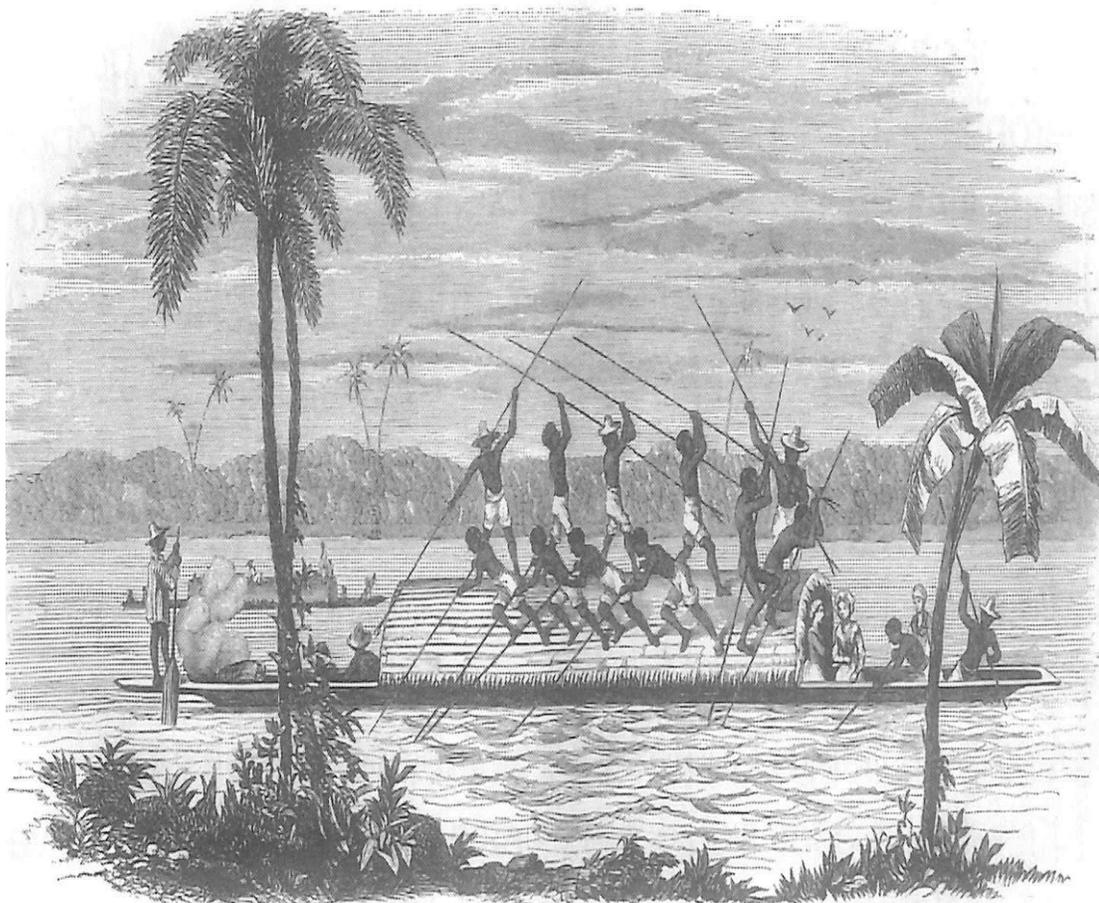


Registros históricos sobre el caribe colombiano. Canales y caminos en el Río Magdalena (1823-1881)

Compilación

Julio de 2018

Luis Manuel Marmolejo Sánchez



**Registros históricos sobre el caribe colombiano. Canales y caminos
en el Rio Magdalena (1823-1881)**

Luis Manuel Marmolejo Sánchez

Universidad de Cartagena

Facultad de Ciencias Humanas

Programa de Historia

2018

**Registros históricos sobre el caribe colombiano. Canales y caminos
en el Río Magdalena (1823-1881)**

Luis Manuel Marmolejo Sánchez

Asesor

Jairo Álvarez Jiménez

Universidad de Cartagena

Facultad de Ciencias Humanas

Programa de Historia

2018

TABLA DE CONTENIDO

Introducción	1
El papel de las compilaciones documentales.....	1
Importancia de los documentos para la historia de hoy	3
Términos generales de los documentos que se compilan.....	6
Importancia histórica del río Magdalena.....	8
Orden de las leyes y decretos recopilados.....	23
Decreto 3 de julio de 1823	24
Decreto 5 de Agosto de 1823	28
Ley 1 de Mayo de 1826.....	29
Decreto 25 de Abril de 1836	33
Decreto 9 de Junio de 1836	34
Decreto 28 de Enero de 1837	36
Decreto 4 de Julio de 1846.....	38
Decreto 3 de Abril de 1847	41
Decreto 5 de Abril de 1847	42
Ley 7 de Abril de 1852.....	46
Decreto 4 de Junio de 1852	48
Decreto 15 de Abril de 1856	50
Ley 30 de Abril de 1856.....	51
Ley 24 de Mayo de 1856.....	52

Ley 39 del 25 de Mayo de 1864	54
Ley 29 de Agosto de 1867	56
Decreto 1 de Mayo de 1874	57
Ley 67 del 19 de Junio de 1876.....	59
Decreto Número 448 de 1876 (25 de Agosto)	61
Decreto Número 666 de 1876 (7 de Noviembre)	63
Ley 43 de 1877 (18 de Mayo)	68
Ley 43 de 1878 (23 de Abril)	71
Ley de 1878 (2 de Julio).....	72
Decreto 132 de 1878 del 14 de Mayo.....	74
Decreto Numero 498 de 1878 del 9 de Octubre	76
Ley 71 de 1881 (28 de Junio)	78
Decreto 594 del 11 de Agosto de 1881	79
Decreto 933 del 13 de Diciembre de 1881	80
Bibliografía	82

LISTA DE FIGURAS Y TABLAS

Figura 1. Embarcaciones en el río Magdalena	11
Figura 2. Paisaje río Magdalena, Colombia	12
Tabla 1. Población de las provincias del departamento de Bolívar 1824.	¡Error!
	Marcador no definido.

Introducción

El papel de las compilaciones documentales

Las compilaciones cumplen un papel fundamental a la hora de hacer cualquier investigación; a la vez, quienes se dedican a este papel de compilar en el momento de realizar este trabajo deben ser muy minuciosos, pacientes y ordenados para que este quede muy bien a la hora de presentarse y ser vistos por las demás personas, es decir, que se debe pensar en futuras investigaciones. Por lo general, siempre se escoge documentos que están en fondos generalizados, o en archivos que se están deteriorando, para que así su transcripción tenga mucho más relevancia. Por lo que podemos demostrar que las compilaciones tienen doble función; una ordenar documentos para cierto tema, y a la vez recuperar o restaurarlos para que no se pierda información.

Existen documentalistas del siglo XIX en Colombia, como el caso de José Manuel Restrepo, en la llamada “Historia de la Revolución de la Republica de Colombia” que aunque no tiene el título de compilación, se le puede dar este carácter; libro que le dedica al libertador con documentos copiados por el mismo autor, donde transcribe las memorias de las narraciones de los protagonistas de los acontecimientos y en parte con los retazos de su propia memoria consignados en el diario que empezó a escribir en 1819. Por ejemplo en el “artículo 38: el juicio sobre las presas de mar y tierra que con este o semejantes motivos pudieren hacer nuestros buques; reglamentos sobre ellas su calificación o y aplicación; castigo de los delitos y piraterías cometidos en alta mar, y tribunales que deben conocer de ellos, de todo tocante a la jurisdicción

marítima, pertenecen así mismo al congreso¹”. Si bien este libro trajo consigo críticas porque muchos de los mencionados estaban vivos en el momento de publicarse, también trajo elogios y demás. Como documento fue y es vital para la historia colombiana en especial para autores que se dedican a estudiar la independencia.

Por otra parte está el trabajo de José Manuel Groot “Historia eclesiástica y civil de la Nueva Granada, la Historia de la Nueva-Granada desde el año de 1514, en que el activo y valiente descubridor Vasco Núñez de Balboa, envió á pedir se le nombrase Gobernador del país que dominaba Castillo del Oro, y se vió malamente suplantado por Pedradas Dávila, de funesto recuerdo. Avanza el tomo i hasta el año 1780, siendo todo el libro parte de nuestra historia nacional, pues vivían aquellos países con la vida de la Madre patria²”

Los autores anteriormente citados, son considerados padres de la historia colombiana, desde el siglo XIX hasta la actualidad y aunque en ese momento la historia no era considerada una profesión sino un oficio meramente político y elitista, por las obras que realizaron y la relevancia que tales tuvieron; estas obras de tanta importancia no pueden ser excluidas para el estudio de la historia. Las características para hacer una obra referente a la historia en el siglo XIX, sin temor a equivocarme, cumplen con las de ser una compilación, porque los documentos se recopilaban y transcribían, para así luego el escritor exponer sus ideas.

¹ José Manuel Restrepo, *Historia de la revolución de la Republica de Colombia*, París, Librería americana, 1827, X tomo.

² José Manuel Groot, *Historia eclesiástica y civil de la Nueva Granada*, Bogotá, ministerio de educación nacional, 1869, p. 42.

Importancia de los documentos para la historia de hoy

Toda investigación histórica comienza con el planteamiento de un tema y hallando fuentes que vayan acordes a este, indicado por German Colmenares hace años “el planteamiento de un problema y la identificación de los elementos que lo constituyen³”. Encontrar estas fuentes para hacer posible tal investigación de un tema determinado, “plantea desde el principio una serie de dificultades que al historiador y que la localización es apenas el comienzo de mayores desafíos para realizar este trabajo, resultando ser también el de la elaboración o tratamiento de fuentes, aspecto a veces olvidado en la enseñanza del arte documental, donde se encuentran los asuntos concentrados en la generalidad de la metodología⁴”.

La historia como ciencia sin fuentes no es válida, ya que si no hay fuentes que corroboren una afirmación del tema o más bien de cierta verdad, que es lo que se pretende al hacer dicha investigación, no tendría sentido, sería solo un relato ficticio y solo sería especulación. Por tanto las fuentes documentales para hacer cualquier trabajo son de sumo cuidado, cosa que no se ha tenido en cuenta en muchos archivos donde muchos de estos se pierden, no hay documentos y en muchas partes estos archivos son totalmente limitados; carecen de temáticas, y en muchas ocasiones las personas suelen movilizarse de sus ciudades de origen porque no hay documentación para su trabajo de grado.

³ German colmenares, *Cali: terratenientes, mineros y comerciantes siglo XVIII (1976)*, Bogotá, Tercer mundo editores, 1997, p XI.

⁴ Renan Silva, “La servidumbre de las fuentes”, en *A la sombra de Clío, Medellín*, La Carreta editores, p.,44

La fuente es tan importante en el trabajo investigativo si a historia se refiere, primero porque hacen acompañamiento a las afirmaciones hechas en el trabajo como ya lo había comentado, segundo y, agarrado de lo anteriormente dicho, nos ayudan en la construcción de hipótesis y del planteamiento. De hecho, en muchas ocasiones se empieza el tema de investigación con cierta perspectiva, y al encontrar las fuentes pertinentes nos termina arrojando otro resultado. No cayendo necesariamente en positivismo, que era la metodología que se trabajaba antes de Annales, sino por la importancia del documento como tal en la investigación, donde nosotros hacemos hablar a las fuentes y no al revés.

En la antropología más reciente, que con múltiples argumentaciones, unas más agudas que otras, ha resuelto cederle la palabra a los nativos o a los actores, que se lee con frecuencia en los trabajos de ciencias sociales. La parte sustancial del trabajo del historiador es el uso de la palabra, elaboración y tratamiento siempre que se esté haciendo referencia a aquello que caracteriza lo que hemos llamado “la relación con las fuentes”, un punto que además siempre será justo o injustamente el talón de Aquiles ofrecido a otros practicantes de las ciencias sociales. Lo que quiere decir que dentro de las ciencias sociales, los historiadores nos caracterizamos por el uso y estudio de la fuente documental, herramienta que le ofrecemos a las demás ciencias⁵. Pero siendo también así, la fuente, que es la que nos relaciona con ese pasado al cual nos queremos acercar por medio de la investigación y esa verdad que queremos demostrar.

⁵ R. Silva, “*La Servidumbre de las fuentes*”, p. 47

Lo que puedo decir en este punto y reiterar es la importancia del documento (fuente primaria) ya que sin esta la investigación no tendría sentido; es tan relevante que a pesar del cambio de canon es decir la transición que existe entre positivismo y la nueva historia, el documento se mantiene como eje fundamental en la investigación histórica, siendo que anteriormente había un dogmatismo a la fuente, y que con el segundo el historiador le hace el análisis y es subjetivo con la interpretación de esta, pero no quiere decir que la fuente deje de hablar y tener importancia.

En el caso de la compilación que estamos realizando, los decretos y leyes me arrojan resultados importantísimos, y como el Rio Magdalena ha sido usado entre 1823 y 1881; siendo los documentos elaborados directamente en el siglo XIX por los funcionarios del momento. Esto tiene mucho valor porque muchos de los archivos y fuentes de esta temporalidad se deshacen y dejan de existir sobre todo en ciudades como Cartagena, donde hay mucha humedad por las altas temperaturas. Podemos tener el privilegio de conservarlos en la biblioteca de la Universidad de Cartagena, aunque están en tomos generalizados, es decir, que también en estos podemos encontrar otro tipo de temas.

Términos generales de los documentos que se compilan

Por lo general los documentos que se compilan, tienen que ver más que todo con documentos estatales, como registros notariales de cualquier ciudad y tiempo determinado, censos poblacionales, cámaras provinciales, entre muchos otros. Estos se compilan con el fin de organizarlos y, a la vez, que no se pierdan y dentro de la academia de historiadores sirven para futuras investigaciones; un ejemplo es el trabajo Estadísticas Históricas De las provincias que integraban el actual Departamento de Bolívar, en la cual se hacen los informes de los Gobernadores del ya mencionado lugar en el siglo XIX. Tomando en esta parte como ejemplo en el cuadro la provincia y región momposina muestra cada una con el número de pobladores que la conforman en el siglo XIX.

Población de la provincia de Mompox en 1824, según informe del gobernador Francisco Martínez Troncoso⁶

Cantones	Categoría	Población
Primero		
Mompox	Ciudad	8.567
Cañonegro	Anexo	210
Guataca	Anexo	251
Talaigua	Parroquia	665
Menchiquejo	Parroquia	196
San Fernando	Parroquia	473

⁶ El cuarto cantón era el de Ocaña, pero lo hemos excluido para solo ceñirnos al área que corresponde al actual Departamento. Ver: *Gaceta de Colombia*, Bogotá, 4 de julio de 1824. Edición facsimilar hecha por el Banco de la República, 1975, Vol. 2. Citado en: ARQUEZ VAN-STRALEN, Oscar y PEÑAS GALINDO, David, *Espacio, poblamiento y sociedad en la región momposina*, Mompox, Eds. Malibú, 1994, pp. 88-90.

Margarita	Parroquia	1.047
Chilloa	Parroquia	284
Peñon	Parroquia	221
Loba	Parroquia	943
Barranco de Loba	Parroquia	665
Hatillo de Loba	Parroquia	465
Subtotal		13.917 (sic)
Segundo		
Magangué	Villa	3.769
Yatí	Parroquia	918
San Sebastián	Parroquia	848
Retiro	Parroquia	1.000
Guazo	Parroquia	581
Tacasaluma	Parroquia	538
Subtotal		7.654
Tercero		
Majagual	Villa	2.181
Pamarito	Anexo	343
Achí	Parroquia	719
Algarrobo	Parroquia	452
Tiquicio	Parroquia	58
Arizá	Anexo	69
Bejucal	Anexo	70
Subtotal		3.992
Quinto		
Simití	Ciudad	1.257
Angulo	Anexo	281
San Pablo	Anexo	189
Badillo	Parroquia	172
Morales	Parroquia	800
Norosí	Parroquia	245

Arenal	Anexo	119
Río Viejo	Anexo	117
Regidor	Anexo	No aparece
San Pedro	Anexo	70
Subtotal		3.650
Total		29.273

En muchas de estas estadísticas, aparecen no solo el número de pobladores, sino también su situación civil, oficio, profesiones, estatus monetario (pobres o ricos) religión etc., para así ver la configuración social de dicha población. Es decir en términos generales las compilaciones documentales son registros para informar a futuras generaciones.

Importancia histórica del río Magdalena

El río Magdalena siempre ha sido para Colombia una arteria fluvial importante, así como el Sinú, San Jorge, Cauca entre otros, siendo el primero de mi interés para este trabajo. Su importancia radica en que fue necesaria para el transporte durante mucho tiempo de mercancías por medio de champanes, canoas y piraguas, que después fueron reemplazadas por buques de vapor y el transporte de diferentes productos que se hacía desde Mompóx hasta el interior del país.

El transporte fluvial en buques de vapor, trajo consigo una gran ilusión ya que con este duraba menos el trayecto de un lado al otro, pero no se tuvo en cuenta las condiciones del río, la situación fiscal y económica del país. Conforme a esto después

vinieron muchos problemas porque varios proyectos fracasaron y dentro de todo esto lo que encontraremos a continuación es que el transporte en buques de vapor, estuvo agarrado de la condición de esta arteria fluvial por obvias razones; pero también la desidia de los dirigentes impidió llevarlo a feliz término, para realizar un mantenimiento a fondo y se diera en buenas condiciones el transporte por aquí.

El Río Magdalena es fundamentalmente necesario, estudiarlo y hacer diferentes trabajos de tesis, artículos, libros, entre otros, desde una mirada de tipo comercial, ambiental y sobretodo política por ciertas variantes que encontraremos a lo largo de la compilación; por las diferentes leyes y los decretos, que se encuentran en este trabajo.

“Tanto las transformaciones del escenario como las tensiones que son producto de estos procesos, tendrán en el río Magdalena un eje de convergencia. Esto nos permitirá hacer una aproximación al Caribe colombiano en tanto territorio ‘producido’ por la articulación de variados discursos y estrategias de posicionamiento político. El Caribe operaría como un territorio en el que la modernización y la modernidad acontecen de una manera diferenciada al resto del país, enmarcadas por la imprevisibilidad y accidentalidad de su componente geográfico físico y por la peculiaridad de los procesos históricos que se suscitaron en sus principales ciudades. Dichas condiciones –la modernización y la modernidad– se destacaron en el Caribe por su singularidad. Nos hallamos en un territorio en el que los códigos políticos y económicos, las prácticas culturales y las dinámicas sociales son el resultado de una fusión inacabada de estructuras del pasado colonial con referentes propios de los

procesos que se venían gestando en las grandes metrópolis de Occidente, a lo largo del siglo XIX y en los prolegómenos del XX. Esta fusión no siempre fue bien recibida, pues en algunos casos estuvo sujeta a un sinnúmero de reacciones por parte de las élites y grupos dominantes de la región, y en otros fue un proceso deliberadamente organizado por ciertos grupos, que ante las posibilidades y potencialidades que ofrecían los nuevos modelos, trataban de asimilarlos o transponerlos a las estructuras vigentes”⁷.

En 1945, la editorial Santafé publicó un libro del geógrafo y escritor Rafael Gómez Picón bajo el título de “Magdalena, río de Colombia⁸”: interpretación geográfica, histórica y social económica de la gran arteria colombiana desde su descubrimiento hasta nuestros días. El texto pudo haber pasado inmediatamente al olvido en los anaqueles de oscuros archivos, de no haber sido por los pergaminos ostentados por el autor, que lo posicionaban como uno de los más eminentes geógrafos del país, y por la gran cantidad de comentarios favorables que en los años siguientes a su publicación celebraban la profundidad y elegancia del texto, llegando a recomendar su necesaria inclusión en todas las aulas escolares y bibliotecas del país.

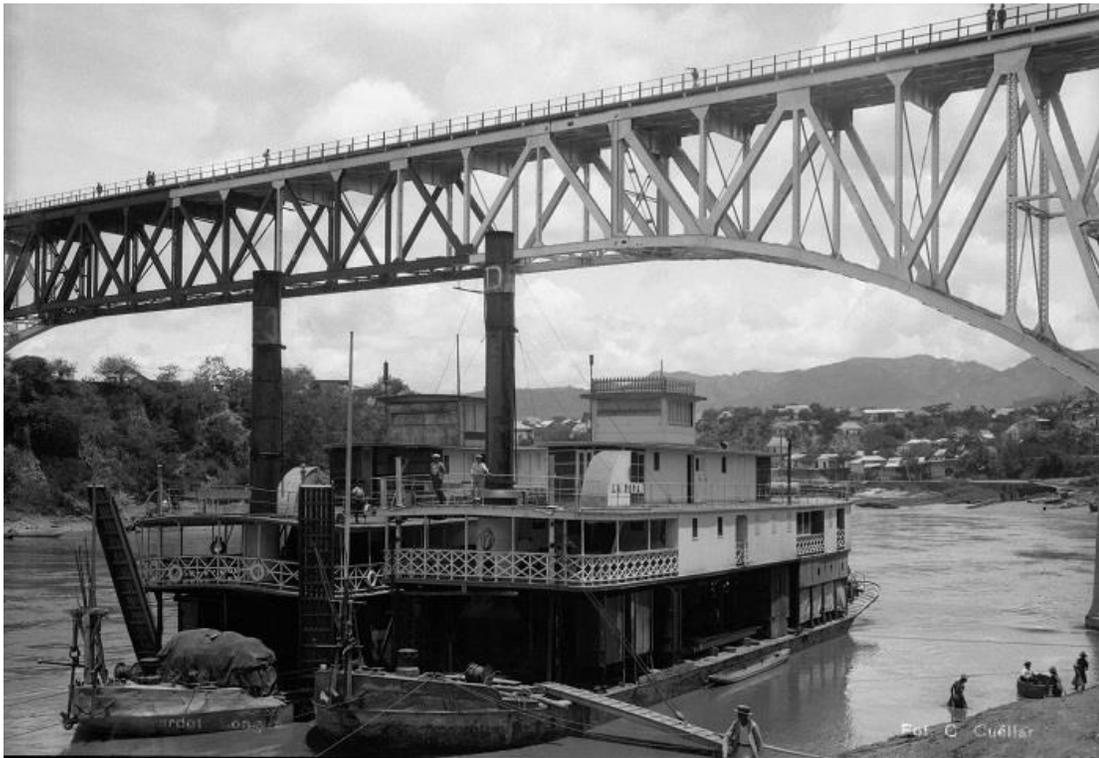
Por otra parte el Rio Magdalena estaba siendo eje fundamental en el comercio Neogranadino, teniendo consigo la introducción de la navegación a vapor, para así

⁷ Adriana María Serrano López y Daniel Eduardo Hernández Chitiva, “Del Río Grande de la Magdalena y la producción del territorio caribeño: análisis de las tensiones políticas, económicas y sociales entre Cartagena de Indias, Barranquilla y Santafé de Bogotá durante la primera mitad del siglo XX”, Bogotá/ Editorial Universidad del Rosario, Facultades de Ciencia Política y Gobierno y de Relaciones Internacionales, Centro de Estudios Políticos e Internacionales (CEPI), 2015.

⁸ Rafael Gómez picón, *Magdalena Rio de Colombia*, Bogotá, editorial Santafé de Bogotá, 1945, p 30.

poder tener una conexión del caribe neogranadino en ese momento con el interior del país tomando en cuenta el canal más importante de este en el caribe (Canal del Dique) otorgándole a Juan Bernardo Elbers una concesión para la navegación exclusiva con vapores, comprometiéndose este señor con la reapertura de dicho canal ya que estaba siendo inutilizado⁹.

Figura 1. Embarcaciones en el río Magdalena



“Embarcaciones en el río Magdalena, s.f. Fotografía de Gumersindo

Cuéllar Jiménez. Colección Biblioteca Luis Ángel Arango”¹⁰.

⁹ Roben 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.

¹⁰ Embarcaciones en el río Magdalena, s.f. Fotografía de Gumersindo Cuéllar Jiménez. Colección Biblioteca Luis Ángel Arango. <http://blogs.elspectador.com/actualidad/el-rio/galeria-20-increibles-postales-que-evocan-los-rios-colombianos-del-siglo-xx>, 20/8/2018

Figura 2. Paisaje río Magdalena, Colombia



“Paisaje río Magdalena, Colombia (1930) Gumercindo Cuéllar Jiménez: Biblioteca Luis Ángel Arango.”¹¹

¹¹ Paisaje río Magdalena, Colombia (1930) Gumercindo Cuéllar Jiménez: Biblioteca Luis Ángel Arango.” <http://blogs.elspectador.com/actualidad/el-rio/galeria-20-increibles-postales-que-evocan-los-rios-colombianos-del-siglo-xx,20/08/2018>.

De alguna manera si se va a tratar el río Magdalena como tema de investigación y su navegación en buques de vapor, por obvias razones hay que mencionar a Juan Bernardo Elbers, “La historia nacional de alguna manera recoge sus luchas en las turbias aguas del río, y en las dependencias del Estado, pero su primera etapa como eficaz colaborador de las fuerzas navales patriotas no ha merecido mayor atención de los historiadores. Por tal motivo a ésta primera fase de su vida al servicio de su patria adoptiva se hará referencia.

Johann Bernhard Elbers, nació en Mulheim Am Rhein, Rheinland, actual partido de la ciudad de Colonia, el 29 de diciembre de 1776, hijo menor del matrimonio de Peter Wilhelm Elbers, y Katharina Dorotea Jaeger, familia de tradición germana, y dueños de una buena fortuna. De sus primeros años de vida en Alemania poco conocimiento se tiene, al parecer Juan Bernardo dado que había nacido en las cercanías de Río Rhin, primera arteria fluvial de Europa, aprendió allí sobre el comercio y las actividades fluviales y marítimas, negocios que continuó con éxito el resto de su vida. Una tradición, o leyenda familiar, indica que Elbers, mientras pertenecía al ejército prusiano, en un duelo dio muerte a un compañero de armas por haber ofendido de palabra a la Reina de Inglaterra, motivo por el cual tuvo que huir de Alemania, y radicarse en los Estados Unidos.

En el país apenas se estaba iniciando el uso de buques de vapor. Como referencia, se debe recordar que el primer resultado comercialmente exitoso de un buque a vapor fue obtenido por el norteamericano Robert Fulton, cuando el 17 de agosto de 1807 el

vapor, diseñado y construido por él, navegó a unos 5 nudos (8 Kmts por hora) entre las ciudades de Nueva York y Albany sobre el Río Hudson.

Es bien posible que Elbers haya conocido en los Estados Unidos las técnicas de navegación a vapor y que posteriormente, atraído por sus lecturas sobre Humboldt y sus viajes por Colombia, y evidentemente también por la posibilidad de continuar sus negocios como comerciante y armador, se trasladó a la Antillas. A partir de ahí, San Bartolomé, Granada, Margarita, Curazao, Aruba, etc. Serían su “habitat”.

Elbers era un luchador por naturaleza, con una visión de largo plazo y acostumbrado a acometer grandes empresas. Si se hubiera tratado solamente de un hábil empresario, dedicado a sus negocios, pero sin una visión universal, posiblemente hubiera permanecido en las Antillas, enriqueciéndose con sus actividades como comerciante y armador marítimo, y habría terminado plácidamente sus días en alguna de las paradisíacas Islas del Caribe, pero sin llegar a hacer parte de la historia de Colombia. Esta visión le permitió entender la trascendencia de las luchas que se estaban gestando en el Caribe, en Sur y Centro América, por la independencia de un continente casi desconocido pero más grande, más rico y que ofrecía muchas más oportunidades que su nativa Europa. Entonces comprendió que tenía la oportunidad de hacer parte de la gesta de todo un continente buscando su independencia, y decidió auxiliar en su noble tarea a otro visionario y luchador: el General Simón Bolívar, a cuya epopeya se vinculó, a través del Almirante Luís Brion, oriundo de Curazao, y

como Elbers, comerciante y armador marítimo, actividad en la cual debieron trabar amistad”.¹²

Las fuentes transcritas durante la elaboración de este trabajo, son de gran utilidad por la información que poseen. A lo largo de este se nota claramente, que los decretos y las leyes giraban en torno a la navegación a vapor y las desventajas que presentaba el río Magdalena, aunque algunos mencionaban que se debía cuidar esta arteria fluvial; pero este cuidado y las políticas, que se implementaron iban de la mano con el transporte por este. Aunque es triste decir que esto solo se dio en el papel y en teoría, porque, no se dieron proyectos eficaces, que facilitaran una buena actividad comercial a través del transporte fluvial.

Es importancia hacer esta compilación, por lo que significa y contiene el documento para la historia de hoy. Y por otra parte está lo ventajoso de hacer un trabajo donde el tema a tratar sea el río Magdalena, por la magnitud que este representa, tanto histórica como socialmente. Como había dicho al inicio de este trabajo, las compilaciones desempeñan un papel importante para la academia de historia, por la recopilación y recuperación de documentos que esta posee. Además no se había elaborado una tesis que tuviera como tema principal el río Magdalena en el Caribe colombiano por lo menos en la Universidad de Cartagena.

También hay que tener en cuenta los textos o fuentes secundarias utilizadas, unas para comparar y justificar el trabajo, otras aleatorias al tema, por supuesto. Los lugares del caribe colombiano y del Estado Soberano de Bolívar como el caso de

¹² Ricardo García Bernal, “patriota y pionero Juan Bernardo Elbers”, en *revista credencial*, concejo de historia naval. <http://WWW.cyber-corredera.de/correderas/70.htm>, 20/08/2018

Magangué y Mompox fueron trascendentales mencionarlos, por su cercanía, uno con el Canal del Dique y su encuentro con el brazo de Loba, y el otro porque tiene un brazo con el mismo nombre (brazo de Mompox); se mostraron como una parte importantísima dentro del comercio en el siglo XIX, lo cual fue una realidad a pesar de las dificultades que se daban durante la época.

También se puede valorar teniendo en cuenta el contexto y las transiciones gubernamentales que se dieron al pasar del tiempo, donde hubo presidentes que hicieron mas que otros por supuesto. Finalmente, en esta compilación quise demostrar, la importancia de nuestro recurso hídrico como es el Rio Magdalena, su navegabilidad, de la mano con el cuidado de este como tal y como el caribe colombiano se sirvió de este, por su articulación comercial con el interior del país aunque lastimosamente no se le haya valorado por parte de los gobiernos de turno de esa época.

La documentación que aquí se presenta son fuentes primarias, especialmente extraída de la codificación nacional de leyes, es decir son decretos promulgados en la temporalidad indicada, de 1823- 1881, por lo cual estos documentos indican la importancia del río magdalena para el caribe colombiano y la necesidad de navegarlo. Estos documentos se encuentran en la Biblioteca Fernández Madrid, del claustro San Agustín (Universidad de Cartagena), en la cual a lo largo de 31 tomos, muestra decretos y leyes conforme a esta temática; entre otras cosas son tomos que contienen información valiosa, para cualquier estudiante de historia en sus trabajos de tesis y futuros trabajos investigativos.

Por ejemplo la ley del 1 de mayo de 1826, que arregla la navegación en el Río Magdalena. (Ley que se encuentra en la codificación nacional de leyes), trata de sobre la importancia de navegar este río ya que esta fortalece el comercio interior y esta es la fuente más fecunda de la riqueza de la nación, que es deber del congreso remover los obstáculos para regular la navegación y así el fomento del comercio. Juan David Arias en su libro “El Río Magdalena como eje de modernización Magangué, Calamar, y el Banco¹³” menciona que con la introducción de la navegación a vapor se facilita el transporte de materiales de construcción: hierro, barriles de cemento, vidrio, tejas de zinc, etc.

Esta compilación trata de destacar aspectos variados de la navegación en el río Magdalena, sus canales y caminos en el Caribe Colombiano, de 1823 hasta 1881; se quiere comprender como fue esta navegación, a que efectos fue enfrentada, que políticas se implementaron para esto y que cambios sucedieron durante estos años en los ríos; y por último, que arreglos se dieron y hasta donde pudieron ser eficaces.

En cuanto a la escogencia de la temporalidad se da porque en el 1823 inicia con Juan Bernardo Elbers la navegación a vapor en Colombia, y el año de 1881 porque la documentación dada en los tomos de la codificación nacional de leyes (C.N.L) conforme al Río Magdalena lo explica hasta ese año. Esto comprende cómo se da la concesión a Juan Bernardo Elbers para la ejecución del proyecto de traer buques de vapor a la Nueva Granada. Es el decreto del “3 de julio” que concede a Juan Bernardo Elbers privilegio exclusivo para establecer buques de vapor en el río Magdalena.

¹³ Juan David Arias, *El Río Magdalena como eje de modernización Magangué, Calamar, y El Banco*, Bogotá Universidad Nacional de Colombia, 2010, pp 8-158.

Presentando esto para el país muchas ventajas para la ganadería, agricultura y comercio en general.

Juan Carlos Castillo Castilla en su trabajo de grado en modalidad de compilación, realizó una sobre “Informes de los gobernadores de la provincia de Barranquilla en el Estado Soberano del Bolívar 1870-1886”. Se resalta la importancia comercial de este lugar en la temporalidad antes mencionada; informes que eran hechos como parte de una función político administrativa de sus dirigentes; es decir de sus gobernadores; también desde esto se puede comprender por qué Barranquilla deja rezagada a sus rivales Cartagena y Santa Marta; a su vez, es la que más genera ingresos al Estado Soberano de Bolívar¹⁴. Cipriano Dávila en el año 2006, trabajó una compilación sobre “Informes de los Gobernadores de la provincia de Sabanalarga 1860- 1875”, donde explica que la creación de la provincia es uno de los ejemplos mas claros de un proceso de descentralización por el cual atravesaba el país en su parte administrativa a mediados del siglo XIX, como consecuencia de las reformas del radicalismo liberal, que buscaba minimizar la ingerencia del estado y de la iglesia en la vida de la sociedad, rompiendo con el andamio instruccional heredado del régimen colonial. Se buscaba así ampliar el campo de acción de las fuerzas individuales como fuerzas del progreso a imitación del modelo liberal burgués que se quería implementar”¹⁵. Aquí se nota en el trabajo de grado en modalidad de compilación; en los documentos

¹⁴ Juan Carlós Castillo Castilla, *Informes de los gobernadores de la Provincia de Barranquilla en el Estado soberano de Bolívar*, Cartagena, universidad de Cartagena programa de Historia, 2003.

¹⁵ Cipriano Dávila, *Informes de los Gobernadores de la provincia de Sabanalarga 1860-1875*, Cartagena, Universidad de Cartagena programa de historia, 2006.

extraídos de que se trataba un poco la situación política que pasaba Colombia en ese momento.

El estudiante Manuel Arévalo Atencio, realizó una compilación en el mismo año, la cual titula “Informes de los Gobernadores de Cartagena 1859-1875”. El estudio de la compilación de los gobernadores de la provincia de Cartagena en el periodo comprendido entre 1859-1875, es importante porque constituyen una herramienta que nos permite analizar el control político administrativo que utilizó la elite dirigente de la ciudad y que sustentan los gobernadores en los siguientes enunciados: ¿Qué son los informes de los gobernadores? ¿Cuál es su naturaleza? ¿Qué información contenían? ¿Por qué se presentaban? ¿Cuál es su finalidad? ¿Cuál es su estructura? ¿Cuál fue el marco legal e histórico que las institucionalizó? Por otra parte, vale la pena resaltar que a través de estos informes se logran analizar y reflejar una gran cantidad de peculiaridades y artimañas propias de la política local; estrategias dispuestas por algunos políticos que se encontraban al mando (gobernantes) para mantenerse en el poder y para tener igualmente una estabilidad socio-política y no ser sancionados por el gobierno central”.

Esta compilación está acompañada, de algunos textos que por supuesto defienden la importancia del río Magdalena, como el caso del autor Frank Safford en su texto “Los problemas del transporte en Colombia en el siglo XIX”¹⁶, mencionando ante todo, que el problema del transporte puede ser el más fundamental en la historia económica del país, primero por asuntos que van de la mano con el tema del clima y

¹⁶ Frank Safford (2010). “El problema de los transportes en Colombia en el siglo XIX” En Adolfo Meisel Roca y María Teresa Ramires. *Economía colombiana del siglo XIX*. Bogotá: Fondo de Cultura Económica/banco de la Republica, 2010 pp.523-573.

por el otro con el de la geografía; y en referencia al transporte terrestre habían caminos de herradura que cuando llovía producían deslizamientos, lo cual aumentaba el tiempo del viaje y en cuanto a lo fluvial, en épocas de verano las embarcaciones encallaban con montañas de arena, piedras, troncos y demás objetos que entorpecían la llegada al sitio de destino. El autor asegura que el transporte fluvial mejoró, especialmente por el Río Magdalena por la implementación de embarcaciones a vapor, aunque no se debe desmeritar el uso los champanes y bongos durante décadas. Empujados por los bogas seguían ofreciendo un servicio complementario¹⁷. Pero por las rutas atravesaban las laderas de las sierras, la mula continuaba como el modo principal del transporte aun hasta fines del siglo¹⁸.

Uno de los puntos del aspecto político-financiero, es la debilidad administrativa después del colapso de la Colombia de Bolívar (1821- 1830), la Nueva Granada pasó por una larga temporada de falencias. Sumado a esto los primeros años de la navegación a vapor, en el Magdalena, las primeras embarcaciones traídas por Juan Bernardo Elbers, no estaban bien adaptadas a las condiciones del río, por tener un calado excesivo e insuficiente velocidad¹⁹. Elbers, pionero, intentó crear la primera empresa en el Magdalena, enfrentando estos problemas e intentando las adaptaciones necesarias. Se estaba buscando también establecer nuevos caminos, para conectar las regiones de Vélez, Socorro, San Gil y Girón con el río Magdalena, y así con el comercio internacional proyectos que no resultaron muy exitosos.

¹⁷ F.- Safford, *El problema de los transportes en Colombia en el siglo XIX*, p. 529

¹⁸ F.- Safford , *El problema de los transportes en Colombia en el siglo XIX*, p. 530

¹⁹ F.- Safford , *El problema de los transportes en Colombia en el sigloXIX*, p. 534

En fin, Safford con este texto trata la problemática del río Magdalena en el siglo XIX auge, decadencia y como fué manejado esto políticamente, tal como se intenta plantear en el trabajo que se esta realizando, conforme a lo que se esta sacando en la codificación nacional de leyes. Se analiza también la importancia del río que nos ocupa. Para la república se inicia a partir del siglo XIX, y aun en la actualidad es un medio de transporte esencial para el comercio y Colombia por su participación en el mercado internacional le otorga cada vez más importancia a los medios de transporte como las embarcaciones fluviales y marítimas. En este sentido, teniendo en cuenta que en la segunda mitad del siglo XIX la navegación a vapor tuvo su progreso, tal proceso debía haber marchado de la mano con la mejora del río para lograr así un mejor desempeño, pero al no contar con las condiciones necesarias de navegabilidad el tránsito fue siempre difícil y precario.

Geográficamente en este trabajo se muestra que se ha hecho necesario delimitar y establecer áreas específicas, en este caso sería el Estado Soberano de Bolívar, y como se veía su inserción en el Caribe Colombiano, el Río Magdalena establecía la comunicación con el interior del país, tanto comercial como políticamente. También se tienen en cuenta lugares como Cartagena que es la capital del estado, por el acceso que tenía con uno de los canales más importantes del país como lo es canal del Dique, el cual fue construido en el siglo XVI y sirvió durante el comercio establecido en la colonia, y por supuesto posterior a este periodo. Este canal empieza a la altura de Calamar (Bolívar) desemboca en la bahía de Cartagena, e igualmente en el caño Correa, caño Matunilla, y caño Lequerica hacia Barbacoas.

También se tiene en cuenta a Mompós, por su ubicación geográfica y estratégica, y en cómo se reflejaba políticamente esta población, por supuesto tanto así que llegó a ser distrito inspector cuando se reguló la navegación a vapor en 1826, y por supuesto la influencia que tuvo en gran parte del Estado Soberano de Bolívar y lo que es conocido como la depresión momposina. La historia de Mompox se halla inexorablemente ligada al Río Magdalena. Por otra parte es importante tener en cuanto a Barranquilla que luego llegó a ser el puerto más importante no solo de Bolívar sino del Caribe Colombiano “El Río Magdalena fue determinante en la inserción de las referidas poblaciones en el ámbito del comercio realizado por esta vía. Mientras en el mismo lapso de tiempo Mompox como principal puerto intermedio que se diluía lentamente, Magangué y el Banco emergieron como tales. Situación privilegiada para el comercio también es la de Calamar y su relación con el Canal del Dique.²⁰”

El río Magdalena como eje comercial en Colombia no es un caso único, pero si el más importante, ya que se trata de una vía que no es solo interna; es, a la vez, lo que permite la comunicación con el resto del país. Fabio Zambrano afirma que: “...hasta mediados del siglo XIX la gran mayoría de poblaciones con más de 2000 habitantes se localizaban a orillas del mar, de los ríos o de los canales. Para ilustrar el caso pueden ser citadas Cartagena, Santa Marta y Riohacha, sobre la costa Caribe; Sitio nuevo, Cerro de San Antonio, Campo de la Cruz, El Piñón, Remolino, Soledad, Mompox, Magangué y Barranquilla en el Río Magdalena; Chimá, Lórica y Montería,

²⁰ J. Arias, río Magdalena como eje de modernización Magangué, Calamar, y el Banco, p.2

en Sinú; Valledupar en el Guatapurí y Ciénaga de Oro, en un canal del Rio San Jorge”²¹.

Eduardo Posada Carbó menciona que “...la navegación del Rio Magdalena estuvo dominada hasta mediados del siglo XIX por canoas y champanes dirigidos por bogas en forma versátil. Los primeros intentos con buques a vapor emprendidos por Juan Bernardo Elbers, en la década de 1820, no tuvieron mucho éxito. Sin embargo, el auge exportador del tabaco permitió la navegación fluvial con buques de vapor en el Magdalena hasta mediados de siglo. Se expandió la competencia y aumentaron los vapores. Para 1870 unos diez y nueve vapores navegaban el Magdalena al lado de canoas y champanes. Con el auge de la navegación a vapor en el Magdalena, Barranquilla se convirtió en el principal puerto colombiano en la década de 1870”²².

Por supuesto como este es un trabajo que va de 1823- 1881, históricamente suelen no ser estáticas las cosas sino cambiantes, transicionales y se puede observar que el rio Magdalena ha sido escenario de hechos importantes y trascendentales en el país, desde la colonia hasta hoy; y, por supuesto, en el periodo de tiempo invertido en esta labor acerca de la navegación a vapor en el rio Magdalena, y los diferentes problemas que se tuvieron por asuntos políticos.

Orden de las leyes y decretos recopilados

Esta recopilación entre leyes y decretos tiene en total veinte siete en los cuales están distribuidas en treinta y un tomos, llamados (codificación nacional de leyes). Como se ha dicho, estos se encuentran ubicados en la Biblioteca Fernández de Madrid de la

²¹ Zambrano, p.62. “tomada del libro de Juan David Arias, en la pág 20”

²² Eduardo Posada Carbó (2010) Colombia. *La Construcción Nacional*. Tomo II (1830-1880).

Universidad de Cartagena con sede en el claustro San Agustín. Por la falta de más libros la recopilación llega hasta el número ya dicho anteriormente. Empezamos con el decreto de 3 de julio de 1823 y finalizamos con el decreto 933 del 13 de diciembre de 1881.

Decreto 3 de julio de 1823

Que concede a Juan Bernardo Elbers privilegio exclusivo para establecer buques de vapor en el rio de magdalena.

El senado y la cámara de representantes de la republica de Colombia reunidos en el congreso, y

Considerando

1. Que la utilidad y conveniencia de la navegación en buques de vapor son conocidas y notorias en la practica que de ella hacen las naciones cultas, y con lo cual han conseguido elevarse a un alto grado de perfección su agricultura, comercio e industria;
2. Que estableciéndose la navegación en buques de vapor por el rio magdalena se harán mas cortas y fáciles las comunicaciones de las provincias de los departamentos de Cundinamarca y Boyacá con las marítimas del magdalena; y con la facilidad las producciones del interior podrán llevarse a menos costo, y por consiguiente con mayor ganancia a los pueblos de la costa, sucediendo lo mismo respecto de los frutos y efectos extranjeros que se introduzcan para el interior;
3. Que la solicitud de Juan Bernardo Elbers para que se le concede privilegio exclusivo en el establecimiento expresado ofrece grandes ventajas, pues se obliga no solo a poner buques de vapor en el Magdalena, sinó también a la apertura de canales, que harán mas expedito, mas franco y libre de peligros el transito de las provincias interiores a las de Cartagena y Santa Marta,

Decretan

Artículo 1: se concede a Juan Bernardo Elbers, por el termino de veinte años, el privilegio exclusivo para la navegación del Rio Magdalena, en buques de vapor (1).

Artículo 2: para que tenga efecto esta concesión, se le concede igualmente el uso de las tierras necesarias para el preciso objeto de los establecimientos, almacenes, maestranzas y habitaciones de los operarios, y la propiedad de las tierras que haya menester en el punto de desembarque donde comience el camino, si tanto unas como otras pertenecieren al estado, en cuyo caso las designara el Gobierno. Si dichas tierras pertenecieran a particulares y estos se denegaran a venderlas o arrendarlas al empresario, este podrá compelerlas a que se las franqueen bajo condición de una justa compensación, que deberá hacerlas conforme a articulo 177 de la constitución y a juicio de hombres buenos pero solo podrá hacer uso de este derecho en el caso de tenga absolutamente a otro arbitrio de proporcionarse las que necesite para aquel objeto.

Artículo 3: con arreglo a la ley de 29 de septiembre, del año 11. (2) las herramientas y maquinas que el empresario necesitare para poner en práctica su proyecto, no pagarán derechos algunos de importación.

Artículo 4: Para la misma facilidad de la empresa, se concede a todos los operarios que se emplearan en la navegación, construcción de buques, cortes de madera etc. Sean extranjeros o colombianos, la exención de todo servicio publico o militar bajo la precisa condición de el empresario pasará lista a las autoridades respectivas de las personas de estimare y ocupare. Esta exención concebida a favor de los operarios queda suspensa en el caso de un urgente peligro del estado; y en el que el gobierno los necesite para un servicio preferente de la republica.

Artículo 5: Si para abrir algún canal el empresario necesitare tierras del estado, podrá hacer uso de ellas; y si las tierras fueren de particulares, el empresario que hace propios dichos canales y caminos indemnizará a los propietarios. El privilegio exclusivo concebido al empresario no comprende apertura a otros canales y caminos que podrán comprenderse.

Artículo 6: El Gobierno dará ordenes oportunas para que el empresario se le faciliten los auxilios que necesite, abonando este los costos y trabajos según fuera costumbre.

Artículo 7: El empresario, en virtud de este privilegio y concesión, y según los términos de su propuesta, estará obligado:

1. A poner todos los buques necesarios para la navegación del Rio Magdalena y sus ramificaciones que la sufran, y abrir un canal desde Cartagena; facilitando igualmente la misma navegación desde Santa Marta; pero antes de emprender la apertura de los canales indicados el empresario obtendrá el consentimiento de poder ejecutivo, quien con preferencia a toda otra ventaja, consultará la seguridad del país.
2. A llevar y traer graciosamente, en sus buques de vapor a los conductores de los correos ordinarios que giran por el Magdalena con los intereses en moneda y barras que ellos conduzcan, como las encomiendas de efectos, siempre que estos no excedan de dos cargas; y a conducir los correos extraordinarios en los mismos términos, cuando tenga buques prontos para subir y bajar, y que no lleven encomiendas;
3. A conducir las cargas de los particulares por el precio en que convenga con ellos con la obligación de que no pasarán los fletes de doce pesos, desde Cartagena y Santa Marta, de subida, al punto de desembarque, que será entre honda y guarumo: seis pesos de bajada desde este punto a los mismos puertos, y en los intermedios, lo que corresponda proporcionalmente a sus respectivas distancias;
4. A abrir un camino de tierra desde el punto que crea conveniente en el Rio Magdalena hasta esta capital, quedando el derecho de cobrar un peaje que será acordado por el congreso cuando se halle concluido el camino;
5. A no impedir que las otras embarcaciones que no sean de vapor, hagan la misma navegación del Magdalena y sus ramificaciones que han hecho hasta aquí; pero si estas hicieren la navegación por los nuevos canales a pasos del Rio que abra el empresario, le pagarán un derecho de pasaje que será igualmente acordado por el congreso;

6. A conducir las tropas y cargamentos del estado en los buques de vapor, y a armar estos en guerra cuando fuere necesario, ajustando con el gobierno la indemnización de estos servicios;
7. A admitir a los colombianos en la empresa, si algunos quisieran asociarse a ella, interesándolos como accionistas en una parte, según la estipulación que haga con ellos;
8. Finalmente, a dar principio a la empresa dentro de un año contado desde la fecha de la conclusión de este privilegio.

Artículo 8: si el empresario no cumpliere con estas condiciones, quedará sujeto a una pena pecuniaria. Corresponde al poder ejecutivo el señalamiento de esta pena pecuniaria, y exigir las seguridades que estime necesarias para su exhibición.

Dada en Bogotá, a 2 de julio de 1823- 13.

El vicepresidente del senado, jerónimo torres

-El vicepresidente de la cámara de representantes

Domingo Caicedo – el secretario del senado, Antonio José Caro –El diputado secretario de la cámara de representantes, José Joaquín Suarez.

Palacio del gobierno, en gobierno, en Bogotá, a 3 de julio de 1823- 13.

Ejecútese.

Francisco de Paula Santander- por su excelencia el vicepresidente de la republica encargado del poder ejecutivo el secretario de estado y despacho del interior. José Manuel Restrepo²³”

²³ Universidad de Cartagena, Biblioteca Fernández Madrid, Codificación Nacional de leyes Tomo I pág. 194.

Decreto 5 de Agosto de 1823

Que declara la inteligencia del artículo 1 del privilegio concedido a Juan Bernardo Elbers para establecer buques de vapor en el Río Magdalena (1).

El senado y la cámara de representantes de la República de Colombia Reunidos en congreso, atendiendo a que el privilegio exclusivo concedido por la legislatura a Juan Bernardo Elbers, para la navegación del Magdalena en buques de vapor, fue extensivo a las ramificaciones de dicho Río, como lo manifiesta la obligación en que se ha constituido de poner en las que la sufren los buques correspondientes; pero habiéndose omitido esta expresión en la parte que se detallan las concesiones a su favor, para no dejar lugar a interpretaciones equivocadas en lo sucesivo.

Decretan

El privilegio exclusivo concedido a Juan Bernardo Elbers para la navegación en buques de vapor del Río Magdalena, es extensivo a todos los Ríos que desembocan en el.

Dado en Bogotá, a 1 de agosto de 1823 -13.

El vicepresidente del senado Jerónimo Torres- El presidente de la cámara de representantes, Domingo Caicedo – El secretario del senado, Antonio José Caro – El Diputado Secretario de la cámara José Joaquín Suarez.

Palacio de Gobierno, en Bogotá, a 5 de agosto de 1823- 13.

Ejecútese

FRANCISCO DE PAULA SANTANDER- por su excelencia el vicepresidente de la Republica encargado del poder ejecutivo, el secretario de estado y del despacho del interior, José Manuel Restrepo²⁴”.

Ley 1 de Mayo de 1826

Que arregla la navegación del Magdalena (1).

El senado y la Cámara de Representantes de la Republica de Colombia reunidos en congreso,

CONSIDERANDO

1. Que el comercio interior es la fuente mas fecunda de la riqueza nacional;
2. Que el que se hace por el Rio Magdalena se halla embarazado por el desorden en que se halla la navegación de aquel canal;
3. Que es un deber del congreso remover estos obstáculos y regular la navegación, para fomento del comercio,

DECRETAN

Artículo 1. Se establecerá un enrolamiento de bogas para manejo de las canoas, champanes, barquetonas y demás embarcaciones en que se hace la navegación del Magdalena, y todo el que quiera dedicarse a ella deberá estar enrolado.

Artículo 2. Estas embarcaciones serán mandadas por patrones y tripuladas por bogas.

Artículo 3. A cargo de los patrones estará la dirección del buque, la custodia del cargamento, la economía interior y el gobierno de los bogas.

Artículo 4. Solo servirán como bogas los que sean prácticos en las maniobras de aquellos buques, los que tengan residencia conocida, abono de su conducta por

²⁴ (UDC) (BFM) (CNL) Tomo I pág 169.

certificados de los alcaldes de su domicilio, y que hayan sido enrolados en forma prevenida.

Artículo 5. Para el mejor arreglo de la navegación del Magdalena se establecen cuatro distritos de inspección en Barranca, Mompos, San Pablo y Nare, y los intendentes de los departamentos del Magdalena y Cundinamarca nombrarán los inspectores para los distritos expresados, cuya extensión será de esta manera : El distrito de Barranca comprenderá todos los puertos, lugares del Rio y dique, desde Santa Marta y Cartagena hasta Zambrano exclusive, hasta Badillo inclusive; el distrito de San Pablo comprenderá todos los puertos y lugares del Rio, desde Badillo exclusive, hasta San Bartolomé; y el distrito de Nare comprenderá todos los puertos y lugares de Rio, desde San Bartolomé inclusive, hasta Honda inclusive.

Artículo 6. Aprender los bogas desertores, para presentarlos a la autoridad competente, a cuyo fin enviarán mutuamente copias de los enrolamientos, y remover cuantos estorbos se opongan ala más fácil, pronto y expedita navegación.

Artículo 7. Para remunerar a estos inspectores de la obligación que se les impone el artículo precedente, se le señala el sueldo mensual de treinta pesos, que serán pagados del tesoro publico.

Artículo 8. Los intendentes podrán nombrar oficiales del ejercito permanente para inspectores en aquellos distritos de inspección en lo juzguen conveniente o lo exijan las circunstancias, y aun disponer que lleven dichos oficiales el auxilios de un cabo y ocho soldados, en cuyo caso el oficial disfrutará sobre su sueldo el de inspector y los soldados además de su prest la ración de compañía.

Artículo 9. Los efectos extranjeros que se introduzcan para el interior por el Rio Magdalena en los buques de que habla esta ley, y que lleguen o pasen de Mompos a cuyo efecto el poder ejecutivo dictará el reglamento correspondiente.

Artículo 10. Los dueños de las embarcaciones destinadas a la navegación del Magdalena no las entregarán sino en perfecto estado de navegar y a patrones conocidos por tales; ni las tripularán sino con bogas enrolados, sopena de quedar

responsables de cualquiera falta en la carga, avería u otro perjuicio que resulte por el mal estado del buque y por culpa del patrón o bogas que hubiere introducido sin los requisitos expresados.

Artículo 11. Ningún champán, bote o barquetona saldrá del puerto de su procedencia, sin llevar el numero de bogas de su competente dotación; y el dueño de tales buques, que sin tenerla los despache, incurrirá en una multa del valor que imputen en los sueldos de los bogas que faltaren, la cual se aplicará a los fondos municipales del cantón en que resida el multado.

Artículo 12. Al tiempo de despacharse cada buque el inspector formará el rol que se habla en el artículo 6, y dará una copia autorizada de el al dueño del buque y otra al patrón, de cuyo cargo es presentarse con ella al inspector respectivo, si llegare a los lugares respectivos, si llegare a lugares que existan.

Artículo 13. Los patrones serán responsables de los naufragios y averías que por malicia, impericia, descuido u otra cualquiera falta culpable sucedan en los buques de cargo y de los hurtos que en ellos se cometan.

Artículo 14. En estos casos la autoridad civil mas inmediata al lugar en que haga acaecido procederá de oficio o a petición de parte a la averiguación asociados de dos hombres buenos nombrados de cuatro que propondrán las partes, y su resolución se llevará a efectos, sin embargo de apelación, hasta en cuantía de cuatrocientos pesos; de esta cantidad para arriba se otorgará el recurso de apelación por la corte superior de justicia respectiva. Parágrafo único. Si el caso fuere de hurto, la acción civil se intentará conforme a este artículo; pero la criminal seguirá conforme a las leyes.

Artículo 15. Los pilotos y bogas quedarán sujetos a las penas siguientes 1. Los que desertaren o abandonaren el buque en vayan sirviendo serán destinados al servicio de los buques de guerra por seis meses a dos años, según las circunstancias de la deserción y abandono, sin perjuicio de reinstituír a la parte de salario que hubieren recibido; 2, los que estando en vía se resistan a continuar el viaje comenzado, desobedecieren a las ordenes del patrón en razón servicio, sufrirán una prisión de diez a 30 días 3. Los que ofendieren o injuriaren al patrón y a los pasajeros, serán

castigados con uno a tres meses de prisión sin perjuicio de que se aumente en caso de que la calidad de la injuria cometida tenga señalada pena mayor.

Artículo 16. Los inspectores procederán a practicar las diligencias convenientes para la justificación del hecho y aprehensión del reo, y le entregarán al alcalde municipal, quien asociado de dos hombres buenos nombrados por las partes, oirá al acusado y sus defensas en juicio verbal, y dictará con los hombres buenos sentencia que absuelva o condene al reo sin otro recurso.

Artículo 17. En los demás delitos comunes, hecha la aprehensión por los inspectores o jueces parroquiales, y remitidos los reos a las justicias respectivas, procederán está conforme a derechos.

Artículo 18. Los inspectores oirán las quejas que los bogas produzcan contra el patrón y amo del buque por el maltrato, falta de víveres y el abono de su salario, y generalmente oirán cualquiera reclamación que en lo relativo a la navegación se haga en lo relativo a la navegación se haga contra las personas expresadas.

Artículo 19. Ningún boga abandonará el buque que zozobrare, ni su cargamento, o no ser que no haya esperanza de salvarlo, a juicio del patrón; por el contrario, están obligados a construir con todo lo que sea preciso para el salvamento del buque y cargas, debiendo seguir el viaje hasta su destino siempre que el dueño del cargamento no disponga otra cosa.

Dada en Bogotá a 30 de abril de 1826-16.

El presidente del senado Luis Andrés Baral- El presidente de la cámara de representantes, Cayetano Arévalo – El secretario del senado, Luis Vargas Tejada- El diputado secretario. Mariano Miño.

Palacio del gobierno, en Bogotá a 1 de mayo de 1826-16.

Ejecútese.

Francisco De Paula Santander-

Por su excelencia el vicepresidente de la republica encargado de estado del despacho de interior, José Manuel Restrepo²⁵”.

Decreto 25 de Abril de 1836

Que permite al concejo municipal de Cartagena ceder a una sociedad los derechos en el dique.

El senado y la cámara de representantes de la Nueva Granada, reunidos en congreso.

Vista la comunicación del poder ejecutivo de 16 del año próximo pasado, con que acompaña los documentos relativos a la solicitud del concejo municipal de Cartagena, de que se le permita ceder el dique que va de la bahía de Cartagena, al Rio Magdalena, a una sociedad emprendedora de la apertura de dicho canal; y.

Considerando

Que esta empresa es de suma utilidad al comercio nacional y a la agricultura.

Decretan

Artículo 1: El concejo municipal de Cartagena podrá ceder los derechos que tiene en el dique que va de la bahía de aquella plaza al Rio de la Magdalena, a la sociedad emprendedora de la apertura de dicho canal, el concejo municipal a la sociedad, cuyo convenio se pasará a la cámara de provincia para aprobación o reforma.

Artículo 2: La cesión se entenderá hecha con los censos, a cargos y pensiones que estuvieren impuestas en dicho canal, y sociedad emprendedora otorgará reconocimientos a satisfacción de los interesados respectivo.

Dado en Bogotá, a 20 de abril de 1836.

²⁵ (UDC) (BFM) (CNL) Tomo II 330.

El presidente del senado, Antonio Malo- el presidente de la cámara de representantes, Tomas Cipriano De Mosquera- el secretario del senado, Francisco De Paula Torres- el Diputado secretario de la cámara de representantes, Pastor Ospina.

Bogotá, 25 de abril de 1836.

Ejecútese y publíquese.

Francisco De Paula Santander (L.S) por su excelencia el presidente de la Republica, el secretario del interior y relaciones exteriores, Florentino Gonzales”.

Decreto 9 de Junio de 1836

Aclaratorio del privilegio concedido a JUAN BERNARDO ELBERS para la navegación del Magdalena en buques de vapor.

El senado y la cámara de representantes de la Nueva Granada, reunidos en congreso,

Considerando

1: Que es de la mayor importancia para el país estrechar los vínculos que ligan las provincias litorales con las del interior, y que esto se consigue aumentando la facilidad de las comunicaciones.

2: Que cuando, habida consideración a los perjuicios que hizo sufrir el decreto del General Simón Bolívar en 1829 a Juan Bernardo Elbers, privilegiado para la navegación de vapor en el Magdalena, el congreso declaró de nuevo al dicho Elbers en el goce del privilegio, no entendió por esto dejar privado al país por siete años mas de la navegación de su primer canal; y

3: que en mas de doce años no se ha logrado ni una sola de las ventajas que se tuvieron presentes al expedir el decreto de 3 de julio de 1823, por el que se concedió el privilegio,

Decretan

Artículo 1: se entiende por los buques necesarios del que habla el parágrafo 1 del articulo 7: del decreto de 3 de julio del 1823 (1) el establecimiento de los buques de

vapor por lo menos, que naveguen regularmente desde Cartagena y Santa Marta hasta guarumo o mas arriba del magdalena.

Artículo 2: Estos buques deberán comenzar hacer su servicio, a lo mas tarde desde el día 1 de enero de 1837.

Artículo 3: Queda anulado el privilegio, ya sea que el empresario no haya establecido los expresados buques en el plazo fijado por el articulo anterior, o que estos buques dejen de navegar en lo sucesivo, por un termino mayor de dos meses.

Artículo 4: Siempre que tenga lugar alguno de los casos previstos en el articulo precedente, por los cuales caduca el privilegio, el poder ejecutivo lo declarará así, y lo hará comunicar en los países extranjeros medianamente.

Dado en Bogotá, a 28 de mayo de 1836.

El presidente del senado, Valentín Froes- el presidente de la cámara de representantes, Juan Clímaco Ordoñez- El secretario del senado, Francisco De Paula Torres – El Diputado secretario de la cámara de representantes, Pastor Ospina.

Bogotá, 9 de junio de 1836.

Ejecútese y publíquese.

Francisco De Paula Santander por su excelencia el presidente de la Republica, el secretario del interior y relaciones exteriores, Lino De Pombo²⁶”.

²⁶ (UDC) (BFM) (CNL) Tomo VI pág 54.

Decreto 28 de Enero de 1837

Que declara libre la navegación del Rio Magdalena en buques de vapor.

Francisco De Paula Santander Presidente de la Nueva Granada,

Visto el informe dirigido a la secretaria del interior por la gobernación de Cartagena, con fecha 6 del presente mes, referente al que la misma gobernación recibió del jefe político del cantón de barranquilla, del que aparece comprobado que Juan Bernardo Elbers, empresario privilegiado para la navegación del Rio Magdalena en buques de vapor, no había logrado establecer todavía dichos buques, para que empezasen a hacer con regularidad su servicio, a lo mas tarde el día 1 del año corriente de 1837; y

Considerando

1: Que por los artículos 1 y 2 del decreto legislativo de 9 de junio de 1836 (1) aclaratorio del 3 de julio de 1823(2) que concedió privilegio exclusivo a Juan B. Elbers, para la navegación del Rio Magdalena en buques de vapor, está declarado que el empresario debía poner los buques por lo menos que empezasen a hacer con regularidad su servicio a lo mas tarde desde el día 1 de enero de 1837.

2: Que uno de los casos en que por el artículo 3: del mismo decreto se declaró que dar anulado el privilegio, es que el empresario no hubiese establecido los expresados dos buques de vapor en el plazo antedicho, del día 1 de enero de 1837.

3: Que por el articulo 4; se dispone que al verificarse alguno de los casos por los cuales caduca el privilegio el poder ejecutivo lo declarará así, y lo hará comunicar inmediatamente en los países extranjeros.

4: Que la atribución 1; de las que por el artículo 106 de la constitución se han designado el poder ejecutivo es la de expedir las ordenes necesarias para la ejecución de los (derechos) decretos del congreso debidamente sancionados de acuerdo con el dictamen del consejo de gobierno,

Decreta

Artículo 1. Ha caducado y quedado nulo e insubsistente, el privilegio exclusivo que por decreto legislativo de 3 de julio de 1823, se concedió a Juan Bernardo Elbers para la navegación del Rio Magdalena en buques de vapor; siendo libre por tanto en lo sucesivo dicha navegación por medio del vapor.

Artículo 2. Consiguientemente han caducado y quedado nulas e insubsistentes, en cuanto se hallen en oposición con las leyes que rigen en la Nueva Granada, todas las concesiones que a virtud del privilegio exclusivo se hicieron a favor del empresario por el decreto legislativo de 3 de julio de 1823.

Artículo 3. El presente decreto será publicado en la Gaceta y en todos los periódicos oficiales de la república y se comunicará a todos los agentes y Diplomáticos y consulares de la Nueva Granada para su inserción en los periódicos extranjeros.

El secretario de estado en el despacho del interior y relaciones exteriores queda encargado de la ejecución de este decreto.

Dado en Bogotá, a 28 de enero de 1837.

Francisco De Paula Santander por su excelencia el presidente de la república, el secretario del interior y relaciones exteriores, Lino De Pombo²⁷”.

²⁷ (UDC) (BFM) (CNL) Tomo VI pág 211.

Decreto 4 de Julio de 1846

Sobre navegación interior

Tomas Cipriano de Mosquera, presidente de la Republica,

En ejecución de la ley de 11 de abril ultimo (2), sobre navegación interior,

Decreta:

Artículo 1: Todo individuo que sea dueño de algún bote, bongo, champán, canoa, piragua o cualquiera otra embarcación pequeña de las que, conforme a la ley 11 de abril ultimo y alas leyes 2 y 3 de la parte 3, tratado 5, de la recopilación granadina, no tienen necesidad de sacar patente de navegación para ocuparse en la de los ríos, lagos, canales y ciénagas de la Republica, y todo individuo que se a dueño de cualquiera de las embarcación de las clases expresadas, y que la tenga destinada a la navegación costanera o de cabotaje, estarán obligadas para continuar en dicha navegación interior costanera o de cabotaje a hacer registrar la embarcación o embarcaciones que pasean, en la secretaria de la jefatura política del cantón en que residan los dueños de tales embarcaciones, sus apoderados o consignatarios.

Artículo 2: Para que lo dispuesto en el artículo 1: de este decreto pueda cumplirse exactamente, se abrirá un registro en todas las secretarias de las jefaturas políticas de los cantones litorales, o por donde pase un rio navegable, o en existan lagos, canales o ciénagas también navegables, y se inscribirán en el la clase y dimensiones de la embarcación que se registre el nombre del dueño o el de su apoderado o consignatario, y la fecha en que se verifique el registro.

Artículo 3: Cada partido de registro será firmada por el jefe político y los testigos ante quienes se haga, y se entregará una copia de ella al dueño de respectiva embarcación, a su apoderado o consignatario esta copia será firmada por el secretario de respectiva jefatura política, y se extenderá en papel común, sin costo alguno para los interesados, conforme a lo dispuesto en las resoluciones ejecutivas de 13 de mayo (Gaceta número 682) y 3 de septiembre 1844 (Gaceta número 705)

Artículo 4: Los gobernadores de las provincias litorales y de aquella en que haya ríos, canales, lagos o ciénagas navegables, cuidaran bajo la más estricta responsabilidad:

1. Que los dueños de las embarcaciones de que trata este decreto los hagan registrar como en el previene.
2. Que los que no hubieren verificado dentro los renta días siguientes a la publicación de este decreto en la respectiva cabecera de cantón sean re combinadas por el alcalde del distrito parroquial en que residan; y
3. Que si no cumplieren con dicho requisito quince días después de haber sido reconvenidos para hacerlo, se les juzgue por el delito que hubieren cometido, y se les impongan las penas que hubieren incurridos, conforme a lo dispuesto en el artículo 265 de la ley 1 parte 4, tratado 2: de la recopilación granadina.

Artículo 5: Los mismos gobernadores dictarán las ordenes convenientes para que los registros de que trata este decreto se llenan con arreglo, expresándose en ellos todas las circunstancias que deben constar, y formándose los índices que sean necesarias para facilitar su examen. Dispondrán igualmente que se les remitan copias de dichos registros y con ellas formarán en el todas las embarcaciones que existan en la provincia del 31 de diciembre del corriente año.

Artículo 6: En los años sucesivos formarán de la propia manera los mismos gobernadores, el registro general de las embarcaciones que se hubieren registrado nuevamente en sus respectivas provincias, y el de las que se hubieren inutilizado en el mismo tiempo; de manera que baste una simple comparación del número de las

embarcaciones inutilizadas con el de las nuevamente existentes en todas las provincias, para que pueda saberse con fijeza el numero de las embarcaciones que se conserven en servicio en toda la Republica al fin de cada año.

Artículo 7: Con este objeto y con el que pueda formarse en las secretaria de relaciones exteriores y mejoras internas, o en aquellas a que en lo sucesivos se atribuya este negocio, un cuadro estadístico anual de las embarcaciones de que trata este decreto; los respectivos gobernadores remitirán a dichas secretaria, en el curso del mes de enero próximo, una copia del registro general mencionado en el artículo 5 de este decreto y en el curso del mes de enero de los años siguientes, copia de los registros generales que se expresan en el artículo 6:

Artículo 8: El secretario de estado del despacho de relaciones exteriores y mejoras internas, o el del despacho al cual corresponda en lo sucesivo este ramo de la administración publica quedan encargados de la ejecución de este decreto.

Dado en Bogotá, a 4 de julio de 1846.

Toma Cipriano De Mosquera – El secretario de relaciones exteriores y mejoras internas, Manuel María Mallarino²⁸”

²⁸ (UDC) (BFM) (CNL) Tomo VI pág 285.

Decreto 3 de Abril de 1847

Sobre arqueamiento de buques.

El senado y la cámara de representantes de la Nueva Granada, reunidos en congreso.

Decretan

Artículo 1. La tonelada granadina por lo cual se han de cobrar los derechos de tonelaje, será de la capacidad de uno y medio metros cúbicos, y su peso continuará fijado en veinte quintales granadinos o mil kilogramos para usos comunes de la navegación y del comercio.

Artículo 2. Corresponde al poder ejecutivo disponer de que manera habrán de arquearse los buques para hallar el numero de toneladas que midan.

Artículo 3. Se derogan los artículos 7 y 8 de la ley 3(2), parte tratado 5 de la recopilación granadina.

Dado en Bogotá, a 30 de Marzo de 1847.

El presidente del senado, José Vicente Martínez- el presidente de la cámara de representante secretaria, Francisco De Paula Torres.

Bogotá a 3 de abril de 1847 ejecútese y publíquese.

Tomas Cipriano De Mosquera (I.S).

El secretario de relaciones exteriores y Mejoras, Manuel María Mallarino²⁹”.

Decreto 5 de Abril de 1847

En ejecución del artículo 2 del decreto legislativo de 3 de abril del presente año, sobre arqueamiento de buques.

Tomas Cipriano De Mosquera, presidente de la república, de la Nueva Granada,

Decreta:

Sección I

Previsiones Generales

Artículo 1. Para el arqueamiento de los buques se usará exclusivamente del metro como unidad de medida, y al practicar la operación se emplearán listones de madera u otro cuerpo rígido.

Artículo 2. El cálculo del tonelaje se hará tomando la longitud, latitud, y profundidad medias del buque, conforme se indicará.

Artículo 3. Estas reglas son aplicables a los buques de vela y a los de vapor pero el método de arqueamiento será diverso para unos y otros.

Sección II

Arqueamiento de los buques de vela

Artículo 4. La mensuración y arqueamiento de los buques de vela se harán de la manera que se expresa en los artículos siguientes.

²⁹ (UDC) (BFM) (CNL) Tomo XI pág 424.

Artículo 5. Longitud desde la roda de proa de la traba de popa, en línea recta sobre el puente; pero si el buque tuviere entre puentes se tomará además de medidas desde la roda de proa hasta el pórtelo del timón, y la semisuma de estas dos medidas dará la longitud media del buque. Si la caña del timón pasare por debajo de la cámara, o del puente o del entrepuentes, de manera que no pueda llegarse al cobaste por encima del puente, se tomará la longitud por dentro del buque midiendo desde la ultima la primera escotilla, y de aquí hasta la borda contra la roda; si el buque, tuviere lumbrera sobre la cámara, se introducirá por ella una vara hasta apoyar el extremo contra el lado posterior de arcón donde se une al estambor, y se medirá desde esta vara hasta la roda.

Artículo 6. Latitud la cala debe considerarse dividida sobre su longitud en tres partes iguales, para medir dos de latitudes en el espacio de cada una de estas tres divisiones.

Artículo 7. Para obtener las medidas primera y segunda latitud en el espacio de la división de popa, debe tomarse de la cuarta parte de la longitud del buque de roda a cobaste, y medir.

1: Sobre la longitud de la carlinga del fondo o contraquilla atreves del buque, de costado costado horizontalmente.

2: En el vacío, vientre o mayor cavidad del buque, de costado a costado.

Artículo 8. Para obtener las medidas terceras y cuarta de latitud en el espacio de la división de la proa debe tomarse la cuarta parte de la longitud del buque, de cobaste a roda y medir.

1: Sobre la carlinga del fondo o contraquilla, de costado a costado horizontalmente.

2: En el vacío, vientre o mayor cavidad del buque, de costado a costado.

Artículo 9. Para obtener las medidas quinta y sexta de latitud en el espacio de la división central, debe tomarse la mitad de la longitud del buque y medir:

1: Sobre la carlinga de fondo contraquilla, de costado a costado horizontalmente.

2: En el vacío, vientre o mayor cavidad del buque, de costado a costado, hasta tocar las palmajares.

Parágrafo único. La suma de estas seis latitudes diferentes se dividirá por seis y el cociente dará la latitud media del buque.

Artículo 10. Profundidad. Por los mismos puntos o divisiones de la longitud en que se tomaron las latitudes se tomarán tres profundidades distintas, a saber en proa, en popa y en el medio del buque, desde la superficie superior de la carlinga de fono o contraquilla, hasta la parte inferior de los primeros tablonos de puente.

Sino se pudiere tomar la altura desde la carlinga hasta la superficie interior del puente superior, ya porque haya locatillas, o porque haya entre puente se tomará la medida de altura hasta una cuerda extendida o vara atravez de debajo del puente superior, en el primer caso, y si los entre puentes.

Parágrafo único. La suma de estas tres profundidades diferentes se dividirá por tres, y el cociente dará la profundidad media del buque.

Artículo 11. Para tomas en cuenta lo que las partes salientes y llenas del buque influyen en el producto final, que es dividiendo de donde se obtienen las toneladas, se deducirán de la profundidad media 30 centímetros si el buque tiene solo puente, y 45 centímetros, si tuviere entrepuentes.

Artículo 12. Halladas la longitud, latitud y profundidad medias, se multiplicarán estas tres dimensiones unas por otras y el producto se dividirá por 3.222; el cociente dará el numero de toneladas del buque de vela.

Sección III

Arqueamiento De los buques de vapor

Artículo 13. La mensuración y arqueamiento de los buques de vapor se harán del modo que se exprese en los artículos siguientes.

Artículo 14. Longitud desde la roda de proa hasta la traba de popa en línea recta sobre el puente.

De esta dimensión se deducirá la porción correspondiente al espacio ocupado por la maquinaria y los depósitos de combustible.

Artículo 15. Longitud se tomará tres veces la latitud en diversos sentidos para obtener la dimensión media, a saber:

1: Encima de puente, en la extremidad proa del espacio ocupado por la maquina motora, de banda a banda, sin tomar en cuenta las galerías ni ruedas exteriores destinadas a dar movimiento al buque.

2: Encima del puente, en la extremidad popa del espacio ocupado por la maquina motora, de banda a banda.

3: Debajo del puente, en la cámara de la maquina, sobre el empañado, cerca del eje o árbol de las ruedas motrices, de costado a costado la suma de estas tres latitudes diferentes se dividirá por tres, y el cuociente dará latitud media del buque.

Artículo 16. Profundidad esta dimensión se tomará desde la carlinga de fondo o contraquilla hasta los tablonés inferiores de la cubierta, una sola vez a lo largo de la bomba de achicar.

Artículo 17. Halladas la longitud reducida, la longitud media y profundidad del buque, se multiplicaran estas tres dimensiones unas por otras, y el producto se dividirá por 3,80; del cuociente se tomarán 0,60, los cuales darán el numero de toneladas del buque de vapor.

Artículo 18. El secretario de relaciones exteriores y mejoras internas queda encargado de expedir las demás instrucciones que sean necesarias para el exacto cumplimiento y la inteligencia de este decreto.

Dado en Bogotá a 5 de abril de 1847.

Tomas Cipriano De Mosquera- el secretario de relaciones exteriores y mejoras internas, Manuel María Mallarino³⁰”.

Ley 7 de Abril de 1852

Que declara libre la navegación de los ríos de la republica en buques mercantes de vapor (2).

El senado y la cámara de representantes de la Nueva Granada reunidos en congreso,

Decretan

Artículo 1: Desde la publicación de esta ley es libre la navegación de los ríos de la republica en buques mercantes de vapor, extranjeros, bajo su propia bandera.

Parágrafo único. Lo dispuesto en este artículo no se opone a los privilegios concebidos por leyes o convenios aprobados por el congreso.

Artículo 2: los buques extranjeros estarán sujetos todas las cargas y obligaciones que pasean sobre los nacionales, y las tripulaciones, a la dependencia de las autoridades nacionales a que están sometidos todos los extranjeros.

Artículo 3: queda reformada en estos términos la ley de 11 de abril de 1846 (1), sobre navegación interior.

Artículo 4: las controversias que se susciten por consecuencia de disposiciones de esta ley, o sobre su inteligencia o interpretación, serán juzgadas por los magistrados y con arreglo a las leyes de la republica.

³⁰ (UDC) (BFM) (CNL) Tomo XII pág 22.

En ningún caso podrá ningún extranjero alegar fuero, inmunidad o exención no reconocidos o concedidos expresamente por las leyes o tratados públicos; ni se admitirá la intervención de otra autoridad o funcionarios que los legalmente establecidos con jurisdicción en la misma republica.

Dada en Bogotá, a 5 de abril de 1852.

El presidente del senado, Juan N Azuero el Presidente de la cámara de representantes, Patrocinio Cuellar- El secretario del senado, Medardo Rivas – por el representante secretario, Nicolás Pereira Gamba.

Bogotá, abril 1852.

Ejecútese y publíquese.

El Presidente de la Republica, José Hilario López (L.S) – el secretario de relaciones exteriores, José M Plata³¹”.

³¹ (UDC) (BFM) (CNL) Tomo XII pág 24.

Decreto 4 de Junio de 1852

Sobre apertura del canal de la piña

El senado y la cámara de representantes de la Nueva Granada, reunidos en congreso,

Decretan:

Artículo 1: El poder ejecutivo, por medio de la imprenta, en la republica y en los estados unidos, invitará licitadores para contratar la apertura del canal de la piña,

entre el Rio Magdalena hasta el puerto de sabanilla. El canal tendrá la dirección y dimensiones determinadas en el informe y en los planos levantados por el ingeniero John May, de orden del poder ejecutivo.

Artículo 2: El contrato se hará bajo bases siguientes:

1. El término que se señala para dar principio a la obra no excederá de un año, contado desde la celebración del contrato; y el que se estipule para entregar concluida la obra no excederá de tres años, contados desde la misma fecha.
2. El contratista asegurará el cumplimiento de las condiciones del contrato con una suma que no baje de la quinta parte de la cantidad que del tesoro publico deba dársele en pago de la obra.
3. Concluida que sea la obra será reconocida en toda su extensión por un ingeniero designado por el poder ejecutivo, quien podrá nombrar las demás personas que tenga por conveniente, para que el informen si se han cumplido con exactitud las condiciones del contrato en la ejecución de la obra.
4. El contratista recibirá por indemnización por la cantidad que estipule con el poder ejecutivo, la que no podrá exceder de ochocientos ochenta mil reales.
5. También podrá el poder ejecutivo otorgar al contratista el derecho de cobrar hasta ochenta reales por un viaje redondo que haya por el canal todo buque de vapor; esta concesión no podrá ser por un termino que exceda de diez años, contado desde que se ponga en uso el canal.
6. El contratista asegurará a satisfacción del poder ejecutivo las cantidades que se le dieron anticipadas.
7. Para seguridad del contratista podrá el poder ejecutivo hipotecar hasta la quinta parte de los derechos de importación que se causen en la aduana de sabanilla.
8. Si el contratista no propiciare la obra o no la concluyere dentro del término que se estipule, el contrato quedará por el mismo hecho rescindido, quedando a favor de la republica lo que se hubiere ejecutado en la obra, sin que el contratista tenga derecho de indemnización alguna.

Artículo 3: Si el contrato rescindiere por cualquier causa que sea, el poder ejecutivo hará inmediatamente nuevas excitaciones para la celebración de otro contrato.

También deberá hacer las siempre que vencido el termino señalado para recibir las propuesta, no se hubiere recibido ninguna aceptable, o que por cualquier motivo no hubiere podido perfeccionarse en contrato.

Dado en Bogotá, a 29 de mayo de 1852.

El presidente del senado, Vicente Lombana- El Presidente de la cámara de representantes, Justo Arosemena –El secretario Nicolás Pereira Gamba.

Bogotá, 4 de junio de 1852.

Ejecútese y publíquese.

El Presidente de la Republica, José Hilario López (L.S) El secretario de relaciones exteriores, José María Plata³².

Decreto 15 de Abril de 1856

Que hace extensivas las disposiciones de la ley de 16 abril de 1855 a ciertas certificaciones de empréstito forzoso cedidas a beneficio del camino del socorro al rio magdalena.

El senado y la cámara de representantes de la Nueva Granada, reunidos en congreso,

Decretan

³² (UDC) (BFM) (CNL) Tomo XV pág 84.

Artículo único: Se hacen extensivas las disposiciones de la ley de 16 de abril de 1855(1), mandando a pagar en dinero ciertas certificaciones de empréstito forzoso las certificaciones de la misma clase que han sido cedidas del socorro al Río Magdalena.

Dado en Bogotá, a 11 de abril de 1856.

El presidente del senado, Pedro Fernández Madrid- El presidente de la cámara de representantes, Juan Antonio Pardo- El secretario del senado, Manuel María Medina- El secretario de la cámara de representantes, Manuel Pombo.

Bogotá, a 15 de abril de 1856.

Ejecútese y publíquese.

El vicepresidente de la cámara Nueva Granada, encargado del poder ejecutivo, Manuel María Mallarino (L.S) –El secretario de Hacienda, Rafael Núñez³³”

Ley 30 de Abril de 1856

Sobre limpia de los caños y ciénagas de pueblo viejo al Río Magdalena.

El senado y la cámara de representantes de la Nueva Granada, reunidos en congreso,

Decretan

Artículo 1: Destinarse hasta la cantidad de treinta mil pesos del tesoro nacional para poner completamente navegables por buques de vapor las ciénagas y caños que hay

³³ (UDC) (BFM) (CNL) Tomo XV pág 180.

desde Pueblo Viejo en la provincia de Santa Marta, hasta el Rio Magdalena, cuya suma se pagará en tres años por cuotas partes proporcionales.

Artículo 2: El poder ejecutivo determinará lo que sea conveniente, a fin de que esta ley tenga cumplimiento lo más pronto posible.

Dada en Bogotá, a 29 abril de 1856.

El presidente de la cámara del senado, Pedro Fernández Madrid el Presidente de la cámara de representantes, Juan Antonio Pardo. El secretario de la cámara del senado, Manuel María Medina- El secretario de cámara de representantes, Manuel Pombo.

Bogotá, a 30 de abril de 1856.

Ejecútese y publíquese.

El Vicepresidente de la Republica encargado del poder ejecutivo, Manuel María Mallarino (L.S)- El secretario de gobierno, Luciano Jaramillo³⁴,

Ley 24 de Mayo de 1856

Sobre Navegación de los Ríos.

El senado y la cámara de Representantes de la Nueva Granada, reunidos en congreso,

Decretan

³⁴ (UDC) (BFM) (CNL) Tomo XV pág 180.

Artículo 1: Los navegables que se extiendan a más de una provincia, y aquellos que sirven para el comercio exterior, pueden ser navegados libremente por toda clase de buques mercantes de cualquier parte, ya sean nacionales o extranjeros; y sus riberas son de libre acceso para cuantos naveguen por ellos. Los gobiernos municipales y los dueños de las tierras adyacentes no pueden imponer derecho sobre navegación de tales Ríos, sobre los buques que le hagan, ni sobre los mercaderes y demás objetos que en estos se transporten.

Artículo 2: Los buques extranjeros estarán sujetos a todas las cargas y obligaciones que pasan sobre los nacionales, y las tripulaciones, a la dependencia de las autoridades nacionales a que están sometidos todos los extranjeros.

Artículo 3: En los pueblos en que estos Ríos cortan los caminos públicos, a su paso es libre para todo género de embarcaciones para todo género de embarcaciones, pero si en algunos de estos pasos las legislaturas provinciales juzgaren conveniente, para la facilidad y seguridad del tráfico, construir puentes, mantener embarcaciones o establecer cualquier aparato al paso del Río, podrán hacerlo siempre que el puente o aparato no embarace la navegación a lo largo del Río y Podrán también cobrar derechos de pontazgo o de pasaje, o permitir que los cobren los particulares a quienes de privilegio para la ejecución de aquellas obras.

Artículo 4: Los derechos que se cobren en virtud de lo dispuesto en el artículo anterior, no podrán invertirse sino en la indemnización de los costos de los puentes, buques y aparatos destinados al paso del Río, en la conservación de estas obras, en el servicio mismo de que dicho paso hace parte.

Artículo 5: Si en que este paso del Río, este fuere la línea divisoria de dos provincias, los respectivos gobiernos municipales deberán ponerse de acuerdo para el arreglo de paso y construcción y establecimiento de rutas necesarias; y el producto que quede disponible para aplicarlo al camino, será divisible entre las dos provincias para el efecto de darle su inversión legal.

Artículo 6: Si uno de los gobiernos municipales interesados en arreglo de un paso, juzgare que debe dejarse libre, no podrá el otro sujetarlo a restricciones; pero si se

tratarse de la construcción de un puente y uno de los dos gobiernos no quisiere tomar parte en la obra, podrá el otro, por si solo, proveer a su construcción; y en este caso el gobierno que hiciere construir la obra será competente para dar a sus productos la inversión legal.

Artículo 7: Las controversias que se susciten por consecuencia de las disposiciones de esta ley sobre su inteligencia o interpretación serán juzgadas por los magistrados y con arreglo a las leyes de la Republica. En ningún caso podrá ningún extranjero alegar fuero, inmunidad o exención no reconocidos a concebidos expresamente por las leyes o tratados públicos; ni se admitirá la intervención de otra autoridad o funcionarios que los legalmente establecidos con jurisdicción en la misma republica.

Artículo 8: Derogase la ley 7 de abril de 1852(1), que declara libre la navegación de los Ríos en buques mercantes de vapor.

Dado en Bogotá, a 23 de mayo de 1856.

El presidente del senado, José María Ortega- El presidente de la cámara de representantes, J Antonio Pardo- El secretario del senado, Manuel María Medina- El secretario de la cámara de representantes, Manuel Pombo.

Bogotá, a 24 de mayo de 1856

Ejecútese y publíquese.

El vicepresidente de la Republica, encargado del poder ejecutivo, Manuel María Mallarino (L.S)- el secretario de gobierno Luciano Jaramillo³⁵”

Ley 39 del 25 de Mayo de 1864

Adicional a la de 24 de mayo de 1856 sobre navegación.

El congreso y de los Estados Unidos de Colombia

Decreta:

³⁵ (UDC) (BFM) (CNL) Tomo XVII pág 37.

Artículo 1: Siendo prohibida a los Estados, por el inciso 3; Artículo 8 de la constitución nacional, al registrar con impuestos, o de otro modo, la navegación de los Ríos y demás aguas navegables que no hayan exigido canalización; y siendo además, de la exclusiva competencia del Gobierno general, por el inciso 6; Artículo 17 de la constitución a la navegación de los Ríos que bañan el territorio de mas de un estado, o que pasan de una nación limítrofe, se prohíbe a los Gobiernos, funcionarios y empleados de los estados:

1. Imponer ninguna clase de impuestos o contribuciones a los buques, pasajeros o mercancías, a no se respecto de las que se ofrezca al consumo en los locales destinados al efecto por sus dueños.
2. Sujetar formalidades de cualquier carga y descarga de los buques, sus viajes o estaciones, de manera que estas operaciones se harán con la mayor libertad y sin restricciones ni detenciones de ningún género.
3. Sujetar a formalidades u obligaciones a los pasajeros y tripulaciones de los buques.

Artículo 2: Los funcionarios o empleados de los estados que contravengan a lo que dispone esta ley, serán personalmente responsables con los daños y perjuicios que causen sus actos.

Dada en Bogotá; a diez y nueve de mayo de mil ochocientos setenta y cuatro.

El presidente de senado plenipotenciarios, Antonio Ferro El Presidente de la cámara de Representantes, José María Samper- El secretario del senado de plenipotenciarios, C. Benedetti- El secretario de la cámara de Representantes, Alejandro Córdova.

Bogotá, 25 de mayo de 1864.

Publíquese y ejecútese.

M. Murillo (L.S) – El secretario de hacienda y fomento, Antonio Del Real”³⁶.

³⁶ (UDC) (BFM) (CNL) Tomo XVII pág 51.

Ley 29 de Agosto de 1867

Adicional a la 24 de mayo de 56, sobre navegación de los Rio, y derogatoria de la de 25 de mayo de 64, que la adicionó.

El congreso de los Estados Unidos de Colombia

Decreta:

Artículo 1: Los Gobiernos de los estados las municipalidades, y en general los funcionarios o empleados de cualquiera denominación que, conforme las respectivas legislaciones, tienen o tengan facultades de imponer contribuciones, no podrán:

1. Imponerlas sobre los buques que naveguen en las aguas de los Ríos sujetos a la jurisdicción nacional y sobre los pasajeros y mercancías.
2. Sujetar a formalidades de cualquiera clase de carga y descarga de los buques, sus viajes o estaciones; de manera que estas operaciones se harán con la mayor libertad sin detenciones ni restricciones de ningún genero; ni sujetar a formalidades u obligaciones a los pasajeros ni tripulaciones de los buques.
3. Imponer contribuciones a los directores, agentes y demás empleados de los buques que naveguen las aguas que están bajo la jurisdicción del Gobierno general, por razón del servicio que presten como tales; ni agravar con impuestos sus oficinas, depósitos y muelles, con excepción de las mercancías que se ofrezcan al consumo.
4. Emplear el servicio militar a los referidos directores, agentes o empleados e individuos de tripulación, mientras lo estén en el activo de muchos buques.
5. Pedir ni aun en el caso de guerra, la libre navegación de aguas; debiendo en este caso intervenir el Gobierno general con la fuerza pública de la unión, si fuere necesaria.

Artículo 2: Los funcionarios o empleados públicos, nacionales o de los estados que contravengan a lo que dispone esta ley, serán personalmente responsables por los daños y perjuicios que causen con sus actos.

Artículo 3: Queda derogada la ley 25 de mayo de 1864 (1) adicional a la de 24 del mismo mes, de 1856 (2), sobre navegación.

Dada en Bogotá, a veintiséis de agosto de mil ochocientos sesenta y siete.

El presidente del senado de plenipotenciarios, Juan A. Uribechea. El presidente de la cámara de Representantes, M. plata Azuero- El secretario del senado de plenipotenciarios, Enrique Cortés- El secretario de la cámara de representantes Francisco A. Vela.

Bogotá 29 de agosto de 1867.

Publíquese y ejecútese.

Santos Acosta (L.S) El secretario de Hacienda y fomento, Jorge Gutiérrez De Lara³⁷”

Decreto 1 de Mayo de 1874

“Sobre mejora de la navegación del Rio Magdalena.

El congreso de los Estados Unidos de Colombia.

Decreta

³⁷ (UDC) (BFM) (CNL) Tomo XXI pág 101.

Artículo 1: El poder ejecutivo mandará practicar en el mes breve termino posible, por ingenieros hidráulicos competentes, una exploración científica del brazo de Mompox, con el objeto de averiguar la posibilidad de mejorar permanentemente la condición de dicho brazo, de manera de hacerlo navegable en todo tiempo los buques de vapor de cala de cinco pies por lo menos; y con el de formar el presupuesto de gastos para la obra.

Artículo 2: Si del presupuesto mencionado apareciere que a obra puede acometerse con los fondos mandado crear por el artículo 4: de la ley de 3 de mayo de 1866, adicional a la de 3 de mayo de 1865, sobre mejora de la navegación del Magdalena, y además con un subsidio anual del tesoro de la unión que no pase de veinticinco pesos, el poder ejecutivo dispondrá la inmediata ejecución de la obra, gravando el presupuesto de rentas con el producto probable del impuesto de que trata el artículo 4: referido, de la ley de 1866, con el máximo de su cuota, y el de gastos con el subsidio expresado.

Artículo 3: Autorízase al poder ejecutivo para que, cuando las circunstancias del tesoro lo permitan, haga poner en el Magdalena dos maquinas de excavación, movidas por vapor, que se ocupen constantemente en ayunar las dificultades que hoy estorban la navegación del bajo Magdalena.

Artículo 4: Llegado el caso previsto en el artículo anterior, el poder ejecutivo abrirá un crédito nacional al presupuesto de gastos por la cantidad hasta de ochenta mil pesos, para la compra y traslación de las maquinas de vapor, y el crédito necesario para el servicio de ellas.

Dada en Bogotá a veintinueve de abril de mil ochocientos sesenta y cuatro.

El Presidente de senado de plenipotenciarios, Ramón Gómez- el Presidente de la cámara de representantes, Emiliano Restrepo E. – el secretario del senado de plenipotenciarios Julio E. Pérez- El secretario de la cámara de Representantes, J. David Guarín.

Bogotá 1 de mayo de 1874.

Publíquese y ejecútese.

(L.S) S. Pérez- El secretario de Hacienda y fomento, Aquileo Parra³⁸”

Ley 67 del 19 de Junio de 1876

Que concede una recompensa al que limpie el canal del dique de Cartagena.

El congreso de los estados unidos de Colombia

Decreta

Articulo 1: La persona o compañía que limpie y perfeccione el canal del dique de Cartagena, que en el estado soberano de Bolívar pone en comunicación de aquella

³⁸ (UDC) (BFM) (CNL) Tomo XXIII Pág 144.

ciudad con el Río Magdalena, haciéndolo navegables por buques de vapor, recibirá de tesoro Nacional una recompensa de 96.000

Artículo 2: Son indispensables para recibir esta recompensa las dos condiciones siguientes:

1. Obtener del estado soberano de Bolívar, propietario del canal, y conforme a sus leyes, el decreto de ejecutar las obras que son necesarias;
2. Ejecutar esas obras a satisfacción del Gobierno de dicho estado y de Gobierno general.

Artículo 3: Para probar que se han llenado estas condiciones, se exigirá: 1. El aviso oficial dado por el poder ejecutivo de Bolívar de haber contratado las obras ; 2: El aviso oficial de que las obras se han ejecutado a su satisfacción, y que en virtud de ella la navegación por el canal de buque de vapor, capaces de cargar o remolcar en un solo viaje cuatrocientas cargas o mas, es fácil y segura, y 3: Justificar que en efecto el canal ha sido transitado sin obstáculo por buques de aquella clase, al menos por tres meses consecutivos.

Artículo 4: El Gobierno del estado de Bolívar, al dar los avisos de que trata el artículo anterior, informará lo que considere justo acerca de la naturaleza de las obras ejecutadas, de estado en que por ellas ha quedado el canal, de las felicidades o inconvenientes que presenta su navegación, de las garantías que las obras den duración, etc.

Artículo 5: Luego que el poder ejecutivo reciba estas comprobaciones, ordenará el pago de la recompensa, por duodécimas partes mensuales, girando a favor del agraciado doce libranzas, cada por doce mil pesos a Cartago de la aduana de Cartagena; y otras doce, cada una por seis mil personas, pagaderas por la aduana de sabanilla.

Artículo 6: la concesión de que trata esta ley implica el compromiso por parte del empresario para ejecución de la obra, de tener limpio y perfectamente navegable el canal, al menos por cinco años.

Parágrafo. El poder ejecutivo, al entregar las sumas que por esta ley se ofrecen como recompensa, exigirá las garantías suficientes de que será cumplido, por parte del empresario Gobierno de Bolívar, lo dispuesto en la primera parte de este artículo.

Dada en Bogotá a diez y siete de junio de mil ochocientos setenta y seis.

El presidente del senado de plenipotenciarios, Joaquín M. Vengoechea- El presidente de la cámara de representantes, Antonio P. Del Real- El secretario de senado de plenipotenciarios, Julio E. Pérez – El secretario de la cámara de Representantes, Adolfo Cuellar”³⁹.

Decreto Número 448 de 1876 (25 de Agosto)

Orgánico de la flotilla de Magdalena

El presidente de los Estados Unidos de Colombia

Decreta

Artículo 1: Crease una flotilla a navegar el Rio Magdalena, compuesta hasta ocho buques de vapor y embarcaciones menores para el servicio militar que demanden las operaciones de guerra.

³⁹ (UDC) (BFM) (CNL) Tomo XXVII pág 54.

Artículo 2: la flotilla será mandada por un primer jefe, capitán de Navío, asimilado general, con \$ 4200 anuales de sueldo, y un segundo jefe, teniente de Navío, asimilado a teniente coronel, con \$ 1320 anuales de sueldo, y tendrá además los siguientes empleados:

Un capitán, con \$ 240 anuales;

Un primer ingeniero, con \$ 2400 anuales;

Un segundo ingeniero, con \$ 1800 anuales;

Un práctico, con \$ 1800 anuales;

Un contador, con \$1200 anuales;

Dos timoneles, con \$600 cada uno;

Un primer contraмаestre, con \$720 anuales;

Un segundo contraмаestre, con \$ 480 anuales;

Un carpintero, con \$ 480 anuales;

Hasta seis fogoneros, con \$ 480 anuales cada uno;

Hasta diez marineros, con \$ 240 anuales cada uno;

Un primer cocinero, con \$ 360 anuales

Un segundo cocinero, con \$ 180 anuales;

Un panadero, con \$ 180 anuales;

Dos sirvientes, con \$ 180 anuales cada uno.

Artículo 3: La fuerza armada que guarnezca cada buque será determinada, por las razones de servicio y se fijará por resoluciones especiales.

Artículo 4: La oficialidad y tropa de la flotilla recibirán alimentación dada por el Gobierno, mientras estén abordo además de sus respectivos haberes.

En toda otra ocasión gozarán únicamente de los sueldos que las leyes fiscales les señalan.

Artículo 5: Los administradores principales la hacienda Nacional entregarán a los contadores de los buques, por orden del capitán de Navío, Jefe de la Flotilla, las sumas necesarias para los gastos de buque.

Dado en Bogotá a 25 e agosto de 1876.

Aquileo Parra- El secretario de Guerra y marino, Rafael Niño⁴⁰”

Decreto Número 666 de 1876 (7 de Noviembre)

Orgánico de la flotilla de Rio Magdalena.

El presidente de los Estados Unidos de Colombia

Decreta:

Artículo 1: La flotilla creada por el decreto numero 448, de 25 de agosto del presente año se compondrá hasta 6 buques de vapor y de las embarcaciones menores llamadas Bongos, necesarios para el servicio militar que demanden las operaciones de Guerra.

⁴⁰ (UDC)(BFM)(CNL) Tomo XXVIII pág 412.

Artículo 2: La flotilla corresponde al ejército del atlántico, y la fuerza destinada a la guarnición de cada buque la fijará el General en jefe de aquel ejército.

Artículo 3: Los buques de vapor para el servicio de la flotilla se obtendrán por contratos celebrados con las compañías a que pertenecen, y se armarán y blindarán por cuenta de la Nación. Las embarcaciones menores podrán obtenerse por compra o por arrendamiento.

Artículo 4: La tripulación de los buques de vapor tendrá el personal que pasa a expresarse, con las siguientes asignaciones anuales:

Un capitán primer comandante, que según la magnitud del buque y el servicio que deba prestar tendrá	1920 a \$2400.
Un contador.....	\$900.
Un escribiente adjunto al contador.....	\$384.
Un primer ingeniero.....	\$2000.
Dos segundos ingenieros.....	\$960 a 1920.
Un primer practico.....	\$1600.
Un segundo practico.....	\$1200.
Dos timoneles, a 360.....	\$720.
Un primer contramaestre.....	\$600.
Hasta catorce marineros, a \$ 360 cada uno.....	\$2016.
Hasta seis fogoneros, a \$200 cada uno.....	\$1200.
Un primer carpintero.....	\$480.
Un segundo carpintero.....	\$360.
Un herrero.....	\$480.

Un ayudante de herrero.....	\$240.
Un primer despensero.....	\$300.
Un segundo despensero.....	\$200.
Un panadero.....	\$400.
Un primer cocinero.....	\$300.
Un segundo cocinero.....	\$160.
Hasta seis sirvientes, a \$120 cada uno.....	\$720.

Artículo 5: Cada buque de vapor tendrá a bordo un medico, cuyo sueldo anual será de \$960.

Y un practicante, con.....\$240.

Artículo 6: la tripulación de la flotilla recibirá alimentación dada por el Gobierno, mientras permanezca a bordo además de los sueldos asignados.

Artículo 7: La oficialidad y la tropa de la flotilla recibirán también alimentación dada por el Gobierno, mientras estén a bordo, además de sus respectivos haberes únicamente de los sueldos que las leyes fiscales les señalen.

Artículo 8: El general en jefe del ejército del atlántico hará los nombramientos de capitanes, contadores, ingenieros y prácticos, sometiéndolos a la aprobación del poder ejecutivo; y el de los demás empleados se hará por los capitanes de los respectivos buques, con la aprobación del comandante de armas de honda. Los capitanes tomarán posesión ante el funcionario que los nombre o ante quien los disponga, y los demás empleados, ante los capitanes de sus respectivos buques.

Artículo 9: Los capitanes tendrán la facultad de suspender durante la navegación a todos los empleados de dependencia, con excepción de los contadores, si cometieren alguna falta que perjudique al buen servicio; y podrán llenar provisionalmente aquellas plazas que sean indispensables para la marcha regular de los buques, dando

cuenta al comandante de armas de honda, sea que se encuentren los buques en los puertos de alto o del bajo magdalena.

Artículo 10: Las faltas accidentales de los capitanes serán suplidas por los contadores, hasta que por quien corresponda se disponga lo conveniente, y las de los demás empleados las proveerán los capitanes, consultando el mejor servicio.

Artículo 11: Los contadores llevarán el libro separado cuenta especial de cada uno de los gastos de la tripulación, leña, provisiones, medicinas, útiles del buque y gastos extraordinarios de guerra: las cinco primeras en la forma acostumbrada por los vapores mercantes de Rio Magdalena, y la ultima en forma de relación, con expresión de la fecha, motivo del gasto y su importe. Llevarán además una cuenta general por partida doble, que comprenderá todas las operaciones de caja en relación con las cuentas especiales, y arregla en todas a las disposiciones legales.

Artículo 12: Todos los asientos que hagan los contadores en el diario general deben corresponder a los de las cuentas especiales.

Artículo 13: Se prohíbe absolutamente la conducción de cargas de particulares en los vapores de guerra. Para permitir el embarque de pasajeros en necesario la autorización, en cada caso, del poder ejecutivos de la unión o del general en jefe del ejercito del atlántico.

Artículo 14: Para el ajuste y avance de sueldo de los empleados de los vapores se observarán las reglas acostumbradas por los buques mercantes; pero esto se hará sin perjuicio de que la cuenta general pueda ser contada mes por mes, para el efecto que sea examinada por la oficina general de cuentas, en la oportunidad legal.

Artículo 15: Los documentos de gastos extraordinario de guerra hechos durante la navegación, como el de espías, postas o comisionados especiales, apertura de trochas alquiler o compra de canoas u otros semejantes, llevarán, además del que páguese de los capitanes, la nota es de corriente, autorización por el jefe de la guarnición militar del respectivo buque.

Artículo 16: Los contadores no podrá hacer pago alguno que no sea dispuesto por los respectivos capitanes; y estos se atenderán en el particular a las ordenes que les dé el comandante general del atlántico o el comandante de armas de honda.

Artículo 17: Antes de emprender cada viaje, los contadores formarán un presupuesto, visado por los capitanes, de todos los gastos que hayan de hacerse en el, y lo presentarán al comandante general del atlántico, o al de armas de honda, en su caso, quien dará la orden al respectivos administrador de Hacienda Nacional para que remese a los contadores las cantidades necesarias.

Artículo 18: Se observarán por los buques las prevenciones de la ley de navegación y las especiales que el comandante general del atlántico consigue en el reglamento particular que expedirá al efectos, lo mismo que los reglamentos dictados por las compañías de navegación, en lo que se oponga alas nuevas disposiciones.

Artículo 19: Durante la navegación los capitanes estarán obligados a cumplir estrictamente las instrucciones que reciban del comandante general del atlántico o del armas de honda; y toda contravención, injustificable ante funcionario que hubiere dado las instrucciones será castigada con arreglo las leyes penales de la unión.

Artículo 20: El comandante General del atlántico organizará las embarcaciones menores dado cuenta oportunamente al poder ejecutivo Nacional.

Artículo 21: la guarnición de los buques dependerá exclusivamente de los respectivos comandantes de ella, quienes además podrán ordenar los movimientos que deban hacer los vapores, tratándose de operaciones de guerra, y de acuerdo con los respectivos capitanes.

Artículo 22: Los buques de vapor armados en guerra o puestos al servicio de la Nación desde el mes de agosto en la ciudad de Barranquilla conservarán la organización que les haya dado por las autoridades del estado de Bolívar o por el comandante general del atlántico, hasta el día que comience a regir este decreto; y el vapor Simón Bolívar conservarán hasta la misma fecha lo que se le dio de conformidad con el decreto número 448 de 25 de agosto ultimo.

Artículo 23: El presente decreto comenzará a regir el 15 del corriente mes; y desde ese día quedará derogado el decreto número 448, que creó la flotilla en el Rio Magdalena.

Dado en Bogotá a 7 de Noviembre de 1876.

Aquileo Parra- El secretario de Guerra y Marina, Teodoro Valenzuela⁴¹”

Ley 43 de 1877 (18 de Mayo)

Que permite la entrada por las bocas de ceniza en el Rio Magdalena a los buques de vapor y de vela que quieran tomar esa vía.

El congreso de los Estados Unidos de Colombia.

Decreta

⁴¹ (UDC)(BFM)(CNL) Tomo XXVII pág 544.

Artículo 1: Permítase la entrada por las bocas de ceniza para penetrar hasta ciudad y aduana de Barranquilla a los buques de vapor y de vela que hacen el comercio de importación que quieran elegir esa vía.

Artículo 2: Permítase a los mismos buques tomar en Barranquilla, con intervención de la aduana, la carga de exportación.

Artículo 3: los buques que quieran usar del permiso que concede esta ley, estarán sin embargo obligados a presentarse primeramente a un puerto habitado de la República y solicitar allí el permiso de administrados de la aduana para entrar por bocas de ceniza. Cuando el permiso se solicite después que un buque haya descargado parte de sus mercaderías en uno de los puertos habilitado, el administrador de la aduana hará embarcar uno o más guardas que sirvan de custodia hasta que se verifique la visita de fondeo por la aduana de barranquilla.

Los gastos de regreso de los guardas serán de cuenta del capitán o consignatario de buque.

Artículo 4: El poder ejecutivo reglamentará la ejecución de la presente ley, de manera que empiece a cumplirse dentro de seis meses o más tardar después de sancionada, pero entretanto queda permitida la entrada por Bocas de ceniza hasta la aduana de Barranquilla, de buques cargados exclusivamente de hielo maderas con las condiciones y formalidades que determinen los reglamentos del poder ejecutivo.

Artículo 5: autorizase al poder ejecutivo para procurar la adquisición hasta doscientos cincuenta mil pesos (250.000) sea por medio de un empréstito o de cualquier otro modo y para invertir dicha suma en las obras o mejoras que, a su juicio, tienden más específicamente a facilitar los buques marítimos la navegación del Río Magdalena por las Bocas de ceniza.

El empréstito podrá contratarse con un interés del doce por ciento anual, y con el objeto de garantizar el servicio de los intereses y la amortización del capital, destinará el poder ejecutivo hasta un diez por ciento de los derechos de importación que causen en la aduana de Barranquilla y en su caso en la que reemplace a esta.

Artículo 6: Los gastos de carga y descarga de las mercancías en el puerto de barranquilla serán hechos por los interesados. Ambas operaciones se ejecutarán con intervención del resguardo y según las reglas que el poder ejecutivo establezca.

Artículo 7: El poder ejecutivo dividirá en dos secciones el resguardo de la aduana de barranquilla, las cuales tendrán su respectivo comandante y el número de cabos que aquel determine.

Una sección funcionará en el puerto de salgar en el transito de este puerto a las Bocas de ceniza y en el trayecto del Ferrocarril. La otra funcionará en Barranquilla y en el trayecto de este puerto a las Bocas de ceniza.

Artículo 8: autorizase al poder ejecutivo para suspender el cumplimiento de esta ley, menos en la parte que permite la navegación por las Bocas de ceniza a los buques cargados de hielo o de maderas, si después de haberse empezado a cumplir se cerciorase de que es inconveniente, acerca de los cual dará explicaciones minuciosas al congreso próximo.

Artículo 9: esta ley no empezará a regir sino en la fecha en que el poder ejecutivo la reglamente.

Dada en Bogotá a diez y siete de mayo de mil ochocientos setenta y siete.

El presidente del senado de plenipotenciarios, Emiliano Restrepo E. – El presidente de cámara de representantes, v. Noguera Maza El secretario del senado de plenipotenciarios, Tomas Rodríguez Pérez. El secretario de la Cámara de representantes, Carlos Cotes.

Bogotá, 18 de Mayo de 1877.

Publíquese y ejecútese.

El presidente de la unión (L.S), Aquileo Parra El secretario de Hacienda y fomento, Luis Bernal⁴²,

⁴² (UDC)(BFM)(CNL) Tomo XIX pág 22.

Ley 43 de 1878 (23 de Abril)

Que adiciona y reforma la ley 67 de 1876, que concede una recompensa al que limpie y perfeccione al canal del dique Cartagena.

El congreso de los Estados Unidos de Colombia.

Decreta

Artículo 1: La recompensa de noventa y seis mil pesos que la ley 67 de 1876 acordó en favor de la persona o compañía que limpie y perfeccione el canal del dique de Cartagena, se entregará al Gobierno del estado soberano de Bolívar, en el artículo: de la citada ley, y por cuotas que se contarán desde el mes de mayo próximo.

Artículo 2: El poder ejecutivo Nacional tiene, sin embargo, el deber de cerciorarse de que la suma acordada se invierta provechosamente en la obra de limpia y canalización del dique y en la empresa de navegación anexa y cuidará de los pagos se hagan por cuotas mensuales a medida que progresen los trabajos.

Artículo 3: El gobierno del Estado Soberano de Bolívar no podrá dar en ningún caso y por ningún motivo la suma de que trata el artículo precedente, una inversión distinta de la que en el se determina, si a pesar de esta prohibición lo hiciere, sus rentas quedarán afectadas en favor del tesoro Nacional para otorgar a este las indemnizaciones correspondientes.

Artículo 4: En tales términos queda adicionada y reformada la ley 67 de 1876, que concede una recompensa a la persona o compañía que limpie y perfeccione el canal del dique de Cartagena.

Dada en Bogotá a veintidós de abril de mil ochocientos setenta y ocho.

El presidente del senado de plenipotenciarios, Clímaco Iriarte. El presidente de la cámara de representantes, Tulio Gómez- El secretario del senado de

plenipotenciarios, Julio E. Pérez- El secretario de la cámara de representantes Enrique Goana.

Bogotá, 23 de abril de 1878.

Publíquese y ejecútese.

El presidente de la unión (L.S) Julián Trujillo- El secretario de hacienda y fomento, Rafael Núñez⁴³.

Ley de 1878 (2 de Julio)

Que ordena la limpia y mejora de Rio Magdalena.

El congreso de los Estados Unidos de Colombia

Decreta

Artículo 1: Para limpiar y perfeccionar el cuace del Rio Magdalena hasta caracolí, de tal suerte que sea navegable sin inconvenientes, en la estación de secas, por buques de

⁴³ (UDC)(BFM)(CNL) Tomo XIX pág 134.

seis pies de calado, crease una junta, compuesta por el secretario de Hacienda y fomento e la unión y de cuatro miembros más, nombrados así: Una por la cámara de representantes, uno por cada uno de las juntas comerciales de Bogotá, Barranquilla y Medellín.

Parágrafo 1. Esta junta se denominará (junta directiva de la canalización del Rio Magdalena), y a su cargo y bajo recaudación y administración estarán los fondos de la empresa.

Parágrafo 2. El cargo de miembros de esta junta es oneroso, y caso de que las juntas comerciales no elijan los miembros que deben representarlas, el poder ejecutivo los nombrará.

Artículo 2: las principales obras que deben emprenderse son: 1. Destruir los peñones (Juana Sánchez) y (la dorada), y cuales quiera otros peñones, bancos de arena, palizadas etc. Etc. Que dificulten la pronta navegación y hagan desviar las aguas del cauce principal; 2. Cegar la embocadura de los brazuelos hasta reducirla al menor numero, especialmente en los sitios llamados (san Bartolomé) y (garrapata) y 3: excavar el lecho principal hasta que dé el fondo del calado que habla el articulo 1.

Artículo 3: Para principiar la ejecución de estas obras, el poder ejecutivo pondrá a disposición de la junta del tesoro Nacional los cuales se tendrán como incluidos en el presupuesto vigente.

Artículo 4: Removidos que sean los mayores tropiezos para la navegación, se principiara a cobrar un impuesto de cuarenta centavos por cada cien kilogramos que de subida o bajada conduzcan los buques de vapor que transiten entre los puertos de Barranquilla y caracolí o bodegas de Bogotá.

Artículo 5: El producto de este impuesto deducido los gastos de administración, se aplicará exclusivamente al mejoramiento constante del cauce de Rio entre los puertos mencionados en el artículo anterior, para lo cual la junta según lo permitan los recursos, se proveerá del número suficiente de dragas de vapor, remolcadores y demás útiles necesarios.

Artículo 6: El poder ejecutivo reglamentará la presente ley dentro del perentorio término de treinta días después de su sanción y fijará la época desde la cual debe principiarse la recomendación del impuesto.

Dada en Bogotá a veintinueve de junio de mil ochocientos setenta y ocho.

El presidente del senado de plenipotenciarios, J. Del C. Rodríguez. El senador comisionado al efectos, de acuerdo con el reglamento del, senado Gil Colunje- El presidente de la cámara de representantes, José María Ruiz- El representante del comisionado al efecto, de acuerdo con el reglamento de la cámara, Jorge Isaac- El secretario del senado de plenipotenciarios, Julio E. Pérez – El secretario de Cámara de representantes, Enrique Goana.

Bogotá, Julio 2 1878

Publíquese y ejecútese.

El presidente de la unión (L.S), Julián Trujillo- El secretario de hacienda y fomento, Rafael Núñez⁴⁴.

Decreto 132 de 1878 del 14 de Mayo

En ejecución de la ley 21 del presente mes relativo al canal del dique de Cartagena.

El presidente de los estados unidos de Colombia,

Vista la ley 21 del corriente año, que adiciona y reforma ley 67 de 1876, que concede una recompensa al que limpie y perfeccione el canal del dique de Cartagena,

Decreta:

⁴⁴ (UDC)(BFM)(CNL) Tomo XIX pág 188.

Artículo 1: La secretaria del tesoro y crédito Nacional dispondrá desde el mes en curso, y hasta complete noventa y seis mil pesos (96.000), la emisión mensual, a favor del estado de Bolívar, de libranzas por la suma de ocho mil pesos (\$8000) contra las aduanas de Barranquilla y Cartagena, en la proporción siguiente:

Contra la de Barranquilla, por la suma de seis mil pesos (\$6000).

Contra la de Cartagena, por la suma de dos mil pesos (2000).

Las expresadas libranzas serán entregadas al gobierno de Bolívar por conducta de la administración principal de hacienda Nacional residente en Cartagena.

Artículo 2: El Gobierno del estado de Bolívar no podrá invertir el producto de las libranzas sino en la limpia, excavación, arreglo completo y conservación en buen estado de servicio del canal del dique, y en fomentar la navegación de dicha vía por buques de vapor.

Cualquier otra inversión que dé dicho Gobierno al todo aparte de los productos referido lo hará responsable al tenor del artículo 3 de la ley 21 arriba citada.

Artículo 3: El deber de vigilancia de la inversión de los noventa y seis mil pesos (\$ 96.000) que impone al poder ejecutivo de la unión el artículo 2: de la misma ley será cumplido en los que concierne al arreglo y conservación en buen estado del servicio del canal por medio de los agentes nacionales de Hacienda residentes en el estado de Bolívar, y por medio de comisionados especiales, si así se creyeran mas conveniente, respectivo de la inversión que tenga por objeto del fomento de la navegación por vapor, la vigilancia será ejercida por medio de un director que representará permanentemente, con voz y voto, al Gobierno federal de junta o consejo administrativo de la compañía que sea organizada al efecto.

Artículo 4: Serán publicados en el Diario oficial todos los informes que dirijan al poder ejecutivo los encargados de la vigilancia a que se refiere el precedente artículo.

Dado en Bogotá a 14 de mayo de 1878.

Julián Trujillo- El secretario de Hacienda y fomento, Rafael Núñez⁴⁵”

Decreto Numero 498 de 1878 del 9 de Octubre

Adicional al de 4 de agosto de 1877, numero, relativo a exportaciones por buques que entren por las Bocas de ceniza del Rio Magdalena.

El presidente de los estados unidos de Colombia,

En uso de sus facultades legales,

Decreta

⁴⁵ (UDC)(BFM)(CNL) Tomo XXX pág 544.

Artículo 1: la exportación de productos nacionales por el puerto de Barranquilla podrá hacerse trasbordando directamente aquellos, de los buques fluviales a los marítimos; lo cuales análogo a lo permitido respectivo de las importaciones por el artículo 29 de decreto número 364 de 1877.

Artículo 2: También será permitido a dichos buques marítimos tomar la carga de exportación en los puertos fluviales situados más arriba del de Barranquilla, siempre que sean los que expresan los artículos 29, 30 y 31 de referido decreto.

Artículo 3: En los casos de los artículos anteriores, se tomarán todas las precauciones que el administrador de la aduana de Barranquilla juzgue convenientes evitar el contrabando a la renta de aduanas.

Artículo 4: Los buques de alto bordo que entren sin cargo por las Bocas de ceniza en busca de ganado u otros efectos para la exportación, serán remolcados desde el mar hasta cualquier punto arriba de barranquilla a donde necesiten subir para cargar, y viceversa por la mitad del precio fijado en el decreto numero 386 de 31 de agosto ultimo, adicional al de 21 de diciembre de 1877, número, 704 (Diario oficial número 4260).

Parágrafo. Esta medida se hace extensiva a los buques que, llegando del mar cargados hasta Barranquilla, suban a tomar dichos efectos para la exportación a cualquier punto del Rio. En este caso se pagarán a la entrada, por el servicio del remolcador, el precio integro de la tarifa, y a la salida, desde el punto en donde carguen hasta el mar, la mitad solamente.

Artículo 5: Queda adicionado en estos términos el decreto número 466 de 4 de agosto de 1877 (Diario Oficial 3993), adicional al de 13 de junio del mismo año número 364, sobre entrada de buques por las Bocas de ceniza del Rio Magdalena (Diario oficial).

Dado en Bogotá a 9 de octubre 1878.

Julián Trujillo- El secretario de Hacienda y fomento, Pablo Arosemena⁴⁶.

Ley 71 de 1881 (28 de Junio)

Por la cual se adiciona la ley 61 de 1878, sobre limpia y mejora del Rio Magdalena.

El congreso de los estados unidos de Colombia

Decreta

Artículo único: Entre las obras que deben emprenderse para mejorar el cauce del Rio Magdalena, conforme al articulo 2, de la ley 61 de 1878, la junta directiva de la canalización de dicho Rio tendrá en cuenta la excavación y limpia del Brazo de Mompox como una de las mejoras de mas urgente necesidad, siempre que el cuerpo de ingenieros constituido por el poder ejecutivo así lo disponga.

Parágrafo. Queda adicionada en estos términos la ley 61 de 1878 sobre limpia y mejora del Rio Magdalena.

Dado en Bogotá a veintidós de junio de mil ochocientos ochenta y uno.

El presidente del senado de plenipotenciarios, Manuel Laza Grau. El presidente de la Cámara de representantes, Vicente reyes- El secretario del senado de plenipotenciarios, Benjamín Pereira Gamba. El secretario de Cámara de representantes, Carlos Cotes.

Poder ejecutivo Nacional- Bogotá, 28 de junio de 1881.

Publíquese y ejecútese.

El presidente de la unión (L.S) Rafael Núñez- El seretario de Hacienda, encargado del despacho de fomento, Antonio Roldán⁴⁷”.

⁴⁶ (UDC) (BFM) (CNL) Tomo XXXI pág 246.

⁴⁷ (UDC)(BFM)(CNL) Tomo XXXI pág 102.

Decreto 594 del 11 de Agosto de 1881

Por el cual se organiza el cobro del impuesto fluvial en Rio Magdalena.

El presidente de los Estados Unidos de Colombia,

Haciendo uso de la autorización que le da el artículo único de la ley 81 de 8 de julio del presente año y las anteriores a esta relativas al impuesto sobre navegación del Rio Magdalena, destinado a la canalización y limpia del mismo Rio,

Decreto

Artículo 1: Desde 1 de septiembre próximo se cobrarán cincuenta centavos (\$0.50) por todas las cargas de ciento veinticinco (125) kilogramos cada una, que se conduzcan en cualquiera clase embarcaciones entre los puertos de Barranquilla, Cartagena o Santa Marta y Bodega puntos intermedios.

Artículo 2: exceptúense del impuesto establecido en el artículo anterior:

1. El azúcar, la panela, el arroz, el maíz ye en general toda clase de artículos alimenticios que a juicio de la junta directiva de la canalización del Rio Magdalena puedan clasificarse entre los frutos llamados menores.
2. La tagua, el dividivi, las maderas tintóreas la madera en bruto y demás artículos que, por su poco precio en relación con su volumen o peso, pueden encontrarse, a juicio de la misma junta, en las mismas condiciones que las anteriores.

Artículo3: La junta directiva de la canalización del Rio Magdalena, liquidará mensualmente la parte correspondiente del impuesto fluvial que administra, a la mejora del cauce del alto Magdalena, conforme al artículo 2 de la ley 32 del presente año, para ponerla a disposición de la junta que maneja los fondos correspondientes al Estado Soberano del Tolima por su participación en la renta de salinas.

Artículo4: La junta directiva de la canalización del Rio Magdalena transmitirá sus órdenes para que el presente decreto surta sus efectos desde la fecha indicada en el artículo 1.

Dado en Bogotá 11 de agosto de 1881. Rafael Núñez- El secretario del fomento
Narciso Gonzales Lineros⁴⁸.

Decreto 933 del 13 de Diciembre de 1881

Adicional al 640 de 25 de agosto del presente año, por el cual se reglamenta la navegación del Rio Magdalena.

El Presidente de los Estados Unidos de Colombia.

En atención a los comunicado a esta secretaria por el inspector de la navegación fluvial en Barranquilla, con fecha 29 del pasado, número 125, y por el señor Antonio Ferro, empleado Nacional; y en observación de lo preceptuado en la ley 35 de 1875, artículo 8, y en el artículo 38 del decreto ejecutivo número 640, de 25 de agosto,

Decreta

⁴⁸ (UDC) (BFM) (CNL) Tomo XXXI pág 358.

Artículo 1: Los inspectores de la navegación fluvial en el Rio Magdalena no darán el permiso de salir a ningún buque de los que navegan en el mientras que del examen previo que deben hacer no aparezca;

1. Que el buque o embarcación tiene seis salvavidas, por lo menos como los que usan en los buques de mar.
2. Que el buque lleve a bordo un medico con el correspondiente botiquín provisto de los medicamentos necesarios, atendidos el clima y enfermedades reinantes en la región del Magdalena.

Artículo2: En la diligencia del reconocimiento del buque se harán constar precisamente de los dos hechos indicado y el inspector que omitiere darles cumplimiento incurrirá en una multa de cien pesos por cada omisión, la cual hará efecto el administrador de Hacienda Nacional del lugar de residencia del inspector.

Artículo 3: Señalense cuarenta días de termino, después de que este decreto sea recibido, después de que este decreto sea recibido por los inspectores de Neiva, Honda y Barranquilla, para que los capitanes de los buques que navegan en el Rio Magdalena se hayan provisto de salvavidas, botiquín y medico de que trata el articulo 1, y pasado el termino los inspectores harán la visita correspondiente y darán la visita correspondiente y darán cuenta a la secretaria de Gobierno.

Dado en Bogotá el 13 de Diciembre de 1881.

Rafael Núñez- el secretario de Gobierno, Adolfo Vargas⁴⁹.

⁴⁹ (UDC)(BFM)(CNL) tomo XXXI pág 443.

FUENTES DOCUMENTALES

Universidad de Cartagena

Biblioteca Fernández Madrid, Codificación Nacional de Leyes

(UDC) (BFM) (CNL) Tomo I pág 169.

(UDC) (BFM) (CNL) Tomo II 330.

(UDC) (BFM) (CNL) Tomo VI pág 54.

(UDC) (BFM) (CNL) Tomo VI pág 211.

(UDC) (BFM) (CNL) Tomo VI pág 285.

(UDC) (BFM) (CNL) Tomo XI pág 424.

(UDC) (BFM) (CNL) Tomo XII pág 22.

(UDC) (BFM) (CNL) Tomo XII pág 24.

(UDC) (BFM) (CNL) Tomo XV pág 84.

(UDC) (BFM) (CNL) Tomo XV pág 180.

(UDC) (BFM) (CNL) Tomo XV pág 180.

(UDC) (BFM) (CNL) Tomo XVII pág 37.

(UDC) (BFM) (CNL) Tomo XVII pág 51.

(UDC) (BFM) (CNL) Tomo XXI pág 101.

(UDC) (BFM) (CNL) Tomo XXIII Pág 144.

(UDC) (BFM) (CNL) Tomo XXVII pág 54.

(UDC)(BFM)(CNL) Tomo XXVIII pág 412.

(UDC)(BFM)(CNL) Tomo XXVII pág 544.

(UDC)(BFM)(CNL) Tomo XXIX pág 22.

(UDC)(BFM)(CNL) Tomo XXIX pág 134.

(UDC)(BFM)(CNL) Tomo XXIX pág 188.

(UDC)(BFM)(CNL) Tomo XXX Pág 544.

(UDC) (BFM) (CNL) Tomo XXXI pág 246.

(UDC)(BFM)(CNL) Tomo XXXI pág 102.

(UDC) (BFM) (CNL) Tomo XXXI pág 358.

(UDC)(BFM)(CNL) tomo XXXI pág 443.

BIBLIOGRAFÍA

Adriana María Serrano López y Daniel Eduardo Hernández Chitiva, “Del Río Grande de la Magdalena y la producción del territorio caribeño: análisis de las tensiones políticas, económicas y sociales entre Cartagena de Indias, Barranquilla y Santafé de Bogotá durante la primera mitad del siglo XX”, Bogotá/ Editorial Universidad del Rosario, Facultades de Ciencia Política y Gobierno y de Relaciones Internacionales, Centro de Estudios Políticos e Internacionales (CEPI), 2015.

Cipriano Dávila, *Informes de los Gobernadores de la provincia de Sabanalarga 1860-1875*, Cartagena, Universidad de Cartagena programa de historia, 2006.

Eduardo Posada Carbó (2010) Colombia. *La Construcción nacional*. Tomo II (1830-1880).

Embarcaciones en el río Magdalena, s.f. Fotografía de Gumersindo Cuéllar Jiménez. Colección Biblioteca Luis Ángel Arango.
<http://blogs.elespectador.com/actualidad/el-rio/galeria-20-increibles-postales-que-evocan-los-rios-colombianos-del-siglo-xx>, 20/8/2018

Frank Safford. “El problema de los transportes en Colombia en el siglo XIX” En Adolfo Meisel Roca y María Teresa Ramírez. *Economía colombiana del siglo XIX*. Bogotá: Fondo de Cultura Económica/banco de la Republica, 2010 pp.523-573.

German Colmenares, *Cali: terratenientes, mineros y comerciantes siglo XVIII (1976)*, Bogotá, tercer mundo editores, 1997, p XI.

José Manuel Groot, *Historia eclesiástica y civil de la Nueva Granada*, Bogotá, ministerio de educación nacional, 1869, p. 42.

José Manuel Restrepo, *Historia de la revolución de la Republica de Colombia*, París, Librería americana, 1827, X tomo.

Juan Carlós Castillo Castilla, *Informes de los gobernadores de la Provincia de Barranquilla en el Estado soberano de Bolívar*, Cartagena, universidad de Cartagena programa de Historia, 2003.

Juan David Arias, *El Rio Magdalena como eje de modernización Magangué, Calamar, y El Banco*, Bogotá Universidad Nacional de Colombia, 2010, pp 8-158.

Paisaje río Magdalena, Colombia (1930) Gumercindo Cuéllar Jiménez: Biblioteca Luis Ángel Arango.” <http://blogs.elespectador.com/actualidad/el-rio/galeria-20-increibles-postales-que-evocan-los-rios-colombianos-del-siglo-xx,20/08/2018>.

Rafael Gómez picón, *Magdalena Rio de Colombia*, Bogotá, editorial Santafé de Bogotá, 1945, p 30.

Renán Silva, “la servidumbre de las fuentes”, en *A la sombra de clio, Medellín*, la carreta editores

Ricardo García Bernal, “Patriota y pionero Juan Bernardo Elbers”, en *revista credencial*, concejo de historia naval. Http: //WWW.cyber-corredera.de/correderas/70.htm, 20/08/2018

Roben 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.