

Vías de comunicación en la provincia de Santa Marta: un dilema irresoluto

Cesar Mendoza Ramos¹

Durante la colonia, como en las primeras décadas de la república, la capacidad tecnológica de transformación del medio fueron muy reducidas para los neogranadinos. Las modificaciones del entorno natural se redujeron a adaptarse lo mejor posible a los medios que proporcionaba la naturaleza. Al igual que en el resto de la Nueva Granada, la provincia de Santa Marta padeció de un doble problema en sus comunicaciones. Algo paradójicos, pues tanto ésta como Cartagena eran las provincias mejor dotadas para el comercio exterior. No es casual que Cartagena, durante la colonia, se hubiera convertido en la “llave de las Indias”.

Santa Marta, capital de la provincia, con una ubicación geográfica privilegiada para los contactos con el exterior, desde sus comienzos tuvo serias dificultades para comunicarse con las provincias del interior del Reino y con su “hinterland” o traspaís. Las comunicaciones entre la capital de la Provincia de Santa Marta y las comarcas interiores de la misma fueron tan difíciles como las que se presentaron entre regiones aisladas, ubicadas detrás de las barreras impuestas por las montañas andinas.

Para la época colonial, el eje del problema de las comunicaciones en el Nuevo Reino, era cómo pasar de Santa Marta o Cartagena a Santa Fe y viceversa. Las fuentes, informan que entre ir de estas ciudades y volver a la capital del Reino se empleaba casi el mismo tiempo que en pasar a España². En cuanto a su comunicación con el interior, Santa Marta, no disponía de un acceso confiable y seguro al río Grande de la Magdalena, arteria fluvial que ponía en contacto al Caribe con el interior del Reino. De ahí que el primer obstáculo a superar era la comunicación con el río. Según Julio Hoenigsberg, Cartagena y Santa Marta se comunicaban con río Magdalena, por brazos del mismo río, que no eran otra cosa que canales sin profundidad, conocidos generalmente como ‘caños’. El canal del Dique era el nombre del canal que unía a la ciudad heroica con dicho río, para el transporte de su carga de importación como de exportación. Caño del Clarín era la vía fluvial que usaba Santa Marta para su carga de importación que iba en consignación al interior del país. El puerto interior de la “Perla de América era Remolino”³. Para este autor, “al parecer, esta

¹ Profesor de Historia, Universidad del Atlántico.

² Ver al respecto Antonio Ybot León. *La arteria histórica del Nuevo Reino de Granada*. Bogotá. ABC, 1952. p.38

³ Julio Hoenigsberg. *Chispazos de historia*. Barranquilla, Centro de Historia de Barranquilla, 1976. p.12

situación era inmodificable”⁴. Tanto Cartagena como Santa Marta utilizaron durante toda la colonia la ruta del río.

Hasta muy avanzado el siglo XVIII el paso de Santa Marta al río se hacía por dos vías: una, utilizando el mar, era embarcarse en Santa Marta y navegar por la costa hasta encontrar la desembocadura del río y, la otra, por tierra en dirección al río para embarcar en él. Aunque ambas eran difíciles, los peligros que presentaba la primera obligaron a viajeros, comerciantes y burócratas utilizar con más frecuencia la ruta por tierra.

Desde los comienzos de la colonia los conquistadores aprovecharon las vías fluviales, los caminos y las trochas de los nativos, para comunicar entre sí las poblaciones en que se fueron estableciendo. En las comunicaciones entre Santa Marta con la villa de Tenerife, o con la ciudad de Tamalameque, poblaciones con muchas tierras para sembrar maíz y criar ganado de todo género, se utilizó el río Magdalena.

El viaje de Santa Marta al río implicaba el empleo de mulas o caballos para ir desde el puerto hasta Pueblo Viejo, donde se embarcaban para llegar a la anhelada arteria fluvial. En Pueblo Viejo, un sucio caserío de indios, el viajero tomaba un bongo o un champán para atravesar una región repleta de caños y ciénagas, la primera de las cuales era la ciénaga Grande. Este tramo podía tomar hasta seis horas, si no se presentaban inconvenientes. A los viajeros extranjeros les impresionó mucho la feracidad de estas tierras y la escasez de población. Solo reducidos cultivos de plátano y caña de azúcar in-

terumpían aquellos exuberantes y pocos civilizados paisajes.

Después de atravesar la Ciénaga Grande, el viajero tenía varias alternativas para continuar su viaje. Sin embargo la más frecuente era la de utilizar los caños y ciénagas menores con rumbo oeste y noroeste. Viajeros como Augusto Lemoyne, Elíseo Reclus y Henrí Candelier⁵, en distintos años, dejaron sus impresiones sobre las dificultades y vicisitudes del tramo que comunicaba a la capital de la provincia con el río Magdalena. Todos ellos coinciden en que los caños y las ciénagas que debían atravesarse estaban infestadas de “cocodrilos” y “mosquitos”, compañeros indeseables de quienes se atrevían a importunar estos tranquilos y solitarios paisajes.

Las comunicaciones con su “hinterland” o “traspais” eran aún más precarias, ellas dependían mucho del régimen pluviométrico de la provincia. En las épocas de lluvias ríos, caños y ciénagas se desbordaban e inundaban los territorios contiguos, lo que hacía difícil su tránsito por ellos y los territorios aledaños. En el período de verano se secaban, formando una serie de playones aptas para el fomento de la agricultura y la ganadería.

Desde luego, los obstáculos a las comunicaciones en el interior de la provincia no fueron sólo naturales, también lo fueron institucionales. Por un lado se tuvo un control precario sobre espacio como se demuestra claramente en la descripción de la provincia hecha por Francisco Silvestre, o en el informe de su gobernador Antonio Narváez

⁴ *Ibíd.* p.80

⁵ Henri Candelier. *Riohacha y los indios guajiros*. Santafé de Bogotá. Gobernación de la Guajira-ECOE, 1994. Augusto Lemoyne. *Viaje y estancia en la Nueva Granada*. Bogotá. Incunables, 1985. Eliseo Reclus. *Viaje a la sierra Nevada de Santa Marta*. Santafé de Bogotá. Colcultura, 1992.

y la Torre⁶. Por otro lado su apremiante problema fiscal, lo que la supeditó a las remesas reales, o al situado fiscal, hizo endémica su pobreza.

Los patrones de poblamiento configuró su integración y las comunicaciones en su interior. Tres zonas fueron privilegiadas por sus colonizadores: la primera, al occidente, sobre las margen este del río Magdalena donde se fundaron poblaciones como Sitionuevo, Remolino, Cerro de San Antonio, Pedraza, Tenerife y Tamalameque; la segunda, sobre el litoral donde se encuentra Santa Marta, su capital, finalmente, la zona oriental, donde se destacan Valledupar, Valencia de Jesús y Ocaña. El centro de la provincia era un gigantesco baldío, un inmenso conjunto de bosques y montañas habitado por indígenas insumisos, penetrado en la segunda mitad del siglo XVIII por la política de fundación y refundación de pueblos dirigida por Joseph Fernando de Mier y Guerra.

En 1606 el Jesuita P. Francisco Perlín, rector del colegio de Cartagena, con el H. Luis Méndez, salió de Cartagena a misionar en la Provincia de Santa Marta. Comenzó por Tenerife, de donde pasó a Santa Marta y, de allí, se dirigió a Rfohacha. Al P. Perlín debemos una de las mejores descripciones sobre el camino que comunicaba a estas dos ciudades. Después de advertir que dicho camino era "tan poco cursado por sus muchos trabajos y peligros, que si no es con grande nece-

sidad nadie lo anda"⁷, lo describe así: "Hay en este camino treinta y seis ríos bocas de mar, que en invierno se pasan en balsas, y en verano, el de menos aguada a los pechos y arzón a la cabalgadura. Proveyó el Señor que no tuviesen corriente, que a tenerla era imposible vadearlos. Tienen algunos de estos ríos un cierto género de arena en el vado, que en entrando la cabalgadura se sume, y a bien librado el de encima sale todo mojado. Llegamos a un río muy caudaloso, y antes de él había un brazo de setenta piés de ancho; no tenía vado; las cabalgaduras lo pasan a nado. Había a la orilla de este río un grandísimo árbol encorvado sobre él, que hacia medio arco, y los indios, para su pasaje, lo tenían cerrado con otro madero, no más ancho que el brazo de una silla; es decir, que el paso de este puente era tal que me pareció una pesadilla no soñada sino verdadera. Al fin se paso este peligro sin ninguna desgracia"⁸.

Pero la pesadilla no concluía, de ahí que anote seguidamente: "Hay en la orilla del mar un peñasco, que llaman Piedra Horadada, y casi todo el año está lleno de agua por donde forzosamente han de pasar los caminantes, y en tal caso los indios los atan con unas sogas y los suben por el peñasco arriba, y a las cabalgaduras a palos las hacen entrar al mar, y suelen las olas y reventones estrellarlas contra el peñasco. Y vamos con harto cuidado de cómo habíamos de hallar esta peña. Adelantose un negro criollo a ver como esta-

⁶ Francisco Silvestre. "Apuntes reservados particulares y generales del estado actual del Virreinato de Santafé de Bogotá". En, Germán Colmenares. **Relaciones e informes de los gobernantes de la Nueva Granada**. Bogotá. Biblioteca Banco Popular, 1989. Vol. III. P. 35. Antonio Narváez de la Torre. **Provincia de Santa Marta y Río Hacha del Virreynato de Santa Fé**. Sergio Elías Ortíz. **Escritos de dos economistas coloniales: Don Antonio de Narváez y la Torre y Don Ignacio de Pombo**. Bogotá: Banco de la República, 1965.

⁷ Citado por Juan Manuel Pacheco S. J. **Los jesuitas en Colombia**. Bogotá. San Juan Eudes, 1959. Tomo I, p.334

⁸ **Ibid** .p.333

ba, y en asomando que se asomó ,volvió a los que iban detrás ,y dixo: ' Buen ánimo, señores; estos padres son santos; diez y siete años que ando en este camino, y cada mil veces, y nunca he hallado la peña como ahora. Entré luego en otras tres leguas de tan mal camino, que *abiit in proverbium*. Llámanlas los pasos de Mahoma, y que es fuerza andarlos a pié,y harto hace la cabalgadura vacía en subirlos y bajarlos, que las cargas van en hombros de indios. En cinco días de caminos llegamos a Río de el Hacha a donde nos esperaban con mucho deseo "9.

Casi doscientos años después Joaquín Fidalgo, capitán de la marina española, recorrió entre 1790 y 1805 las costas del Caribe desde la Guajira hasta Panamá, se expresó en términos semejantes. Consideró que el camino que unía a la ciudad de los Remedios o del Río de el Hacha y Santa Marta era pésimo, de ahí, que le pareció increíble que la comunicación entre estas dos provincias contiguas "...esté en dicho estado; pero nada es cierto, y no se alcanza la causa que lo motive pues ninguna parece bastante para tal abandono "10. Según esta fuente, existía otro camino para la comunicación entre estas dos ciudades, el que a "...mas de ser largo es menester atravesar la sierra por precipicios y monte cerrado, pues por lo poco frecuentado y fuerte vegetación de estos climas creciendo el monte se cierra: a que debe agregarse el riesgo que ofrecen los tigres, leopardos, culebras y aún los indios bravos chimilas "11.

Entre los pobladores de ciudades, villas y parroquias afloró la preocupación por el

problema de vías y caminos adecuados para una buena comunicación de la provincia con el resto del virreinato y , con el exterior. Los caminos que existían eran pésimos. Si cualquiera los recorría en período de invierno, los encontraba llenos de lodo, atravesados por quebradas, sin puentes o prácticamente desaparecidos. Circunstancias que los hacían intransitables y riesgosos. Y en verano la presencia de indios insumisos en la provincia los inutilizaban en tramos significativos.

En su momento, Don Joseph Fernando de Mier y Guerra señaló los peligros de los dos caminos reales existentes a una y otra banda del río Cesar, llamados de Garupar y Becerril, situación que atribuía a la presencia de los indómitos chimilas. En su opinión la fundación de una población a la entrada del monte Garupar facilitaría la navegación por dicho río y garantizaría el tráfico de las harinas de Rábago tan necesarias para el abasto de Santa Marta y Cartagena. También propuso la apertura de un camino entre Rábago y Santa Cruz, el cual reduciría los costos de conducción de harinas con destino a la ciudad fundada por Don Pedro de Heredia.

La gran preocupación de Mier y Guerra, uno de los grandes constructores de caminos en la provincia samaria, fue la de comunicar esta provincia con la capital de la gobernación de Cartagena, centro consumidor de carnes y ganado vacuno criado en la región del alto Ariguani y el valle del río Cesar. Para ello, entre 1740 y 1745, abrió dos caminos desde el río Cesar y el Paso del Adelantado, sobre territorio chimila, con el objeto de abas-

⁹ *Ibid.* p. 33

¹⁰ Joaquín Francisco Fidalgo. *Notas de la expedición Fidalgo (1790-1805)*. Bogotá. Gobernación de Bolívar, Instituto Internacional de Estudios del Caribe y Carlos Valencia ,1999. p.37. La provincia de Río de el Hacha perteneció a la de Santa Marta hasta 1775.

¹¹ *Ibid.* p.37

tecer de carnes a Cartagena, ciudad que padecía el sitio del Almirante Vernon. El virrey Sebastián de Eslava en carta enviada a de Mier y Guerra, 18 de Febrero de 1742, reconoció su empeño en la construcción y apertura del camino de Tenerife, camino por el que José Radaban y Francisco del Campo condujeron ochocientas reses, con un descanso de ocho días en las sabanas de San Angel, para proseguir luego su viaje a Tenerife donde se redujo una parte a carne salada y la otra se mantuvo en pie para ser conducida a los playones de Bocanáica para abastecer a Cartagena¹².

Aunque hubo esfuerzos por mejorar las comunicaciones entre las distintas comarcas, estas no se avanzaron mucho. Como lo indica el detallado Informe de Don Antonio de Narváez y la Torre, gobernador de la provincia, enviado al Ministro de Indias en 1778 sobre la posición, fertilidad, circunstancias y ventajas que logra para la agricultura, comercio y despoblamiento de la entidad territorial bajo su dirección. Sin mucha retórica señaló la "...falta quasi total de comunicación que entre sí han tenido los pueblos de esta provincia y aún de caminos que no se habían abierto por la misma causa de estar ocupada de indios bárbaros, y principalmente de la Capital que ha estado como aislada, y separada de las demás, sin haber otro paso que por orilla del mar al río de el Hacha o al de la Magdalena, y por uno u otro del Valle, y demás lugares dependientes, y aun estos

con grandes rodeos, riesgos y costos :lo que privándola del giro interior, que es el que más vivifica, y de los auxilios recíprocos que unos pueblos deben proporcionarse a otros, hacia también que las gentes la abandonasen "¹³.

En los comienzos de la vida republicana, los gobiernos locales o departamentales no contaron con fondos adecuados para mantener en buen estado los caminos existentes, o abrir nuevos. Tampoco se contaba con la existencia de un cuerpo de funcionarios capacitados para cobrar peajes que le permitieran al gobierno administrar directamente los pasos, de ahí, que se recurriera al expediente de arrendar al mejor postor, el cobro y la administración del peaje de los pasos.

El catalán José Sardá, nombrado por Francisco de Paula Santander gobernador de la provincia en 1823, dedicó grandes esfuerzos en la mejora de las vías de comunicación. Para consolidar los contactos comerciales con Cartagena impulsó la navegación por el César y el Ariguani, canalizó varios caños –como el del Renegado o el Ciego – y creó una Junta para recaudar fondos para la canalización y limpieza del río Cesar. Para impulsar estos trabajos aportó cien pesos, ejemplo que siguieron José Domingo Pumarejo, Escolástico Córdoba, María Antonia de Armas y, otros vecinos de Valledupar y la Paz. Esfuerzos que dieron gran resultado, los que a la postre resultaron insuficientes¹⁴.

¹² Archivo General de la Nación (A.G.N.) .Poblaciones varias. Tomo XI, folio 189v.

¹³ Sergio Elías Ortiz. *Op.cit.* p.17

¹⁴ Marco Tulio Vargas. *Anotaciones históricas del Departamento del Magdalena*. Bogotá, 1948. .Sobre los esfuerzos de cada gobernante por mejorar las comunicaciones puede consultarse el trabajo de Ernesto Restrepo. *Historia de la Provincia de Santa Marta*.



Luis Striffler en el *Río Cesar*, obra que relata su viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta en 1876, describe las dificultades que seguían presentando las comunicaciones entre Santa Marta y el resto de la Provincia de la manera siguiente: "Del lado de Santa Marta toda comunicación directa con la Nevada se ha cerrado hace tiempo, y mucho antes de que el puerto de ese nombre dejara casi de existir, pues en realidad ya casi no tiene vida"¹⁵. Para muchos samarios actualmente

esta incomunicación, a pesar de la modernización de los medios de transporte, pervive. Hecho que atribuyen a la ubicación de la ciudad, la que a sus espaldas tiene la imponente Sierra Nevada de Santa Marta. Aunque estos juicios aparezcan como exageración, no son del todo descabellados. El aislamiento de la ciudad capital de la antigua gobernación del Magdalena y hoy capital del Departamento del Magdalena es endémico, de eso, nos informa dramáticamente la historia de dicha ciudad.

¹⁵ STRIFFLER, Luis. *El río Cesar. Relación de un viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta en 1876*. Bogotá: Imprenta Nacional, 1986. p.15