincia dentro de una nación también estancada como era la Nueva Granada del siglo XIX.

Durante el siglo XIX ni la nación ni las unidades políticas locales tenían recursos para emprender obras directamente por pequeñas que fuesen, y se veían obligadas a invitar a los vecinos del lugar, o a particulares, nacionales o extranjeros, a hacer propuestas. Veámos algunos ejemplos. El Concejo Municipal del Cantón de Cartagena "ordenó" en 1840 que se construyera un puente de cal y canto y de madera para el camino de Ternera a Turbaco, en el lugar donde estaba la Hacienda de Bayunca, pero ante la imposibilidad de hacerlo con recursos propios y la falta de interés de los contratistas privados, se vió en la necesidad de publicar repetidos avisos en la prensa local, pidiendo al público que acudiera con propuestas al Concejo Municipal para hacerse cargo de la necesaria obra.¹⁴

13. *Ibidem*, p. 3.

14. *Semanario de la Provincia de Cartagena*, # 40, p.2.

En fecha tan tardía como el 26 de marzo de 1879, la Gaceta Agrícola, órgano de la Junta Central de Agricultura del Estado soberano de Bolívar, señalaba en un editorial titulado "Para componer el camino de Santa Rosa":

la mayor parte de nuestros agricultores se limita a producir lo que consume por falta de caminos. Entre las vías públicas nuestras, hay algunas que merecen preferente atención: la de Cartagena a Calamar especialmente en el trayecto hasta Santa Rosa que nadie transita apenas comienzan las lluvias. Ese es un camino nacional por el que se comunican con Cartagena: Santa Rosa, Villanueva, San Estanislao, Calamar, Barranca Nueva, Repelón, Soplaviento.¹⁵

Para llegar a un pueblo cercano a Cartagena, como lo era Turbaco, se presentaban inmensas dificultades, aún a finales del siglo XIX. El periódico El Porvenir, órgano de los intereses de la Regeneración, como se definía a sí mismo, decía en 1887:

¿Cómo llegar allá?. Por senderos peligrosos, pasando por palos atravesados a guisa de puentes; y subiendo cuevas que impiden toda explotación industrial... hemos oído decir que se va a construir un tranvía y a fé que esa no es empresa seria para quien quiera que haya examinado como nosotros el camino con sus propios ojos. El camino muestra aún los restos de trabajos ejecutados anteriormente, por administradores y obreros que no tenían ni noción siquiera de las indispensables obras de drenaje sin las cuales no puede existir camino alguno.¹⁶

En el año de 1883 se conformó en Cartagena una sociedad integrada por los señores Francisco de Zubiría, Carlos A. Merlano, Antonio de Lavalle y Rafael Mendoza para cumplir el contrato realizado con el gobierno del Estado soberano de Bolívar para la construcción de un camino carretero, que partiera de Tolú y pusiera a este puerto en el golfo de Morrosquillo en comunicación con la ciudad de Sincelejo que empezaba a convertirse en ciudad próspera a la que había que sacar de su deficiente estado de comunicaciones. La carretera era lo que entonces se llamaba camino por "camellones".¹⁷ Como puede observarse,

15. Gaceta Agrícola, Cartagena, Año I, # 3, 26 de Marzo de 1879.

16. El Provenir, Cartagena, # 465, 1887.

17. Oficina de Registro de Instrumentos Públicos, Cartagena, 28 de Abril de 1883, #88.

este era realmente un camino carretero de corta extensión pero en aquellos tiempos cumpliría una función económica vital para romper el aislamiento de un eje económico que empezaba a experimentar una creciente prosperidad.

Hacia finales del siglo XIX, los cartageneros empezaron a poner sus esperanzas en otro canal, el Canal de Panamá, pues en 1881, cuando Panamá era todavía parte de Colombia, un periodista local expresaba que con la iniciación de los trabajos para la apertura del canal, se presentaba un nuevo horizonte para gran número de los agricultores bolivarenses. En resumen, el argumento era que dichos agricultores podrían hacer siembras en mayor escala, con la seguridad de que sus productos serían vendidos a precios convenientes, aunque hubiera aumento considerable de la producción.¹⁸ Lo que no podía preveer el editoria- lista de la Gaceta Agrícola era las dificultades y las demoras que experimentaría la compañía constructora del canal, de tal forma que la bonanza anunciada no se materializaría hasta varias décadas después, cuando ya Panamá no era un departamento de Colombia, sino una nación "independiente" bajo el "patrocinio" de los Estados Unidos.

En conclusión, los ejemplos anteriores ilustran en buena medida nuestro planteamiento central sobre como la Provincia de Cartagena y sus centros de población, sufrían problemas tan serios de aislamiento y dificultades en su comercio como las comarcas interiores de la Nueva Grana, aquellas que se encontraban escondidas detrás de las barreras montañosas o separadas por grandes distancias de nuestro casi único medio de comunicación en el siglo XIX: el río Magdalena.

¹⁸ Gaceta Agrícola, Gobierno del Estado de Bolívar, Año II, # 21, 26 de Marzo de 1881