

EL PROYECTO LIBERAL RADICAL Y LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN EN EL ESTADO SOBERANO DE BOLÍVAR. EL CASO DE LA PROVINCIA DE SINCELEJO, 1860-1885.

DAVID SÁNCHEZ DE ÁVILA
Historiador
Universidad de Cartagena.
E-mail: dsancheza203@gmail.com

RESUMEN

El presente trabajo brinda un análisis acerca de la implementación de obras en materia de vías de comunicación en el Estado Soberano de Bolívar (Provincia de Sincelejo) entre 1860 y 1885. El objetivo central del trabajo es, por tanto, identificar cuál era la relación entre ideales y prácticas administrativas de los gobernantes, en cuanto a la importancia de las vías de comunicación en este espacio. El trabajo consta de dos grandes ítems -que atraviesan todo el cuerpo del trabajo a lo largo y ancho del mismo- referentes al desarrollo del sistema de vías de comunicación. El primero busca mirar el tipo de proyectos que fueron implantados; el segundo analiza las dificultades para llevar cabo dichos proyectos; mostrando así, la relación entre el discurso jurídico-administrativo liberal y las prácticas de gobierno.

PALABRAS CLAVE

Vías de comunicación, prácticas de gobierno, Estado Soberano de Bolívar, Sincelejo.

*THE RADICAL LIBERAL PROJECT AND
THE ROADS OF COMMUNICATION IN
THE SOBERANE STATE OF BOLIVAR.
THE PROVINCE CASE OF SINCELEJO,
1860 - 1885*

ABSTRACT

The present work provides an analysis about the implementation of works in the field of communication in the Sovereign State of Bolívar (Province of Sincelejo) between 1860 and 1885. The central objective of the work is therefore to identify the relationship between ideals and administrative practices of the rulers, as to the importance of the means of communication in this space. The work consists of two great items - all the body of work along the length and breadth of the same - referring to the development of the roadway system. The first one looks for the type of projects that were implanted; the second examines the difficulties in carrying out such projects; thus showing the relationship between liberal legal-administrative discourse and government practices.

KEYWORDS

Communication routes, government practices, Sovereign State, Bolivar, Sincelejo.

Ideales de gobierno y prácticas de gobierno en el Estado Soberano de Bolívar. El caso de la Provincia de Sincelejo.

Como fuente utilizaremos los comunicados institucionales de la administración del Estado Soberano de Bolívar, esto con el fin de analizar cuáles fueron las obras llevadas a cabo por las provincias y distritos del Estado. Si bien no pretendemos señalar cada una de estas¹, pues preferimos realizar un análisis cualitativo de las dificultades que en muchas ocasiones impidieron el desarrollo de estos proyectos (recomendamos leer la cita N°2). Explicado esto, para tal fin desarrollaremos dos puntos centrales para entender cuáles fueron los principales problemas en el desarrollo de estas obras.

El Estado Soberano de Bolívar estuvo compuesto por 11 provincias, en nuestro caso decidimos abordar Sincelejo como muestra. Del periodo analizado (1860-1882) contamos tan solo

1 Debe anotarse que sistematizar la ejecución de cada una de estas obras, para realizar cualquier análisis cuantitativo sobre la capacidad de inversión y ejecución del Estado Soberano no es el camino pertinente a nuestro parecer, pues son pocos los archivos que se conservan sobre este punto, en el periodo, en otras palabras, no son sistemáticos y dichos presupuestos no reflejan los proyectos que se ejecutaron. Por tanto, preferimos realizar un análisis cualitativo, para concretar cuáles fueron algunas de las principales problemáticas de gestión entorno a esto proyectos. Aun así, si esta fuera nuestra tarea debemos decir que se ejecutaron muy pocos proyectos teniendo en cuenta los informes de los gobernadores quienes en la sección de Obras Públicas fueron bastante modestos. Por ejemplo 1864 (realizando el informe del año 1863) el señor Eloi Porto realiza la siguiente referencia: "...antes de mi partida para la convención dejé organizada i funcionando la junta de fomento, i le proveí de ciento noventa i cuatro pesos para tender a la construcción de los puentes llamados de "Mangle" "calicanto" i "salado" nombre al Manuel Román Picón director de esta obra...". Para este año en el mismo informe, En su segunda parte, punto uno "Rentas i contribuciones del Estado.", "las contribuciones i rentas" en la provincia de Cartagena ascendieron a la suma de \$31,411.42 ½ centavos. El monto de 194 pesos que inversión en puentes es de 0.6176% de las contribuciones y rentas. En todo el año esta es la única inversión de la cual encontramos referencia en las fuentes, podríamos decir que para el caso de la provincia de Cartagena la inversión en infraestructura fue ínfima, aunque claro esto debemos contextualizarlo con los diferentes problemas estudiados en todo el documento (deudas, gastos de administración, imposibilidad para el recaudo fiscal, déficit administrativo, etc.). A.H.C. Fondo Gobernación, Obras Publicas 1834-1930, *Gaceta de Bolívar*, 16 de marzo de 1864.

con 15 años de informes de los gobernadores de la provincia de Sincelejo^{2 3}. Dicha provincia estaba compuesta por los distritos de Coloso, con las agregaciones de Caracol, Yumal; Las piedras; Palmito; Sampues; Sincelejo; San Onofre, con las agregaciones de Comisario, San Antonio, Zúñiga; - Labarces; Tolú; Tolú Viejo.

La pregunta que encierra esta investigación, es: ¿Cuál es la relación entre ideales de gobierno y prácticas de gobierno? Para comprender estas dos categorías analizaremos cuales son las

2 De los 20 años (1860-1885) que se pretende analizar tan solo se cuenta con un total de 15 años los cuales son: 1862, 1863, 1868, 1870, 1871, 1873, 1875, 1876, 1877, 1878, 1879, 1880, 1881. En este orden los gobernadores encargados de este periodo son: M Verbel, Sebastián Romero, José de los Santos Mercado, Sebastián Romero, A. De Zubiria, J. Morales, I. Verbel, Bernardo Sierra, José de los Santos Mercado, José María Martínez, J. Morales, Antonio Valverde Fuerte (1880-1). Consiguiente con esto los presidentes del Estado Soberano de Bolívar en los mismos periodos fueron: 1860 – 1862 Juan Antonio de la Espriella, 1862 -1864 Juan José Nieto, 1867 – 1870 Manuel Amador Fierro, 1870 – 1872 Ramón Santodomingo, 1872 – 1873 Pedro Blanco García -Manuel Ezequiel Corrales, 1873 – 1876 Eugenio Baena, 1876 – 1877 Rafael Núñez, 1877 – 1878 Manuel González Carazo, 1878 – 1879 Benjamín Noguera, 1879 – 1880 Rafael Núñez, 1880 – 1882 Benjamín Noguera. Este último listado es tomado del texto "Informes de los Gobernadores de Las provincias de Sincelejo y Corozal, actual departamento de Sucre", Editor: Sergio Paolo Solado D., Colección: *Región, Historia y Patrimonio*, Editorial Universidad de Cartagena, Anexo 27 "Presidentes elegidos del Estado Soberano de Bolívar, 1857-1886.", Pagina 316.

3 En la Constitución de los Estados Soberanos de Bolívar de 1860 se expresa en la sección 2, titulo 7º la "División Territorial i régimen de las secciones. Art. 67. El territorio del estado se dividirá en provincias, i cada provincia en distritos. Art. 69. Las provincias se crean con un objeto puramente administrativo; no son entidades municipales distintas del estado i los distritos, i no tiene, por consiguiente, legislación que les sea peculiar. Art. 73. Los jefes de provincia se llaman "gobernadores" i los distritos "Alcaldes". "Divídase el territorio del Estado soberano en once provincias que tomaran su nombre de las localidades que han de servir de cabecera...", (Pág. 12). En la recopilación de las leyes del Estado Soberano de Bolívar de 1860, en la Ley de 27 de enero de 1860 "Sobre división territorial. La asamblea Constituyente del Estado Soberano de Bolívar, dispone: Art. 1. Divídase el Territorio del Estado en once provincias que tomaran su nombre de las localidades que han de servir de cabecera": Cartagena (Art. 2), Mahates (Art. 3), Carmen (Art. 4), Corozal (Art. 5), Chinu (Art. 6), Lórica (Art. 8), Magangué (Art. 9), Mompox (Art. 10), Sabana Larga (Art. 11), Barranquilla (Art. 12). Sincelejo (Art. 7), "que se compone de los siguientes distritos: -Coloso, con las agregaciones de Caracol, Yumal; Las piedras; - Palmito; -Sampues; - Sincelejo; - San Onofre, con las agregaciones de Comisario, San Antonio, Zúñiga; - Labarces; - Tolú; - Tolú Viejo."

referencias en cuanto a la importancia de las vías de comunicación y su práctica. Teniendo en cuenta el objetivo pensamos identificar cuáles fueron las dificultades que impidieron el desarrollo o no de las vías de comunicación. Las ideas que constituyen los argumentos radicales sobre el progreso se pueden resumir todas y en general con la siguiente cita:

sin vías de comunicación sobre todo, desaparece el comercio, languidece la industria, la miseria se apoderara de los individuos i no hai por lo tanto riqueza pública posible una vez degeneradas las masas, impera el gamonalismo, no hai independencia personal en el ciudadano, se corrompe el sufragio i desaparece la república⁴.

El desarrollo material, representaba el crecimiento del comercio. Debemos recalcar que no deseamos profundizar sobre esto pues creemos que trabajos como el de Sócrates Crescencio Carvajal Miranda “*Vías de comunicación en el Estado Soberano de Bolívar...*”⁵ quien organiza algunos discursos⁶ de los radicales que claramente identifica la idea de progreso con las formas de incentivar el comercio por medio de medios de transporte.

El pretender entender como fue el funcionamiento de las vías de comunicación en tanto forma de “progreso” y muestra práctica de gobierno. El saber gobernar es en este caso llevar progreso a las regiones, este progreso se debía reflejar en la educación y el comercio; las buenas prácticas de gobierno por lo tanto traerían progreso.

4 Archivo Histórico de Cartagena, (En adelante AHC), *Gaceta oficial del Estado Soberano de Bolívar*; Cartagena, febrero 15 de 1863. Tomado de: “Informes de los Gobernadores de Las provincias de Sincelejo y Corozal, actual departamento de Sucre”, Pág. 22.

5 Sócrates Carvajal, “Vías de comunicación en el Estado Soberano de Bolívar durante el periodo Radical: el caso de la Provincia de Sincelejo 1863 - 1886”, *Revista Credencial*, Edición 318, marzo 2013. Geografía pintoresca de Colombia viaje de Eduardo Andrés, 1875- 1876.

6 El concepto de discurso es tomado de la Real Academia Española (RAE): “4. Serie de las palabras y frases empleadas para manifestar lo que se piensa o se siente.”, Tomado de: <http://dle.rae.es/?id=DtpVc7a>, 20 de Junio de 2016. Al referirnos a esta palabra de ahora en adelante debemos aclarar que no realizamos alguna referencia a una forma metodológica en particular, solo a la una seria de palabras pronunciadas con un orden lógico que siguen una idea.

Para analizar los efectos de esta política debemos comprender los problemas que represento la implementación de obras en los diversos contextos. De esta manera este análisis no pretende comparar cifras sistemáticamente que demuestren las diferencias entre un periodo y otro (Radical- Regeneración), pretende más bien entender cualitativamente los motivos por los cuales se desarrollaron las obras de transporte en la provincia de Sincelejo. De esta manera podemos recalcar que, en los 15 años de informes analizados, podemos establecer 3 ítems referentes al desarrollo de actividades para mejorar el sistema de transporte en esta provincia:

Proyectos

Uno de los proyectos del cual se habló en el transcurso del periodo fue el “Camino de rieles de Tolú”⁷ o la construcción de un ferrocarril, la ejecución de este no fue posible aun cuando los señores Manuel Núñez, Walter Logan, Mauricio Verbel en 1863 presentan en proyecto de ley que contiene 9 páginas y especifica la manera como se ejecutara. Este proyecto estuvo desde 1878 a 1882, presente en todos los informes de los gobernadores quienes reconocían que el puerto de Tolú en los momentos de crisis (3 años de plagas – Langostas)⁸ represento un eje comerciar por la exportación de ganado vacuno.

Algunas vías también se proyectaron por ejemplo en 1875 el gobernador P. J. Morales habla de la importancia del golfo de Morroquillo y la necesidad de una vía en buen estado que comunique a Tolú;

7 AHC, Fondos: sección de gobernación., Obras Publicas 1834-1930, caja N° 33, Documento N°11, Sincelejo, febrero de 1863, Referente a proyecto para construir “un camino e tablón con rieles de hierro que ponga en comunicación los departamentos de Tolú i chinu, pasando por Sincelejo i Sampues o cerca de ellos...”. De los empresarios Manuel Núñez, Walter Logan, Mauricio Verbel.

8 Entre 1879 y 1883 la provincia de Sincelejo fue afectada por una plaga de langostas que destruyeron en algunos casos las cosechas enteras de familias, Tal como lo dice el Gobernador de la provincia, el señor P. J. Morales: “la voraz langosta ha convertido en yermos nuestros floridos campos; i conmueve profundamente ver el cuadro de miseria que presentan multitud de familias, mejor dicho, de pueblos enteros, que ayer no más ostentaban las galas de la opulencia, i que hoy tienen que implorar la caridad pública para atender sus más premiosas necesidades”, *Ibid.* “Informes de los Gobernadores de las provincias de Sincelejo y Corozal...”, Pág.139.

Con tal motivo el congreso nacional convino la subvención de \$50.000, los cuales debían esperar la aprobación de la Asamblea Legislativa⁹. Otro caso de estas vías fueron diversos puentes que debido a problema presupuestales o del invierno solo fueron proyectados a ejecutar. Es de resaltar además los intentos por construir caminos entre los diferentes puntos de la provincia como los casos del proyecto en 1868, camino hacia la “caimanera” (palmito)¹⁰ y en 1878 (proyecto) puente el caimán vía a Corozal¹¹.

Mejora y Mantenimiento (manutención)

Podemos encontrar 13 referencias de puentes y caminos a los cuales se les realizó mantenimiento solo en los años de 1862, 1863, 1868 y 1882, podemos encontrar textualmente los lugares a los cuales se les realizaron intervenciones materiales con el objeto de mejorar el estado de las vías, estos fueron: Sincelejo (1), Sampues (2), Palmito (2), Caracol (1), Coloso (1), Tolú (1), Tolú Viejo (1), San Onofre (2), Sabana (1), corozal (1) y San Antonio (1).

La precariedad de estas referencias debe entenderse de la siguiente manera: Primero la poca capacidad de los gobernadores en cada uno de estos “informes”, esto gracias a diferentes causas (los informes de los distritos no llegaban, y si llegaban, contaban de vaga información). Segundo se debe a las pocas mejoras materiales

pueden ser entendidas cuando situamos las luchas armadas y las plagas del período. En el primero período (1861-1868) las insurrecciones y contiendas son nulas según los informes, mientras que las obras de mantenimiento aumentan, del año de 1861 a 10 en los años 1862 (3) y 1863 (7). En el año de 1870 cuando “A fines del mes de enero último corrieron rumores de que en la capital del Estado se había transformado el orden público...”¹², sucede la recesión en la obras a realizar según lo informado por los gobernadores, solo hasta 1878-9 cuando nuevamente se habla del proyecto ferrocarril, Tal como lo expresa el señor gobernador en 1875 P.J. Morales: “sentir en todo el territorio de la unión, con los horrores de una guerra fratricida.”¹³, que termino por estallar en la guerra civil de 1876-7¹⁴, como lo menciona Malcolm Deas “Las guerras producen malas finanzas y las malas finanzas producen guerras.”¹⁵. En cuanto a las plagas ya se habló de

12 Sigue “...que los insurrectos habían apoderado de la persona del ciudadano presidente, le habían privado de su libertad i que igual atentado se había cometido contra los demás empleados jenerales del Estado.” *Ibid.* Pág. 50.

13 *Gaceta Oficial del Estado Soberano de Bolívar*, Cartagena 9 de agosto de 1875, p.78.

14 Para el caso de la Provincia de Sincelejo el Gobernador Bernardo Sierra informa que: “De extrañar es, que en esta provincia ha tenido el gobierno enemigos encarnizados, i donde no ha contado el agente de éste con elementos de guerra de ningún jénero, para reprimir las demasías de aquellos, no se hubiera turbado el orden público; pues aunque en el distrito de Tolú, el día 24 de enero del año en curso, fueron atacadas las fuerzas de la lejitimidad por una partida de revolucionarios encabezada por los Sres. Clemente Marimón, Luis i José Patrón, Blas i Julián Sotomayor, éstos, al saber que el Alcalde Sr. José María Gómez, con su reconocida actividad i enerjía de siempre, a la cabeza de más de cincuenta hombres, marchó en busca de ellos, huyeron en completo desorden.” p.102.

15 Malcolm Deas, “Los problemas fiscales en Colombia durante el siglo XIX”, En: *Del poder y la gramática y otros ensayos sobre historia política y literatura colombianas*. Tercer Mundo Editores. Bogotá, 1993, p. 346. Véase También: 1. Álvaro, Mejía, “Aspectos sociales de las guerras civiles en Colombia”, *Aspectos Sociales de las Guerras Civiles en Colombia*. Bogotá. Instituto Colombiano de Cultura, Subdirección de Comunicaciones Culturales, 1976, Bogotá, PP. 493. En la guerra de los mil días por ejemplo la destrucción de la draga Cristóbal Colon por los combates con los Obispos, la inversión en armas y la destrucción dejada a su paso por este conflicto dejo como saldo 25 millones de pesos oro. Jesús Antonio, Bejarano, “La Economía”, en: *Manual de Historia de Colombia, Tomo 2*, Jaime Jaramillo Uribe, Siglo XIX, Bogotá, Procultura, 1982. “La guerra dejaba, pues, como saldo, la paralización de la agricultura, el rompimiento del comercio y de las comunicaciones y un desvertebramiento total de la

9 En *Diario de Bolívar*, Cartagena 9 de agosto de 1875, p. 87.

10 “Por la nota de U. de fecha del 2 de mayo del corriente año, número 104 de la sección de gobierno, tiene conocimiento esta gobernación, que se ha pensado en la apertura de una nueva vía que conduce al puerto llamado “la Caimanera” en el distrito de Palmito, que pondrá a este en comunicación con los demás pueblos de la provincia. Si ese feliz pensamiento llega a realizarse, es mui probable que mejorará considerablemente l condición de estas localidades, cuyos habitantes esencialmente industriosos, sabrán aprovecharse de los beneficios que con tanta munificencia les ofrece la naturaleza.”. *Gaceta Oficial del Estado Soberano de Bolívar*, Cartagena, 30 de agosto de 1868, p. 47-48.

11 “La lei 20 de 1876 declaró de cargo del Estado la construcción de uno en el arroyo de “Caimán” i en la vía que conduce de este distrito capital al de Corozal, i no obstante ser ésta la primera i única concesión hecha por la Asamblea Legislativa del Estado a esta provincia, la tal mejora no se ha llevado a cabo, debido tal vez a la situación de guerra que acaba de atravesar. Sería justísimo que el Gobierno hiciera efectiva aquella disposición lejislativa.”, p.114-115.

como en los últimos años del periodo abordado. Entre 1879 y 1883, las langostas acabaron con gran parte de los productos de exportación, dejando algunas comunidades en quiebra¹⁶.

Construcción de obras

En el periodo de 1861 a 1882 se realizó la apertura de 6 obras entre estas podemos determinar 5 puentes y 1 caminos. Lo cuales cronológicamente se establecen así: 1862 camino Sampues incelejo¹⁷, 1863 camino Tolú-Sabana-Sincelejo¹⁸, 1863 puente Sampues-Sincelejo¹⁹, 1863 puente Palmito - Sincelejo²⁰, 2 puentes en

circulación monetaria y de la esfera financiera”, p. 19.

16 “El malestar general creado por los estragos de la langosta, ha alcanzado, necesariamente, hasta el tesoro público, pues ha hecho disminuir de una manera considerable las rentas que lo constituyen. De aquí que el producto de los impuestos en esta provincia, i de seguro en algunas otras, no haya sido suficiente para cubrir con puntualidad todos sus gastos...”. *Diario de Bolívar*; Cartagena 9 de agosto de 1875. “Informes de los Gobernadores de las provincias de Sincelejo y Corozal...”, *Ibid.* Pág. 151

17 1. “Menciono este asunto más bien por llamar a el la atención del gobierno que por que haya nada en realidad que pueda llamarse tal. En el informe que dirijí a ese despacho en 23 de abril ultimo enumere los trabajos iniciados por la junta de fomento de obras publicas de los cuales el camino que ha de poner en comunicación directa a los distritos de Colosó i Tolú Viejo, necesita esperar la dilatada escuela de juicio de espropiación que se ha iniciado, i las obras tropiezan con el grave inconveniente de los fondos, cuya reunión necesita tiempo i tiempo bastante.”, p. 25.

2. “En el distrito de Sampués se proyectó i llevó a efecto en el año, de 1862 la apertura de nueva vía de comunicación, entre aquel distrito i esta capital, prometiéndose grandes ventajas de él”. “Informe del Gobernador de la provincia de Sincelejo...”. *Gaceta oficial del Estado Soberano de Bolívar*; Cartagena, 17 de abril de 1864, p.39.

18 “A la par de los hechos ya citados, necesario es colocar un decreto del concejo municipal del distrito de Tolú apropiando fondos para la apertura i mejora del camino que de aquel distrito conduce al de Tolú viejo i por el cual se comunican los pueblos de la sabana con el puerto principal de esta provincia i con la capital del estado”.: *Gaceta oficial del Estado Soberano de Bolívar*; Cartagena, 17 de abril de 1864, p.35.

19 “En el camino que conduce de esta capital al distrito de Sampués, se construyó también el año próximo pasado un puente de vigas de mui buenas condiciones en el arroyo llamado Caimán, i está al concluirse otro de la misma condición en el arroyo del mismo nombre, i en el camino que conduce de aquí a Corozal.”, *Gaceta oficial del Estado Soberano de Bolívar*; Cartagena, 17 de abril de 1864, p. 39.

20 “los esfuerzos de esta gobernación, pues en el puente de San Antonio, camino que conduce de Palmito a esta capital se mandó a construir uno, i a pesar de haberse dado cuenta de estar cortado las vigas hace algunos meses, el puente no

1882 entre Corozal-Sampues²¹.

Realizando un análisis de estos tres puntos podemos entender como la economía integró los intereses locales que permitieron el desarrollo de dichos proyectos, cuando analizamos las zonas de mayor desarrollo entorno a las vías, vemos que Tolú, Sincelejo, Corozal y Sampues, son en todo caso los ejes de comercio de la zona en la época. Este proceso debe entenderse en la lógica nacional de construir naturalmente vías que permitieran la conexión con puertos marítimos (Tolú) y secos (Sincelejo)²² con el objetivo de integrar la geografía del país al mercado internacional.

Prácticas de gobierno, el modelo radical en las vías de comunicación.

Podemos destacar que en general existió en estos 20 años un número de obras significativas teniendo en cuenta los problemas de la época. Así para entender las dificultades que encontramos en dichos informes es necesario situarse en el contexto de la época (División territorial, poblamiento²³, capacidad de desarrollo material²⁴,

se ha construido.”, *Gaceta oficial del Estado Soberano de Bolívar*; Cartagena, 17 de abril de 1864, p. 39-40.

21 “En esta provincia, con algunos esfuerzos, se han construido recientemente dos puentes de madera labrada, barandaje de la misma, i techumbre de palma, con los cuales se ha salvado el paso de los arroyos que hai en las vías que comunican a este distrito con los de Corozal i Sampués... Los primeros se deben a la generosidad de varios jóvenes de este distrito, que, habiendo formado una compañía dramática de aficionados, cedieron los productos de su empresa para aquellas mejoras materiales”. *Diario de Bolívar*; Cartagena, 22 de julio de 1882, p.156.

22 Joaquín Vilorio, “Ganaderos y comerciantes en Sincelejo, 1880-1920”, en: *Cuadernos de Historia económica y empresarial*, N° 8, Cartagena, Banco de la República, 2011, p. 63.

23 Para Frank Safford la desarticulación en términos demográfico también impactaba en el sistema de transporte, pues muchos de los pueblo estaban demasiado alejado entre los valles intermontanos de la cordilleras, esto no permitía la recaudación de impuesto por lo cual no se podía invertir en la limpieza y mantenimiento de puentes, caminos, etc. 70% de la población vivía en el interior del país, las aglomeraciones estaban en algunos lugares con difíciles vías de acceso, además los esfuerzos eran fragmentarios para construir una salida. Frank Safford, “El problema de los transportes en Colombia en el siglo XIX”, En: *Economía Colombiana del siglo XIX*, Meisel Roca y María Ramírez (Editores), Fondo de Cultura Economía, Banco de la Republica, Bogotá, 2010, p. 523-570

24 Parafraseando a Roicer Flores: En contraste con esto podemos definir la economía agrícola del E.S de Bolívar como rudimentaria, debido al poco conocimiento técnico

problemas fiscales²⁵ y una economía recién en crecimiento²⁶), con el objetivo de analizar cuáles fueron las causas más recurrentes para no llevar a cabo este tipo de proyectos. En esta segunda parte del documento pretendemos entonces analizar como tres factores ocuparon al gobierno radical, impidiendo en la práctica realizar su proyecto liberal. De estas causas podemos distinguir una indirecta al programa político, las estaciones climáticas y dos directas a sus ideas de gobierno, estas son: División administrativa (legal) y Sistema fiscal.

de riego, abono y herramientas de siembra, dependía de la producción estacional e itinerante, donde la quema de los sectores para el abono natural funcionaba como estrategia general para la explotación de las parcelas por una o dos veces y la movilidad de estas. Esto se puede explicar también por la extensión de tierras baldías, que acuñado en el Estado Soberano de Bolívar ayudaba a mantener las prácticas agrícolas tradicionales. Lo anterior se puede explicar mejor en: Roicer Alberto, Flores Bolívar, "Economía agrícola y circuitos comerciales en el estado Soberano de Bolívar, 1857-1886", En: *Revista digital de historia y arqueología desde el Caribe colombiano*, N° 16 año 9, Barranquilla, 2012, p. 139.

25 Malcolm Deas, "Los problemas fiscales en Colombia durante el siglo XIX", En: *Del poder y la gramática y otros ensayos sobre historia política y literatura colombianas*. Tercer Mundo Editores. Bogotá, 1993, p. 346; Roicer Alberto, Flórez Bolívar y Sergio Paolo, Solano de las Aguas, "Autonomía económica y descentralización fiscal en el Estado Soberano de Bolívar, 1857-1886", Artículo de investigación, tipo 3: de revisión, según categoría de Colciencias, Cartagena, 2011, p.1-29. Roicer Alberto, Flórez Bolívar, "Entre nosotros se considera más vivo el que burla mejor las leyes fiscales: prácticas ilegales y sistema tributario en el estado soberano de bolívar, 1857-1886", en: *Revista: Sociedad y Economía* N°. 23, Universidad del Valle, Cali 2012, p. 141-166. Roicer Flórez Bolívar logra en gran parte de sus artículos inaugurar la discusión sobre los problemas fiscales para el caso del estado soberano de bolívar, este autor como pionero del tema (para el caso del Estado Soberano de Bolívar.) representa un referente fundamental en el desarrollo de este artículo y de algunas investigaciones sobre este Estado.

26 José Antonio Ocampo Gaviria, Colombia y la Economía Mundial 1830-1910, Bogotá, Editorial Tercer Mundo S.A. 1984. Ocampo define este periodo (1850-1882) como "crecimiento sostenido". Este periodo logro mantener un crecimiento continuo en el nivel de las exportaciones per cápita Desde 1854 hasta 1880, para este periodo el autor se refiere de la siguiente manera: "...las características de todo el periodo fue que, a pesar de los movimientos recesivos y depresivos de corto plazo, hubo una clara tendencia al incremento en las exportaciones reales por habitante. Dicho crecimiento estuvo determinado fundamentalmente por el dinamismo de productos diferentes al oro. El periodo comenzó con un verdadero despliegue de dichas exportaciones y logro mantener un crecimiento continuo de las exportaciones totales *per cápita* durante unos treinta años.", p. 87.

Problemas: estacionales y plagas (1874-1875) (indirectos - coyunturales).

Sin duda podemos reconocer que las estaciones climáticas, lluviosas o secas, afecta diversas zonas del país; las lluvias del caribe continental colombiano aparecen como obstáculo para el desarrollo de vías, pues aquellas sobre las cuales se trabajaba pronto quedaban erosionadas por el paso de la lluvia. Las sequías no permitían los trabajos en las zonas menos habitadas de los distritos, lo cual impedía las acciones inmediatas a corto y mediano plazo de arreglos y ejecución de obras. Las vías de comunicación como lo decía el gobernador de la provincia de Sincelejo Sebastián Romero, quien afirmaba que las vías: "desaparecieron con las fuertes lluvias que pusieron en mui mal estado algunas e inutilizaron del todo a las otras, principalmente la de Tolú Viejo a Tolú."²⁷. Años (1878) más tarde José de los Santos Mercado afirma el mismo problema pero esta vez con los puentes, de los cuales se informó por muchos años las dificultades que presentaron para mantenerlos en pie luego de las lluvias²⁸.

También debemos tener en cuenta la mencionada plaga de langostas que arrasó según los informes de 1874 y 1877 con los cultivos de ciertas zonas dejando en extrema pobreza a sus habitantes. El señor gobernador Bernardo Sierra expide a causa de este problema el decreto N° 20 de 1877. Este documento busco emplear el personal oportuno para destruir dicha "plaga", por lo cual se crea una junta de ciudadanos quienes voluntariamente se encargarán de este mal. Por este motivo se invierte en todos los distritos. Debido a esta dificultad las obras en dichos distritos no se pudieron realizar²⁹.

27 Fuente: *Gaceta de Bolívar*, Cartagena 20 de agosto de 1871, p. 58. Tomado de: "Informe del Gobernador de la provincia de Sincelejo", p. 47-48.

28 "En materias de vías de comunicación las de esta provincia continúan como estaban en años mui remotos, por que los recursos de las poblaciones, como ya he dicho en otro capítulo, apenas alcanzan para desherbarlas una o dos veces al año i para formar puentes de manera en los arroyos i que con frecuencia son arrastrados por las grandes avenidas.", p.114.

29 "No ha podido hacerse más, no solo porque los distritos carecen de recursos para la construcción de puentes i calzadas en los puntos donde se necesitan, si no por que el terrible azote llamado la langosta, no ha dejado a los

Las temporadas afectaron la mano de obra, esto sobresale en algunos informes tanto de alcaldes como de gobernadores de otras provincias. Cabe destacar un el caso de Cartagena, el gobernador Eloi Porto (cargo que ejerció de 1861-1864), publicó en la Gaceta de Bolívar (16 de marzo de 1864) su informe de la provincia de Cartagena, en este se refiere en particular los problemas para obtener mano de obra³⁰ Este problema es debido principalmente porque en algunas zonas (en particular donde se desarrollaron algunas obras públicas como puentes) estaban apartados de cualquiera asentamiento por lo tanto los encargados debía prepararse para la inclemencia del clima; ejemplo de esto son las épocas lluviosas de algunas temporadas que impedían el trabajo. Estas épocas de lluvia aparecen como un problema para el desarrollo de las vías terrestres³¹, las temporales impedían los trabajos y el tránsito por algunos caminos y puentes, los cuales en su mayoría se mantenían en mal estado³².

pobladores otra ocupación que la de perseguirlas para salvar sus sementeras., pero ineficaces han sido sus esfuerzos, este enemigo de la especie humana ha sentado sus reales en estas poblaciones, destruyendo valiosas i mui grandes fincas, llevando por todas partes la ruina a familias enteras.”, p.182.

30 “Nuestros caminos continúan siento malos en verano, i casi intransitables en invierno, i no se crea que dejan los Alcaldes de ocuparse de hacer limpiar los que corresponden a sus respectivos distritos: las prescripciones de la lei se cumplen en lo posible: pero la falta de manos, la gran distancia entre una i otra población las lluvias tremendas de nuestra zona i muchas otras causas fuera de nuestro dominio, impiden adelantar mucho esta vía.”. (Se conserva la ortografía del texto.). Biblioteca Bartolomé Calvo, (en adelante B.B.C.) Cartagena, Gaceta de Bolívar ,16 de marzo de 1864.

31 Otro informe para el año de 1861 dirigido al presidente del estado se refiere a los problemas que algunos empresarios tuvieron para llevar a cabo las obras, el documento se refiere de la siguiente manera: “Los empresarios del “camino de María la Baja” al Carmen a vos esponen: que no siendo posible la conclusión de la obra en el término prefijado por el P.E DEL Estado, ni en el de la proroga que les fue otorgada en 24 de diciembre ulterior, a consecuencia de los mil cien cuarenta y tres [al parecer otorgados para terminar la obra], [pues] ha surjido, de la mala estación los efectos de la cual sentimos en la actual ciudad. Carestía i a veces falta absoluta de brazos...” (Se conserva la ortografía). A.H.C. Fondo Gobierno, sección Gobernación, serie Manuscritos N°8, Legajo N° 35, Obras Publicas 1834-1930. Diciembre 26 de 1861, manuscrito sin foliación o número original de documento.

32 En su informe anual del gobernador de la provincia de Cartagena, Francisco B Revollo informa en de la siguiente manera: “En estación las vías de comunicación de los

División administrativa, marco legal (Causas directas) (estructurales).

Se pueden resaltar dos momentos específicos en donde la división administrativa: 1. **Las leyes** estipuladas en los 20 años abordados sobre “Vías de comunicación” fueron en particular dos las más relevantes: Ley de 13 de febrero sobre “vías de comunicación”. Y ley 21 de 1874. En este segmento de la investigación debemos recalcar que fue no imposible acceder a la fuente directa de estas leyes; de estos años no fue posible encontrar archivos en la Universidad de Cartagena, Archivo Histórico de Cartagena y la Biblioteca Bartolomé Calvo, en diferentes repositorios como los de la Universidad Nacional o el Archivo Nacional. Por estos motivos no solo realizaremos en las siguientes paginas una descripción de dichas leyes y los procesos que estas desenlazaron en las provincias y distritos; También pretendemos realizar una excavación hasta reconstruir nuestro objeto de investigación (las leyes) como arqueólogos. La recopilación en diferentes informes, nos permitan dar una imagen (no la más clara, pero si la más cercana) sobre dichas leyes, esto analizando estrato a estrato la manera como se hacen referencia dichos gobernadores, entendiendo explícitamente la estructura de estas leyes.

Las leyes “Sobre vías de comunicación”. Ley del 13 de febrero de 1862.

Este mismo problema se reflejaba (ahora en una perspectiva distinta) en el informe de 1868. En este, su autor el gobernador de la provincia de Cartagena Simón G. de Piñeres se queja de las dificultades que encuentra para que los distritos se encarguen de desarrollar algunas obras públicas locales de pequeña envergadura (más exactamente a el mantenimiento de estas obras);

distritos de esta provincia, que en el verano se presentan a recorrer grandes distancias en poco tiempo, se hallan en mal estado. No puede ser otro modo si se atiende que, en lo general (...) en parte de ellas se encuentran depresiones del terreno tales, que hacen casi intransitables los caminos en el rigor de nuestras lluvias...En esos caminos cruzados en diversos puntos por arroyos que en el invierno tiene gran caudal de agua i corriente impetuosa, existen algunos puentes, i casi todo se encuentran en mal estado, necesitando reconstrucción”. B.B.C Cartagena, Gaceta de Bolívar, viernes 14 de agosto de 1874.

pero su queja va más allá, este se interroga por la falta de compromiso de los vecinos en mantener las obras públicas (los distritos debían encargarse de mantener estas obras, según lo previsto en la ley, delegando el trabajo a sus vecinos y habitantes.). Este es el reflejo del pensamiento liberal radical administrativo desarrollado en un primer momento que intentaban realizar implementar en las provincias y distritos, cediendo el paso a los distritos del mantenimiento y desarrollo de algunas obras (Ley del 13 de febrero de 1862).

Se debe aclarar que dicha ley no fue posible encontrarla por lo tanto realizaremos una recopilación de algunos textos de los gobernadores de las provincias de diversas provincias del Estado que se refieren a dicha ley. El Artículo 4. Sobre obligación de los distritos (vecinos) de trabajar por la manutención de las vías, esto sin pago de sueldo, esto entiéndase por lo dicho por el señor M. Verbel en su informe en 1862, cuando estipula que es imposible que se lleve a cabo esta ley en la provincia de Sincelejo y sus distritos pues las grandes distancias entre cada población, siendo sus habitantes “labriegos a quienes se les obliga a servir por un año, sin darles si quiera un pan para ellos i sus familias comprenderá lo que es esta notificación / *personal* que deben hacer los alguaciles a *todos los vecinos i habitantes* de los distritos, i su reunión en un día dado al toque de una caja.”³³.

El Simón G. de Piñeres expresa su preocupación puesto que en las fechas que propone la dicha ley, es insuficiente en cuanto a las estaciones lluviosas en las cuales se “requiere numerosos Puentes que salven los torrentes, a veces tan peligrosos...”³⁴, agregando la incapacidad de dichos distritos para contratar trabajo mecánico y especializado, dicha ley también hace referencia a la contratación que deben hacer dichos vecinos en caso de no contar con el personal capacitado en la comunidad. De esta manera se obligaba a los vecinos y a los consejos municipales a encargarse de obras que ocupaban la administración pública, dejando de lado otros ramos, según expresa dicho gobernador.

33 *Gaceta oficial del Estado Soberano de Bolívar*, Cartagena, febrero 15 de 1863. p. 26.

34 B.B.C. Cartagena, *Gaceta de Bolívar*, 9 de agosto de 1868.

El artículo 8 también llamo la atención dichos gobernadores pues no solo se dispone en los artículos anteriores la obligación de cada distrito a desarrollar dichos proyectos, sin paga y sin posibilidad de contratar con los encargados de la junta, también dispone que ningún individuo “que ha servido una vez, puede repetir el servicio...”³⁵ hasta que se verifique el último de los habitantes de la comunidad haya servido. Este artículo concuerda poco con la forma de vida del habitante de la provincia de Sincelejo quienes “...peregrinan perpetuamente por casi todo el estado, buscando demanda a sus productor...” y agrega “esta operación no se habrá verificado una vez en diez años”³⁶.

La apertura, mejora, composición y conservación de caminos fueron los trabajos requeridos por parte de dicha ley a los distritos, por tanto a las provincias, estos trabajos estaban como ya se indicó fuera del alcance de algunas poblaciones, en todo caso debemos tener en cuenta que no todas las poblaciones fueron indultadas, ya que en algunos distritos como el caso de Sampues y Coloso³⁷ o Arjona y Turbaco (para el caso de la Provincia de Cartagena), donde las actividades económicas y la concentración poblacional fueron más altas en tal caso vemos que en 1868 dicha ley se cumplía en esta provincia gracias a las buenas estaciones, según lo dicho por el Gobernador Sebastián Romero en su informe³⁸. De esta manera el Señor Piñeres se queja del desinterés que dichos distritos tuvieron en comunicarse con la capital³⁹. En función

35 Informe del Gobernador de la provincia de Sincelejo..., p. 26.

36 Informe del Gobernador de la provincia de Sincelejo

37 Según el informe del mismo gobernador, los ingresos de los pueblos en dicha provincia fueron respectivamente los siguientes: Sincelejo \$114200 (%38.98), Sampues \$66580 (%22.7), Coloso \$49570 (%16.9), San Onofre (% 9.8), Tolú Viejo \$18410 (% 6.3), Caracol \$11475 (%3.9) y Palmito \$4000 (%1.4). Total, provincia de Sincelejo= \$292935. (%100), año de 1862.

38 “...se dieron oportunamente las ordenes correspondientes a los Alcaldes de los distritos para la reparación de los caminos públicos, los cuales han sido limpiados del mejor modo que ha sido posible, pues lo favorable de la estación ha permitido hacer estos trabajos convenientemente, i hoy se encuentran en tan buen estado, que el viajero puede transitarlos sin inconvenientes ni obstáculos.”, p. 47.

39 “...con un vecindario relativamente rico, principalmente el primero, no puedan conservar los puentes de sus caminos

de verificar el dicho estado de las carreteras el Artículo 9 y 10 estipulan el derecho de todo ciudadano a quejarse de los malos caminos; ante esto se queja el señor M. Verbel al cual le parece necesario la inversión de “millares de pesos” y muchos años de trabajo, ante esto el gobernador prefiere asegurar que el único trabajo pertinente para los distritos es el desmonte (corte de monto) de los caminos.

Luego de un cierto periodo, en el desarrollo y el cumplimiento de esta práctica, los distritos se encontraron en serias dificultades para grabar productos y por lo tanto para mantener en funcionamiento la administración distrital, esto genero ciertas contiendas por los productos para grabar. En ese caso son constantes las quejas que realizan los diferentes distritos y aun algunas provincias que estaban desprovistas de fondos para realizar proyectos viales o de otro tipo, pues no existió en esto la mano de obra necesaria dispuesta por la ley (sin paga) y mucho menos personal especializado.

Desde 1869 podemos encontrar que se insiste en cambiar el sistema fiscal y las leyes onerosas que obligaban a los distritos a responder. Es de resaltar que uno de los casos donde se expresa de manera más clara esto es en el informe del 1874 donde el gobernador de la provincia de Cartagena Francisco B Revollo, reflexiona sobre las dificultades constantes en las cuales se mantienen las municipalidades para desarrollar el mantenimiento de las obras. Para esto pide que se reforme la legislación, estableciendo que en el presupuesto de las provincias y del Estado se tenga en cuenta cierta parte para auxiliar a los entes territoriales bajo su disposición⁴⁰. Luego

hacia esta plaza, que es el mercado único de sus productos, prefiriendo más bien aislarse quedando incomunicados en cierto tiempo del año, que hacer un esfuerzo a favor...”. B.B.C. Cartagena, Gaceta de Bolívar 9 de agosto de 1868.

40 “Para que las vías de comunicación de los distritos de esta provincia estén en buen estado en cualquier tiempo del año se necesitan trabajos de terraplenamientos, de construcciones i conservación de puentes, muy costosos, que las municipalidades con sus solos recursos, no pueden llevar acabo. En consecuencia, i puesto que las vías de comunicación no interesan solamente a determinadas localidades sino al país en general, juzgo que debería informarse sustancialmente nuestra legislación en esta materia, i votarse cada año en el presupuesto de gasto la partida necesaria para auxiliar la construcción

de casi 12 años se piensa ya en que el sistema utilizado no es el más pertinente y que de muchas maneras estanca el desarrollo de las obras y por lo tanto del Estado, dejando en un constante abandono las inversiones realizadas inicialmente por las provincias y el Estado.

Ley 21 de 1874

Poco exceso podemos tener a los artículos, teniendo en cuenta la información presentada en las fuentes revisadas, hasta ahora no se pudo tener acceso a la compilación de dicho año, por lo cual utilizando el mismo método de análisis anterior (usado con la ley de 13 de febrero de 1862), podemos en una menor medida, resaltar la característica más relevante de dicha ley, esto es, el cambio de trabajo en cuanto, se estipula la “contribución de caminos”, cambiando el trabajo comunitario de los distritos; es importante resaltar que si bien en la ley “sobre caminos” de 1862 la contribución en caso de imposibilidad para desarrollar las obras, no existía un impuesto obligatorio, siempre y cuando se cumpliera con los términos de la ley. Esta según el Gobernador de la Provincia de Sincelejo P.J. Morales en 1875 aumentaba los costos de personal empleados en la administración pública, sin obtener los resultados que en años anteriores se tuvo con el trabajo comunitario de los vecinos del distrito.

La circular del 30 de diciembre de la Secretaría del Estado soberano de Bolívar el año de 1875 en la cual se ordena a los gobernadores, para que nombren personal encargado del manejo, arreglo, apertura y construcción de obras de transporte. Al señor Gobernador I Verbel expreso en su informe reiterativamente, que si bien existían decretos y personal que organizara dichas obras, estos no estaban al alcance de generar recursos suficientes para desarrollar todas las obras obligadas por la ley. Argumenta además que si bien los Distritos y Provincias tuvieron la capacidad de poder de grabar impuestos, como veremos más adelante

i la conservación de los caminos i puentes, dejando al poder ejecutivo amplias facultades en lo relativo a la inversión de la suma votada, como que conociendo mejor las necesidades comerciales, puede decidir cuáles son las vías de comunicación a las cuales daba atenderse perfectamente.” B.B.C. Cartagena, Gaceta de Bolívar, viernes 14 de agosto de 1874.

el exceso de estos y la discapacidad de recaudo; en palabras del Gobernador *“no basta establecer contribuciones, sino que es preciso que los contribuyentes estén en disponibilidad de pagarlas.”*⁴¹. Dos años más tarde el Señor Bernardo Sierra *“...pero tengo datos que estas corporaciones han atendido la ley 21 de 1876 “sobre contribución subsidiaria” pues llevándola a puro i debido efecto es que pueden emprender alguna obra pública i hacer algunas reparaciones i mejorar algunas calles, que en la época del invierno son intransitables, pues no tienen más rentas que la 3° parte del derecho de degüello.”*⁴².

En adelante no se tiene más noticia sobre dicha ley, solo se expresa en contradicción a lo expedido por esta, el trabajo *“jóvenes de este distrito, que, habiendo formado una compañía dramática de aficionados, cedieron los productos de su empresa para aquellas mejoras materiales”*⁴³, quienes construyeron un puente de madera que comunicaban los distritos de Corozal y Sampues.

Problemas fiscales (Causas directas) (estructurales).

El segundo problema fue la dura situación fiscal que mantuvo el estado en todo el periodo. El Estado Soberano de Bolívar llegó a un estado de precariedad para realizar los trabajos en las vías, esto debido a la evasión constante y generalizada de impuestos. Este tema ha sido analizado de mejor manera por el Historiador Roicer Flores, de este podemos destacar un gran legado para la historiografía regional. El autor destaca que la inestabilidad del estado Soberano para cobrar los impuestos se debió a *“varios factores, entre los que se destacan la evasión fiscal por parte de los ciudadanos, lo que afectaba el fomento de la administración pública”*⁴⁴, además de esto existió la privatización en algunos lugares alejados de la entidad pública, para reducir el cobro de impuestos, gravar a personas con fines

41 Informe del Gobernador de la provincia de Sincelejo, p. 98.

42 Informe del Gobernador de la provincia de Sincelejo, p. 105.

43 Informe del Gobernador de la provincia de Sincelejo, p. 156.

44 Roicer Alberto, Flórez Bolívar, *“Entre nosotros se considera más vivo el que burla mejor las leyes fiscales”*, p. 143

de desfalcarlas o por venganzas personales, esto lo expone el mismo autor⁴⁵.

Pero estas no fueron las únicas dificultades para el recaudo fiscal, también debe agregarse la poca aglomeración humana en algunas poblaciones y en otras, los escasos recursos para grabar, por ejemplo, el impuesto del degüello fue problemático pues el consumo de carne de cerdo y vaca fue bastante escaso en algunas regiones. Con este impuesto debían construirse cárceles, colegios, vías de comunicación, además de los pagos a los trabajadores administrativos, etc.

Conclusiones:

Este trabajo busca analizar las formas por las cuales se materializó el proyecto político liberal radical, en cuanto al desarrollo de las vías de transporte, por lo tanto, del comercio. La proyección, la construcción y manutención de estos proyectos muestran el quehacer político del Estado Soberano; La práctica de estos liberales muestra las dificultades que representa administrar un espacio geográfico con baja población en algunas zonas, lluvias torrenciales, etc. Muestra además como los ideales chocan con la práctica y la práctica con las coyunturas (guerras o plagas).

De esta manera podemos concluir que al realizar el barrido en la provincia de Sincelejo y analizar cada uno de sus distritos, podemos ver como el proyecto político liberal parece estar de manera constante tropezando en su práctica, con su propio reflejo en la norma. Divididas estas dos, podemos resaltar como la norma jugó un papel fundamental en la construcción del territorio del Estado Soberano de Bolívar en donde si bien se rechaza inicialmente el trabajo de los distritos implementado por la ley del 13 de febrero de 1862, las soluciones que se expresan a causa de las precariedades de las obras ley 21 de 1874, son contraproducentes en cuanto a la precariedad de estas unidades administrativas de cobrar impuestos (por la pobreza, evasión, etc.). De esta manera la contribución directa es rechazada por

45 Roicer Alberto Flores Bolívar, *“La borrosa línea de lo público y lo privado en el estado soberano de bolívar, 1857-1880”*, p. 75.

el trabajo de los vecinos del distrito; ninguna de estas dos leyes brindó soluciones prácticas para mejorar la comunicación, de hecho, los pocos proyectos que se realizaron por parte de los distritos, provincias y Estado soberano, se

complementaron. Es de resaltar que aun con todos estos inconvenientes el comercio de dichas zonas no cesó y los intereses por mejorar dichas vías, se ve reflejada en los proyectos y la práctica de gobierno desarrollada en todo el texto.

BIBLIOGRAFÍA

- Archivo Histórico de Cartagena, Fondo Gobierno, sección Gobernación, serie Manuscritos N°8, Legajo N° 35, Obras Publicas 1834-1930.
- Biblioteca Bartolomé Calvo, sucursal Cartagena, Prensa microfilmada, Gaceta Oficial del Estado Soberano de Bolívar, 1863, 1864, 1861 y 1871.
- Constitución del Estado Soberano de Bolívar, 1860. (<http://ciruelo.uninorte.edu.co/pdf/BDC21.pdf>)

Fuentes secundarias

- Bejarano Jesús, “La Economía (en el siglo XX)”, en: Jaramillo Jaime (Dir.), Manual de Historia de Colombia, Tomo 2, Silgo XIX, Bogotá, Procultura, 1982. Pp 17-79.
- Sócrates Carvajal, “Vías de comunicación en el Estado Soberano de Bolívar durante el período radical: el caso de la Provincia de Sincelejo, 1863-1886”, en: *Revista Credencial*, Ed 318. Marzo 2013, p. 30-39.
- Malcolm Deas, Del poder y la gramática y otros ensayos sobre historia política y literatura colombianas. Tercer Mundo Editores. Bogotá, 1993, p. 346.
- Roicer Flórez, “Economía agrícola y circuitos comerciales en el Estado Soberano de Bolívar, 1857-1886”. *Revista digital de Historia y Arqueología desde el Caribe Colombiano*, N° 16. Barranquilla, 2012.
- Roicer Flórez, “‘Entre nosotros se considera más vivo el que burla mejor las leyes fiscales’: prácticas ilegales y sistema tributario en el estado soberano de bolívar, 1857-1886”, en: *Revista: Sociedad y Economía*, N° 23, Universidad del Valle, Cali 2012, p. 141-166.
- Roicer Flórez, Sergio Solano, “Autonomía económica y descentralización fiscal en el Estado Soberano de Bolívar, 1857-1886”, Artículo de investigación, tipo 3: de revisión, según categoría de Colciencias, Cartagena, 2011, Pág.1-29.
- Álvaro Mejía, Aspectos Sociales de las Guerras Civiles en Colombia, Bogotá. Instituto Colombiano de Cultura, Subdirección de Comunicaciones Culturales, 1976, Bogotá, p. 493.
- José Ocampo, Colombia y la Economía Mundial 1830-1910, Bogotá, Editorial Tercer Mundo S.A. 1984.
- Roca Meisel y Ramírez María, “Economía colombiana del siglo XX”, Banco de la República. Bogotá. 2010.
- Sergio Solano, “Informe de los Gobernadores de las Provincias de Sincé y Corozal. Actual departamento de Sucre, 1861-1862”, en: *Colección: Región, historia y patrimonio*, p.320. (Sin año de publicación en la publicación original).

