

José Ignacio De Pombo / En 10 De Julio De 1797 /.

DOCUMENTO NÚMERO 23

MANIFIESTO DEL CANAL DE CARTAGENA DE INDIAS / DE SU SITUACION, VENTAJAS, ESTADO, OBRAS NECESARIAS, ETC. / EXTENDIDO / CON / ACUERDO DE LAS DIPUTACIONES DEL CABILDO Y CONSULADO / POR DON JOSÉ IGNACIO DE POMBO / EN 10 DE JULIO DE 1797

“Manifiesto de la situación del canal llamado Dique de Cartagena entre el Mar del Norte y Rio 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 Lázaro Ma de Herrera: han acordado y convenía 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 o estrecho de Pasacaballos, formado por la costa del continente e Ysla inmediata de Barú, de fondo proporcionado solo para pequeñas embarcaciones y ele dos Millas de largo que corre N. S. A su salida se halla la limpia y abrigada costa llamada de Estero, que se extiende otras cinco 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

Situación. salada, con dirección al S. E. hasta la sienaga de la Cruz, desde la cual tomando 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 Rio de la Magdalena, el espacio de mas de diez leguas. Allí tiene su boca o entrada por el Rio, 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 extensión de una a otra Boca mas de veinte y cuatro leguas: a que agregadas las cinco que hai desde Matumilla a esta Darcena, componen las veinte y nueve en que se computa su navegación. En toda ella no se encuentran mas 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 margenes 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 Bollorques, 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 mantienen embalsadas las aguas de Caño Grande hasta la proximidad de Roldan todo el año, y las que entran del Rio, 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 extensión.

Situación. Las de Matumilla, los Compadres, la Corcobada, Juan Gomez y la Cruz, son las principales de agua salada y bastante profundas 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 comunicacion a él y en que se esparcen las aguas que este recibe del Rio. Los terrenos de vna y otra parte del Canal en lo general son baxos y pantanosos propios para pastos, excepto los de la parte del S. desde Matumilla a la Cienega de la Cruz, que estan inundados de las aguas del Mar, son arenosos y se hallan absolutamente abandonados. Tal es la situacion y circunstancias del Dique. Examinemos sus ventajas.

Vtilidad y ventajas en tiempo de paz. Vna Navegacion facil y proporcionada para toda Clase de Buques de los que navegan el Rio 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.

1ª. Dos Clases de Buques navegan el Rio 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 Chanpanes; y otros algo obalados y de cubierta que llaman canoas. Estas ya por que calan más agua, ya por la naturaleza de su construccion son mas seguras en el Rio y navegan tambien en el mar, lo que no pueden hacer aquellos. Pero unos y otros lo executan sin incombeniente por todo el Canal.

La rapidez con que corren las aguas del Río, aun en sus margenes, no solo hacen imposible navegarlo a vela o remo sino tambien en embarcaciones de quilla o de regular construccion, porque oponiendo a estas mayor resistencia las aguas, no se puede superar con la de

las palancas, en cuyo término nabegan contra su corriente aquellas por las orillas. Así se experimenta que aun las canoas, no obstante de ser aplanadas, como calan algo más que los clapanes gastan doble tiempo en sus viajes; por cuya razón son preferidos éstos y un triplicado número de ellos.

Vtilidad y ventajas en tiempo de paz. No pudieron 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 tráfico del Río con esta plasa que es el alma de él.

- 2^a. Las canoas aunque navegan por el Mar, según se ha expuesto, solo pueden hacerlo con viento en o muy largo, y en las inmediaciones de la costa para fondearse donde esté éste hasta que vuelva, 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.
- 3^a. Toda la extensión del desde su entrada por el Río en Barranca hasta esta Darsena, es de solo de 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 vuelta. Dista el espresado 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 Ríos y las canoas y encontrando a su salida en el Mar viento de tres o cuatro días; quando falta aquel, tienen que esperarlos tal vez meses enteros. Lo mismo les sucede a

esta Bahía con el del Vendabal o de tercer quebrante para regresar y además para subir por el Río las antedichas 23 lenguas, desde sus Bocas a Barranca, necesitan cuatro, cinco y hasta seis días, según el caudal de 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 gasto con que se hace su navegación, no sólo en el chorro de sueldos y dietas de Marineros o Bogas; sino también en el de las Velas, Palos y Aparejos que no se necesitan en él. Ni el Río, como queda espuesto y que solo tienen las canoas para hacer la trapacería dicha por él.

- 4^a. 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 lebanan; y ya principalmente por que siendo aquel el único reinante en dicha estación aun quando viniesen sin riesgo, se quedarían estancadas en esta Bahía sin regresar y con grave daño de los Buques que tanto padecen en ella. Si está cerrado del Dique en dicho tiempo queda toda navegación de frutos del interior del Reyno con esta Plaza, en una parte tan considerable del año, el camino de tierra suplir su falta, por la mala 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 tiempo de guerra. Si estos inapreciables bienes ofrece el Canal en tiempo de paz, a Beneficio de la Agricultura, Navegación y Comercio interior del Reyno, no son de menor consideración los que igualmente ofrece en tiempo de Guerra. Con él se preservan 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.

- 1°. 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. Asi lo hemos visto por una fatal experiencia repetidamente en la pasada guerra contra la Francia y aun en la presente. No hay exemplar de que ninguno haya intentado hacer lo mismo en la inmediata costa del Estero, donde esta la Boca del Canal ni es presumible lo intenten, ya por que serian luego descubiertos del proximo pueblo de Pasacaballos, desde Bocachica, de las casas de Campo de la Bahía y aun de las alturas de esta Ciudad y ya principalmente por la facilidad con que podrian ser interceptados y dems riesgos a que se exponian. Por consiguiente está segura y libre de enemigos la navegacion por el Canal hasta este puerto.
- 2°. Pero aun quando fuese facil que los enemigos se situasen en dicha costa del Estero y no pudiesen ser molestados, se lograrían sin embargo todos los bienes antedichos de la navegacion del Canal: porque no pudiendo internar por él sino pequeñas embarcaciones, los enemigos que lo intentasen serian facilmente destruidos, y no siendo interrumpida y cortada la navegacion 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 desde alli transportados con seguridad a la Plaza. Asi recibiría tambien ésta en caso de sitio toda clase de socorros de gentes, víveres, etc., para su subsistencia y defenza. Ventaja apreciabilísima que debe llamar toda la atencion del Gobierno pues como dice vn Politico de la Seguridad y mejor defensa de esta Plaza pende toda la del Reino,

de que es su Baluarte, y el conducto quasi vnico por donde remite y recibe de la metropoli sus riquezas y efectos. Si hemos sido prolijos en la exposicion de las ventajas del Canal del Dique procuraremos ser tambien exactos en la apresion de sus defectos (que hacen en la maior parte ilusorios aquellos bienes) para dar despues 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 conserbacion debe velar la industria y cuidado del Hombre, parece mas bien una obra informe de la Naturaleza o abandonada.

Llenas de maleza y Mohte sus margenes, 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 su nabegacion con todos estos incombenientes a solo vna cuarta parte del año en lo mas principal é interesante del Canal, es el estado lastimoso que tiene. Proviienen estos males, vnos del descuido y otros de la contruccion y local del Dique, cuyos defectos vamos a numerar por el orden con que se presentan empezando por el Rio.

- 1°. La Boca del Canal por esta parte, está perpendicular al costado del Rio y al hilo de su corriente; de modo que las aguas entran en el Canal contra su natural inclinacion en fuerza solo de su afluencia y quedan como muertas y rebalsadas en él y así lejos de trabajar y excabar el Canal leban tan su Albeo, con las tierras, arenas y demas Cuerpos que conducen, que allí se sientan y depositan.
- 2°. El fondo o Albeo del Canal, desde su entrada por el Rio, hasta Cantarranas y. respectivamente desde allí a Roldan, está elevado ocho pies sobre el nibel las aguas del Rio en su mayor menguante, de modo que para que en este tiempo fuese nabegable las cinco millas

de extension que hay entre dichos dos primeros puntos con cuatro de fondo, necesita excabarse doce.

- 3°. 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 Rio sin que este suba, considerablemente.
- 4°. Los abundates desagües, a las lagunas del Colador, y Machado situadas en las inmediaciones de esta parte del Canal, todas con comunicación dél por varios caños y de considerable extencion, impiden la nabegacion por algun tiempo, aun despues que empiezan a entrar las aguas del Rio por el Canal, porque hasta que éstos llenan la gran capacidad de aquellas no pueden correr por éste contener dentro de Su cauce las necesarias para la nabegacion.
- 5°. Siguiendo el Canal desde Cantarranas a Roldan, de 17 millas de largo, tiene tambien sus desagües por las lagunas de Guardatinaja y Venturilla, y es de poco fondo, pues aunque su Albeo no está elevado como el del anterior, sin embargo no se puede nabegar por él en tiempo de las menguantes del Rio. Peo el defecto principal de este trecho del Canal, son los cuatro tornos o bueltas que tiene los cuales dificultan la navegacion y la prolongan mas de vn tercio, pues huiendo de Roldan solo cinco leguas, se extiende el Canal por mas de siete y ademas traen el incombeniente de impedir la velocidad y corriente de las aguas y que estas excaben su cauze.
- 6°. 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 crien en sus margenes, 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 llevadas por aquellos o por las aguas, se fijan en él o en la angostura atrabesándose y formando lo que llaman tapones, que cuestan mucho trabajo y tiempo y gasto el quitarlos.

7°. El trozo de Canal desde la Angostura hasta Mahates es el mas trabajoso en todo tiempo, por que 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 incómoda y difícil la navegacion por los obstaculos 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.

8°. Desde alli 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 lepuas de extencion.

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

9°. Ademas de estos defectos se encuentran otros estorbos en toda la extencion del Canal, desde Vna a otra Boca, en los troncos y ramas de los arboles, que caen dentro de él y en la maleza de que estan llenas sus margenes, que igualmente dificultan la navegacion.

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

Obras proyectadas. Por comision del Exmo. Sr. Virrey del Reillo don José de Ezpeleta, comunicada en orden de 19 de octubre 1793 procedió el

Exelentísimo Señor Ingeniero Director don Antonio de Arebalo, echas las observaciones, reconocimientos y nivelaciones necesarias de todo el Canal, terrenos inmediatos a él y Rio 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 las escazes 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 dió cuenta de todo a Su Magestad en 19 de julio de 95.

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

Con la mejor direccion 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, una cuneta o excavación en medio del cauce actual de cuatro varas de ancho arriba, dos abajo y una de fondo, se corregía desde luego el 3° defecto del poco cauce del canal por este lado y se enmendaría en mucha parte el 2° de la mayor elevación de ocho pies del Albeo del Canal sobre el nivel de las aguas del Río en su menguante. Este defecto además de lo que a beneficio de la corriente de las aguas, con fundada razón y experiencia podrá en adelante perfeccionarse, no opondrá a la navegación los obstáculos 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 como sus mayores menguantes, en el orden regular de éstas, y aquellas, tendrá esta parte del Canal agua competente para se navegar sino en todo, en la mayor parte del año.

Concurrirá también a este beneficio importante obra de cerrar con fuertes Malecones los considerables desagües de dicho Canal a las Lagunas inmediatas de Colador, el Negro y Machado, por los caños Angola, del Colador de la Puente, de las Abispas y demás: deviendo 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 4° defecto.

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

Las muchas yerbas que hai y se crían 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 limpiarán destruyendo los 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 que quedará corregido el 6°. defecto.

Siendo impracticable la limpia de las yerbas que se crían en la laguna del Palenque las cuales se reproducen en rasan de las que se quitan como lo ha demostrado la experiencia y de un costo inmenso el escarbarla, se tiene por mas 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 nabegacion por dichas lagunas, con lo que seran corregidos y perfeccionados, todos los obstaculos que expresa el defecto número 7.

La laguna de Gomez, '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 navegacion, 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 das pies fuera del agua de ellos, y con vn rebestimiento 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 nabegacion en todo tiempo y corregido este 8°. defecto.

Finalmente las dos orillas del Canal, desde vna a otra Boca y las del estrecho del Estero, deberan talarse y desmontarse quitando toda su maleza y arboles en 10 varas de extencion para que ninguno caiga en adelante dentro del Canal sacando de éste los troncos y ramas que

hay en el y demas estorbos que impidan o detengan su navegacion, poniendolo asi desembarazado, con lo que quedara corregido el 9°. y último defecto.

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

Segundo proyecto. De la exposicion que dejamos echa de las obras propuestas por el excelentísimo Señor Don Antonio de Arévalo para mejorar la nabegacion del Dique, resulta; que todos los actuales defectos que dan corregidos y perfeccionados excepto el número 2 de la elevacion de ocho pies del Albeo del Canal sobre el nivel de las aguas del Rio en su mayor menguante, 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 excabar el canal una vara en su fondo, quedando por consiguiente elevado todavia cinco pies sobre aquel nivel; esperando que a beneficio de tiempo y la corriente, se corrija y perfeccione este tan considerable defecto.

Por tanto la Diputacion del Cabildo de acuerdo con la consular, deseosa de que la obra se hiciese a toda su perfeccion, y que se cumpliese desde luego con lo prebenido por Su Majestad 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 nabegable todo el año (11) lo que igualmente se encarga a la Junta del Consulado en el Capitulo 23 de la Cedula de ereccion, pidio a dicho Señor Exselentísimo Arevalo, formase un nuevo Proyecto de obra con que quedase remobido enteramente dicho defecto, y calculase

¹ Subrayado en el original.

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 excepcion de la cuneta) propuso excavar todo el Canal desde la exclusiva hasta Roldan en la profundidad necesaria de Cuatro pies, bajo el menor Nivel de las aguas del Rio y cuatro varas de ancho, con lo qual quedará expedita en todo tiempo la navegacion y corregido en toda su perfeccion el defecto número 2.

Su costo. El costo de dicha excavacion 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 extraccion de un millon 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 demas obras antedichas deducido el de la cuneta, el total gasto de dicho proyecto asciende a pesos 346.197 con 2 reales segun tambien se manifiesta en el citado papel. A dicho costo debe agregarse el importe del producto de los derechos del Dique entero correspondiente y debe estar cerrado el Canal, segun en el referido proyecto manifestó dicho Señor Exelentísimo.

Estas son pues las obras proyectadas para corregir los defectos del actual canal del Dique y perfeccionar su navegacion final expresion de ellas, bien podra tener lugar la de nuestra gratitud a su benemerito autor, y vnir nuestros votos con los de este respetable publico que lo ama, para que las veamos realizadas bajo su sabia Direccion, y entre tantas obras famosas que distinguen sus talentos Militares deje este nuevo monumento que a un mismo tiempo mismo (sic) dé testimonio de su sabiduria y de su celo por el bien general.

Productos. Con tan saludable objeto y cumplimiento de las del Rey, ha

intentado diferentes veces, la Superioridad tener conocimiento de los regulares productos y cargas con que esta grabado dicho Canal para disponer combeniente a mejorar su nabegacon cada dia mas entorpecida y limitada. Por auto de 17 junio de 1714 se le mandó al M. I. C. de esta ciudad dirigiese el ultimo Quinquenio de los productos del Dique y habiendolo formado en su consecuencia de su orden el de propios don Francisco Garcia del Fieyordomo lo presentó a dicho Ilustre Cabildo y consta por él acendieron a pesos 35.746 con 4 reales.

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

Vnidas estas dos partidas, componen la cantidad de pesos 62.479 con 4 6/8 reales que repartidos: entre dichos diez años en que hubo tres de Guerra, corresponden a cada año comun pesos 6.247 con reales en que se regular los ductos 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 navegan dicho canal. Los primeros de Dique entero son veinte reales por cada canoa, y diez y seis cada champan, diez y seis por cada diez arrobas de mercaderias y cuatro reales por cada carga de efectos ordinarios o de frutos del pais que van o vienen por el Canal y solo se cobran quando está éste corriente y nabegable desde Barranca a esta ciudad. Los de medio Dique son la mitad de dichos valores que se exigen quando solo navegacion hasta Mahates. En este tiempo se cobra separado vn real de cada carga de las que se dirigen desde esta

al interior y cuio se incluye en los del teniendo esta razon la Ciudad dos situadas en el de Barranca para custodiar los efectos hasta su embarque en el ria Magdalena.”

Cargas (A continuación enumera las cargas que dividen directas e indirectas).

Directas:

- 1^a. Los gastos de 6 de Administración que paga la Ciudad por el cobro de sus derechos vienen a ser 400 pesos anuales.
- 2^a. Limpieza de los tapones de yerba que el ultimo quinquenio fueron mas de 1.500 pesos cada año.
- 3^a. 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 1/2 reales.

Indirectas:

- 4^a. Réditos de 53.151 pesos que además, de los 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 al Pósito de la Ciudad 1.780; cuyos censos a 5 pesos importan 2.657 pesos y 4 1/2 reales anuales.
 - 5^a. Gastos de festividades, que son 500 pesos al año, y pago de réditos de Capellanías por Real Cédula de 25 abril 1.678.
 - 6^a. 200 pesos que se obligó a dar anualmente la Ciudad para subsistencia de las Piraguas corsarias del Darién. Total, son 6.553 pesos de 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 agrégense las deudas atrasadas con la Real Hacienda y con los

particulares.

La deuda con la Hacienda ascendía en 1.796 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 septiembre 1.796.

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

Cesion propuesta a Su Magestad. Por Orden de 22 mayo de 1.790 pasaban los ingresos del Dique a la Real Hacienda para mejorar la navegacion. 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 cesion 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 formalizase dicha cesión del Dique a Su Magestad en Cabildo pleno, acompañando 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 de 1.791, se ratificó la cesion pasando todo a cargo de Su Magestad y por tanto la Administracion, limpieza y demás atenciones del Canal; y con testimonio de dicha Acta, de la Real Cédula citada de 25 abril 1678, estado de los gravámenes, etc., se dirigió a el 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 Arevalo para mejorar la navegacion del Canal.

Su Magestad se dignó resolver en Real Orden de 27 de abril de “que en

atención a que por el establecimiento del Consulado de esta Ciudad, en cuya Real Cédula se recomienda a este Cuerpo cuide que el citado Dique se mantenga Corriente y nabegable todo el año, puede combenir se encargue dicho Consulado de lo que la ciudad quiere ceder a Su Magestad para lo qual se vea de arreglar con ambas comunidades armoniosamente lo que mas combenga a su mayor bien, dandose cuenta de las resultas” (1)² cuya disposición se comunicó con el Virrey en 28 de semptiembre ultimo (1796) al Gobernador de Cartagena al Cabildo y a la junta de Gobierno del Consulado.

Este cuerpo ya habia tenido en cuenta el Capitulo 23 de sus constituciones y en él el asunto del Dique de la Agricultura y del Comercio y en consecuencia resolvió tomar a su cargo la empresa de poner nabegable el Canal todo el año. Asi lo comunicó al Cabildo en 29 1796, pidiendole datos sobre él y sus cargas.

El Cabildo, en 22 septiembre 1796 acordó se pasasen las notas y datos que pedía con copia de la Real Cedula de 25 abril 1678 y que se le informarse de las deudas de la Ciudad a que estaba, obligado dicho ramo. Cuando se hacía todo esto se recibió la citada, de 27 abril 1796 que se agregó a los datos pedidos, así como las Actas de cesion. En 24 de noviembre de 1796, acordó dicho Cabildo nombrar a don José Ignacio Pamba, Alferez Real de la Ciudad y a don Agutsin de Rivera, para que como Diputados del Dique, y con bastantes facultades como tales, tomasen todos datos necesarios al asunto e informasen al do de lo que conveniese hacer para cunplir la soberana disposicion y que se comunicase dicho, acuerdo al Consulado para que éste nombrase otra Diputacion que juntamente con la del Cabildo tomase los acuerdos

² Subrayado en el original.

convenientes. Así lo hizo en 26, noviembre de 1796 en las personas de don Arroyo y don Lázaro María de Herrera.

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

Ratificóse el Cabildo en la Cesión del Dique al Consulado, pero éste 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 1797 se acordó:

Adoptar el primer proyecto de Ingeniero, por ser de excesivo gasto el 2°.

Y que la obra fueses 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 gasto el Cabildo daría veinte mil y el consulado los ochehta mil restantes. Par reunir su parte del 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 comensaría a regir al terminarse la obra. Fecha del documento, 19 julio 1797 = firmado José Ignacio de Pombo.

Archivo General de Indias.

118-5-9.