

Manifiesto del Canal de Cartagena de Indias, de su situación, ventajas, estado, obras necesarias, etc.

Extendido con acuerdo de las diputaciones del cabildo y consulado

POR DON JOSE IGNACIO DE POMBO

10 DE JULIO DE 1797

DOCUMENTO NUMERO 23

"Manifiesto de la situación del canal llamado Dique de Cartagena entre el Mar del Norte y Río Magdalena; de su utilidad y ventajas para la Navegación: de las obras proyectadas para su corrección o perfección y de su costo: de sus regulares productos y cargas con que está gravado: de su propuesta cesión a Su Magestad y al consulado: y de los términos y condiciones con que los diputados del muy ilustre Cabildo, el Alférez Real don José Ignacio de Pombo y depositario general don Agustín de Rivera y los de la junta de Gobierno del Real Consulado los conciliarios don Mateo Arroyo y don Lazaro M^a de Herrera: han acordado y combenía hacer su apertura. Extendido de acuerdo de los mismos por don José Ignacio de Pombo.

Situación.

Al sur de esta Bahía y a ocho millas de su Darcena demora el canal y estrecho de Pasacaballo, formado por la costa del continente e Ysla inmediata de Barú de fondo proporcionado solo para pequeñas embarcaciones y de dos Millas de largo que corre de N. S. A su salida se halla la limpia y abrigada costa llamada de Estero, que se extiende otras cinco millas de la millas con la misma dirección, y al fin de ella está la boca del Matunilla, en que tiene principio en el Mar del Norte el Canal del Dique. Corre este espacio de cinco leguas por varios caños y lagunas bastante profundas de agua salada con dirección al S. E. hasta la sienaga de la Cruz, desde la cual toma al N. E. sigue por Gambote y por Mahate tres leguas distante, adonde llegan las aguas del Mar, y que termina lo que se llama medio Dique. Con la misma dirección al N. E. sigue pasando por la gran laguna del Palenque, y por el pueblo de San Estanislao, corre el canal otras seis leguas hasta el caño Maniero, y desde este punto declinando otra vez al S. E. sigue aunque con varias bueltas o tornos, hasta el pueblo de Barranca en el Río Magdalena, el espacio de más de diez leguas. Allí tiene su boca o entrada por el Río, que demora E. O. con la del Mar. Dista este de aquel por dicho paraxe solas 12 leguas; pero por las varias direcciones y bueltas del Canal, tiene este de extencion de una a otra Boca mas de veinte y cuatro leguas: a que agregadas las cinco que hai desde Matunilla a esta Darcena, componen las veinte y nueve en quese computa su nabegacion. En toda ella no se encuentran más poblaciones que la pequeña de Pasacaballos en el estrecho de su nombre y las de Rocha, Gambote y Mahates, Sn. Estanislao y Barranca, en las márgenes del Canal; y a corta distancia de este la nueva Arroyohondo. Además hai algunas pocas casas de campo o Haciendas, de trapiches, y Hatos como Bohorques, Zincerin, el Pital, Morro Hermoso de esta parte de Mahates, y de la otra Mahoma, La Seiba, el Tupe, Santa Cruz, Roldan, Santa Lucia y Sato.

Las mareas se reconocen sensibles hasta el paso de Mahates, y se mantienen embalsadas las aguas de Caño Grande hasta la proximidad de Roldan todo el año, y las que entran del Río, y de varios Arroyos, forman lo restante del Canal. Tiene este dentro de sí y en sus inmediaciones un gran número de lagunas y de ellas algunas considerables de extencion.

Las de Matunilla, los Compadres, la Corcobada, Juan Gómez y la Cruz, son las principales de agua salada y bastante profunda que se hallan de este lado de Mahate. Las de Patilla, Palenque, Mayordomo, gallinazo, Sanaguare, Venturilla, Guardatinaja, Machado, el Negro y Colador son las mayores de la otra parte del Canal todas con comunicación a él y en que se esparcen las aguas que este recibe del Río. Los terrenos de vna y otra parte del Canal en lo general son baxos y pantanosos propios para pastos, excepto los de la parte S. desde Matunilla a la Ciénega de la Cruz, que están inundados de las aguas del Mar, son arenosos y se hallan absolutamente abandonados. Tal es la situación y circunstancias del Dique. Examinemos sus ventajas.

Utilidad y ventajas en tiempo de paz.

Vna Navegación fácil y proporcionada para toda Clase de Buques de los que navegan el Río Magdalena, libre de todos riesgos, más pronta y menos costosa que la del Mar, y que se puede hacer en todos tiempos, son las ventajas que desde luego experimenta el Comerciante, el Agricultor, y el navegante de dicho Canal cuando está corriente, como vamos a manifestar.

1^a. Dos Clases de Buques navegan el Río Magdalena vnos absolutamente planos, largos y sin cubierta con solo vna tolda a popa, donde lleban la carga que se conocen con el nombre de champanes; y otros algo obalados y de cubierta que llaman canoas. Estas ya porque calan más agua, ya por la naturaleza de su construcción son más seguras en el Río y navegan también en el mar, lo que no pueden hacer aquellos. Pero unos y otros lo executan sin inconveniente por todo el Canal. La rapidez con que corren las aguas del Río, aun en sus márgenes, no solo hacen imposible navegarlo a vela o remo sino también en embarcaciones de quilla o de regular construcción, porque oponiendo a estas mayor resistencia las aguas, no se puede superar con la de las palancas, en cuio término nabegan contra su corriente aquellas por sus orillas. Así se experimenta que aun las canoas, no obstante de ser aplanadas, como calan algo

más que los chanpanes gastan doble tiempo en sus viajes; por cuya razón son preferidos éstos y hay un triplicado número de ellos.

No pudiendo pues dichos Champanes resistir el ímpetu de las olas del mar, ni navegar con vela por éste, como queda dicho, es visto que quando está corriente el Canal del Dique, se aumenta en dos tercios el trafico del Río con esta plaza que es el alma de él.

2ª. Las canoas aunque navegan por el Mar, según se ha expuesto, solo pueden hacerlo con viento en popa o muy largo, y en las inmediaciones de la costa para fondearse donde éste esté hasta que buelva, porque cualquiera otro las abate como boyas y están expuestas a bolcarse. Por consiguiente no solamente sufren los riesgos comunes en el Mar a toda Embarcación, sino que estos prodigiosamente se aumentan en razón de su imperfección. Pero viniendo por el Canal no tienen ninguno de aquellos y evitan éstos.

3ª. Toda la extensión del Canal, desde su entrada por el Río en Barranca hasta Darsena, es de solo 29 leguas, y se hace esta navegación por unos y otros Buques quando está aquel corriente, y sin tropiezos, en tres o cuatro días, tanto de venida como de buelta. Dista el espesado pueblo de Barranca de las Bocas del Magdalena en el mar veinte y tres leguas y hai además cuarenta y cuatro de costa hasta el Puerto de Boca Chica y tres de Bahía que en todo componen setenta y tres leguas; y aunque están bajando por el Río y las canoas y encontrando a su salida en el Mar viento del E. o Brisa, se nabegan en el mismo tiempo de tres o cuatro días; quando falta aquel, tienen que esperarlos tal vez meses enteros. Lo mismo les sucede en esta Bahía con el del Vendabal o de tercer cuadrante para regresar y además para subir por el Río las antedichas 23 leguas, desde sus bocas a Barranca, necesitan cuatro, cinco y hasta seis días, según el Caudal de las aguas que lleba aquél. Es, pues, manifiesta la mayor prontitud con que se viaja por el Canal y también lo es el menor costo y gastos con que se hace su navegación, no solo en el chorro de sueldos y dietas de Marineros o Bogas; sino también en el de Velas, Palos y Aparejos que no se necesitan en él, ni en el Río, como queda espuesto y que solo tienen las canoas para hacer la trabecía dicha por él.

4ª. Desde el fin de noviembre en que se entablan las Brisas, hasta todo abril no pueden navegar, por la mar las Canoas, ya por lo fuerte del viento y marejada que lebantán; y ya principalmente porque siendo aquel el único reinante en dicha estación aun quando viniesen sin riesgo, se quedarían estancadas en esta Bahía si poder regresar y con grave daño de los Buques que tanto padecen de ella. Si está cerrado el Canal del Dique en dicho tiempo queda interrumpida toda navegación y tráfico de frutos del interior del Reyno con esta Plaza, en una parte tan considerable del año, sin que el camino de tierra pueda suplir su falta, por la mala calidad de éste, por las haverías y deterioros que se experimentan en él y por el considerable costo de conducción que duplica el valor de las producciones naturales. Al contrario, hallándose corriente dicho Canal, en cuya navegación no obran los vientos, se evitan tan conocidos perjuicios, señaladamente de la Agricultura.

En tiempos de guerra.

Si estos inapreciables bienes ofrece el Canal en tiempo de paz, a Beneficio de la Agricultura, Navegación y Comercio interior del Reino, no son de menor consideración los que igualmente ofrece en tiempo de Guerra. Con él se preserban los Buques de su tráfico de las depredaciones de los corsarios enemigos; y con él se aseguran también los socorros y abastos de esta Plaza, en caso de acedio.

1ª. Situadas las bocas del río a una distancia tan considerable de esta Plaza vienen sin ser vistos los corsarios enemigos, se fondean y ocultan al abrigo de aquella despoblada costa, y al salir las canoas del Río las interceptan destruyen o queman y se apoderan de sus cargamentos. Así lo hemos visto por una fatal experiencia repetidamente en la guerra contra Francia y aun en las presentes. No hay exemplar de que ninguno haya intentado hacer lo mismo en la inmediata costa del Estero, donde está la Boca del Canal ni es presumible lo intenten, ya porque serían luego descubiertos del próximo pueblo de Pasacaballos, desde Boca Chica, de las Casas de Campo de la bahía y aun de las alturas de esta Ciudad y ya principalmente por la facilidad que podrían ser interceptados y demás riesgos que se exponían. Por consiguiente está segura y libre de enemigos la navegación por el Canal hasta este puerto.

2ª. Pero aun quando fuese fácil que los enemigos se situasen en dicha costa del Estero y no pudiesen ser molestados, se lograría sin embargo todos los bienes antedichos de la navegación del Canal: porque no pudiendo internar por él sino pequeñas embarcaciones los enemigos que lo intentasen serían fácilmente destruidos, y no siendo interrumpida y cortada la navegación interior del Canal, desde varios puntos de él se conducirían por tierra los cargamentos de los Buques de su tráfico y con poco gasto, hasta la costa inmediata de la Bahía, para ser de allí trasportados con seguridad a la Plaza. Así recibiría también ésta en caso de sitio toda clase de socorros de gentes, víveres, etc., para su subsistencia y defenza. Ventaja apreciablesima que debe llamar toda la atención del Gobierno pues como dice vn Politico de la Seguridad y mejor defenza de esta Plaza pende todo el Reino, de que es su Baluarte, y el conducto quasi vnico por donde remite y recibe de la metrópoli sus riquezas y efectos. Si hemos sido prolijos en la exposición de las ventajas del Canal del Dique procuraremos también ser exactos en la aprensión de sus defectos (que hacen en la maior parte ilusorios aquellos bienes) para dar después mejor a conocer la necesidad y propiedad de sus remedios.

Estado actual y defectos.

Al considerar dicho Canal en su estado actual, lejos de parecer vna apreciable obra del Arte, sobre cuya conserbación debe velar la industria y cuidado del Hombre, parece más bien una obra informe de la Naturaleza o abandonada.

Llenas de maleza y Monte sus márgenes, con mil estorbos y tropiezos en su cause, sucias y con grandes yerbazales sus lagunas, descuidadas y perdidas la mejor parte de sus aguas, y reducida nabegación con todos estos inconvenientes a solo vna cuarta parte del año en lo más principal é interesante del Canal, es el estado lastimoso que tiene. Proviene estos males, vnos del descuido y otros de la construcción y local del Dique, cuyos defectos vamos a numerar por el orden con que se presentan empezando por el Río.

1º. La Boca del Canal por esta parte, está perpendicular al costado del Río al hilo de su corriente; de modo que las aguas entran en el Canal contra su natural inclinación en fuerza solo de su afluencia y quedan como muertas y rebalsadas en él y así lejos de trabajar y escabar el Canal leban tan su Albeo, con las tierras, arenas y demás cuerpos que conducen, que allí se sientan y depositan.

2º. El fondo o Albeo del Canal, desde su entrada por el Río, hasta Cantarranas y respectivamente desde allí a Roldan, está elevado ocho pies sobre el nivel de las aguas del Río en su mayor menguante, de modo que para que en este tiempo fuese nabegable en las cinco milla de extensión que hay entre dichos dos primeros puntos con cuatro pies de fondo, necesita excavarse doce.

3º. Tiene también esta parte del Canal, el considerable defecto de ser demasiado estrecho en algunos parajes y por consiguiente poco capaz para recibir y comunicar a lo restante de él hasta Roldan las aguas necesarias del Río sin que este suba considerablemente.

4º. Los abundantes desagües a las lagunas del Colador, el Negro y Machado situadas en las inmediaciones de ésta parte del Canal, todas con comunicación dél por varios caños y de considerable extención, impiden la nabegación por algún tiempo, aun después que empiezan a entrar las aguas del Río por el Canal, porque hasta que éstos llenan la gran capacidad de aquellas no pueden correr por éste ni contener dentro de su cauce las necesarias para la nabegación .

5º. Siguiendo el Canal desde Cantarranas a Roldan, de 17 millas de largo, tiene también sus desagües por las lagunas de Guardatinaja y Venturilla, y es de poco fondo, pues aunque su albeo no está elebado como el del anterior, sin embargo no se puede nabegar por él en tiempo de las menguantes del Río. Pero el defecto principal de este trecho del Canal, son los cuatro tornos o bueltas que tiene los cuales dificultan la navegacion y la prolongan más de vn tercio, pues haviendo de Roldan al Río solo cinco leguas, se extiende el Canal por más de siete y además traen el inconveniente de impedir la velocidad y corriente de las aguas y que éstas excaben su cauze.

6º. Aunque el Canal desde Roldan hasta las tres Bocas de cerca de seis leguas de largo, es ancho, profundo y por tanto y estar embalsadas sus aguas, navegable todo el año; sin embargo las yerbas que se crían en sus márgenes, y en la inmediata laguna de Sanaguare que se comunica con él, obstruyen su navegacion, porque desprendiéndose con los vientos se entrelazan y forman masas enormes, que andan flotantes por dicho canal, hasta que llebadas por aquellos o por la aguas, se fijan en él o en la angostura atrabesandose y formando lo que llaman tapones, que cuestan mucho trabajo y tiempo y gasto el quitarlos.

7º. El trozo de Canal desde la Angostura hasta Mahates es el más trabajoso en todo tiempo, porque pasando por la gran laguna del Palenque de una legua de largo, de poco fondo, y poblada de infinitas yerbas que parece una gran pradera, todo concurre a hacer incomoda y difícil la navegacion por los obstáculos que a cada paso oponen dichas yerbas que vienen de todas partes tanto en la misma laguna como en lo restante del Canal hasta Mahates.

8º. Desde allí hasta el Mar está corriente la navegacion en todo el año y es lo que se conoce con el nombre de Medio Dique de Mahates, y que se forma de varios trozos del Canal y lagunas bastante profundas de agua salada y tiene ocho leguas de extensión.

Sin embargo la laguna de Juan Gómez está llena de yerbas conducidas por las aguas de las inmediatas a Mahates; tiene mucho fango y baran en ellas las embarcaciones.

9º. Además de estos defectos se encuentran otros estorbos en toda la extensión del Canal, des vna a otra Boca, en los troncos y ramas de los árboles, que caen dentro de él y en la maleza de que están llenan sus márgenes, que igualmente dificultan la navegacion

Tal es el estado actual del Canal del Dique y defectos, que hemos procurado puntualizar con la precisión y claridad posible para demostrar la necesidad, importancia y propiedad de las obras proyectadas para su enmienda o perfección y el de su costo.

Obras proyectadas.

Por comisión del Exmo. Sr. Virrey del Reino don José de Ezpeleta, comunicada en orden de 19 de octubre de 1793 procedió el Exelentísimo Señor Ingeniero Director don Antonio de Arévalo, echas las observaciones, reconocimientos y nivelaciones necesarias de todo el Canal, terrenos inmediatos a él y Río de la Magdalena, a levantar el Mapa General de dicho Canal y planos particulares de las obras

necesarias para perfeccionar i corregir sus defectos y a calcular su costo, combinando con la escases de fondos, la necesidad e importancia de aquellas; y con el correspondiente discurso los dirigió a dicho Señor Virrey en 30 de junio de 94 quien dio cuenta de todo a Su Magestad en 19 de julio de 95.

Primer Proyecto.

Las obras propuestas por dicho Señor Exelentísimo Arebalo, para la corrección o enmienda de los expuestos defectos, con las mejoras y adiciones que ha tenido por combeniente hacer después son las siguientes: Vna Ynclusa de pilotaje suficientemente fortificada y capaz de resistir el ímpetu de las aguas del Río en sus mayores crecientes, de cinco pies de fondo, de altura vertical sobre el mayor nivel del Río en su mayor menguante, situada a corta distancia más arriba de la actual boca y donde la margen del Río es acantillada, profunda y tiene su Madre acia ella, y dándole comunicación con el antiguo Canal de modo que quedase con ella quasi paralela al hilo de la corriente del Río, remediará desde luego y corregirá el primero y tal vez mas considerable defecto de la entrada de las aguas del Río en el Canal, porque la reflexión que hacen éstas en las Alas de la Inclusa las dirigirán a su garganta, y siendo mayor el volumen de aguas que abrazare aquella respeto al que entrará por ésta, con su peso le imprimirán fuerza y velocidad a las aguas que pasen por ella al canal, al cual lo excarbaran y trabajaran con su corriente.

Con la mejor dirección y velocidad que tengan las aguas del Canal entrando por la Inclusa, en los términos antedichos y haciendo en este en toda su extensión desde el Río a Cantarranas y desde allí a Sato, vna cuneta o excavación en medio del cauze actual de cuatro varas de ancho arriba, dos abajo y una de fondo, se corregía desde luego el 3º. defecto del poco cauze del Canal por este lado y se enmendaría en mucha parte el 2º. de la mayor elebación de ocho pies del Albeo del Canal sobre el Nibel de las aguas del Río en su mayor menguante. Este defecto además de lo que a beneficio de la corriente de las aguas, con fundada rason y experiencia podrá en adelante perfeccionarse, no opondrá a la navegación los obstáculos que hasta aquí y con solo el beneficio de dicha obra, se duplicará o triplicará el tiempo en que sea navegable el Canal; pues siendo tan raras las grandes crecientes del Río, como sus mayores menguantes, en el orden regular de éstas, y aquellas, tendrá esta parte del Canal agua competente para poderse navegar sino en todo, en la mayor parte del año.

Concurrirá también a este beneficio la importante obra de cerrar con fuertes Malecones los considerables desagües de dicho Canal en las Lagunas inmediatas de Colador, el Negro, por los caños de Angola, del Colador de la Puente, de las Abispas y demás: deviendose hacer lo mismo en lo restante del Canal hasta Caño Grande con los caños a que igualmente le dan comunicación a las Lagunas de Guardatinaja, Venturilla y Sanaguare con lo que quedará enteramente corregido y perfeccionado el 4º. defecto.

Cortando los tornos que entorpecen el curso de las aguas del Canal, prolongan y dificultan su navegación, habriendo nuevos cauces por donde vayan mas rectas las aguas, quedará igualmente corregido este 5º. defecto.

Las muchas yerbas que hai y se crien en las márgenes de la parte del Canal desde Roldan hasta las tres Bocas conocido con el nombre de Caño Grande, de que se forman los tapones, se cortarán y se limpiaran destruyendo lo que haya de ellos y cortando los arboles de los Arenales para que pasen en adelante dichas yerbas a las lagunas del Palenque y Patilla, sin entrar por Caño de Flechas con lo que quedará corregido el 6º. defecto.

Siendo impracticable la limpia de las yerbas que se crien en la laguna del Palenque las cuales se reproducen en rasón de las que se quitan como lo ha demostrado la experiencia y de un costo inmenso el escarbarla, se tiene por más conveniente abrir el Canal de Flechas de 9 a 35 varas de largo, en el ancho y fondo suficiente para ser nabegable en todo el año, abandonando la nabegación por dichas lagunas, con lo que serán corregidos y perfeccionados, todos los obstáculos que expresa el defecto número 7º.

La laguna de Juan Gómez, de agua salada, en donde se depositan las yerbas que traen las aguas de las lagunas inmediatas a Mahates, se limpiará extrayendo su fango en la parte que sea necesario para poner corriente en Marea Baja la navegación, formando vna canal recta con el caño contiguo de 200 varas de largo y 12 de ancho formada de estacas fuertes de cinco varas de largo, puestas en dos filas paralelas y clabadas de modo que en marea llena solo quede vno o dos pies fuera del agua de ellos, y con vn revestimiento de cuatro hiladas de tablas de la parte exterior del Canal y bajo el nivel de la Marea llena para contener el fango con lo que quedará expedita su nabegación en todo tiempo y corregido este 8º. defecto.

Finalmente las dos orillas del Canal, desde vna a otra Boca y las del estrecho del Estero, deberán talarse y desmontarse quitando toda su maleza y árboles en 10 varas de extensión para que ninguno caiga en adelante dentro del Canal sacando de éste los troncos y ramas que hay en él y demás estorbos que impidan o detengan su nabegación, poniéndolo así desembarazado, con lo que quedará corregido el 9º. y ultimo defecto.

Su costo.

El costo de todas estas obras, está calculado en cien mil pesos cuyo por menor es el siguiente:

Costo total de la Ynclusa..... 18.774,1

Ydem del trozo del Canal de comunicación ésta con el actual	5.225,1
Ydem de la cuneta del Río a Sato	14.627.4
Ydem de los malecones para cerrar los desagües del Canal a las lagunas	
Y el corte de los tornos.....	5.875
Ydem del corte de los árboles en las orillas del Canal desde la exclusiva	
Hasta Roldan	4.800
Ydem de la limpia de las yerbas del Caño Grande	2.000
Ydem de la apertura del Canal de Flechas y corte de los árboles de los	
arenales para el paso de las yerbas.....	32.872.4
Ydem de los utensilios necesarios para la apertura de dicho Canal	
y excavación de la cuneta	5.575
Ydem la limpia de la Laguna de Juan Gómez.....	750
Ydem del corte de los árboles y maleza de las orillas del Canal desde	
el estrecho del Cuero hasta Mahates	10.000
Total Pesos.....	100.000

Segundo Proyecto.

De la exposición que dejamos echa de las obras propuestas por el excelentísimo Señor Don Antonio de Arévalo para mejora la nabegación del Dique, resulta que todos los actuales defectos quedan corregidos y perfeccionados excepto el número 2 de las elebaciones de ocho pies del Albeo del Canal sobre el nivel de las aguas del Río en su mayor meguante desde su entrada en el Canal hasta Cantarranas, y respectivamente hasta Roldan, pues que en la obra de la cuneta que se propone solo se hace excarbar el Canal una vara en su fondo, quedando por consiguiente elebado todavía cinco pies sobre aquel nivel; esperando que a beneficio de tiempo y corriente, se corrija y perfeccione este tan considerable defecto. Por tanto la Diputación del Cabildo de acuerdo con la consular, deseosa de que la obra se hiciese en toda su perfección, y que se cumpliese desde luego con lo prevenido por Su Magestad en Real Orden de 27 de abril de 1796, comunicada a ambos cuerpos por el Excelentísimo Señor Virrey del Reino en 28 de septiembre último *de que el citado Canal Del Dique se mantenga corriente y navegable todo el año*¹ lo que igualmente se le encarga a la Junta del Consulado en el Capítulo 23 de la Cedula de erección, pidió a dicho Señor, Excelentísimo Arévalo, formase un nuevo proyecto de obra con que quedase remobido enteramente dicho defecto, y calculase su costo. En su consecuencia procedió a hacer el que le dirigió a la misma Diputación en 20 de diciembre último en el qual adoptando todas las obras de su anterior proyecto (a excepción de la cuneta) propuso excarbar todo el Canal desde la exclusiva hasta Roldan en la profundidad necesaria de cuatro pies, bajo el menor nivel de las aguas del Río y cuatro varas de ancho, con lo cual quedará expedita en todo tiempo la navegacion y corregido en toda su perfección el defecto número 2.

El costo de dicha excavación es 45.500 varas de largo, cuatro de ancho en su fondo y dos tercios de su altura de base en sus costados para la extracción de un millón cuarenta y tres mil trescientas tres varas cúbicas de tierra, a dos reales, importa pesos 260.825,6 reales a que agregados los 85.372 pesos 4 reales, costo de las obras antedichas deducido el de la cuneta, el total gasto de dicho proyecto asciende a pesos 346.197 con 2 reales según también se manifiesta en el citado papel. A dicho coste debe agregarse el importe del producto de los derechos del Dique entero correspondiente y debe estar cerrado el Canal, según el referido proyecto manifestó dicho Señor Excelentísimo.

Estas son pues las obras proyectadas para corregir los defectos del actual Canal del Dique y perfeccionar su navegacion. Por final expresión de ellas, bien podrá tener lugar la de nuestra gratitud a su benemérito autor, y vnir nuestros votos con los de este respetable público que lo ama, para que las veamos realizadas bajo su sabia Dirección, y que entres tantas obras famosas que distinguen sus talentos Militares deje este nuevo monumento que un mismo tiempo mismo (sic) dé testimonio de su sabiduría y de su celo por el bien general.

Productos.

Con tan saludable objeto y en cumplimiento de las órdenes del Rey, ha intentado diferentes veces la Superioridad tener conocimiento de los regulares productos y cargas con que está grabado dicho Canal para disponer lo combeniente a mejorar su nabegación, cada día más entorpecida y limitada. Por auto del 17 de junio de 1714 se le mandó al M.I.C. de esta ciudad dirigiese el último Quinquenio de los productos del Dique y habiéndolo formado en su consecuencia de su orden el Mayordomo de Propios don Francisco García del Fierro lo presento a dicho Ilustre Cabildo y consta por él ascendieron a pesos 35.746 con 4 reales.

A pedimento de la Diputación del Cabildo produjo el mismo don Francisco García del Fierro en 28n de diciembre último otro quinquenio correspondiente a los años subsequentes de 91 a 95 de dichos productos que importaron en el expresado tiempo pesos 26.733 con 6/8 de reales.

¹ Subrayado en el Original

Vnidas estas dos partidas, componen la cantidad de pesos 64.479 con 4 6/8 reales que repartidos en dichos diez años en que hubo tres de Guerra, corresponden a cada año común pesos 6.247 con 7 5/8 reales en que se pueden regular los productos del Canal del Dique anualmente.

Estos proceden de los derechos de Dique entero y medio Dique que cobra la ciudad con arreglo a Aranzel, sobre los Buques, frutos y efectos que nabegan dicho Canal. Los primeros de Dique entero son veinte reales por cada canoa, y diez y seis por cada champán, diez y seis por cada diez arroba de mercadería y cuatro reales por cada carga de efectos ordinarios o de frutos del país que van o vienen por el Canal y solo se cobran cuando está corriente y nabegable desde Barranca a esta ciudad. Los de Medio Dique son la mitad de dichos valores que se exigen quando solo hay navegación hasta Mahates. En este tiempo se cobra por separado vn real de Bodega por cada carga de las que se dirigen desde ésta al interior y cuio producto se incluye en los del Dique teniendo por esta razón la ciudad dos Bodegas situadas en el pueblo de Barranca para custodiar los efectos hasta su embarque en el Río Magdalena.”

Cargas.

(A continuación enumera las cargas que divide en directas e indirectas)

Directas.

1ª. Los gastos de 6 pesos de Administración que paga la Ciudad por el cobro de sus derechos que vienen a ser 400 pesos anuales.

2ª. Limpieza de los taponés de yerba que el último quinquenio fueron mas de 1.500 pesos por año.

3ª. Los réditos de 25.909 pesos situados sobre el Dique, que pertenecen a los Monasterios de Santa Clara y Santa Teresa, a la Cofradía de San Pedro y al presbítero don José Elías Pomares que a 5 pesos importan anualmente 1.295 y 3 ½ reales.

Indirectas.

4ª. Réditos de 53.151 pesos que además de las anteriores reconoce la Ciudad sobre la totalidad de sus propios y rentas. Estos pertenecen: a la Real Hacienda por censos de Indios, 7.957; a temporalidades 11.880; a varios capellanes, Conventos y Cofradías 31.534, y a Pósito de la Ciudad 1.780; cuyos censos a 5 pesos importan 2.657 pesos y 4 ½ reales anuales.

5ª. Gastos de festividades, que son 500 pesos al año, y pago de los réditos de Capellanías por la Real Cédula de 25 de abril de 1.678.

6ª. 200 pesos que se obligó a dar anualmente la ciudad para subsistencia de las Piraguas corsarias del Darien.

Total, son 6.553 pesos y gastos y como los ingresos por sus productos son 6.247 pesos y 7 5/8 reales, aun cuando la limpia sea menos, apenas hay para cubrir los gastos.

Además agréguese las deudas atrasadas con la Real Hacienda y con los particulares.

La deuda con la Hacienda ascendía en 1796 a más de 12.700 pesos, y en 5 de enero de 97 quedó reducida a 6.850 pesos, los cuales se podrán cubrir en todo el corriente año de 97 con los productos del Dique con arreglo a lo dispuesto por Orden de 28 de septiembre de 1796.

La segunda deuda, en 31 de Junio último era de 5.730 y 4 reales, que podrá ser pagada con el sobrante de los propios.

Por orden de 22 de mayo de 1790 pasaban los ingresos del Dique a la Real Hacienda para mejorar la nabegación. Como era imposible atender a todas las necesidades de la Ciudad sin este ingreso, en 10 de agosto del mismo año 1.790 se propuso al Virrey la cesión del Canal a su Magestad con todas sus cargas, caso de no revocarse la orden.

En vista de lo expuesto por el Cabildo (la decadencia de su hacienda, gastos extraordinarios, etc) se mandó por la superioridad en Auto de 17 de junio de 1791 que se formalice dicha cesión del Dique a su Magestad en Cabildo Pleno, acompañado el último quinquenio de sus productos y un estado detallado de todos sus gravámenes, censos y obligaciones para dar cuenta al Rey y en su cumplimiento en sesión celebrada en 18 de agosto del mismo año 1.791, se ratificó la cesión pasando todo cargo a Su Magestad y por tanto la Administración, limpieza y demás atenciones del Canal; y con testimonio de dicha Acta, la Real Cédula citada de 25 de abril de 1678m estado de los gravámenes, etc. Se dirigió al Virrey del Reino quien en fecha 19 de julio de 1795 dio cuenta de ello a Su Magestad acompañando los Planos, perfiles y Cálculo de las obras proyectadas por don Antonio de Arévalo para mejorar la nabegación del canal.

Su Magestad se dignó resolver en Real Orden de 27 de abril de 1796 “ *que en atención a que por el establecimiento del Consulado de esta Ciudad, en cuya Real Cédula se recomienda a este Cuerpo cuida que el citado Dique se mantenga corriente y nabegable todo el año, puede convenir se encargue dicho Consulado de lo que la ciudad quiere ceder a Su Magestad para lo qual se ven de arreglar con ambas comunidades armoniosamente lo que más combenga a su mayor bien, dándose cuenta de las resultas*”² cuya disposición se comunicó por el Virrey en 28 de septiembre último (1796) al Gobernador de Cartagena al Cabildo y a la Junta de Gobierno del Consulado.

² Subrayado en el original

Este cuerpo ya había tenido en cuenta, el Capítulo 23 de sus constituciones y en el asunto del Dique para fomento de la Agricultura y del Comercio y en consecuencia resolvió tomar a su cargo la empresa de poner navegable el Canal en todo el año. Así lo comunicó el Cabildo el 29 de julio de 1796 pidiendo datos sobre él y sus cargas.

El Cabildo en 22 de septiembre de 1796 acordó le pasasen las notas y datos que pedía con copia de la Real Cédula de 25 de abril de 1678 y que se le informase de las deudas de la ciudad a que estaba obligado dicho ramo. Cuando se hacia todo esto se recibió la citada, de 27 de abril de 1796 que se agregó a los datos pedidos, así como las Actas de cesión. En 24 de noviembre de 1796, acordó dicho cabildo nombrar a don José Ignacio de Pombo, Alférez Real de la Ciudad y a don Agustín de Rivera, para que como diputados del Dique, y con bastante facultades como tales, tomasen todos los datos necesarios al asunto e informasen al Cabildo de lo que conviniese hacer para cumplir la soberana disposición y que se comunicase dicho acuerdo al Consulado para que este nombrase otra Diputación que juntamente con la del Cabildo tomase los acuerdos convenientes. Así lo hizo en 26 de noviembre de 1796 en las personas de don Mateo Arroyo y don Lázaro María Herrera.

Terminada la labor de investigación pasó su relativo expediente en 27 de mayo de 1797 a la Diputación del Consulado y en 17 de junio de la volvió a la Diputación del Cabildo.

Ratificose el Cabildo en la Cesión del Dique al Consulado, pero este se negó a admitir la cesión a nombre de su Cuerpo por considerarlo perjudicial por los pleitos, causas y obligaciones a que quedaba sujeto.

En 23 de junio de 1797 se acordó:

Adoptar el primer proyecto del ingeniero, por ser de excesivo gasto el 2º. Y que la obra fuese dirigida por don Antonio de Arévalo su autor; y aceptar la colaboración del Consulado y Cabildo en los gastos en la siguiente forma:

De los cien mil pesos de gastos el cabildo daría veinte mil y el Consulado los ochenta mil restantes. Para reunir su parte el Cabildo hipotecó en nombre de la Ciudad los productos del mismo Dique. Se suprimieron los derechos para todos los Buques que llevasen o trajesen mercancías por el Canal; se suprimió también el Real de Bodega para los efectos que se navegaren por él y el derecho de paso quedó reducido a sólo el de medio Dique durante todo el año. Todo lo cual comenzaría a regir al terminarse la obra. Fecha del documento, 19 de julio de 1797.

Firmado:

José Ignacio de Pombo.

Archivo General de Indias 118-5-9

Tomado de: Ybot León, Antonio: *La arteria histórica de la Nueva Granada, Bogotá, 1952, páginas 370-390.*

