

**¿DE QUÉ HABLAMOS CUANDO DECIMOS
QUE ESTAMOS RECUPERANDO EL RÍO MAGDALENA?***

Germán Ferro Medina**



* Este documento hace parte de una serie de ocho artículos contratados para presentar en los foros regionales “¿Para dónde va el río Magdalena? Riesgos sociales, ambientales y económicos del proyecto de navegabilidad”. Foros que se llevaron a cabo en 2015 en Bogotá (14 de abril), Barranquilla (28 de julio) y Honda (septiembre).

Los documentos se publicarán próximamente en un libro, editado por el Foro Nacional Ambiental y Fescol.

** Antropólogo e historiador. Fundación Erigaie. ferromedina@gmail.com.

Este artículo está basado en un documento anterior y sobre varias experiencias de viaje por el río Magdalena. Ha sido modificado ampliamente y orientado con base en un nuevo objetivo y título que se anuncia, queriendo responder al foro “¿Para dónde va el río Magdalena? Costos sociales, ambientales y económicos del proyecto de navegabilidad”. Se trata de un recorrido por el río, río arriba y río abajo, a partir de Honda. La caracterización social y cultural en general de los diferentes tramos me invita a cuestionar el sentido que se le está dando a lo que se ha venido llamando “la recuperación del río”.

instar aquae tempus
(El tiempo es como el agua)

Introducción

La historia y el sentido del río Magdalena es un palíndromo, “la ruta natural” para descubrir lo que ya existe porque ya alguien lo ha descubierto y lo volvemos a encontrar por nuestros propios medios. El Magdalena, río arriba, río abajo, en la geografía y en el tiempo, es el espejo en el que reconocemos lo que hemos ido construyendo, lo que “somos” lo que estamos siendo. *¿Qué queremos recuperar de él?*

Del Magdalena conocemos muy poco y mucho menos de su cuenca, que ocupa casi 25% del territorio colombiano y con la que se relaciona cerca de 85% de la población y del producto interno bruto del país. De modo que preguntarse por su recuperación es la misma pregunta por la paz de Colombia, por la sostenibilidad de la etapa posterior a la firma de los acuerdos. Si de tal tamaño y responsabilidad es su envergadura, la recuperación deberá ser pensada desde una perspectiva integral de orden territorial, sociocultural, ambiental y económica, y contar con gran voluntad política.

El Magdalena es mucho más que una corriente hídrica para recuperar la navegabilidad. Se trata de un río-civilización, un río-memoria, un río-gente en permanente cambio, como sus aguas, que corren sinuosas, haciendo meandros, ensanchándose y estrechándose, formando islas y brazos, es un río-ciénaga que recibe, a su vez, cientos de tributarios que bajan de los An-

des, un río-región que crea territorios y diversos ecosistemas culturales. Es uno solo desde su nacimiento hasta la desembocadura, son muchos ríos a través de su recorrido. *¿De cuál estamos hablando cuando nos referimos a su recuperación?*

Conviene entonces hacer un viaje de observación directa a lo largo de su recorrido, un viaje a escala humana para conocer el río-hoy, no uno pensado en el pasado o desde una visión romántica. La tarea fundamental en su recuperación es un ejercicio pedagógico de sensibilidad y restablecimiento del vínculo con él.

Inicio del viaje

He viajado de nuevo al encuentro con el río. *Bajo* al puerto de Honda, allí donde está el Magdalena, río de la vida y de la muerte, incrustado en el alma de un país que creció a sus orillas. *¿Qué queremos recuperar, el origen de nuestro sueño?* Resalto el verbo *bajar* porque así ha sido nuestra historia, un subir y bajar para después volver a bajar y subir a la cordillera de los Andes.

El Magdalena corre abajo por el valle interandino de las cordilleras Central y Oriental, en un viaje a lo largo de 1.540 kilómetros de paisajes, historias, economías y culturas, desde su nacimiento en el Macizo Colombiano hasta su desembocadura en el mar Caribe. *Desde los Andes hasta el Caribe. ¿Qué queremos recuperar, la conexión entre los dos ecosistemas culturales?*

El siglo veintiuno nos pone de nuevo en condición de viajeros. *¿Eso será lo que se quiere recuperar del río?* Repetimos lo que hicieron nuestros antepasados americanos, los más antiguos y los más recientes, la administración colonial española, el proyecto republicano y la sociedad moderna, para darle vida a un proceso de ocupación de un territorio: *el desafío de conectar el mundo de arriba de los Andes con las tierras cálidas y bajas por donde transita el Magdalena. Conectar o morir* parece ser el imperativo de este trópico montañoso y sin estaciones, donde el espacio, y no el tiempo, marcará para siempre la dinámica ambiental, socioeconómica y cultural de Colombia. *¿Qué queremos recuperar, la velocidad en el tiempo de la navegación o la conexión entre las tierras altas y las bajas, la conexión regional y transversal?*

Al puerto histórico de San Bartolomé de Honda se baja desde Bogotá, la capital de Colombia, por un recorrido prácticamente el mismo del que fuera, desde épocas prehispánicas, el eje de intercambio entre las tierras altas y ba-

jas, la frontera cultural entre muiscas y panches; el camino de conquista del altiplano por las huestes españolas, el camino nacional de Honda, el camino de herradura que hizo posible la existencia y sobrevivencia de la antigua Santafé de Bogotá, empotrada en las alturas *a más de 2.600 metros más cerca de las estrellas*, pero muy lejana y distante casi 2.600 metros del río Magdalena en las tierras bajas.

Al bajar uno se encuentra con *la tierra caliente*. Nuestro clima, así como nuestra economía, agricultura, vegetación, culinaria y, en general, las formas de vida social y la mentalidad colectiva y urbana se crean y se transforman en el espacio. Sí, el recorrido del espacio geográfico, espacio que es movimiento y no, en el tiempo, que es inmutable, no tiene estaciones en el trópico, es casi siempre igual a sí mismo: tiempo de lluvias o tiempo de sequía. De modo que Colombia es un viaje en el espacio como un río y un tiempo al parecer detenido. *¿Qué significa, entonces, recuperar el río, recuperar el tiempo o recuperar el espacio en su dinámica siempre cambiante?*

Colombia parece decir *el río soy yo*, como en el poema de José Eustasio Rivera la identidad del paisaje, la fusión entre su ser y el río: “Soy un grávido río, siempre he sido eso: un río que copia paisajes, un río nostálgico (...)”.

El Magdalena nace a 3.685 metros sobre el nivel del mar en las tierras frías del páramo, y solo a 200 kilómetros, en un descenso vertiginoso de su recorrido, llega al primer puerto, Neiva, a menos de 500 metros de altura, lugar estratégico que los españoles visionaron y conquistaron para conectar por río todo el sur de la actual Colombia. Neiva es el comienzo y el fin de su navegabilidad, depende de donde se mire, si navegamos río abajo o río arriba. Allí comienza un río de *tierra caliente* y seguirá así su recorrido por las tierras bajas, por las que más de la mitad de su trayecto será a menos de 100 metros sobre el nivel del mar. El río se ensancha y arrastra grandes cantidades de sedimentos, es entonces un río color café que huele a tierra caliente, a pescado, parte de una tierra de zancudos, de gente morena, de abundancia, tierra del olvido y de pobreza, tierra y río de violencia desde mediados del siglo veinte, en el que las comunicaciones tomaron otros rumbos y el sueño de progreso se vino a pique. *Cuando decimos recuperar el Magdalena, ¿estamos pensando en el alto Magdalena, en Neiva, ciudad que le ha dado la espalda, y que fue el origen de su viabilidad económica?*

En 2014, desde Bogotá vamos a encontrarnos con el río por el mismo camino de siempre, ahora convertido en carretera: Facatativá, Sasaima, Villeta,

Guaduas y Puerto Bogotá, para terminar en Honda (ahora también se viaja por La Vega, conectándose con Villeta). Viajo en Expreso Bolivariano, con su eslogan actual: “Vamos por Colombia”. De nuevo o actualizado el deseo de Bolívar por una nación soñada. Viajo en una “aerovan”, nombre curioso también, que sueña con volar y llegar rápido, pero la congestión ocasionada por tractomulas y accidentes alarga a casi ocho horas el descenso a la tierra caliente. Dentro de poco la carretera de Sol pasará, ya está pasando, cerca de Guaduas, y se conectará directa y velozmente con Puerto Salgar, al noroccidente de Cundinamarca, quedando los pueblos mencionados (Villeta, Guaduas, Puerto Bogotá, Honda y Puerto Salgar, además de La Dorada) por fuera de la vía principal. *¿Qué estamos recuperando con esta vía de alta velocidad? ¿Cuál será el destino de estos pueblos ligados al río por los que la circulación de vehículos y el comercio ya no pasarán y cuya vocación ha sido eminentemente de comercio, lugar de paso e intercambio?*

Llegar a Honda por tierra significa volver, como los viajeros de antes, a buscar un hospedaje, punto tradicional de descanso para retomar el viaje, almacenar o comerciar por el río, sitio tradicional de la captura de pesca y consolidación de la cultura fluvial. Pero por el río ya no se llega, sus puertos están en ruinas, las economías de las fábricas de licor, jabón y tabaco, las trilladoras, los bancos, los teatros y los hoteles se han ido y la pesca disminuye dramáticamente. Una nueva hostelería intenta conjurar la crítica condición de *lugar de paso* al que se ha venido relegando el municipio de Honda y busca convertirla así en un *lugar de destino*, de turismo cultural como en épocas pasadas, en el lugar privilegiado que fue, el punto de encuentro por excelencia, lugar de memoria y centro histórico donde se divide la navegación por el río: arriba hasta Neiva, abajo hasta su desembocadura.

La tarea de una nueva concepción de turismo, responsable y consciente del lugar como centro histórico, bien de interés cultural de la nación, que representa una nueva hotelería, los vecinos y amigos de Honda, los museos en renovación, la red de pueblos patrimonio, es orientar al viajero o visitante para que observe y comprenda en detalle la geografía de Colombia, reconozca la lógica de los caminos y las comunicaciones, el papel de los puentes, identifique los puntos y la posición de los pueblos más notables en el diálogo de las tierras bajas con las altas: la conexión histórica del río con Barrancabermeja, Mompox o Ambalema, Girardot y Neiva; y con Mariquita, Manizales, Guaduas y Bogotá. E investigar y documentarse sobre el río, valorar y respetar los oficios y saberes, especialmente los de los pescadores, el carácter de su urbanismo, arquitectura y paisaje, y la simultaneidad entre su pasado y la

modernidad, para convencer a los nativos, nacionales y extranjeros, de que Honda es un destino de pedagogía de país. *Me pregunto, ¿cuando se habla de recuperar el río se piensa en Honda y su región como un gran patrimonio por proteger y apoyar?*

Detenerse en Honda permite entender el Magdalena y a Colombia. “Honda, la ciudad del río”, la denomina Ángela Guzmán en su investigación sobre este puerto del siglo dieciséis. Como ella, más de un centenar de pueblos se asoman a sus orillas generando una cultura de río, no solo en la linealidad del eje fluvial, sino en su entorno. Cada uno de estos lugares han sido espacios de confluencias, centros de convergencia, puntos gravitatorios de dinámicas económicas, sociales y culturales que han creado históricamente territorios de vida, ligados estrechamente al río y conectados con las tierras altas o las grandes ciudades. Son ciudades del río o, mejor, podemos decir *el río son sus ciudades, sus poblaciones, sus gentes*, que a sus orillas han construido país. *Me pregunto por estas poblaciones cuyas ciudades han dado sentido al río, ¿en ellas se ha pensado cuando se habla de recuperarlo?*

Honda río arriba

Cuando se habla de la recuperación del río generalmente se refiere a uno que parece comenzara en Puerto Salgar, río abajo, pero este es, independientemente de su sectorización y diversidad regional, un eje integral, un todo, lo que pasa arriba afecta el río abajo, y viceversa. Recorrámoslo hasta su nacimiento a partir de Honda. Río arriba en sus orillas están asentados cuarenta y seis municipios vinculados fuertemente al mismo.

El Magdalena es un *río-memoria*, un *río-palimpsesto*, donde cada lugar nos evoca un viaje en el espacio-tiempo e involucra una dimensión ambiental, dinámicas económicas y de poblamiento, un desarrollo tecnológico y una vida cultural y política que se expresa en sus huellas materiales e inmateriales, en sus músicas y comidas, un *río-civilización*, un *río-patrimonio*. *¿De esto se piensa cuando se habla de su recuperación?*

Arriba de Honda nos encontramos de inmediato con el Puente Navarro, emblema del puerto de Honda, que atraviesa el Magdalena. Este es uno de los puentes más significativos de la historia del río. Su presencia imponente, su bella, moderna y amarilla estructura metálica fue comprada en Nueva York a la firma San Francisco Bridge Company y traída al país por el comerciante

Bernardo Navarro. Es un puente que empieza a funcionar en el siglo veinte, su luz de 167 metros permitió, a pesar de su carácter de ser solo peatonal y para mulas, la comunicación segura entre las dos orillas, el intercambio entre regiones de dos departamentos (Tolima y Cundinamarca), uniendo los dos países, el del oriente y el del occidente, mediante mil cuarenta y tres tablones. *¿Será que quienes hablan de la recuperación han examinado con cuidado la importancia y conexión transversal del río? Grandes y pequeños puentes son la vida de muchos pueblos.*

Más adelante está Arrancaplumas, estación de tren y puerto fluvial abandonado, bodegas y arquitecturas sin uso, invadidas, solo con el rimbombante título de bien de interés cultural pero sin ningún destino ni apropiación.

Subiendo por el río, en la orilla oriental está Beltrán, pequeña población asaltada por los actores armados una y otra vez. ¿Qué estará pagando esta gente empobrecida que ha quedado una vez más aislada por la guerra? ¿Le preguntarán eso a su Virgen y a su iglesia caída, otrora un santuario importante de la región? *¿Recuperar el río no será examinar las condiciones reales de conflicto y violencia a la que están expuestas sus poblaciones por su aislamiento y el olvido del río?*

Un poco más arriba, en la otra orilla, está el *espectro* de Ambalema, comunicada precariamente con la otra orilla por medio del ferry *Omaira*.

Ambalema, un fantasma que agoniza

Ambalema es un lugar mágico y un poco fantasmal, resguardado del sol inclemente por una galería casi continua de aleros sostenidos por centenares de columnas verdes y torcidas que siguen la naturaleza del palo. Hasta allí llegaron las ilusiones *a todo vapor* de las grandes empresas de la economía de agroexportación: *el tabaco*, tal vez la primera y de gran rentabilidad en la República. Para ello, el empresario Francisco Montoya diseñó el vapor *Unión*, ajustado a las condiciones propias del río Magdalena, y hasta allí lo llevó en 1839 para sacar todo el tabaco que pudiera, en un *boom* que hace ya mucho tiempo dejó de pasar por Ambalema. Que agoniza y cuyas casas se caen sin que la gente tenga los recursos para restaurarlas, aun cuando se resiste a morir. Su honorable título de centro histórico y bien de interés cultural de la nación de poco o nada le sirve, pues ya ni el tren ni los vapores pasan por allí y las casas de las antiguas factorías también se caen. *Hace poco se restauró su*

estación de tren art déco. ¿Qué función y apropiación se le dará a esta recuperación de fachada?

Cerca de Ambalema se llega a las ruinas de Armero, que busca, como tantos lugares asociados al río, subsistir y permanecer en la memoria. En noviembre de 2015 se cumplen treinta años de la tragedia, *¿qué lecciones hemos aprendido de Armero?*

Avanzamos hacia Girardot, ubicado en la esquina suroccidental de Cundinamarca y que a principios del siglo veinte se convirtió en una gran ciudad moderna, en un puerto fluvial, férreo y aéreo. Todo un mundo de civilización y comercio llegaba por Girardot a través del río, para más tarde entregárselo a Bogotá vía el ferrocarril. En 1930 se inauguró su impresionante puente férreo y peatonal sobre el Magdalena, y hoy todavía sorprenden su ingeniería y la vocación de conexión entre Cundinamarca y el Tolima. Su esplendor es ya historia, la crisis y muerte de las comunicaciones férreas a las que se les apostó con todo el ímpetu de lo moderno y por las que el país se endeudó en gran magnitud muy poco tiempo duró, y la ciudad ha quedado abandonada, como su plaza de mercado y con un río que debe soportar los millones de toneladas de basura y desperdicios sólidos e industriales que le vierte el río Bogotá. *¿Se ha pensado para la recuperación del río Magdalena en la incidencia de los cientos de ríos tributarios que casi desde su nacimiento le vierten aguas negras, sin poner atención al problema ambiental y social de cientos de pueblos sin acueducto, sin pedagogía de río?*

Villavieja, Aipe y la Tatacoa, comienzos del valle del Magdalena

A 436 kilómetros del nacimiento se llega al ancho y caluroso valle del Tolima y el Huila. Un territorio históricamente inconquistable que presentó una fuerte resistencia al proyecto de dominación española. Una resistencia al violento proyecto “civilizador” que convirtió al *otro* en un caníbal. Allí permanecen las huellas de la lucha indígena y siguen estando presentes grupos indígenas y campesinos como los natagaimas y coyaimas, asomados, con su cultura, al río. Su oficio de ollereros está abandonado.

Las formas de resistencia indígena al avance español no permitían que se fundaran poblaciones al lado del río, como Villavieja. Aun así, el proceso de conquista siguió por este valle bañado de sangre y, más de sesenta años después, se logró consolidar con la fundación de la ciudad hispánica de Neiva, el emplazamiento más estratégico al sur de río y último punto navegable.

Villavieja es puerto sobre el Magdalena, puerto férreo adonde crece a sus anchas un bosque seco conocido como el desierto de la Tatacoa, con extensiones llenas de memoria fósil y arqueológica pero, sobre todo, aldea de pescadores y pastores que con sus prácticas de supervivencia en el desierto y en el río luchan por no dejarse del abandono. El tren ya no pasa, la estación y la capilla están abandonadas, a pesar de que ambas son bienes patrimoniales. No hay un puente para pasar a la otra orilla, donde está Aipe. Pero sí llegan las formas abusivas y no ordenadas del turismo obsesionado por el lucro, que están poniendo en riesgo la riqueza ambiental, paisajística (uno de los pocos bosques secos tropicales) y arqueológica. *¿Recuperar el río no será acaso sacar del abandono y aislamiento a su población con políticas certeras de manejo y protección al patrimonio, planes y programas de formación y capacitación en oficios, turismo, museología, astronomía, artesanías, capricultura y apoyo a la actividad pesquera?*

“El Huila es un río”, ¿o será una represa?

Neiva es la capital del departamento del Huila, atravesado de sur a norte por el Magdalena. Dice sabiamente Gilberto Vargas Motta: “El Huila es un río”. Su historia de ocupación y poblamiento, así como buena parte de sus actividades económicas, han estado ligadas estrechamente al Magdalena.

A 221 kilómetros del nacimiento del río, Neiva se convirtió, desde su fundación en 1612, en el puerto que conectó, a través del río, con las regiones del norte, y mediante este comercializó toda la producción ganadera (carne) y agrícola, especialmente de tabaco y cacao, y otros productos como cerámica, madera, tejidos y los famosos sombreros Suaza. Desde entonces fue el punto intermedio y estratégico entre los dos grandes centros administrativos coloniales: la antigua Santafé de Bogotá y Popayán. Al paso por la ciudad la anchura del Magdalena es de gran dimensión, aspecto que pronto perderá o se irá reduciendo a medida que lo vamos remontando. El malecón, paralelo al río, aun marginal y olvidado, busca recuperar para la ciudad su orientación hacia el Magdalena, que la hizo posible, pero apenas desde un ámbito turístico y de poca conciencia ambiental e histórica. Allí se organiza una venta de pescado fresco que se ha capturado en la noche y en la madrugada.

En busca de su nacimiento, el río viene presentando una caída vertiginosa, encajonado entre las cordilleras, lo que permite represararlo. Primero fue Betania y ahora la represa del Quimbo, grandes proyectos de desarrollo

hidroeléctrico que transforman el ciclo natural de regulación de sus aguas río abajo, afectando el comportamiento del ciclo de los peces. Las represas generan energía para todo el país y para el exterior, pero a altos costos ambientales y sociales. El proyecto hidroeléctrico del Quimbo avanza y genera grandes inquietudes e impactos entre los habitantes de varios de los seis municipios afectados por la enorme área inundada, más de ocho mil hectáreas de tierras altamente productivas en el corazón del Huila. Un panorama desalentador se vislumbra: un desplazamiento forzado que obliga a las gentes a abandonar sus tradicionales lugares de trabajo y formas de vida y desarticula las formas ancestrales de comunicación territorial. *Nos preguntamos entonces, ¿el desarrollo para quien y a qué costo?*

El Magdalena se va estrechando desde el alto del Perigongo, sin posibilidades ya de navegarlo río arriba. Desde la carretera y con el afluente bien encañonado, nos encontramos con la huella arqueológica de la estatuaria prehispanica llamada de manera inapropiada *agustiniana*, erigida por los antiguos habitantes de esta región hace más de dos mil años. A lado y lado del cañón del río Magdalena (conocido como el *Huaca-Hayo, río de las tumbas*), se desarrolló una civilización que dejó esta gran necrópolis de montículos cubiertos y dólmenes funerarios, cuya piedra fue ricamente tallada con representaciones diversas y complejas de seres humanos y animales.

¿Cuál ha sido, me pregunto, el significado y el legado de este monumental centro ceremonial? Las estatuas, muchas de ellas orientadas hacia el río (como *la Chaquirá*), nos miran impertérritas, silenciosas, miran la vida y guardan la muerte. *¿Hemos aprendido de sus autores su complejo conocimiento del medio, el manejo regulado de las aguas, su vínculo y relación estrecha entre los Andes y la Amazonia, su profundo conocimiento espiritual y ritual, su oficio experto de talladores, su sentido y representación de la muerte, sus formas de vida y sociedad?* Muy poco. Habitaron las orillas del Magdalena, nombraron el río como el *río de las tumbas*, construyeron el conjunto megalítico más monumental y hermético de la Colombia actual (inscrito en la lista de Patrimonio mundial de Unesco desde 1995), del que los colombianos no se han apropiado realmente.

El nacimiento, un lugar sagrado sin camino

Del municipio de San Agustín se avanza por carretera al sector del alto Quinchana, y de allí, después de dos jornadas a caballo, se llega al nacimiento del

Magdalena en medio de un paisaje silencioso, frío y sagrado: el ecosistema de páramo. La inmensidad de la montaña y un entorno lagunar conforman un escenario bioclimático único. Estamos en el Macizo Colombiano, donde nace el río Magdalena, en una laguna pequeña (la Magdalena), en la planicie del páramo de las Papas. Junto con él nacen otros cuatro de los grandes ríos colombianos: Caquetá, Putumayo, Cauca y Patía. El paisaje silencioso y sagrado es conmovedor, merece todo nuestro respeto y emoción.

Pero el sistema de páramos, este gran reservorio de aguas, está amenazado: la frontera agrícola y de cultivos ilícitos, con toda la violencia que trae, avanza despiadada y sin tregua. ¡El problema no es ambiental, no nos engañemos! Para salvar el páramo y la frágil zona de los humedales donde nacen todos estos ríos es necesario, como ha dicho y reiterado el ecólogo Andrés Hurtado:

[...] solucionar los problemas de la violencia, proteger como sea los bosques, los páramos, los nacederos de agua, comprando o expropiando, lo que sea, [...], inyectando en cantidades navegables factores sociales, como ayuda al campesino, salud, educación, mercado para productos y no solamente las dos soluciones que receta el gobierno: presencia militar y glifosato [...] sustitución de cultivos en las áreas clave para los ríos y en todo el Macizo [...]¹.

En la actualidad, prácticamente no existe el camino para llegar al nacimiento, y las posibilidades de acceso son muy difíciles y exigentes. Por el viejo camino corre un lecho de agua sobre piedras sueltas e inclinadas, que es motivo de sufrimiento y peligro para caballos y humanos. En los años setenta existía una cuadrilla del gobierno que mantenía el camino, en los ochenta y noventa la guerrilla controlaba el paso y obligaba a los habitantes a cuidar y trabajar en el camino. Hoy ninguno de los dos hace presencia, no existe señalización y los guías baquianos de la zona son muy escasos. No existen tampoco unas condiciones de alojamiento mínimas para los visitantes ni apoyo a las viviendas de campesinos que generosamente dan morada a los caminantes. *Me pregunto, ¿cómo podremos recuperar el río si no tenemos una mínima política de protección, manejo y programas de todo tipo para este valiosísimo lugar de nacimiento del Magdalena? ¿Cómo podemos recuperar el río si no lo podemos conocer, si no nos invitan a respetarlo y a emocionarnos de su nacimiento, mágico, sagrado y permanente, de su origen prístino?*

1 <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1521988>

Honda río abajo

De nuevo parto de Honda, pero esta vez río abajo, por un poco más de mil kilómetros hasta su desembocadura, donde el río entrega sus aguas al mar Caribe con un caudal promedio de 7.100 metros cúbicos por segundo. De nuevo, *el río-conector*, Honda, ubicada en el centro del país, unida por el Magdalena, aguas abajo, con Mompo, Cartagena y Barranquilla, en una tendencia predominante de vías de comunicación en dirección sur-norte. El río enlaza el interior con la costa y conecta el oriente con el occidente, mediante los casi treinta puentes existentes a lo largo de todo su trayecto. *¿Será que la recuperación del río habla de esta conectividad de gentes y dinámicas culturales y económicas que son pesqueras, agrícolas, alimenticias, de comunicación?*

A pocos kilómetros, río abajo, encontramos dos puertos, Caracolí y Puerto Gallote: el uno al frente del otro nos hablan de dos épocas diferentes y un mismo punto estratégico. Puerto Gallote está en la orilla derecha del Magdalena, antiguo puerto colonial con sus bodegas y rampas construidas en piedra, ahora en ruinas. Caracolí, por su parte, el gran puerto de Honda que con sus bodegas sirvió a la navegación hasta mediados del siglo veinte, bodegas que dejan entrever la importancia del lugar y la intensa actividad comercial que desde mediados del siglo dieciséis tenía esta parada. *Nos preguntamos, ¿por qué los actuales proyectos de recuperar la navegación por el Magdalena no contemplaron esta zona tradicional de puertos y dejan en gran aislamiento a este punto que durante años sirvió, y sirve, de intercomunicación con los cuatro puntos cardinales?*

Un desarrollo excluyente e inequitativo. *¿Se ha pensado lo que para las poblaciones de Honda y Puerto Bogotá representará la pérdida, al parecer total, de la pesca que se les viene anunciando con los trabajos de modelación del río?* El problema solo se mitiga, si acaso, con el cambio de actividades, en el menos peor de los escenarios (promesas ya incumplidas). El problema es también ignorar lo que significa acabar con una actividad pesquera que es, además de económica, una forma de vida y cultura centenaria que compromete a una sociedad y a una región. *¿Recuperar un río se traduce en uno sin pescados ni pescadores?*

El Magdalena medio, abundancia y muerte

Continuando con el recorrido llego a La Dorada, en la margen izquierda, un poco más abajo de Puerto Nare y, a la derecha, de Puerto Salgar y Puerto Boyacá. El río acerca a casi todos los departamentos de Colombia, que imperiosamente han buscado llegar a esta vía principal de comunicación y comercio. En este punto del Magdalena medio confluyen los departamentos de Caldas y Antioquia, al occidente, y Cundinamarca y Boyacá, al oriente. *El Magdalena es el río-región: ¿será que su recuperación contempla esta constitución de territorios y áreas económicas y culturales, articuladas al río pero que no se pueden comprender solamente como eje fluvial o mediante la tradicional división político-administrativa de departamentos?*

El valle medio del Magdalena está formado por grandes campos de cultivo y tierras dedicadas especialmente a la ganadería, cuya propiedad se ha ido concentrando en pocas manos, ocupando además los playones ribereños, otrora comunales. El rico comercio de la zona en medio de un paisaje maravilloso se ha ensombrecido por la presencia desafortunada y sistemática de grupos armados al margen de la ley, que, bajo los intereses de la gran propiedad, la concentración de la tierra y el comercio de ilícitos, han hecho de este corredor un camino de la muerte, un sendero de sometimiento a las gentes de bien que aún no salen del terror al que han sido sometidas.

Antioquia tiene una gran deuda con el río Magdalena y con los habitantes de Puerto Nare y Puerto Berrío y sus zonas aledañas. El primero fue la entrada al departamento y a Medellín, el viejo *camino de Isalitas* que se convirtió en el cordón umbilical de la región, dándole vida y haciendo posible la actividad comercial de importación y exportación. A partir de 1876, Medellín buscó conectarse por vía férrea con el río. Allí empezaron a llegar entonces los grandes buques a cargar el café que salía de estas comarcas en las alturas de los Andes y a descargar todo tipo de productos. Puerto Berrío, por su parte, atrajo una gran población que colonizó estas tierras y encontró trabajo en las jornadas continuas de cargue y descargue de mercancías. *¿Tiene Antioquia entre sus grandes proyectos de desarrollo económico y social una tarea de recuperación de su río Magdalena?*

Río abajo comienza una de las partes más difíciles de la historia de la navegación por el Magdalena. En épocas de verano las aguas están muy bajas y el cauce del río se expulsa formando grandes islas y desapareciendo otras.

Los primeros vapores que navegaron por el río usaban como combustible la leña, que consumían en grandes cantidades y a un costo ambiental enorme, lo que contribuyó también a aumentar la deuda con el Magdalena. A partir de 1922 el combustible fue el *fuel-oil*, que los hizo más rápidos y con mayor capacidad de carga. Hacia los años treinta, varios buques fueron movidos con diesel. *Al recuperar la navegación por el río, ¿se ha examinado el tipo de combustible que utilizarán los transportadores?*

La historia oral recuerda en innumerables relatos las experiencias de navegación por el río, una actividad no solo económica, sino también llena de vida, que ofrece transporte a los habitantes de los diferentes puertos, conectando el Caribe con el interior del país, mediante viajes propicios para el disfrute del paisaje, el turismo y el intercambio social, una actividad que murió con el incendio del emblemático buque *David Arango* en enero de 1961. *Me pregunto, ¿cuando se habla de la recuperación del río Magdalena, se ha tenido en cuenta el gran potencial que ofrece para el turismo, la gastronomía, la música, el comercio o su conocimiento y valoración patrimonial por parte de quienes lo desconocen en todo sentido?*

Los estudiosos dicen que el río es aún muy joven y todavía no ha encontrado su verdadero cauce. En tiempo de lluvias, de invierno, la región que va hasta Bodega Central pasando por Cantagallo, San Pablo, Simití y Arenal, en el departamento de Bolívar, se ha convertido en zonas afectadas por grandes inundaciones de un río que ahora no tiene control ni logra regular sus aguas. Por supuesto, no todo es culpa de este río inmaduro. Aquí, de nuevo, como en regiones del bajo Magdalena, el problema ambiental es social y político, generado por la mala y corrupta gestión sobre su cauce; la avanzada de las haciendas que han desecado las ciénagas y roto así las formas naturales de regulación de las aguas; los ávidos señores de la guerra; y el abandono, la pobreza y el caos administrativo de innumerables instituciones encargadas del río, que en lugar de asumir su responsabilidad se la entregan la una a la otra.

Barrancabermeja, una fuerza laboral

Llegamos a Barrancabermeja, la antigua población de Tora, hoy convertida en un importante puerto y una modernísima refinería de petróleo, en el que buena parte de sus productos salen por el río en grandes planchones. Estamos en el departamento de Santander, que también estableció su conexión con el río Magdalena a través de Barranca y, río abajo, con Puerto Wilches.

Barranca es la puerta de entrada al Caribe. Toda la región está marcada por el río, el comercio de exportación y la explotación petrolera, que atrajo una ingente fuerza laboral compuesta por *bultiadores* o *braceros*, colonos, trabajadores portuarios, del ferrocarril y la naciente mano de obra petrolera, calificada y no, convertida en una importante colectividad obrera que aprendió a organizarse y a luchar por sus derechos laborales y las reivindicaciones sindicales de gran repercusión en todo el país. *Me pregunto, ¿cuál es el papel de Ecopetrol en la recuperación del río, cuál el interés por él de las agremiaciones y sindicatos obreros, por qué no hace parte de sus pliegos de peticiones?*

El recorrido nos lleva hasta Gamarra, en el departamento del Cesar, desde donde se imaginó un cable aéreo que buscó también el Magdalena. Un cable que conectara comercialmente al río con las altas tierras andinas de Norte de Santander, hasta la lejana y aislada ciudad de Cúcuta. El sueño solo alcanzó hasta Ocaña. Los restos de este proyecto están en ruinas y hoy son considerados parte de nuestro patrimonio industrial. De nuevo, la conexión regional con el río: de los Andes a las tierras bajas, *¿se han planteado mecanismos transversales que permitan reactivar o continuar este intercambio de pisos ecológicos, económicos y culturales?*

En toda esta región coincide la preocupación de la merma cada vez mayor de la pesca y su disminución total con los trabajos de navegabilidad del río. Hay preocupación por la población flotante y desconocida que llegue a hacer los trabajos, en los que los nativos no tienen oportunidad, por requerir de mano de obra especializada.

Después de La Gloria encontramos El Banco, “viejo puerto”, lugar de gran evocación y cuya tradición oral y musical está viva y potente, con aires de cumbia representada por la mítica *La piragua* del compositor José Barros. En una curva maravillosa formada por el río está el puerto de El Banco, donde inicia el bajo Magdalena o el *reino de las ciénagas*, como la inmensa de Zapatosa, de cerca de cuarenta mil hectáreas, que llega a través del río Cesar y comunica, por intermedio de ella, a Chimichagua, Chiriguaná y Valledupar con el nororiente del país. *El río viajero, musical que se encuentra con las ciénagas y sube a la montaña. ¿Qué pasa con las ciénagas colmadas de trasmallos? ¿La recuperación del río no contempla el valioso y delicado ecosistema de río-ciénaga donde está comprometida la vida de los peces?*

Mompox no es un sueño

En El Banco el río se divide en dos ramales, el de Mompox y el de Loba, que conduce hacia Magangué. El brazo de Mompox fue el cauce natural y principal del río que a mediados del siglo diecinueve se fue secando; la mayoría de su caudal tomó entonces por el brazo de Loba, hacia San Martín de Loba, consolidando así la plaza comercial de Magangué.

Mompox es el corazón, el alma del Magdalena, y llegar a ella por él es una experiencia espléndida para sentir el significado histórico que ha tenido el río para Colombia, pero ahora prácticamente imposible! A escasos 29 metros sobre el nivel del mar, Mompox se constituyó, desde su temprana fundación española, en la primera mitad del siglo dieciséis, en el puerto más importante y estratégico del río para el control y desarrollo de la administración colonial, junto con Cartagena y Honda.

El río perdió su navegabilidad para Mompox a mediados del diecinueve, y los buques a vapor solo llegaban hasta El Banco para desviarse hacia Magangué. Desde entonces, a sus orillas no llegan los numerosos champanes que navegaban por allí entre Cartagena y Honda y la convirtieron en el centro de comercio, bodegaje y parada obligatoria de la Nueva Granada.

Me atrevería a decir entonces que quien no haya ido a Mompox no conoce ni comprende lo que significó el río en la construcción de la nación colombiana. Este es un lugar potente de memoria y patrimonio mundial (desde 1995), al que hay que visitar una y otra vez para advertir y apreciar su legado. *Me pregunto, ¿qué lugar tiene Mompox en esta recuperación del río, cuando las condiciones de navegabilidad comercial son casi imposibles por este brazo? ¿Quedará por fuera de esta recuperación el centro histórico por excelencia del río, cuyas gentes sufren aisladas el desempleo y ven pocas posibilidades de futuro?* Actualmente, su acceso es todo un laberinto que obliga a numerosas y costosas conexiones. Algunos sueñan con que reabran el aeropuerto, cerrado hace años.

Desde el arribo al puerto se advierte su profunda condición ribereña, su urbanismo hispánico que se adaptó al lenguaje del río, sus bodegas e iglesias asomadas a un río peregrino y pagano. Los templos, así como su joyería, la forja de sus ventanas y las mecedoras, se han elaborado en una delicada filigrana, manufactura de alarifes, joyeros, forjadores y ebanistas que dejan circular el calor y dan a Mompox un estilo único de gran valor cultural. Lo

mismo que su Semana Santa mestiza, que recoge a todos los habitantes de la depresión Momposina, y su gastronomía y su música de río. *Me pregunto, ¿Momposox seguirá aislada en esta recuperación del río?*

De allí se parte para pasar por las poblaciones de San Zenón y Santa Ana y llegar a la boca de Tacaloa, donde los dos brazos se vuelven a juntar. El Magdalena es otra vez un río vigoroso, alimentado aguas arriba por el brazo de Loba, al que le han llegado las aguas de otros dos ríos importantes: el Cauca y el San Jorge. En boca de Tacaloa estamos a 241 kilómetros de la desembocadura, en medio de una llanura aluvial de innumerables ciénagas y pantanos. Los nativos karibes llamaron a este sector del río Karihuaña, “agua grande”. *El Magdalena, un río nombrado y habitado por diversas culturas no es un río homogéneo, ¿será que la recuperación lo contempla?*

El canal del Dique, la salvación de Cartagena

Río abajo, una vez se deja la población de El Plato y se pasa por el corregimiento de Barranca Nueva y los municipios de Tenerife y Pedraza, entre otras poblaciones, está el puerto fluvial y férreo de Calamar, desde donde es posible tomar la desviación por el canal del Dique hacia Cartagena. El canal es una obra de ingeniería colonial construida en 1650 para conectar a Cartagena con el río Magdalena, asunto que fue y ha sido hasta la actualidad de vida o muerte para la ciudad de Cartagena.

Siguiendo la dirección a Barranquilla, a su desembocadura, conviene resaltar la importancia del río para la ciudad de Cartagena, ya que una vez que se logró la construcción y apertura del canal se convirtió en el principal puerto fluvial de la Nueva Granada por más de dos siglos. El canal logró la conexión de esta zona a través de una red infinita de caños y ciénagas. En 1571 se habían construido, igualmente, caminos de herradura hasta Mahates y de ahí hasta Barranca del Rey, la actual Calamar. Más tarde, en 1894, se construiría el ferrocarril en este mismo tramo de Calamar a Cartagena, con el fin de conectar, a como diera lugar, Cartagena con el río. No obstante, el tren dejó de pasar hace tiempo y Calamar, otrora un puerto estratégico, también ha quedado en el olvido.

Desde el siglo diecisiete hasta hoy, en la zona se han hecho incontables trabajos, y fue a mediados de siglo veinte que se logró un verdadero canal del Dique, el cual se está rectificando y ampliando permanentemente, por

más de 100 kilómetros. Por el canal pasa todo el petróleo que se transporta desde Barranca. *¿Qué plan de recuperación o gestión o protección se plantea para esta zona húmeda y pantanosa del canal, adonde se asoman poblaciones como Santa Lucía, Mahates, Soplaviento o San Basilio de Palenque, que desde su situación de precariedad ha mostrado al mundo sus excepcionales huellas histórica, lingüística, política y cultural, siendo declarada entonces patrimonio cultural inmaterial de la humanidad?*

Barranquilla, la puerta de oro

Río abajo están la población de Zambrano, azotada por las grandes inundaciones y la violencia que se encontró en su calles, y El Plato, evocadora del relato oral y mítico de su población, en el que un hombre se volvió caimán, signo inequívoco de la cultura anfibia de la zona, del intercambio de pesca por agricultura y ganadería. Cruzamiento de formas de vida, unas veces de río otras en tierra.

Toda la cultura creada en las tierras bajas y también medias y altas del Magdalena viaja por el río para alimentar y llenar de fiesta y vida a la populosa, pujante y cosmopolita ciudad de Barranquilla, que desde la segunda mitad del siglo diecinueve, dada su ubicación estratégica en la desembocadura, se tornó en un puerto fluvial, férreo, marítimo y aéreo de gran importancia para el país. Su actividad comercial, portuaria e industrial mueve casi todas las mercancías que salen de y entran al territorio colombiano por el Caribe. Ha sido la rectora de la navegación por el río y uno de sus principales astilleros. En su vocación de abrir paso hacia el interior y el exterior del país se le denominó, con razón, “puerta de oro de Colombia”. Todos los años, antes de cuaresma, le devuelve al río y a sus gentes, con toda su alegría, un carnaval, ahora también patrimonio cultural inmaterial de la humanidad.

Pero Barranquilla ha abandonado el río, que no se ve ni está presente en el diario vivir de sus gentes. El hotel El Prado es un *hotel con memoria* que comunica una historia y evoca una época. El Prado hizo parte de esa modernidad otorgada por el río y el gran desarrollo de la navegación y las comunicaciones durante los años treinta, cuando se propuso una nueva ciudad bajo modelos urbanísticos de planificación, arquitectura y servicios complementarios con la orientación de Karl Parrish. La huella de la ciudad pujante se deja ver en los barrios alrededor del hotel, en la elegancia de esas casas de muy variados estilos arquitectónicos, con grandes antejardines, numerosos

adornos y un lujo que da cuenta de lo que Barranquilla fue durante esos años. *Barranquilla, ¿dónde está el río?*

Llegamos a bocas de Ceniza, cuyo tajamar permite, desde 1935, entrar los barcos por el propio delta del río hasta la ciudad. El Magdalena encuentra su fin entregándole sus aguas al mar Caribe en un intercambio de colores y de historias, mientras sus habitantes pescan con cometa. *El río-testimonio* finaliza aquí este largo viaje, mientras allá arriba, en el páramo, su nacimiento es permanente, para que la historia continúe. *¿Qué historia permitirá la recuperación del río?*

Podríamos comenzar de nuevo desde el delta, en 1501, cuando las huestes de Rodrigo de Bastidas avistaron la desembocadura del gran río. Era el 1 de abril, conmemoración de la conversión de María Magdalena, razón por la cual le dieron este nombre, que lleva hasta hoy. Un nuevo hallazgo de ese río, ya descubierto y ocupado por poblaciones desde hacía más de doce mil años. Pocos años después, Pedro de Lerma (1531), Jerónimo de Melo (1531) y Gonzalo Jiménez de Quesada (1536), asaltarían el río y remontarían su viaje de conquista, río arriba. *¿Qué nuevo hallazgo, qué nuevo descubrimiento hará esta recuperación del río, qué nueva historia tendrán sus gentes frente a esta nueva conquista de encauzamiento y dragado?*

Bibliografía

- ACEVEDO LATORRE, EDUARDO. 1981. *El río grande de la Magdalena: apuntes sobre su historia, su geografía y sus problemas*. Banco de la República-Biblioteca Luis-Ángel Arango. Bogotá.
- _____ (ed.). 1968. *Geografía pintoresca de Colombia. La Nueva Granada vista por los viajeros franceses del siglo XIX*. Litografía Arco. Bogotá.
- ALEMÁN Z., CARLOS. 2010. *En cada casa un piano*. Trilce Editores. Bogotá.
- ALVEAR S., JOSÉ. 2005. *Manual del río Magdalena*. Cormagdalena. Bogotá.
- BAENA, FERNANDO, JOSÉ RAMÓN VERGARA. 1922. *Barranquilla, su pasado y su presente. Anales, efemérides y vida actual de Barranquilla*. Banco Dugand. Barranquilla.
- BANCO DE LA REPÚBLICA. 1963. *Acuarelas de Mark: un testimonio pictórico de la Nueva Granada*. Banco de la República-Biblioteca Luis-Ángel Arango. Bogotá.

- BEJARANO, JESÚS ANTONIO (ed.). 1977. *El siglo XIX en Colombia visto por historiadores norteamericanos*. Editorial La Carreta. Medellín.
- BOY, HERBERT. 1955. *Una historia con alas*. Ediciones Guadarrama. Madrid.
- CAMACHO ROLDÁN, SALVADOR. 1973. *Notas de viaje*. Tomo I. Banco de la República. Bogotá.
- CASTAÑO URIBE, CARLOS. 2003. *Río grande de la Magdalena*. Banco de Occidente. Cali.
- FALS BORDA, ORLANDO. 2002. *Historia doble de la costa*. 2a edición. Universidad Nacional de Colombia-Banco de la República-El Áncora Editores. Bogotá.
- FERRO MEDINA, GERMÁN. 2010. *Río Magdalena: navegando por una nación*. 2a edición. Museo Nacional. Bogotá.
- _____ (inv.). 2005. *Vida cotidiana, viajes y política en Antioquia y Caldas. Mis memorias. Justiniano Macía. 1867-1955*. Uniandes-Ceso. Bogotá.
- _____. 1994. *A lomo de mula*. Bancafé-Fondo Cultural Cafetero. Bogotá.
- GÓMEZ PICÓN, RAFAEL. 1951. *Magdalena, río de Colombia*. 5a edición. Nuevo Mundo. Bogotá.
- GÓMEZ VALDERRAMA, PEDRO. 1977. *La otra raya del tigre*. Siglo XXI Editores. Bogotá.
- GUZMÁN, ÁNGELA INÉS. 2002. *Honda, la ciudad del río*. Unibiblos, Universidad Nacional de Colombia. Bogotá.
- LAMILLA GUERRERO, ELOÍSA. 1996. *Festival del río y el pescador de Puerto Bogotá*. Inventario de valoración de fiestas de Cundinamarca. Fundación Erigaie. Bogotá.
- MONTAÑA, ANTONIO. 1996. *A todo vapor*. Editorial Nomos. Bogotá.
- MURILLO, AMPARO, et al. 1993. *Un mundo que se mueve como el río: historia regional del Magdalena medio*. Ican-Colcultura-PNR. Bogotá.
- NOGUERA MENDOZA, ANÍBAL. 1980. *Crónica grande del río de la Magdalena*. Fondo Cultural Cafetero. Bogotá.
- PÉREZ ÁNGEL, GUSTAVO. 1977. *Colgados de las nubes: historia de los cables aéreos en Colombia*. Bancafé. Bogotá.
- PÉREZ ARBELÁEZ, ENRIQUE. 1949. *Hilea magdalenesa: prospección económica del valle tropical del río Magdalena*. Imprenta Nacional. Bogotá.

- PLAZAS, FRANCISCO DE PAULA. 1950. *Villavieja, ciudad ilustre: aspecto histórico y genealogías de Villavieja*. Dirección de Educación Pública. Neiva.
- POSADA CARBÓ, EDUARDO. 1989. “Bongos, champanes y vapores en la navegación fluvial colombiana del siglo XIX”. *Boletín Cultural y Bibliográfico*. 21. Banco de la República. Bogotá.
- POVEDA RAMOS, GABRIEL. 1998. *Vapores fluviales de Colombia*. Tercer Mundo Editores. Bogotá.
- RIVERA, JOSÉ EUSTASIO. 1921. *Tierra de promisión*. Casa Arboleda y Valencia. Bogotá.
- SAMPER G., DIEGO, DAVID E. PEÑAS, ALBERTO CORRADINE. 1995. *Mompox, isla en el tiempo*. Diego Samper Ediciones. Bogotá.
- SANTAMARÍA, GERMÁN. 1986. *Ambalema*. Compañía Agropecuaria e Industrial. Cali.
- USECHE LOSADA, MARIANO (ed.). 1995. *Caminos reales de Colombia*. Fondo FEN Colombia. Bogotá.
- VARGAS MOTTA, GILBERTO. 1987. *Breviario del Huila y otros escritos*. Ediciones Los Cámbulos. Neiva.