



CAPITULO X

VALOR TRASCENDENTAL DEL RIO MAGDALENA

Resumen.—Comparación entre el valle del Magdalena y el resto de la República.—Comercio por el río Magdalena.—Los vapores de este río.—Valor de éste para la industria del país.—Necesidad de mejorar el canal navegable.—Cambios en el lecho de éste.—Sus inconvenientes.—Gran inundación en 1886.

Resumiendo el valor y la importancia del valle del Magdalena, comparado con el resto de la República, obtendremos este resultado:

	Territorio. Millas eds.	Población.	Riqueza general.
Alto Magdalena	25,000	900,000	\$ 156.000,000
Magdalena central	20,000	1.500,000	200.000,000
Bajo Magdalena	55,000	400,000	50.000,000
Totales	<u>100,000</u>	<u>2.800,000</u>	<u>\$ 406.000,000</u>

RESTO DE LA REPÚBLICA

	Territorio. Millas eds.	Población.	Riqueza general.
Estado del Cauca.....	250,000	600,000	\$ 60.000,000
Estado de Panamá	32,000	300,000	12.000,000
Territorios de Casanare y S.n Martín	20,000 (Civilizada)	40,000	1.000,000
Pasan	<u>302,000</u>	<u>940,000</u>	<u>73.000,000</u>

	Territorio. Millas cds.	Población.	Riqueza general.
Vienen	302,000	940,000	73.000,000
Hoyas del Meta y del Zulia en los Estados de Boyacá y Santander	6,000	160,000	8.000,000
Península Goajira	10,000	25,000	1.500,000
Totales	318,000	1.125,000	82.500,000
Totales de la República (1880)	418,000	3.925,000	488.500,000(1)

Así pues, el valle del Magdalena ocupa tan sólo la cuarta parte del territorio de Colombia; pero contiene las tres cuartas partes de la población y las cuatro quintas de la riqueza general.

La zona oriental del Magdalena sostiene menos de la mitad de la población general de la República y es poseedora de más de la mitad (53 por 100) de su riqueza. En la zona occidental vive la cuarta parte de la población de Colombia, con cerca de la tercera parte (30 por 100) de la riqueza.

Así pues, sobre las orillas del alto y del bajo Magdalena hay establecida en el Tolima, en Bolívar y en el Departamento del mismo nombre del río, una población que no baja de 700,000 ha-

(1) Por indisculpable descuido de nuestro Gobierno General no tenemos en nuestro país estadística alguna relativa á la riqueza general del país; pero hay muchos datos parciales esparcidos en diversas publicaciones que he podido consultar para presentar,—como mera aproximación de muy poco valor,—los guarismos anteriores. Entre ellas: las estadísticas del comercio exterior que, con laboriosidad digna de toda estimación, compila anualmente, desde hace más de veinte años, el señor Alejandro Roa, Jefe de la Sección de Aduanas, en el Ministerio de Hacienda; los catastros de la propiedad territorial de Cundinamarca, Boyacá y Santander, formados en las Administraciones de los señores Aldana, Pérez (Felipe) y Villamizar Gallardo; las estadísticas del movimiento comercial de los caminos de Cundinamarca, que recogían hasta hace pocos años las Juntas de dichos caminos; las noticias estadísticas de la producción en los Estados de Antioquia y Santander, que algunos de sus Gobiernos han sabido recoger y publicar, principalmente los que presidieron los señores Pedro J. Berrío y José María Villamizar Gallardo; las de la navegación del Magdalena, que ha publicado la Inspección fluvial de Barranquilla, el valor de los remates de los derechos de degüello y de peajes en varios Estados; las del movimiento de los ferrocarriles de Cúcuta, La Dorada y Bolívar, etc.

bitantes, y en su parte central bregan por abrirse paso fácil hacia él las de Cundinamarca, Boyacá, Santander y Antioquia, que reúnen 2.300,000 más. Esas poblaciones dan origen á un comercio que las estadísticas de la Inspección fluvial sólo hacen subir por año á 223,000 cargas (de á 10 arrobas cada una); pero que, á juzgar por el movimiento de la aduana de Barranquilla,—que se alimenta en su totalidad del comercio del río,—y de la Cartagena, una mitad del cual, á lo menos, tiene el mismo origen, probablemente no baja de 300,000.

	Kilogramos.
La exportación por Barranquilla en 1887 da un guarismo de	15.997,610
La importación por íd. en íd. da un guarismo de	10.046,876
La exportación por Cartagena es de (16.183,399) la mitad	8.091,699
La importación por íd. (5.774,194) íd....	2.887,097
Total (equivalente á 296,184 cargas de á 125 kilogramos)	37.023,282

En estos guarismos, que se refieren exclusivamente al movimiento entre Barranquilla y Honda en buques de vapor, no está comprendido el que se hace entre los diversos puntos del río, como, por ejemplo, entre Nare y Puerto Berrío con Honda, ni el de balsas, canoas y demás embarcaciones menores, que no es del todo despreciable. Puede juzgarse que el tráfico del río entre Honda y Barranquilla no baja de 350,000 cargas anuales,—diez veces mayor, á lo menos, que ahora medio siglo, cuando la exportación era insignificante, casi reducida á oro y maderas de tinte, y la importación no pasaba de dos millones de pesos anuales.

La proporción entre el tráfico de subida y el de bajada se computa en un 40 por 100 la primera, y un 60 por 100 la segunda del guarismo total.

Los principales artículos transportados en 1877 fueron:

EXPORTACION (POR EL RIO MAGDALENA)

	Quintales.
Café	126,246
Tabaco	38,000
Cueros	59,500
Caucho	11,040
Quina	4,200
Cacao	29,644

Palo-mora, tagua, viguetas y tablas de cedro, guayacán y otras maderas, y una gran variedad de otros artículos, constituyen el resto.

IMPORTACION (POR EL RIO MAGDALENA)

	Quintales.
Alimentos	24,096
Vinos, licores y cerveza	19,181
Telas de algodón, lino, lana, cáñamo y seda...	72,208
Loza, cristalería y vidriería	6,889
Artículos para alumbrado	10,825
Drogas y medicinas	6,683
Papel, libros y útiles de escritorio.....	5,092
Artículos de hierro, acero y otros pocos variados	37,102

El valor de los efectos transportados pueden estimarse, computando, respecto de la importación, el valor de factura, los fletes, seguros, comisiones y derechos de importación, y respecto de la exportación su precio primitivo y fletes hasta Barranquilla, en \$ 30.000,000 (moneda de plata de 0,900).

Los fletes pagados sobre 300,000 cargas transportadas en vapores, pueden valuarse en poco más de \$ 1.000,000, á razón de \$ 3-40, por carga; pero en el presente año el precio de aquellos ha subido sensiblemente,—en una proporción mayor que la del descuento del papel-moneda circulante. Cuesta, pues, el transporte 4 por 100, poco más ó menos, sobre el valor de los artículos transportados.

El servicio se hace por veinticinco vapores, de los cuales veintitrés circulan de Honda para abajo y dos de Honda para arriba. Estos veinticinco vapores, que tienen capacidad total para transportar 40,000 cargas en cada viaje redondo, pueden estimarse en \$ 1.000,000, á razón de \$ 40,000 uno con otro.

Hacen sus viajes en ocho días de Barranquilla á Honda (á veces en menos tiempo, pues ha habido viajes de cinco y medio días), y en tres, ó á lo más en cuatro, el de bajada; pero es muy frecuente el de setenta y dos horas en cuarenta y ocho horas de vapor. Caminan á razón de cuatro leguas por hora á la bajada, y de dos leguas por hora á la subida, en término medio.

De la boca del Lebrija para abajo pueden caminar de noche: de ahí para arriba sólo con río lleno y noches muy claras pueden hacerlo hasta Puerto-Berrío.

Calculando el tiempo que se emplea en cargar y descargar, y los trastornos inevitables que causan demoras, estos veinticinco vapores pueden hacer veinte viajes redondos en el año y transportar 800,000 cargas; es decir, el doble del tráfico actual.

El número de pasajeros que condujeron los vapores en 1887, entre Honda y Barranquilla, fue de 4,451 á la bajada, y de 3,031 á la subida. La diferencia notable entre estos guarismos debe de proceder del envío de tropas del interior á la Costa. El precio de los pasajes es de cuarenta centavos por legua á la subida y la mitad á la bajada, y representa, sobre 7,000 pasajeros más de \$ 250,000.

Sumados fletes y pasajes, la transportación en el río representa un gasto anual de \$ 1.600,000 (en moneda de plata de 0,900), incluyendo en este guarismo el derecho fluvial que se cobra sobre las mercancías transportadas, á razón de 40 centavos por cada 100 kilogramos, que debe producir cerca de \$ 150,000 anuales.

300,000 cargas transportadas en 200 leguas con un gasto de \$ 1.300,000, ocasionan un gasto de, poco más ó menos, dos centavos por carga y por legua.

Si el río no existiese y hubiese sido necesario construir un camino de tierra de 200 leguas de largo, que por su naturaleza fácil y económica proporcionase un transporte de calidad semejante, la construcción de ese camino hubiera sido tan costosa á lo menos como la de un ferrocarril; el cual, al través de esas soledades y esos climas, hubiera pedido no menos de \$ 40.000,000. Mas como este desembolso hubiera exigido una remuneración anual equivalente á \$ 4.000,000 de intereses, al 10 por 100 anual sobre el capital invertido, y de un 15 por 100 más por gastos de conservación y servicios, ó sea \$ 6.000,000, esos \$ 10.000,000 anuales, distribuídos sobre 300,000 cargas, requerirían un flete de \$ 33 por carga, es decir, diez veces más que por el río Magdalena.

Esta sola reflexión basta para mostrarnos que ese río representa para el país una riqueza natural que no se puede estimar en menos de CIENTO MILLONES DE PESOS.

Reflexiónese un poco más sobre esta materia.

Si entre Honda y Barranquilla sólo existiese un camino de montaña semejante al de Bogotá á Honda,—en donde la transportación en diez días cuesta \$ 0-35 por carga y por legua—el flete de una carga entre aquellas dos ciudades costaría \$ 70, y el tiempo empleado en transportarla no sería menos de tres meses.

Si fuese un camino de ruedas que cobrase, como hoy el de la Sabana, á razón de ocho centavos por carga y por legua, en aquellas 200 leguas, una carga costaría \$ 16.

En el estado actual de la industria del país, el río Magdalena representa, pues, un ahorro de no menos de \$ 8.000,000 anuales al comercio general, y por este solo cálculo se vendrá en conocimiento de que no tiene nada de exageración el avalúo que arriba se le da.

El canal del río Mississippi se estima en los Estados Unidos en una suma de \$ 2,300.000,000, veintitrés veces mayor que la que damos aquí al Magdalena; y la extensión navegable de

aquél (incluyendo la de sus afluentes) es apenas diez ó doce veces mayor.

Empero, un agente de esta magnitud no es susceptible de prestar todo el servicio de que es capaz, si no se le completa con obras de conservación y mejora incesantes. El Mississippi, á pesar del inmenso volumen de sus aguas, ha exigido el empleo de grandes dragas para ahondar su cauce; de máquinas destinadas á levantar los árboles que arrastra la corriente y forman bancos de arena que obstruyen el canal natural de las aguas; de diques en sus orillas para prevenir la inundación de las tierras cultivadas y encajonar las aguas en los grandes desparramaderos; de grandes trabajos en la desembocadura para destruir las barras que impedían el acceso á los buques de mar: trabajos que en los últimos cincuenta años han ocasionado un desembolso de cerca de \$ 50.000,000. Con ellos el Mississippi, que solo daba paso en sus bocas á buques de 14 ó 16 pies de calado, se ha hecho accesible á los grandes vapores del mar hasta Nueva Orleans, treinta y seis leguas arriba, y convirtiéndose en una vía en extremo económica para la exportación de los frutos agrícolas de todo el valle; de cuya magnitud puede juzgarse sabiendo que el solo artículo trigo representa en la exportación más de 20.000,000 de cargas.

Esto es lo que se echa menos en el Magdalena, pues la Junta de Canalización que funcionaba desde 1878, y cuyos primeros pasos vacilantes, si no dieron resultados visibles (excepto en el caño de Barranquilla y el peñón de Juana Sánchez, en donde sí los dieron), á lo menos prometían no poco para después,— parece que ha sido suprimida ó que no se ha vuelto á organizar. Esta debiera ser quizás materia de una Oficina especial, á cargo de un ingeniero hidrógrafo de toda competencia, y bajo la inmediata vigilancia del Ministerio de Fomento.

La sección central del río, desde Yeguas hasta la boca del Lebrija, está constantemente expuesta á variaciones en su cauce y á regaderos, por causa, principalmente, de los árboles arrastrados en las grandes avenidas hacia el lecho principal de las aguas;

de donde resultan muchos efectos perjudiciales. En primer lugar, la formación de grandes bancos de arena al través del río, y en consecuencia la falta de fondo suficiente para la navegación, lo que á su vez produce varadas, viajes dilatados para los pasajeros, recargo de gastos para las empresas de navegación, en algunos casos averías en los buques y aun naufragios en otros. En segundo lugar, el cambio de cauce en el río conduce á la destrucción de los bancos ú orillas en donde yá hay población establecida, casas, labranzas y otros establecimientos que es forzoso abandonar, en ocasiones con pérdida de la labor de muchos años. En tercer lugar la formación de pantanos y trechos anegadizos durante el invierno que, al secarse en los veranos, son causa de emanaciones insalubres para los pasajeros de los vapores y sobre todo para las familias establecidas en las inmediaciones. Los correos se atrasan, las mercancías no llegan en las épocas á propósito para su realización, y esa incertidumbre, relativa á la duración de las operaciones comerciales, es causa de paralización en los negocios. En consecuencia de esas dificultades, se hace preciso tener buques de gran tamaño para el invierno, y otros pequeños de poco calado, para los veranos, lo cual envuelve una duplicación costosa de capital de las empresas de navegación, y alza indispensable de los fletes. En esta dificultad encalló por primera vez el señor Elbers, cuyos primeros vapores, el *Santander* y el *Gran Bolívar*, calaban más de seis pies, y habiendo llegado en años de estación seca prolongada, permanecían varados por meses enteros.

Si en el trayecto de que vengo hablando se obtuviese, por medio de trabajos bien dirigidos, un fondo permanente de seis ó siete pies en toda estación, en lugar de veinticinco vapores grandes y pequeños, bastarían cinco buques, de 2,000 cargas de capacidad cada uno, para hacer con más comodidad el mismo servicio y con un ahorro de 60 por 100, á lo menos, en el capital empleado en los vehículos, y de otro tanto en los gastos de tripulación: lo que quiere decir que los fletes podrían también reducirse á una tercera parte.

No es menos grave el mal que resulta de la inseguridad de las orillas del río, en donde necesariamente tienen que establecerse los primeros colonizadores. No sólo casas y pequeñas labranzas son destruídas todos los años por las grandes avenidas, sino aun pueblos enteros; en otras ocasiones, no es al avanzar las aguas, sino al retirarse, cuando causan la ruina. Si un leñador ó un agricultor no tiene yá el río á la vista para aprovechar el paso del vapor y ofrecer á éste su leña ó sus víveres, tiene que abandonar su hogar y su labranza en busca de localidad más propicia. No sólo pequeñas chozas han sufrido este daño, sino pueblos y aun ciudades enteras. Remolino, Plato, Tamalameque, y en la estación seca todos los del brazo de Mompós—distan yá bastante de los canales navegables, con lo cual han perdido la mayor parte de su importancia. Mompós, ciudad cuyo caserío no podía estimarse quizás en menos de un millón de pesos, si las aguas no volvieren á su cauce acostumbrado, quedará sepultada, como Palmira entre las arenas del desierto.

Las avenidas del río, mal encauzado aún—semejantes á las de las corrientes políticas, tampoco bien establecidas—son causa de mucha ruina para los intereses que empiezan á formarse, y es necesario atender con igual espíritu á unas y otras. También las ideas políticas se salen de madre y atropellan á su paso algo que debiera ver conservado, ó apartándose de su cauce antiguo, relegan á olvido injustificable instituciones ó tendencias, frutos de la evolución natural de la vida humana. Tanto en el orden físico como en el orden moral, las grandes avenidas son señal de fuerza, y son ellas las que acabarán por arrastrar en el uno las arenas, en el otro las preocupaciones, que son también como el *detritus* del tiempo viejo, y formarán lecho profundo y seguro á sus raudales. Así como no sería posible detener permanentemente la corriente de los ríos, tampoco podrá evitarse la marcha de las ideas hasta su término.

A veces las crecidas del Magdalena son, aparte de muy considerables, de mucha duración, y entonces el mal toma proporciones de calamidad inmensa. Así sucedió en 1886.

Ese año fue en extremo lluvioso en el país. La crecida de Mayo fue extraordinaria, sobre todo en los ríos Carare, la Colorado, el Opón y el Sogamoso. Desde la boca de este último para abajo, las aguas derramaron por encima de bancos de 7 y 8 metros de altura, é inundaron vastas extensiones, hasta cuatro y aun cinco leguas á cada lado. Casas, plataneras, labranzas, dehesas de ganado, todo quedó cubierto por el gua:

Cuarenta días y cuarenta noches
Llovió sobre la tierra... Entre las aguas
Se fueron sumergiendo lentamente
Las selvas, las colinas, las montañas.

.....

Rasgando el seno de enlutada nube
El sol apareció... Su roja llama,
Que antes bañara bulliciosos pueblos,
Bañó de resplandor mundos de agua.

(ÉPIFANIO MEJÍA. *La Paloma del Arca*).

La gente huyó hacia las colinas distantes, abandonando sus hogares destruídos, y en las habitaciones construídas sobre lugares elevados adonde la inundación no llegó á más de 2 pies sobre los pisos, algunas familias animosas formaron con tablas otro piso más elevado, fuera de las aguas, y resolvieron aferrarse al abrigo del techo paternal. En otras partes, destruídas las paredes laterales, pero firmes las columnas principales que sostenían el techo, sus habitantes introdujeron debajo de éste sus canoas, y en ellas dormían, cocinaban y atendían á los últimos restos del naufragio de su fortuna. Izada sobre fuertes tablas, unidas entre sí por medio de gruesos bejucos, y pendiente de los brazos de algún robusto guayacán, vi en unas partes la vaca de leche, en otras la mula en que se acarreaba la leña de los cortes. Las gallinas, inmóviles sobre una rama, recibían los granos de maíz que en la mano les alargaban los niños, ó el agua que en una totuma ponían al alcance de su pico. Sobre praderas cubiertas por uno ó dos pies de agua se veían errar como sombras algunas reses, buscando inútilmente un trecho enjuto en

donde acostarse, sostenidas yá sólo por piernas temblorosas á fuerza de insomnio y de fatiga.

Yo pasé en Noviembre, y el diluvio, más prolongado que el de Noé, duraba hacía cinco meses! Júzguese del tormento de esas pobres gentes cuya miserable riqueza había zozobrado, que no tenían á quien extender una mano enflaquecida en busca de caridad y en medio de esa soledad profunda entre el agua y el cielo, á diez, á quince leguas de toda habitación humana!

Más abajo el Cauca arrastraba también raudales inmensos y formaba con sus diversos brazos, los del San Jorge y tal vez con el Sinú, un inmenso lago. En Magangué, ciudad construída sobre un banco de 6 ú 8 metros de altura sobre las aguas medias, llegaban éstas hasta los balcones de los pisos altos, de cada uno de los cuales había amarrada una ó dos canoas. El vapor en que bajábamos pudo amarrarse de una cruz de hierro que sobre una fuerte columna de cal y canto adorna el atrio de la iglesia. Construída ésta sobre el terreno más alto de toda la población, su nave y un pequeño espacio al rededor formaban la única parte seca del caserío. Allí dormía todo el vecindario debajo de toldos de lona ó de techos rápidamente formados con hojas de palma.

En el territorio inundado vivían más de 40,000 seres humanos, y cuando en el siguiente Abril volví á pasar, se me informó que el desastre había causado la muerte, por fiebres y disenterías, á más de 4,000 personas, y por hambre y fatiga, a más de 30,000 cabezas de ganado. Los daños en las propiedades se estimaban en más de un millón de pesos.

La larga duración de esta crecida del río, de la que no se tenía precedente en los últimos cincuenta años, puede hacer sospechar que el obstáculo opuesto por la barra de la Boca de Ceniza á la salida de las aguas quizás represó éstas y fue una de las causas de ese fenómeno, de difícil explicación por otras hipótesis; pues el invierno, aunque á la verdad muy crudo en los meses de Mayo y Octubre, no lo fue tanto en los restantes del año, á lo menos en el interior de la Cordillera Oriental, de donde proceden el Carare, el Opón y el Sogamoso.

Sería, pues, conveniente estudiar con cuidado la influencia de las barras de los ríos en las inundaciones de la parte alta, como una preparación necesaria al acometimiento de la apertura de la del Magdalena. La destrucción de esta barra sería una obra, —si pudiera llevarse á cabo con bastantes probabilidades de duración y sin un gasto para el Tesoro ó gravamen para el comercio que anule sus ventajas,— sería una obra, digo, de alta importancia, que equivaldría á poner las poblaciones de la orilla del río en la orilla del mar. Aparte de que con ella pudiera proporcionarse al comercio exterior una economía de gastos de transporte quizás hasta de 3 por 100 sobre el valor de dicho comercio, haría muy fácil la exportación de ganados, maderas, frutas frescas y otros artículos semejantes que no soportan los gastos ni la avería inevitables en embarques y trasbordos frecuentes. Subiendo los buques de mar algunas leguas arriba de Barranquilla, podrían llegar á ser frutos exportables muchos que hoy no lo son á causa de los gastos de acarreo hasta el puerto, y esas poblaciones ribereñas, medio dormidas, tendrían un nuevo campo en qué ejercitar su actividad, vendiendo víveres y otros frutos á los buques y ocupándose en las tareas de embarques y desembarques. De todos modos la comunicación directa con extranjeros más civilizados, sería siempre para aquéllas un estímulo y una ocasión para aprender y aspirar á una condición mejor que la actual.

El Magdalena tiene tres salidas principales al mar:

1ª La de los caños de la Ciénaga de Santamarta, que son tres; el que se aparta en el pueblo de San Antonio, treinta leguas arriba del mar; el caño de Renegados, que tiene su origen diez leguas más abajo, y el caño de Cuatro Bocas, frente á la ciudad de Barranquilla.

2ª La de las Bocas de Ceniza, la más recta y por donde corre la masa principal de las aguas.

3ª La del caño del Dique de Cartagena, sobre la orilla izquierda del río, que se separa en el pueblo de Calamar, veinti-

cinco leguas arriba de la Boca de Ceniza, en una dirección O.S.O., y desagua en la Ciénaga de Matunilla, diez ó doce leguas al sur de la ciudad de Cartagena, con la que se comunica por medio del caño de Pasacaballos, defendido de los vientos del Atlántico por las islas de Barú y Tierrabomba.

El delta, comprendido entre el mar de las Antillas y los caños primero y tercero, abarca una superficie de 2,500 á 3,000 millas cuadradas.

De estas tres salidas, la primera (caño de San Antonio), que hoy no se presta al paso de vapores á causa de la poca profundidad de las ciénagas que forma en su curso, calcularon en 1865 los señores Gilbert y West, ingenieros al servicio del Gobierno Norteamericano, que podría adaptársela para el servicio de buques de 6 á 7 pies de calado, con un gasto de \$ 565,000. También juzgaron los mismos ingenieros que la de Cuatro Bocas podría ser mejorada en iguales condiciones con \$ 240,000.

La del Dique de Cartagena, con los mismos inconvenientes que las anteriores, fue examinada en 1871 por el ingeniero inglés Mr. Alexander Robert Terry, llamado por el Gobierno Nacional; pero el informe de éste no ha visto la luz pública, ignoramos por qué motivo. Se dice, sin embargo, que un gasto de \$ 500,000 sería suficiente para dar al canal la profundidad necesaria para admitir buques de 4½ pies de calado en toda estación.

Lo mismo que ha sucedido con relación á los caminos de Bogotá al Magdalena,—la competencia de estas obras entre sí para reclamar la preferencia del Gobierno en favor de cada una de ellas,—ha sido causa para que no se haya dado atención á ninguna.

En Santamarta fue preferida á la apertura de los caños, el proyecto de construcción de un gran ferrocarril hasta el Banco, costeano la gran Ciénaga que forman en sus inmediaciones los derrames del Magdalena, atravesando los ríos que bajan de la Sierra Tairona y descendiendo luégo por el valle del río Cesar

hasta la confluencia de éste, en una línea de más de sesenta leguas. Con un gasto de más \$ 300,000 han sido construídas las primeras cinco hasta Puebloviejo, y es de temer que no se pase de allí; pero si, suspendiendo por algunos años, á lo menos, la continuación de ese grandioso proyecto, se pensase en ligar la parte construída con la canalización de alguno de los caños, no hay duda que ese trozo de ferrocarril sería de mucha utilidad para el comercio y la agricultura de esa sección.

Barranquilla—situada á corta distancia del mar,— tiene, como se sabe, un ferrocarril de 14 millas, que la pone en comunicación con el puerto de Sabanilla, y eso ha bastado para atraer á ella las ocho décimas partes del comercio de tránsito del interior—que antes tomaban la vía de Santamarta por el caño de Cuatro Bocas.

Cartagena, á pesar de los auxilios concedidos por el Gobierno General á la obra del Dique, no ha logrado hacerlo navegable de un modo permanente, por vapores de siquiera 3 pies de calado. Hasta ahora esa obra ha sido superior á las fuerzas de esa ciudad.

De estos proyectos hablaré más detenidamente en otro capítulo. Por ahora volveré á tratar del Magdalena.

