



Paso en el Canal del Dique *comunicación entre el río Magdalena y la ciudad de Cartagena*
(Tomado de: *Geografía pintoresca de Colombia*, Litografía Arco, Bogotá, 1984).

El Canal del Dique 1810-1840: El viacrucis de Cartagena*

GUSTAVO A. BELL LEMUS

Trabajo fotográfico: Luis Eduardo Cruz

DESDE LOS COMIENZOS de la conquista española, en el siglo XVI, hasta la introducción de los barcos de vapor en el río Magdalena, en la primera mitad del XIX, la comunicación entre las provincias del interior de la Nueva Granada y los puertos del Caribe nunca fue fácil ni expedita. El Magdalena, única vía de comunicación, siempre fue un río de curso cambiante, sujeto a los períodos de lluvia que modificaban constantemente su profundidad, tornándolo caprichoso e indomable; por ello la navegación a través de sus aguas fue irregular, como problemática resultó la comunicación entre el interior andino y la costa caribe.

Pero el problema no sólo era el río a lo largo de su curso, sino también su desembocadura final en el mar Caribe. Por eso ninguno de los tres puertos granadinos pudo aprovechar cómodamente sus ventajas, porque ninguno disfrutaba de una posición óptima desde el punto de vista de las comunicaciones: tanto Santa Marta como Cartagena, no obstante poseer excepcionales bahías que las hacían puertos naturales, no tenían acceso directo al río; Barranquilla, por su parte, si bien localizada sobre la margen occidental del río y a pocos kilómetros de su desembocadura, carecía de fácil acceso a dicho mar¹.

La importancia del Magdalena, como vía de comunicación entre las provincias del interior andino y el mundo exterior, cobró mayor valor una vez se consolidó la independencia. Los atractivos que tenía para los comerciantes la apertura de nuevos mercados, diferentes de los puertos españoles, hacía que la comunicación por el río fuera vital, así como las facilidades que pudieran ofrecer los puertos del Caribe. La lucha por ofrecer al comercio exterior de la Nueva Granada una rápida y permanente comunicación con el mar Caribe explica en buena medida la historia de los tres puertos del norte de Colombia, a la vez que refleja las dificultades del país para integrarse a las corrientes mundiales del comercio, que a comienzos del siglo XIX experimentaron inusitado crecimiento.

La historia particular del canal del Dique en la primera mitad del siglo XIX, es la historia de las vicisitudes que hubo de afrontar Cartagena, a partir de 1821, para mantener su estatus como primer puerto de la Nueva Granada ante la amenaza permanente de verse desplazada por sus vecinas Santa Marta y Barranquilla. La lucha desesperada de Cartagena es también la historia de una provincia que, como consecuencia de la independencia, tiene que librar una dura batalla política con el gobierno central de un Estado republicano, para conseguir unos recursos fiscales de un Estado incipiente y pobre que poco disponía para obras de infraestructura, como lo era el canal del Dique².

* El autor agradece la colaboración que le ha brindado la Universidad del Norte, para la elaboración de esta investigación.

¹ En resumen, esta es la tesis central de la obra de Theodore E. Nichols, *Tres puertos de Colombia. Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*, Bogotá, 1973. Para un estudio bastante esquemático sobre la incidencia de la geografía en el desarrollo de Colombia, véase Emilio Latorre, *Transporte y crecimiento regional en Colombia*, Bogotá, 1986.

² El canal, en últimas, es la conexión de varias lagunas localizadas entre el río y la bahía de Cartagena y que une a Calamar, a orillas del Magdalena, con Pasacaballos, en la bahía, a nueve millas de la ciudad. Se calcula que el canal tiene unas 92 millas de longitud entre esos dos puntos extremos.



Mapa del Canal del Dique, preparado por John C. Trautnine.
Colección de la Biblioteca Luis-Angel Arango. Ref.: C. 10101.

EL CANAL EN LA COLONIA

El canal del Dique tiene una existencia estrechamente vinculada con Cartagena, como quiera que es su comunicación fluvial con el Río Grande de la Magdalena, y sus primeros datos biográficos se remontan al año 1571, cuando el gobernador de la ciudad concedió un privilegio para la construcción de un camino que comunicara varios caños que terminaban alimentándose del río³. Desde entonces el canal va a ser objeto de una interminable cadena de pleitos legales entre el Cabildo de la ciudad, el gobernador y varios súbditos de la corona que obstaculizaran su debida utilización. Sólo hasta 1582 el canal pudo ser completado, pero rápidamente cayó en desuso al no proporcionársele el debido mantenimiento.

En 1650, el gentilhomme de su Majestad católica don Pedro Zapata de Cárdenas, caballero del hábito de Santiago y catalogado como “hombre de varoniles arrestos”, en su calidad de gobernador de Cartagena, y luego de una serie de gestiones ante el Cabildo de la ciudad y de las poblaciones ribereñas y de rogar a las cofradías de los conventos de Santa Teresa y Santa Clara por recursos monetarios, reinaugura el canal del Dique con nuevas obras hidráulicas que hacen la navegación más expedita. El canal puso en contacto a las poblaciones de Pasacaballos, Rocha, Gambote, Mahates, San Estanislao y Barranca, y benefició varias haciendas por donde cruzaban las aguas. Pero el destino, queriendo simbolizar lo que habría de ser la suerte del Canal, hizo que, a los dos días de inaugurada la obra, su gran benefactor y gestor, don Pedro Zapata, fuera trasladado a otra provincia de la Nueva Granada⁴.

En los años siguientes el canal fue administrado indistintamente por el cabildo de Cartagena o por varios súbditos a título individual, por concesión y arrendamiento. Esta inestabilidad en la administración del canal se tradujo en su inadecuado mantenimiento y, por tanto, en su progresivo deterioro. Además, el canal tuvo que afrontar unos enemigos constantes que le hacían tanto daño como la negligencia en su mantenimiento: los dueños de burros y mulas. Según los propietarios de estas bestias, la utilización de las aguas del canal para el transporte de mercancías era una competencia que amenazaba la

³ Entre los varios trabajos históricos que se han publicado sobre el canal del Dique, hemos seguido de cerca el de Mauricio N. Visbal, “Apuntes históricos sobre el canal del Dique” en *Boletín Historial*, Academia de la Historia de Cartagena de Indias, núm. 86, mayo de 1945, págs. 3-17.

⁴ *Ibid.*, pág. 6.

rentabilidad de los cuadrúpedos; por ello siempre se opusieron a su mejoría y en no pocas ocasiones contribuyeron a su obstrucción.

A finales del siglo XVIII, el canal del Dique se encontraba totalmente descuidado y tan sólo se utilizaba en los meses de creciente del río, cuando las lluvias aumentaban las aguas de los caños. En 1789 el virrey arzobispo Caballero y Góngora, en su relación de mando, anotaba sobre esa vía: “[...] tenía tantos embarazos y trabas que después de exigirse por el Cabildo de Cartagena crecidos derechos de peaje y bodegaje, no puede transitarse el Dique sino pocos meses del año, permaneciendo la mitad de él sin agua, y siempre sucio y lleno de malezas y troncos conducidos por el río en tiempos de las crecientes, fuera de un espeso yerbasal, que cría por su naturaleza ⁵.

Este informe seguramente determinó que el Rey, en 1790, ordenara que los derechos del canal ingresaran a la Real Hacienda, lo que llevó a que el cabildo de Cartagena le propusiera al virrey Ezpeleta, en ese mismo año, la cesión del canal a la corona, con sus derechos y obligaciones. Para estos efectos, el Rey comisionó al ingeniero Antonio Arévalo para que rindiera un informe sobre el Canal, el cual debía incluir un presupuesto para su debida reparación, que quedó tasado en \$ 100.000. En 1795 se creó el consulado de Cartagena, asignándosele como una de sus principales tareas la de acometer el proyecto de Arévalo conjuntamente con el cabildo de la ciudad. Tras las conversaciones del caso, se acordó que el consulado pagaría el 80% del valor de la obra, y el saldo el cabildo.

Al cabo de dos años surgieron conflictos entre el cabildo y el consulado, ya que el primero no aportó la suma comprometida; los trabajos siguieron, no obstante, a cargo del segundo, pero fueron interrumpidos a causa de la guerra con Gran Bretaña. En los cortos años de paz se reanudaron los trabajos, sólo para suspenderse en 1807, como consecuencia de las crecientes del río ⁶. Ya para entonces el horizonte político del virreinato se nublabá, al surgir los primeros vientos que habrían de convertirse más tarde en el torbellino de la independencia.

LOS AÑOS DE LA INDEPENDENCIA

Como consecuencia de los azarosos años que siguieron a 1810, el consulado de Cartagena fue abolido por el gobierno republicano de la provincia en 1812, y

⁵ *Ibid.*, pág. 8.

⁶ Un resumen acerca del canal en estos años finales del siglo XVIII y comienzos del XIX, se encuentra en una comunicación que le envió el consulado de Cartagena al secretario de Estado del Despacho Universal de Hacienda, fechada el 20 de septiembre de 1817 y que se encuentra en el Archivo General de Indias, Sevilla, en el legajo 551 de Santafé.

Vista panorámica de la ciudad de Cartagena un siglo después (J. V. Mogollón y Cía. editores, Colección privada).



Vista del muelle en Cartagena (J. V. Mogollón y Cía. editores, Colección privada).



con él la entidad que tenía a su cargo el mantenimiento del canal. Luego de la feroz reconquista de Morillo, el consulado es nuevamente restablecido en 1816, y el 17 de junio de 1817, mediante real cédula, se le ordena al virrey que, una vez se entere del estado de la obra, autorice al consulado para que tome en préstamo los dineros necesarios para hacerse cargo del canal.

El consulado, al carecer de fondos con que cumplir esa obligación, al igual que el cabildo de la ciudad, comunica a Madrid que se abstiene de dirigir y mantener el canal⁷. Un año más tarde, en 1818, el cabildo de Cartagena le cede los derechos del canal del Dique a la real hacienda y el consulado presenta nuevos proyectos para hacerlo navegable⁸. Esta vez, sin embargo, son las urgencias militares del gobierno en Santafé las que hacen que los recursos de Cartagena se desvíen a satisfacer las necesidades de otros frentes a costa de la atención al canal, que continúa abandonado a las libres fuerzas de la naturaleza. Al final de la independencia y comienzos de la república, en 1821, el canal del Dique está totalmente obstruido e innavegable, con las funestas consecuencias que eso le acarrearía a Cartagena.

LAS INCERTIDUMBRES DE LA REPUBLICA

Mientras Cartagena era sitiada en 1821 por las fuerzas patriotas, ha ocurrido que el comercio exterior se ha realizado a través del vecino puerto de Sabanilla, que demuestra estar apto para ese tipo de actividad hasta el punto que se ordenan los estudios y diseños para construir en ese sitio una gran ciudad⁹. Por su parte, Santa Marta también demuestra su capacidad portuaria, llamando la atención de los comerciantes. Estos hechos, sumados a que la república implica unas nuevas relaciones políticas y económicas totalmente distintas de las del imperio español, hacen que Cartagena reaccione para tratar de mantener su primacía e importancia de otrora como primer puerto en el Caribe.

Pero la eficacia de la reacción de Cartagena —ordena cerrar Sabanilla— está condicionada a que ofrezca una vía de acceso al río mejor que la de los puertos

Santa Marta con su bahía no tenía acceso al río. Puerto de Santa Marta, acuarela de Edward M. Mark Colección de la Biblioteca Luis-Angel Arango.



⁷ *Ibid.*

⁸ A.G.I., Audiencia de Santafé, legajo 985 (113), expediente núm. 17.

⁹ Luis Brion a Simón Bolívar, Barranquilla, 29 de junio de 1820, y L. Brion a Santander, Barranquilla, 30 de julio de 1820, en Enrique Ortega Ricaurte (comp.); *Luis Brion* (De la orden de Libertadores...), Bogotá, 1953, págs. 84-85 y 112-113, respectivamente.

vecinos, algo que no se halla en capacidad de hacer, en vista de que el canal está completamente obstruido y no disponible para la navegación.

Cartagena cuenta a su favor, no obstante, que los primeros comerciantes extranjeros que llegan al naciente Estado se establecen en sus calles y ninguno duda que la prosperidad de la ciudad renacerá una vez se abra el canal del Dique nuevamente ¹⁰.

Las esperanzas de una pronta apertura del canal florecen con la concesión que el gobierno central le otorga a Juan Bernardo Elbers para la navegación exclusiva con vapores por el río Magdalena ¹¹. A cambio de ese privilegio, Elbers se compromete a reabrir el canal del Dique, con el fin de conectar a Cartagena con el río y poderle prestar a esa ciudad los servicios de los barcos de vapor. Estos proyectos entusiasman al cónsul Británico en Cartagena, quien acompaña a Elbers a conocer sobre el terreno el canal. Se admite que la tarea es el más arduo de los compromisos, pero Elbers se mantiene optimista y contrata un ingeniero inglés que debe dirigir la obra; más perspicaz, el cónsul británico cree que las verdaderas dificultades del alemán serán con el cabildo de Cartagena ¹².

En efecto, como el cabildo continúa cobrando para la fecha dos derechos de pasaje, denominados "dique" y "medio dique", por la utilización de la vía, y como Elbers también fue autorizado por la ley a cobrar un peaje en el canal que abriera, los conflictos no demoran en surgir, pese a la inicial buena disposición que muestran ambas partes sobre ese punto. Las primeras comunicaciones de Elbers al cabildo se fechan en mayo de 1824, y al cabo de cuatro años nada se ha resuelto, lo que impide a Elbers cumplir su compromiso de rehabilitar el canal. Finalmente, en 1827, se llega a un principio de acuerdo mediante el cual Elbers queda exonerado de su obligación con el canal, obligación que pasa a ser del cabildo de Cartagena.

En vista de que, al cabo de un año, Cartagena no ha iniciado ningún tipo de trabajo sobre el canal del Dique, Bolívar decide actuar directa y enérgicamente en la materia. Le ordena al jefe civil y militar del distrito de Cartagena que

Cartagena a partir de 1821 fue considerada como el primer puerto de la Nueva Granada. Vista de Cartagena, acuarela de Edward M. Mark. Colección de la Biblioteca Luis-Angel Arango.



¹⁰ Véase, por ejemplo, *Letters from Colombia*, Londres, 1824, pág. 204. Esta era en general la idea que tenían todos los diplomáticos que llegaban a Cartagena, y que al parecer los mismos cartageneros se encargaban de divulgar, no sin faltarles interés en el asunto.

¹¹ Robert Louis Gilmore y John Harrison, "Juan Bernardo Elbers y la introducción de la navegación a vapor en el río Magdalena", en Jesús Antonio Bejarano (comp.), *El siglo XIX en Colombia visto por historiadores norteamericanos*, Medellín, 1977, págs. 117-120.

¹² Edward Watts a George Canning, Cartagena, 9 de mayo de 1824, en R. A. Humphreys (comp.), *British Consular Reports on the Trade and Politics of Latin America, 1824-1826*, Londres, 1940, pág. 260.

COMPANIA DE CARTAGENA

NAVIGACION POR RIOS

MAGDALENA Y DIQUE

El canal de navegación de Cartagena, desde su apertura en 1810, ha sido objeto de una constante atención por parte del gobierno y de la ciudad. En 1831, el gobierno de la Nueva Granada, a través del gobernador de Cartagena, solicitó al gobierno de Bogotá la autorización para la apertura del canal. Este documento, publicado en la Realidad, describe el estado del canal y las medidas necesarias para su apertura y mantenimiento.

El canal de navegación de Cartagena, desde su apertura en 1810, ha sido objeto de una constante atención por parte del gobierno y de la ciudad. En 1831, el gobierno de la Nueva Granada, a través del gobernador de Cartagena, solicitó al gobierno de Bogotá la autorización para la apertura del canal. Este documento, publicado en la Realidad, describe el estado del canal y las medidas necesarias para su apertura y mantenimiento.

CALCULO
Del costo de apertura del canal

COSTO.

1. Costo de apertura del canal	100,000
2. Costo de mantenimiento del canal	20,000
3. Costo de construcción del dique	50,000
4. Costo de construcción de las esclusas	30,000
5. Costo de construcción de las obras de arte	10,000
6. Costo de construcción de las obras de defensa	5,000
7. Costo de construcción de las obras de saneamiento	5,000
8. Costo de construcción de las obras de iluminación	5,000
9. Costo de construcción de las obras de ventilación	5,000
10. Costo de construcción de las obras de calefacción	5,000
11. Costo de construcción de las obras de refrigeración	5,000
12. Costo de construcción de las obras de calefacción y refrigeración	10,000
13. Costo de construcción de las obras de calefacción, refrigeración e iluminación	15,000
14. Costo de construcción de las obras de calefacción, refrigeración, iluminación y ventilación	20,000
15. Costo de construcción de las obras de calefacción, refrigeración, iluminación, ventilación y calefacción	25,000
16. Costo de construcción de las obras de calefacción, refrigeración, iluminación, ventilación y calefacción y refrigeración	30,000
17. Costo de construcción de las obras de calefacción, refrigeración, iluminación, ventilación, calefacción y refrigeración e iluminación	35,000
18. Costo de construcción de las obras de calefacción, refrigeración, iluminación, ventilación, calefacción y refrigeración e iluminación y calefacción	40,000
19. Costo de construcción de las obras de calefacción, refrigeración, iluminación, ventilación, calefacción y refrigeración e iluminación y calefacción y refrigeración	45,000
20. Costo de construcción de las obras de calefacción, refrigeración, iluminación, ventilación, calefacción y refrigeración e iluminación y calefacción y refrigeración e iluminación	50,000

PRODUCTO

1. Producto de las ventas de los terrenos	100,000
2. Producto de las ventas de los terrenos	20,000
3. Producto de las ventas de los terrenos	50,000
4. Producto de las ventas de los terrenos	30,000
5. Producto de las ventas de los terrenos	10,000
6. Producto de las ventas de los terrenos	5,000
7. Producto de las ventas de los terrenos	5,000
8. Producto de las ventas de los terrenos	5,000
9. Producto de las ventas de los terrenos	5,000
10. Producto de las ventas de los terrenos	5,000
11. Producto de las ventas de los terrenos	5,000
12. Producto de las ventas de los terrenos	10,000
13. Producto de las ventas de los terrenos	15,000
14. Producto de las ventas de los terrenos	20,000
15. Producto de las ventas de los terrenos	25,000
16. Producto de las ventas de los terrenos	30,000
17. Producto de las ventas de los terrenos	35,000
18. Producto de las ventas de los terrenos	40,000
19. Producto de las ventas de los terrenos	45,000
20. Producto de las ventas de los terrenos	50,000

Facsimil de artículo de prensa donde se anunciaba la creación de la Empresa de Navegación en el Magdalena. La Realidad, Cartagena, octubre de 1846.

conmine al cabildo para que asuma por sí mismo, o por empresarios, la apertura del Canal, que "es un elemento necesario para la prosperidad de Cartagena y aun para la de varios puntos del interior". De no proceder en ese sentido, se le hará ver al cabildo que el canal no puede seguir cerrado y que, por lo tanto, el gobierno supremo tomará las medidas del caso, aun en perjuicio de los seculares derechos de la ciudad sobre esa vía ¹³.

Ante el silencio del cabildo, el jefe civil y militar insiste, reiterando que los beneficios serán para la ciudad. La respuesta final del cabildo es vaga y confusa, al eludir el compromiso pero sin dar ninguna respuesta viable. Mientras, los miembros del cabildo rebuscan en los archivos de las reales cédulas los derechos exclusivos de la ciudad sobre el Canal, el cual permanece obstruido. Esta búsqueda se prosigue hasta que la Gran Colombia llega a su final. Las vacilaciones de Cartagena, sin embargo, son capitalizadas por Santa Marta, que ve incrementar su comercio exterior, al mismo tiempo que los comerciantes de Barranquilla se organizan para exigir la apertura de Sabanilla.

Las dilaciones acerca de una solución definitiva para la reapertura del canal siguen obrando en detrimento de la vía, hasta el punto que, a finales de 1928, el *chargé d'affaires* de Francia, August Le Moyne, camino a Bogotá y después de recorrer algunas partes del canal, anotaba: "durante mi permanencia allí estaba tan obstruido por el fango y tan lleno de arbustos que en muchos trechos de su curso hasta los indicios de su existencia habían desaparecido totalmente" ¹⁴.

LA NUEVA GRANADA: NUEVOS INTENTOS FALLIDOS

La disolución de la Gran Colombia pone fin abruptamente a los ideales y sueños de grandeza que durante varios años alimentaron los líderes de la independencia y los aboca, por el contrario, a la dura realidad de tener que organizar unos Estados de existencia precaria, con escasos recursos fiscales para acometer las obras de infraestructura necesarias para unificar las dispersas poblaciones y crear mercados ampliados. La temprana aparición de una pesada deuda externa también opera contra las finanzas estatales, que deben ser invertidas de la manera más racional posible; criterio que operará contra obras como la del canal del Dique, las cuales no podrán ser asumidas por la nación, sino por las respectivas provincias, que cuentan, obviamente, con menos recursos que aquella. Tal es el caso de la provincia de Cartagena y su canal del Dique.

Además del contexto fiscal, en el cual debe desenvolverse la gestión de los cartageneros en busca de recursos para el canal, las pretensiones de Santa Marta y Barranquilla, de acaparar para sí el comercio exterior de la Nueva Granada, también juegan contra la aspiración de la otrora gran Cartagena de Indias, que verá por espacio de varios decenios, cómo fracasan uno tras otro los intentos de darle una solución definitiva al problema del canal del Dique.

En 1831 los comerciantes cartageneros empiezan a presionar a la municipalidad para que se decida a emprender la reapertura del canal; en un período fechado el 12 de agosto critican duramente a las autoridades por malversar los recursos destinados para tal fin y las acusan de no estar haciendo nada por la vía ¹⁵. Las presiones llevan a la cámara provincial —institución creada por la

¹³ Muricio Visbal, "Apuntes..." *Op. cit.*, págs. 9-10.
¹⁴ Augusto Le Moyne, *Viaje y estancia en la Nueva Granada*, Editorial Incunables, Bogotá, 1985, págs. 46.
¹⁵ *Correo Semanal*, Cartagena, 12 de agosto de 1831.

constitución de 1832, con facultades para promover el desarrollo de las provincias y fijar contribuciones a incrementar los derechos por el uso del canal, en aquellas partes aún navegables, con el fin de obtener los ingresos requeridos para su habilitación total. Esta medida no entró en vigencia hasta mayo de 1833, después de su aprobación por el Congreso ¹⁶.

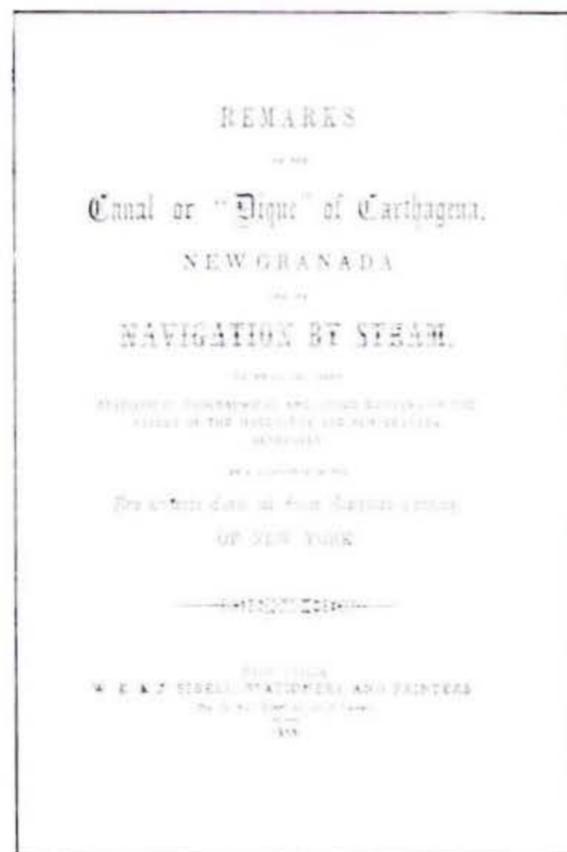
Por otro lado, el consulado de Cartagena, que había sido restablecido en febrero de 1830, fue abolido definitivamente también en mayo de 1833; no obstante, el denominado derecho consular fue transferido a la cámara provincial. Sin embargo, estos nuevos recursos no fueron suficientes para reparar el Canal. En 1834 un periódico local volvía a advertir que, de no abrirse nuevamente dicha comunicación con el río, Cartagena estaría condenada a ser una "ciudad fantasma" ¹⁷.

Para mediados de los años treinta, pues, la situación de Cartagena con respecto al canal del Dique no puede ser más dramática: los comerciantes de Barranquilla publican un periódico dedicado exclusivamente a promover la apertura de Sabanilla, sobre la base de que el Canal es innavigable ¹⁸; el comercio británico empieza a utilizar a Santa Marta como puerto de entrada de su mercancía ¹⁹; y el río Atrato es abierto al comercio exterior debido a las presiones de las provincias del suroeste, que quieren utilizar una vía hacia el Caribe diferente de Cartagena ²⁰. Todos estos hechos inciden para que la actividad comercial de Cartagena decline aceleradamente en favor de los puertos vecinos y aumenten las presiones sobre el canal como único medio de sacar a la ciudad de su estancamiento.

A comienzos de 1835, el concejo municipal de Cartagena inicia una nueva batalla por el canal. Con el argumento de que sus recursos son insuficientes para cumplir su obligación de mantener el canal, solicita al Congreso una autorización para poder transferir sus derechos sobre dicha vía a cualquier compañía privada que se interese en hacerse cargo de la misma. Esta petición es acogida por el Congreso, que la aprueba el 25 de abril de 1836, aunque con una condición: que la transferencia incluya las obligaciones legales —censos— que pesan sobre el canal a favor de terceros ²¹. Un mes más tarde, otra disposición del Congreso viene a afectar negativamente la posición del concejo de Cartagena, ya que se reducen los derechos que tienen los municipios para fijar sus ingresos fiscales; como consecuencia, aquellos derechos que Cartagena podía ofrecer como atractivo a las compañías privadas para que se hicieran cargo del canal se ven disminuidos. Por otra parte, el antiguo derecho consular, que en 1833 había sido cedido a la cámara provincial de Cartagena para ser invertido dentro de la provincia, ahora debía ser distribuido entre todas las provincias, de acuerdo con el tamaño de su población.

Como era de esperarse, para 1838 ninguna compañía había respondido a la oferta de Cartagena con respecto al canal del Dique.

En el entretanto, el canal seguía deteriorándose. En marzo de 1836 el secretario de la legación británica en Bogotá había requerido a Londres el nombramiento de un cónsul en Santa Marta, explicando que el comercio debía desviarse a ese puerto, ya que las mercancías embarcadas en sus muelles ascendían directamente al Magdalena hasta Honda, mientras que desde Cartagena debía "ser cargadas tres días en mulas a través del más infame de los caminos hasta el río" ²².



Portada de la cartilla que se publicó en Nueva York presentando un estudio estadístico y geográfico sobre el Canal del Dique en 1855.

¹⁶ *Codificación nacional de todas las leyes de Colombia desde el año 1821*, 34 vols., Bogotá, 1924-1955, vol. V, págs. 24-25.

¹⁷ *El Observador*, Cartagena, 4 de marzo de 1834.

¹⁸ El periódico se llamaba *El Río del Magdalena* y fue anunciado previamente por un volante que circuló en mayo de 1834 en Cartagena.

¹⁹ William Pitt Adams, Bogotá, 18 de marzo de 1836, *Public Record Office*, Londres, P.R.O., FO 55/6, folio 2.

²⁰ Manuel José Mosquera a Rufino Cuervo, Popayán, 23 de junio de 1832, en Luis Augusto Cuervo (comp.), *Epistolario del doctor Rufino Cuervo*, Bogotá, 1918-1922, vol. I, pág. 247.

²¹ *Codificación...*, *Op. cit.*, vol. VI, págs. 54-55.

²² William Pitt Adams, *Op. cit.*



El concejo no cejó en su lucha. En 1838, por conducto de la cámara provincial, solicitó al Congreso que el canal fuera transferido a la provincia y que ésta asumiera las obligaciones que gravitaban sobre él, las cuales ascendían a la suma de \$ 16.000; requería también la Cámara, que, para pagar esa suma, se pudiera disponer de la porción correspondiente de los denominados derechos de camino que iban a las arcas de la provincia. Estas solicitudes de Cartagena encontraron eco en Santander, a la sazón presidente de la Nueva Granada, quien en un mensaje dirigido al senado, el 10 de mayo de 1838, expuso las razones por las cuales se debía aprobar la solicitud de la cámara provincial de Cartagena. Según Santander, en un naciente país como la Nueva Granada, obras como la del canal del Dique debían dejarse en manos de empresas privadas y “al más poderoso, eficaz y seguro estímulo descubierto hasta ahora; es decir, al que resulta del interés individual apoyado en la expectativa de una ganancia más o menos probable; ya no puede dudarse que las obras públicas sólo pueden conseguirse con economía, perfección y prontitud, encomendándolas al cuidadoso y vigilante interés personal”²³. Terminaba razonando el presidente que, si la cámara provincial no asumía las deudas que tenía el canal, ninguna oferta atractiva se le podía hacer al interés privado. El Congreso finalmente aprobó el requerimiento de la cámara provincial, autorizó la transferencia a ésta del canal, al igual que la facultad de ceder sus derechos a compañías privadas, pero negó el uso de los fondos de los derechos de camino para pagar las deudas del canal.

El optimismo volvió a los cartageneros, quienes se apresuraron a crear una *Junta Directiva para la apertura del Dique*, integrada por varios de los comerciantes más prestantes de la plaza, y con el encargo exclusivo de adelantar todas las gestiones tendientes a la restauración del canal²⁴. La junta inició labores el 10 de noviembre de 1838, y el 24 de ese mismo mes propuso al presidente de la república la compra de una draga para ser utilizada en Bocachica; además, contrató un préstamo por \$ 50.000 para ser gastados en el canal y elaboró un presupuesto total de \$ 200.000²⁵.

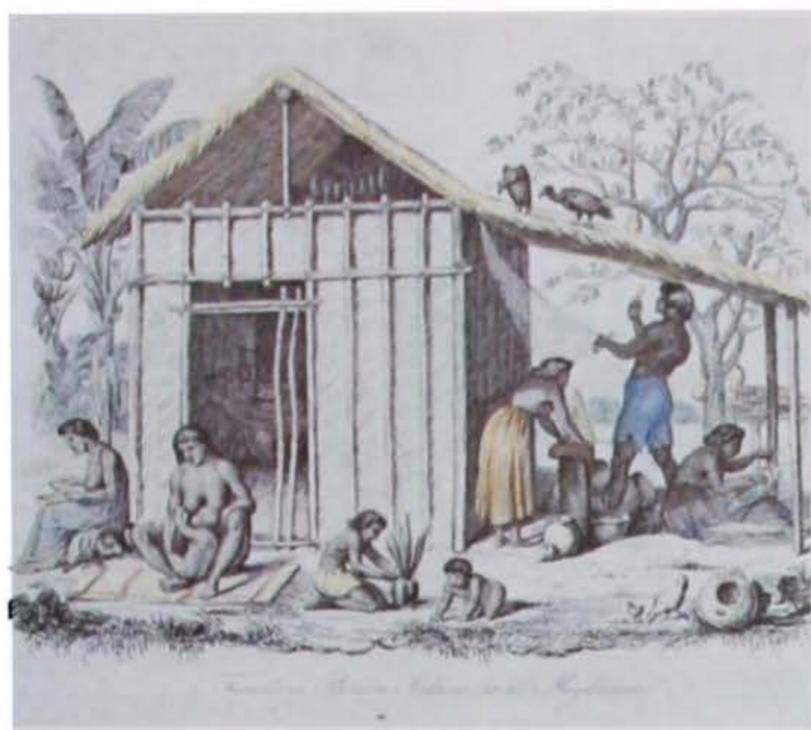
El gobierno central respondió positivamente a las proposiciones de la junta, adquirió la draga con recursos nacionales y la puso a disposición de ese organismo, con la sola condición de que éste pagara los operarios. Adicionalmente, la cámara provincial creó un nuevo impuesto sobre la venta de tabaco, destinado exclusivamente a las obras del canal. Con todos estos nuevos recursos, la junta procedió a contratar, para que dirigiera los trabajos, a un ingeniero inglés, quien comenzó labores en noviembre de 1839²⁶. Al comienzo se

²³ Santander al senado, Bogotá, 10 de mayo de 1838, en Roberto Cortázar, (comp.) *Cartas y mensajes de Santander*, 10 vols., Bogotá, 1955, vol. X, págs. 100-101.

²⁴ Los comerciantes que integraron la junta fueron Agustín Argumedo, Manuel Marcelino Núñez, Francisco de Zubiría y Senén Benedetti. La junta la presidía el gobernador de la provincia, Antonio Rodríguez Torices.

²⁵ Un recuento de las actividades de la Junta puede verse en el informe del gobernador de la provincia a la Cámara Provincial, de 19 de septiembre de 1839. Archivo Histórico Nacional de Colombia, Gobernación de Cartagena, vol. 22, folios 672-673.

²⁶ *Ibid.*



registraron algunos progresos; sin embargo, poco más tarde la draga dejó de funcionar adecuadamente y los trabajos se suspendieron. Para entonces, la junta había gastado \$ 20.500 en las obras, y se encontraba escasa de recursos con los cuales proseguir su tarea. Al respecto, el cónsul británico en Cartagena hizo una aguda anotación en su informe consular, que resumía muy claramente el fondo del asunto: “como toda obra pública adelantada por los nativos, estos se quedan escasos de recursos y paran en el medio de todo aquello que realmente los beneficiaría tanto a ellos como a la comunidad en general”²⁷.

A fines de 1839, el canal presentaba pocos aspectos que le hicieran aparecer como una vía acuática de comunicación. El mismo August Le Moyne, esta vez en viaje de regreso a Europa, luego de recorrer lo que quedaba del Dique, escribió:

A poca distancia de Mahates, volvimos a chapotear en el agua, que en un momento dado, llegaba hasta el pecho de los caballos y como esto durara bastante tiempo, nos preguntábamos angustiados si no andaríamos metidos en un río en vez de ir por el camino, pero nos tranquilizó el encontrarnos con un individuo que por su insignia tricolor reconocimos como un correo nacional, que venía de Cartagena; entonces supimos por él que en medio de la inundación, habíamos atravesado sin darnos cuenta el Dique, es decir, el antiguo canal formado por un brazo del Magdalena, cuyo paso hacen muy peligroso en todo tiempo las plantas acuáticas que obstruyen su lecho, si uno se desvía del vado”²⁸.

Esta historia de intentos fallidos, en la que participaron por igual el municipio de Cartagena, la provincia, el gobierno central, empresarios nacionales y extranjeros, habría de repetirse a lo largo del siglo XIX, con los mismos resultados. La obra era demasiado para un país pobre, que además contaba con otras alternativas, distintas de Cartagena, para suplir sus necesidades en materia de comercio exterior. El canal vería desfilar por su irregular surco varios ingenieros extranjeros, quienes, a pesar de su tenacidad, nunca lograron estabilizarlo en forma definitiva. Varias compañías se crearon, algunas de ellas en Nueva York, con el fin de rescatar el Dique y la navegación a vapor por sus aguas, pero ninguna vería coronar sus esfuerzos. Al final del siglo, un ferrocarril entre Calamar y Cartagena desviaría la atención sobre el Canal del Dique, el cual volvería a ser abandonado por varias decenios, totalmente a su suerte²⁹.

Arriba izquierda: En la ribera del río Magdalena (Voyage pittoresque dans deux Ameriques, M. Alcide D'Orbigny (dir.), L. Tenré, Paris, 1936).

Derecha: Familia de pescadores indígenas del río Magdalena (Voyage pittoresque dans deux Ameriques, M. Alcide D'Orbigny (dir.), L. Tenré, Paris, 1936).

²⁷ Informe consular de Joseph Ayton de marzo 10. de 1840, P.R.O., FO 55/26, folios 44-56.

²⁸ Augusto Le Moyne, *Op. cit.*, págs. 214-215.

²⁹ Un resumen general de las vicisitudes del canal durante el resto del siglo XIX es el de Theodore Nichols, “Cartagena and the Dique: A problem in Transportation”, en *The Journal of Transport History*, Leicester, vol. II, mayo de 1955, págs. 22-34.