

El río Magdalena. Territorio y cultura en movimiento

GERMÁN FERRO MEDINA

instar aquae tempus

El tiempo es como el agua

Nunca he llegado á las orillas de este río [Magdalena] sin experimentar á su vista una sensación de respeto y simpatía. Cuando por primera vez lo conocí recibí tan sólo una impresión de grandeza y de fuerza con el volumen de sus aguas y el movimiento incesante de sus ondas hacia el mar. Después, cuando pude recapacitar en el servicio que nos presta, en el vínculo de unión que liga todas las partes de nuestro territorio, en su relación con todo lo que es progreso y vida nacional, en las esperanzas que de ligarse con él fincan todos nuestros pueblos, –lo he mirado siempre como una divinidad protectora que guarda el secreto de nuestro destino: á su presencia he sentido despertarse en mi alma algo como sentimientos de veneración y amor filial, y nunca, al embarcarme en él, he dejado de sentir alegría y aun orgullo [...]

Salvador Camacho Roldán,
Notas de Viaje,
1897

LA historia del río Magdalena adquiere múltiples sentidos, de acuerdo con la dirección que tomemos río arriba o río abajo. Este relato busca redescubrir lo que ya existe, porque ya alguien lo ha descubierto, y lo volvemos a encontrar por nuestros propios medios, mediante el viaje. El río Magdalena, río arriba, río abajo, es un cambiante espejo en el que reconocemos lo que hemos ido construyendo y lo que dejamos de ser como la naturaleza misma del río.

He viajado al encuentro con el río. Escribo estas líneas bajando al puerto de Honda, allí donde está el Magdalena, río de la vida y de la muerte, río incrustado en el

Colombia. Antropólogo de la Universidad de los Andes con Maestría en Historia de la Universidad del Valle y FLACSO y candidato a doctor en Historia de la Universidad Andina Simón Bolívar en Quito, Ecuador. Desde hace más de veinticinco años ha trabajado como investigador y profesor en varias universidades del país. Ha sido investigador del Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH) y del Centro de Estudios Socioculturales e Internacionales de la Universidad de los Andes (CESO). En la actualidad, es investigador de la Fundación ERIGAIE en Bogotá, fundación que trabaja en el estudio del patrimonio cultural e histórico de Colombia. Es profesor invitado en las Maestrías de Historia y de Patrimonio Cultural y Territorio de la Pontificia Universidad Javeriana y en la Maestría de Estudios de la Cultura y de Historia de la Universidad Andina Simón Bolívar, en Quito. Ha sido curador de varias investigaciones y exposiciones, entre ellas *Río Magdalena. Navegando por una Nación y Colombia: la Naturaleza de la Cultura*. Es autor de varias publicaciones.

alma de un país que creció a sus orillas. Digo bajando, porque esa ha sido nuestra historia, bajar y subir para después bajar y volver a subir por la cordillera de los Andes. El río Magdalena corre por el valle interandino de la cordillera central y oriental de Colombia; 1 540 km de paisaje, historia, economía y cultura desde su nacimiento, en el Macizo Colombiano, hasta su desembocadura en el Atlántico; desde los Andes hasta el Caribe.

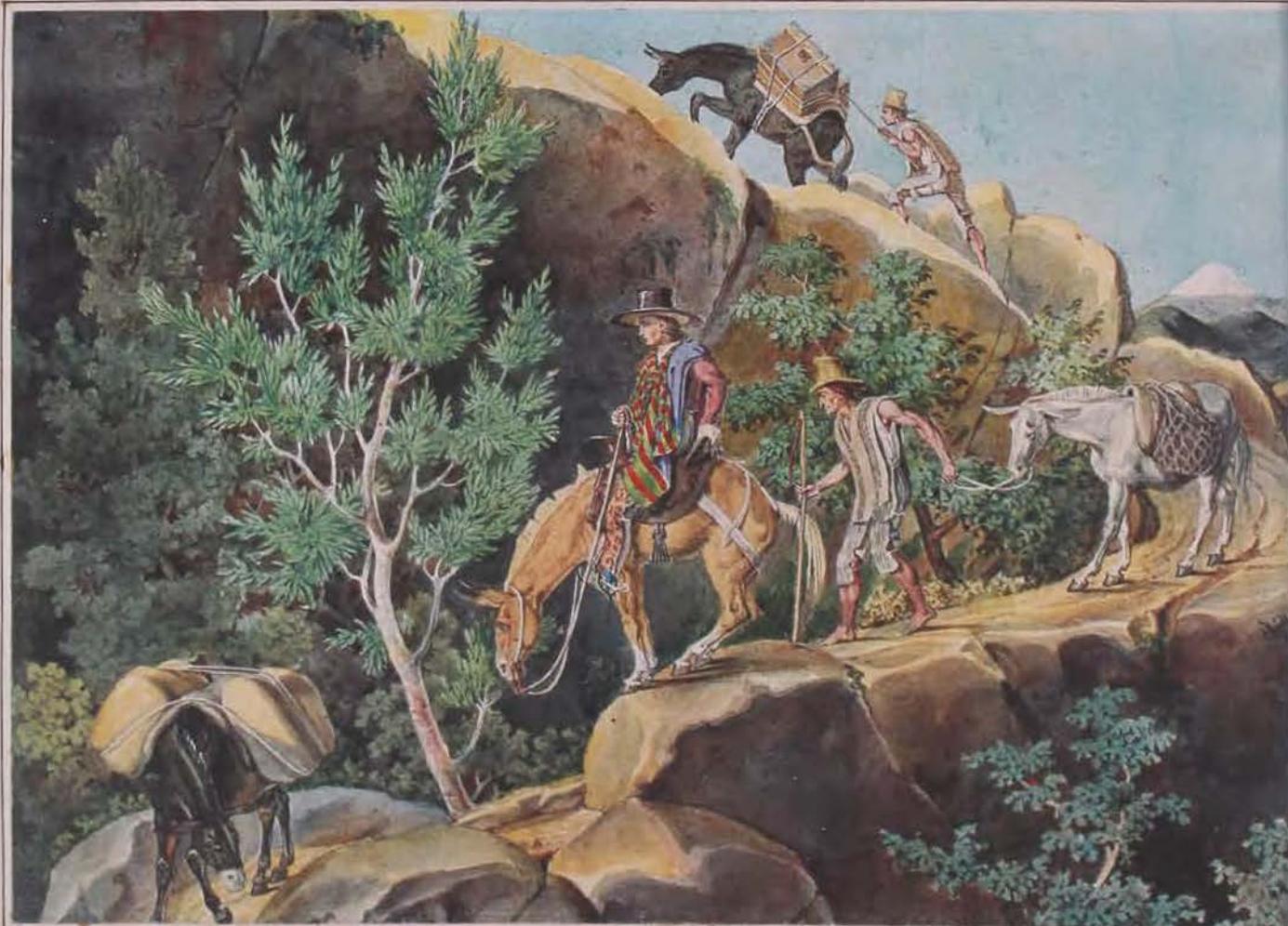
De nuevo y como viajero del siglo XXI, repito lo que hicieron los antepasados americanos más antiguos y los más recientes durante la presencia colonial española, el proyecto republicano y la sociedad moderna: darle vida a un proceso milenario de ocupación de un territorio; el desafío de conectar el mundo de arriba de los Andes con las tierras cálidas y bajas por donde transita el río Magdalena, el ir y venir río arriba y río abajo. *Conectar o morir* parece ser el imperativo de este trópico montañoso y sin estaciones, donde el espacio y no el tiempo, marcaría para siempre la dinámica ambiental, socioeconómica y cultural de Colombia.

SAN BARTOLOMÉ DE HONDA

Bajo al puerto histórico de San Bartolomé de Honda 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 bajas, la frontera cultural entre muiscas y panques; el camino de conquista del Altiplano por

François D. Roulin, La montaña del sargento entre Honda y Guaduas, c 1823, acuarela sobre papel, 20,3 x 26,7 cm.

Colección permanente, Biblioteca Luis Ángel Arango.



La Montaña del Sargento, entre la Villa de Honda y Guaduas.



Honda.

Tomado de Empson, Charles.
Narratives of South America.
Londres, publicado por William
Edwards, impreso por A. J. Valpy,
1836.

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 m. s. n. m., muy cerca de las estrellas, pero alimentada por el mundo de abajo.

Al bajar, uno se encuentra con *la tierra caliente*. Todos nuestros climas, así como nuestra economía, agricultura, vegetación, culinaria, y, en general, las formas de vida social, la mentalidad colectiva y urbana, se crean y se transforman en el espacio. Debo repetirlo; es mediante el recorrido de una geografía, espacio en movimiento y no en el tiempo. Aquí, el tiempo que no tiene estaciones, es casi siempre igual a sí mismo; o hace calor o hace frío. Por ello, Colombia es un viaje en el espacio como un río y en un tiempo al parecer detenido, tiempo que viaja en el espacio.

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 río Magdalena nace a 3 685 m. s. n. m., en las tierras frías del páramo y apenas a 200 km, en un descenso vertiginoso de su recorrido, llega al puerto de Neiva a menos de 500 m de altura. Es el comienzo de su navegabilidad por la tierra caliente y seguirá así su recorrido por las tierras bajas, donde más de la mitad de su trayecto será a menos de 100 m. s. n. m. El río se ensancha y arrastra gran sedimento. Es entonces un río café que huele a tierra caliente, huele a pescado, tierra de zancudos, tierra de gente morena, tierra de abundancia, tierra del olvido y de pobreza y tierra y río de violencia, desde mediados del siglo XX, época donde las comunicaciones tomaron otros rumbos y el sueño de progreso se derrumbó, se vino a pique.

En el 2013 me encuentro con el río por el mismo camino de siempre, ahora convertido en carretera: Facatativá, Sasaima, para seguir a Villeta y luego a Guaduas hasta llegar a Honda. Viajo en transporte *Bolivariano* con su eslogan actual “*Vamos por Colombia*”. ¡De nuevo el deseo de una nación soñada por Bolívar! Viajo en una “aerovan”, curioso nombre que también sueña con volar y llegar rápido, pero un estrellón de tractomulas alarga a ocho horas el descenso a la tierra caliente, que esta vez no descansa en la Villa de los virreyes (Guaduas). Ya no está el coronel Joaquín Acosta (1800-1852) al que numerosos viajeros buscaron para escuchar su talentosa comprensión de la Colombia de entonces, con su discurso erudito de historiador, político y geólogo, con sus mapas, su conocimiento del río Grande¹ y los caminos, su buena conversación y su amplia visión del mundo.

Llego a Honda a un nuevo hospedaje. Su propietario, Luis Larrota, que junto con Nadia Diamond han creado un lugar de encantamiento que intenta conjurar la dramática condición de lugar de paso al que se ha venido relegando el municipio de Honda, buscan así convertirla, como en épocas pasadas, en el lugar privilegiado que fue; el punto de encuentro por excelencia, lugar de memoria donde comienza el viaje por el río, río arriba hasta su nacimiento, río abajo hasta su desembocadura. Honda es el centro del ir y venir de este río palíndromo. Como lo hiciera en su tiempo Joaquín Acosta, la tarea de Larrota ha sido observar en detalle la geografía de Colombia, identificar los caminos, identificar los puntos y posición de los pueblos más notables, estudiar el río Magdalena (de cuya biblioteca ahora me nutro), y valorar y respetar los oficios y el carácter de sus gentes para convencer a los propios nativos, nacionales y extranjeros, que Honda es el destino, el lugar del no retorno.

Sin exageración alguna, detenerse en Honda, a 229 m. s. n. m., permite entender el río Magdalena y a Colombia. El puerto presente desde mediados del siglo XVI que sirvió a la ciudad minera de Mariquita, tuvo poco a poco la protagónica vocación de estar en la parte media del río, de ser el centro, el punto de confluencia de los cuatro puntos cardinales, ser la “garganta del reino” como fue conocida en la Colonia. “Honda es la ciudad del río” como lo ha dicho Ángela Guzmán en su valiosa investigación sobre este singular emplazamiento, a horcajadas sobre el río Gualí, en la orilla occidental del Magdalena y con otra de sus extensiones sobre la Quebrada seca. Más tarde tenderá otro brazo-puente sobre el río Magdalena.

Sí, porque Honda es también *la ciudad de los puentes* y mediante ellos ha resuelto el cuello de botella de las comunicaciones. Es el paisaje humanizado,

[...] el conjuro mágico es el Puente (le diría una visionaria gitana a Geo von Lengerke), un puente que está en todos los caminos, que siempre te salva; siempre querrás en cada abismo tender un puente hacia la otra orilla; estarás siempre en busca de cosas que unir, el camino y el puente son lo mismo, ambos unen tierras y hombres... [Gómez Valderrama, pág. 111]

Y en eso se convirtió Honda, el camino y el puente, el conjuro mágico que uniría los cuatros puntos del territorio de una nueva nación.

EN EL RÍO, UNA ALDEA DE PESCADORES

Debajo del actual puente automotor *Luis Ignacio Andrade* (1952) nombrado popularmente como *puente del Carmen*, se encuentra el *salto de Honda*, conocido también como los rápidos de Honda. Allí, el río Magdalena apresura su curso por una falla geológica, generando una turbulencia de aguas y una frontera casi

1. El coronel Acosta elaboraría un mapa particular sobre el río Magdalena para servir de guía a los viajeros de los vapores y que fue grabado por Gregorio Castillo en 1850.

infranqueable para la continuidad de la navegación. De modo que la circulación de mercancías, comercio y pasajeros, así como todo relato de viaje por el río, ha tenido su parada en Honda. Es un puerto destinado, por el mandato geológico, para hacer el tránsito, pernoctar y tomar el nuevo rumbo: río arriba, río abajo o subir a la cordillera, ya sea desde mediados del siglo XVI, a Bogotá o, desde mediados del siglo XIX, hacia Manizales, en la otra cordillera.

Igualmente, los rápidos de Honda fueron facilitando y configurando una actividad pesquera que llega nítidamente hasta el día de hoy. Se trata de un verdadero saber de la pesca, una *cultura pesquera*, alimentada por una comunidad de pescadores alojada en sus orillas y que ha aprovechado las condiciones particulares del río con sus *rápidos*, para conocer el comportamiento de los peces y esperar, año tras año, su ascenso por el río en una dinámica biológica conocida como la *subienda*.

Honda es una aldea de pescadores, lugar igualmente privilegiado para describir y valorar el oficio artesanal que recorre buena parte del trayecto del río Magdalena. “Arlí” o *El río del bocachico*, como también fue nombrado, ha entregado por milenios el pescado y ha organizado, a partir de este alimento básico, el sustento y las formas de vida social y cultural a lo largo de su extenso recorrido.

Los peces viajan a contra corriente al principio de todos los años, subiendo por el río. Ya han dejado su cuna en las ciénagas, donde nacen río abajo, y en el largo trayecto en dirección al nacimiento del río encuentran la muerte en Honda, donde el hábil pescador lo ha estado esperando, año tras año, con su cóngolo y su atarraya. En la actualidad, con el celular, se sabe con anticipación por dónde viene subiendo el pez. Amigos y colegas pescadores anuncian su pronto arribo desde Puerto Berrío, Nare o La Dorada. El pescador reconoce también las señas de este, anunciadas por las especies que irrecusablemente repiten un orden de aparición inalterable. El que primero se asoma es la *tolomba*; luego le siguen el *nicuro*, el *bocachico* y, por último, el *bagre* y así todos los peces para alimentar las bocas y la esperanza de unas subiendas cada día menos abundantes. Hoy en día, las cifras de disminución son alarmantes y muchas especies, de las 139 identificadas, han desaparecido. En poco menos de cuarenta años se extraían más de sesenta y tres mil toneladas de pescado y hoy no llegan a las ocho mil toneladas, una disminución de más del 85 %.

La *subienda* ocurre en los primeros meses del año de enero hasta marzo (he llegado en la plena actividad de la subienda). Sin embargo, también hay pescado en la llamada *mitaca*, una pequeña subienda en los meses de junio y julio. La llegada del pez transforma, sustancialmente, la vida de los pueblos a orillas del Magdalena y, en particular, la de Honda. Todo gira en torno a la pesca, a su mercadeo y a su consumo. El *guambeo* es la forma más tradicional de atrapar el pescado que descansa en las pequeñas represas o *camas* elaboradas artificialmente y en la que el pescado se ha rendido en la agitadora subienda por el río. El *guambeo* es una especie de danza de la vida y de la muerte que se acompaña del *cóngolo*, artefacto parecido a un atrapa mariposas y que de acuerdo con unos armoniosos y ajustados movimientos, el pescador logra atrapar el pescado. Otra forma de pescar, de gran tradición, es a través del *lance* que es la que se realiza con la conocida atarraya.

La actividad en torno a la pesca es plena, en el tejido de las redes, la elaboración de los instrumentos propios de la pesca, el tejido y remiendo de las atarrayas, la preparación y elaboración de los *cóngolos*, el cuidado, restauración y organización de los turnos en las camas, el arreglo del pescado, la descamada, los cortes,



Bord de la Magdalena: Ménage d'une famille de pêcheurs.

Orillas del Magdalena.
Hogar de una familia de
pescadores. François D.
Roulin, c 1823, acuarela
sobre papel, 20,3 x 26,7 cm.
Colección permanente.
Biblioteca Luis Ángel Arango.

las ensartadas para formar las yuntas o sartas para la venta, la negociación del pescado, la oferta de *nicuro*, *bocachico*, *capaz* o los gigantes *bagres*; y hasta en el modo de hacer los empaques con hielo, para ofrecer la bonanza a todo el que pasa, al turista, al familiar, al intermediario. Es el tiempo propicio para festivales y carnavales, no en vano está siempre, para esta época, la Semana Santa.

Durante *el tiempo de vidrio*, como se conoce a los meses donde no es posible la pesca o no hay subienda, los habitantes de las riberas se rebuscan el diario en otros oficios como vendedores ambulantes, obreros en trabajos de construcción, mayordomos de fincas o jornaleros. Esta vez me ha sorprendido otro tipo de pesca que se realiza en el río, se atisban *gomos*, *guasimos*, *chitates*, *doncellos* o *payandés*. Los pescadores los reconocen a lo lejos por sus pieles y sus formas... no son peces, son palos de diferentes maderas, que el río Magdalena arrastra en sus aguas sedimentarias y que va dejando al lado y lado de su orillas. Cada palo tiene su función y su valor comercial, ya sea para utilizarlos como cercas, para los techos de las viviendas o como varas, entre otros usos.

Muy de madrugada, antes de que levante el sol, he salido a acompañar a estos pescadores de troncos que conocen muy bien ese paisaje y los lugares donde está esa fauna de madera. Hay zonas que parecen cementerios de árboles y los grandes palos caídos, como las ceibas, parecen ya a nuestros ojos unas ballenas. Existen también aquí formas, técnicas y herramientas para pescar y transportar



El trigo crece en una provincia a cien leguas en el interior del país donde se origina un río. La Magdalena, también llamado el Gran Río. Sir Francis Drake, c 1586. Tomado de Drake, Francis. *The drake manuscript in the Pierpont Morgan library*, edición facsimilar, Londres, André Deutsch Limited, 1996.

por el río esos palos-pescados que ofrecen una forma más de ganarse el sustento diario, otra forma de conocer en detalle un río que transforma día a día su paisaje.

HONDA RÍO ARRIBA

Comienzo del viaje. A partir de Honda, río arriba, están asentados en sus orillas 46 municipios y 82 estarán río abajo, para un total de 128 municipios vinculados fuertemente al río. El área de la cuenca del Magdalena es enorme en relación con el tamaño del país (257 440 km²) que es el 23 % de la superficie total, y en ella está prácticamente el 90 % de la población y el 85 % de la actividad económica. Es un viaje fascinante e inabarcable que deleita todos los sentidos y no hay mucho papel para describirlo, como lo dijera fray Juan de Santa Gertrudis en sus *Maravillas de la naturaleza* (1756-1777). No podré entonces cubrirlo todo, describirlo todo, recordarlo todo; un viaje es apenas un asomo, un convite al reencuentro con el río del tiempo, como diría Fernando Vallejo.

Interior de un caney donde están ensartando las hojas del tabaco, provincia de Mariquita.
Tomado de *Hojas de Cultura Popular, Album de la Comisión Corográfica (1850-1858)*. Bogotá, c. 1950.



THE BRIDGE AT MARIQUITA.

El puente de Mariquita.

Tomado de Empson, Charles, *Narratives of South America*. Londres, publicado por William Edwards, impreso por A. J. Valpy, 1836.

Es un viaje por un río memoria, donde cada lugar nos suscita un viaje en el tiempo y evoca una dimensión ambiental, unas dinámicas económicas y de poblamiento, un desarrollo tecnológico y una vida cultural y política que se expresa en sus huellas materiales, en sus músicas y comidas y que ponen a prueba todos nuestros sentidos.

Río arriba me encuentro con el *punte Navarro*, emblema de Honda, que atraviesa el Magdalena y que acerca las dos orillas de dos departamentos (Tolima y Cundinamarca), uniendo los dos países, el del oriente y el de occidente. Ya he hablado del significado de los puentes y este es, sin duda, uno de los puentes más significativos de la historia del río Magdalena. Su presencia es imponente, su amarilla y bella estructura metálica comprada y mandada a traer por el comerciante Bernardo Navarro a la firma *San Francisco Bridge Company* de Nueva York, se aprecia en esa curva histórica que desde 1898 ostenta el título del primer puente metálico de cabalgadura sobre el río, con una luz de 167 m, 5 556 remaches y los más de 900 tablones que tantas veces he contado y que inauguraron la modernidad, comenzando el siglo XX, aunque fuera solo para peatones y mulas.

Más adelante, está Arrancaplumas, nombre curioso para un puerto y donde todavía se pueden apreciar las bodegas que recuerdan su enorme actividad comercial para comunicar fluvialmente a Honda con todo el Alto Magdalena hasta Neiva.

Subiendo por el río, al lado izquierdo, paso por Beltrán, pequeña población asaltada por los actores armados una y otra vez. ¿Qué estará pagando esta gente

Vista de la ciudad de Ambalema.

Tomado de *Hojas de Cultura Popular. Álbum de la Comisión Corográfica (1850-1858)*, Bogotá, c 1950.



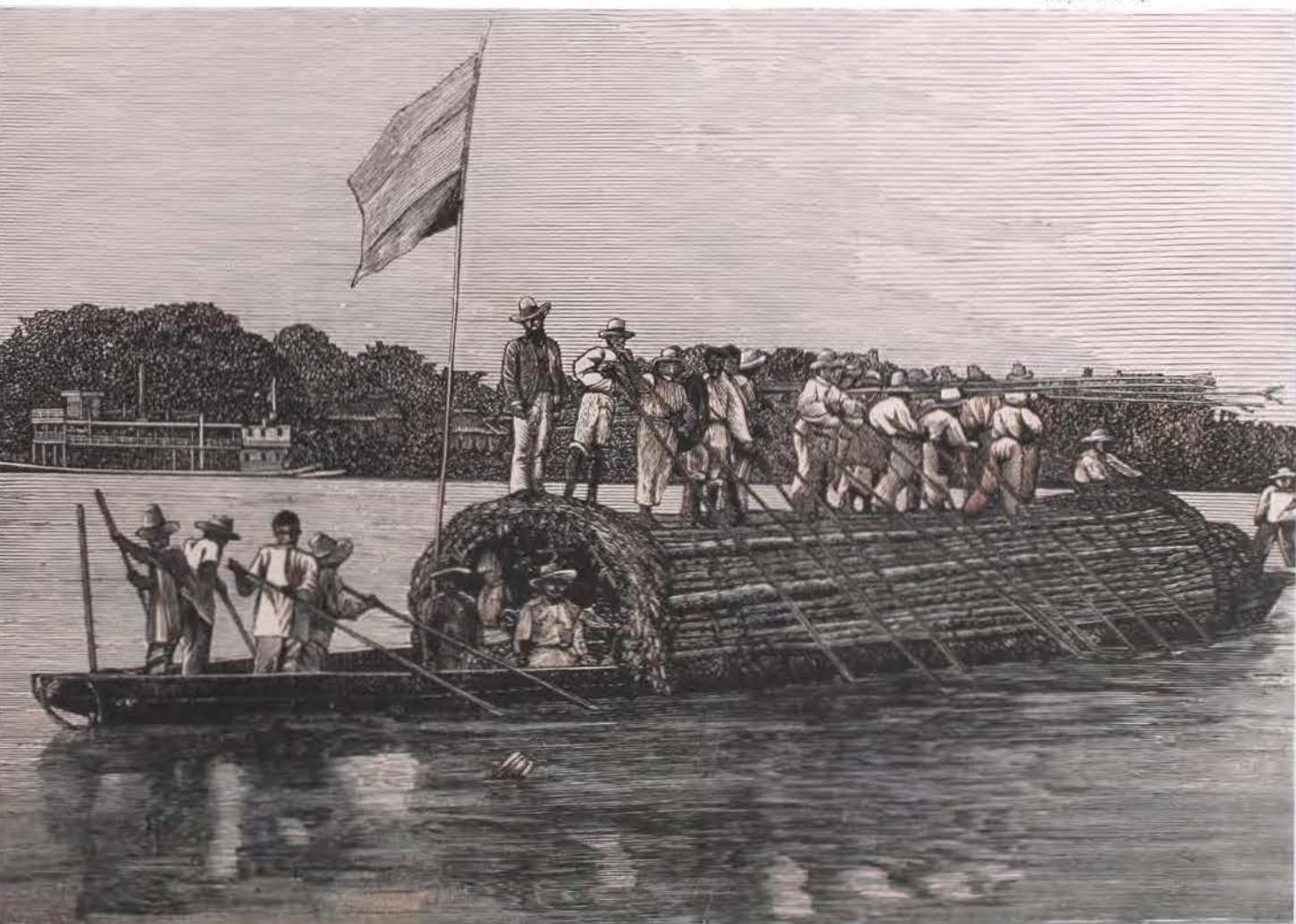
empobrecida que una vez más ha quedado aislada por la guerra? ¿Le preguntarán eso a su bella Virgen, otrora un santuario importante de la región? Casi al frente de Beltrán se encuentra Ambalema. Allí veo pasar el ferry *Omaira*, cuyo nombre evoca a la niña mártir, símbolo dramático de la desaparición del pueblo de Armero en 1985, por la avalancha de estos ríos impetuosos de la cordillera central como el Lagunilla o el Gualf, hijos del nevado. De Ambalema se llega a las ruinas de Armero que busca, como tantos lugares asociados al río, subsistir y permanecer en la memoria.

Ambalema la de las mil y un columnas

Ambalema es un lugar mágico y un poco fantasma, resguardado del sol inclemente por una galería casi continua de aleros, sostenida por un centenar de columnas verdes y torcidas que siguen la naturaleza del palo. Hasta Ambalema llegaron las ilusiones *a todo vapor* de las grandes empresas de la economía de exportación: 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, un *boom* que ya hace rato dejó de pasar por allí. Ambalema agoniza, pero se resiste a morir. Su honorable título de Centro Histórico y Bien de Interés Cultural de la Nación poco o nada le sirve, pues ya ni el tren ni los vapores pasan por allí, y las casas de las antiguas factorías se caen. Desembarco y subo a almorzar en el restaurante de don Jorge Escobar Owen que prepara

Alto Magdalena, vista de un champán. Fotografía de Racines, grabado por Greñas.

Tomado de *Papel Periódico Ilustrado*, núm. 67, año III, 25 de mayo de 1884.



Vista general de puente sobre el río Magdalena en Girardot. Fotografía de Racines, grabado por Moros. Tomado de *Papel Periódico Ilustrado*, núm. 59, año III, 15 de febrero de 1884.



Puerto de Girardot (Posada Callejas, 1918).

Tomado de Posada Callejas, Jorge (ed.), *Libro azul de Colombia. Historia condensada de la República*, Nueva York, The J. J. Little & Ives Comp., 1918.



una magnífica mojarra, acompañada siempre de ópera que suena en un antiguo tocadiscos de acetatos, mientras las gotas de sudor caen en una atmósfera que siempre me recuerda a *Fitzcarraldo*.

Girardot a orillas del Yuma

Debo continuar el viaje en dirección a Girardot, donde el río, conocido como *Yuma*, hace una vuelta curiosa y toma una dirección inusual de 15 km occidente-oriente de acuerdo con nuestro curso. Girardot, ubicada en la esquina sur occidental de Cundinamarca, se convirtió a principios del siglo XX en una gran ciudad moderna, en un puerto fluvial, férreo y aéreo. Todo el mundo lo recibía y le cabía a Girardot, para más tarde entregárselo a Bogotá vía el ferrocarril. En 1930 inauguró su impresionante puente férreo y peatonal sobre el río y hoy todavía nos sorprende su exquisita ingeniería. Allí encuentro su plaza de mercado diseñada por Leopoldo Rother, los teatros, los hoteles, los clubes donde una generación atrás bajaba desde Bogotá para escuchar y bailar con las grandes orquestas, como la de Lucho Bermúdez.

Voy subiendo en dirección al nacimiento del río, distante a 436 km, y entro al *Valle de las tristezas* como llamaría Jiménez de Quesada, en el siglo XVI, al valle ancho y caluroso del Tolima y el Huila. Siempre me he preguntado por qué de las tristezas y por qué de su voz despectiva que siempre nos enseñaron en el colegio y que nos hacía sentir pena por el europeo. *Valle de las tristezas* sencillamente porque fue un territorio inconquistable que presentó una fuerte resistencia al proyecto de dominación española. Una resistencia que no hemos sabido valorar, dándole la venia a todo el relato de la historiografía oficial, al agresivo proyecto “civilizador”, que convirtió al *otro*, los inconquistables pijaos, en un pueblo caníbal. Sin embargo, allí quedan las huellas de una lucha indígena y la presencia de grupos indígenas como los coyaimas y los natagaimas, asomados, con su cultura, al río.

Villavieja, memoria de la resistencia

Las formas de resistencia indígena al avance español no permitían que se fundaran poblaciones al lado del río como *Villavieja*, pues eran incendiadas de inmediato. Una resistencia liderada por la mítica cacica Gaitana que vengó a su hijo asesinado y organizó a todos los pueblos indios frente a los horribles desmanes del conquistador y fundador de la gran población de Timaná, Pedro de Añasco. 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.

Pronto llegaré a Neiva con la nostalgia de abandonar Villavieja, en donde me había quedado dos meses en la casona que, según se dice, alojó a Bolívar. Villavieja es puerto sobre el río Magdalena, puerto férreo y donde a sus anchas crece 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 me enseñaron, de la mano de Pedro Paulo, las duras prácticas de supervivencia en el desierto y la lucha por no dejarse del abandono. Allí me convencí de que el río lo hacen sus pueblos y sus gentes.

Neiva, principio y fin de la navegación

Neiva es la capital del Huila y, sobre este territorio departamental, corre el río Magdalena, entre las dos cordilleras, uniéndolo y separándolo, dividiéndolo

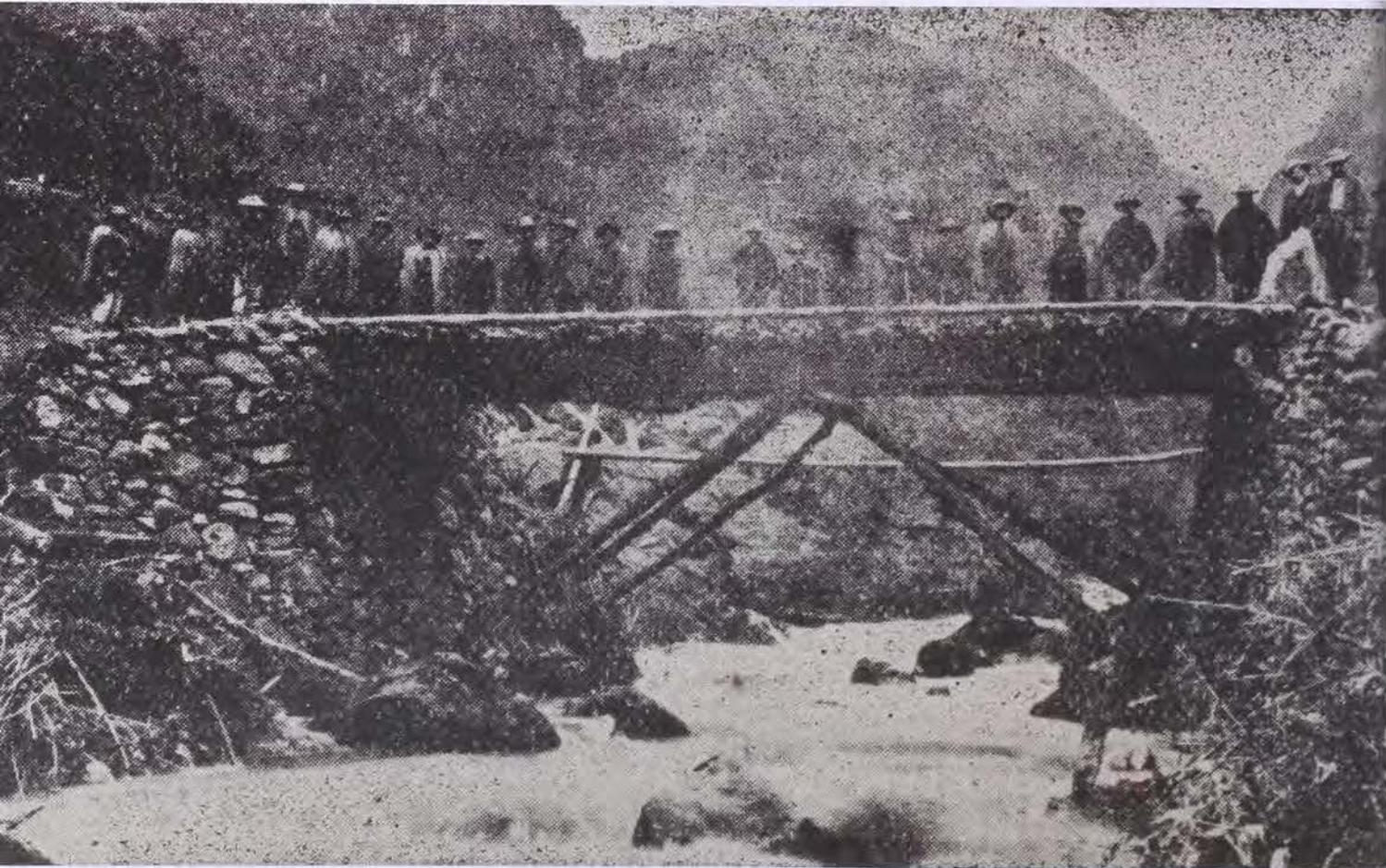
prácticamente en dos. “El Huila es un río”, dice sabiamente Vargas Motta, uno de sus investigadores. Su historia de ocupación y poblamiento, así como buena parte de sus actividades económicas, están ligadas estrechamente al Magdalena. Neiva se convirtió, desde su fundación en 1612, en el puerto que conectó y comercializó, a través del río, toda la producción ganadera (carne) y agrícola, especialmente de tabaco y cacao y otros productos como la cerámica, madera, tejidos y los famosos sombreros Suaza, con las regiones del norte. Neiva fue desde entonces el punto intermedio y estratégico de los dos grandes centros administrativos coloniales: la antigua Santafé de Bogotá y Popayán.

Neiva está a 221 km del nacimiento del río y, al paso por esta ciudad, su anchura es de gran dimensión, aspecto que pronto perderá o se irá reduciendo a medida que lo vamos remontando. Antes de partir recorro muy temprano su camellón que busca recuperar para la ciudad su orientación hacia el río que la hizo posible, y allí asistir a la venta de pescado fresco que se ha capturado en la noche y en la madrugada. No perdono la sevillana, una bebida maravillosa, lo mismo que las achiras, los quesillos, los bizcochuelos y toda esa rica variedad de productos propios de la región.

En este viaje hacia su nacimiento, el río presenta una caída vertiginosa y su encajonamiento en las cordilleras. Ello nos permite encontrarnos con la represa de Betania y con los actuales trabajos de una nueva represa llamada El Quimbo. Grandes proyectos de desarrollo hidroeléctrico que transforman el ciclo natural de regulación de sus aguas, generan energía para todo el país y para venderla al exterior, sin duda con un alto costo desde el punto de vista ambiental y social. El proyecto hidroeléctrico del Quimbo avanza y genera grandes inquietudes e impactos entre los habitantes de varios de los seis municipios afectados por la

Puente sobre el río Magdalena, a legua y media de su nacimiento, en el camino de las Papas. En el fondo se ven los cerros del Páramo de las Papas.

Tomado de Cardoso, Joaquín Emilio, *Monografía geográfica sobre el macizo de los Andes colombianos o nudo andino y sobre el Alto Caquetá*, Bogotá: Águila Negra Editorial, 1920.





El Estrecho del Magdalena.
Fotografía Ian Flórez de Armas,
colección particular.

Debajo: Paso del río
Magdalena cerca al Alto
de los Ídolos (cerca de San
Agustín).
Fotografía Ian Flórez de Armas,
colección particular.



enorme área inundada, más de ocho mil hectáreas, en el corazón de Huila. Un panorama desalentador se vislumbra: un desplazamiento forzado que obliga a sus gentes a abandonar sus tradicionales lugares de trabajo y formas de vida. Me pregunto entonces, ¿el desarrollo para quién y a qué costo?

El río se va estrechando ya sin la posibilidad de navegarlo río arriba. Desde la carretera y con el río bien encañonado nos encontramos con la huella impresionante de la estatuaria prehispánica llamada de manera inapropiada agustiniana, erigida por los antiguos habitantes de esta región hace más de dos mil años. Al 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 enormes montículos cubiertos y dólmenes funerarios cuya piedra fue ricamente tallada con diversas y complejas representaciones de seres humanos y animales. No dejo de preguntarme por su complejo significado y cuál ha sido el legado de este monumental centro ceremonial. Las estatuas, muchas de ellas orientadas hacia el río (como La Chaquira), nos miran impertérritas, silenciosas, miran la vida y guardan la muerte.

Llego al conocido paso de El Estrecho, donde el río, en poco menos de 50 km desde su nacimiento, ha descendido más de 2 000 m y su anchura es de tres metros. Hacia arriba el río viene en picada, formando varios saltos.

El nacimiento

Del municipio de San Agustín avanzo por carretera al sector del Alto Quinchana y de allí, después de dos jornadas a caballo, llegamos al nacimiento del río 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 del buey, origen del río Magdalena, provincia de Neiva.

Tomado de *Hojas de Cultura Popular, Album de la Comisión Corográfica (1850-1858)*, Bogotá, c. 1950.





CARTA
del curso del río de la Magdalena desde Honda hasta el dique de Mahares, formada sobre las observaciones astronómicas hechas en abril, mayo y julio de 1801 por el Sr. Barón F.A. Humboldt (primer diseño), 1801.

Esta carta es una obra de la Academia de Ciencias y Artes de San Carlos de Bogotá, y se publica en virtud de un decreto de su Real Cédula de 1801. El Sr. Barón Humboldt, viajero y naturalista alemán, fue el autor de esta obra, que se publicó en París en 1801. La carta muestra el curso del río Magdalena desde Honda hasta el dique de Mahares, y se basa en las observaciones astronómicas hechas por el Sr. Barón Humboldt en abril, mayo y julio de 1801. La carta es una obra de gran importancia para el estudio de la geografía y la astronomía de Colombia.

>
Orillas del Magdalena.
Preparación de la cena.
François D. Roulin, c 1823,
acuarela sobre papel, 20,3 x
26,7 cm.
Colección permanente,
Biblioteca Luis Ángel Arango.



pequeña laguna (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). ¡Qué lugar! Mágico, como todo nacimiento de un río. Me asiste una gran emoción, la potencia del lugar que transmite sentimientos de humildad frente al río siempre naciendo y emoción histórica de saber que es el río que en su trayecto nos ha convertido en lo que somos.

Pero el sistema de páramos, este gran reservorio de aguas, está amenazado; la frontera agrícola y de cultivos ilícitos, con toda la violencia que ello conlleva, 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 siempre el ecólogo Andrés Hurtado: “solucionar los problemas de la violencia, proteger como sea los bosques, los páramos, los nacedores de agua, comprando o expropiando, lo que sea, [...], inyectando en cantidades navegables factores sociales, como ayuda al campesino, salud, educación, mercado para productos [...]” (El Tiempo, 3 de agosto de 2004).

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 m³/seg. El río conecta, de nuevo, a Honda, ubicada en el centro del país, con Mompo y Cartagena o Barranquilla, marcando así una tendencia de vías de comunicación en dirección sur-norte. Enlaza el interior



Honda y La Magdalena: Preparación De Balsa.



Paso del Magdalena en Guataquí.

Dibujo de Édouard Riou, basado en el relato de Charles Saffray (1869) y Édouard André (1875 y 1876) durante sus viajes a Nueva Granada.

Tomado de Acevedo Latorre, Eduardo, *Geografía pintoresca de Colombia, la Nueva Granada vista por los viajeros franceses del siglo XIX*, Bogotá, Litografía Arco, 1968.

> Derecha arriba: Un puerto sobre el Magdalena, acuarela de Manuel María Paz.

Tomado de *Hojas de Cultura Popular*, 1947-1957.

Derecha abajo: Confluencia de río Grande y río Chico, provincia de Antioquia, lámina del *Álbum de la Comisión Corográfica entre 1850 y 1858*.

Tomado de *Hojas de Cultura Popular. Álbum de la Comisión Corográfica (1850-1858)*, Bogotá, c 1950.

con la costa y, en menor sentido, oriente-occidente, tarea que cumplirán los casi treinta puentes durante todo su trayecto.

A unos pocos kilómetros, río abajo, nos topamos con dos puertos, Caracolí y Puerto Gallote que, no obstante estar uno al frente del otro, nos hablan de dos épocas diferentes y un mismo punto estratégico. Puerto Gallote está en la orilla derecha del río, antiguo puerto colonial con sus bodegas y rampas construidas en piedra, ahora en ruinas, que dejan entrever la importancia del lugar y la densa actividad comercial que desde mediados del siglo XVI tenía esta parada en el río, más tarde conocida como Bodegas de Bogotá, Pescaderías, hoy Puerto Bogotá. Al frente, diviso a Puerto Caracolí, que habría de acoger toda la actividad comercial del río en el siglo XIX y de la navegación a vapor hasta mediados del siglo XX, cuando Honda se convirtió en el gran centro de bodegaje, trilla y comercialización del café. Aún hoy, podemos apreciar su gran muelle de piedra y sus amplias bodegas donde el tren iba a rescatar las mercaderías para hacer el transbordo al otro puerto de Arrancaplumas o continuar al sur del país en dirección a Ambalema e Ibagué.

El Magdalena Medio, abundancia y muerte

Continuando con el viaje, llego a La Dorada en su margen izquierda, un poco más abajo Puerto Nare, y, a la derecha, Puerto Salgar y Puerto Boyacá. El río ha acercado a casi todos los departamentos de Colombia que han buscado con necesidad imperiosa de asomarse a la vía principal de comunicación y comercio. En este punto del Magdalena Medio confluyen, respectivamente, los departamentos de Caldas, Antioquia, Cundinamarca y Boyacá.



El valle medio del Magdalena está formado por grandes campos de cultivo y tierras dedicadas especialmente a la ganadería, que han ido concentrando la propiedad en pocas manos y ocupando 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 los actores armados fuera de la ley, que, bajo los intereses de la gran propiedad y el comercio de lo ilícito, han hecho de este corredor un camino de la muerte, un sendero de sometimiento a las gentes de bien.

Me detengo en Puerto Nare, vieja y muy importante entrada a la región montañosa de Antioquia. Numerosos relatos de antiguos viajeros dan cuenta de este camino colmado de actividad comercial. Conocido como el *camino de Islitas*, permitió, a pesar de sus precarias condiciones, comunicar a la muy aislada provincia de Antioquia con el Magdalena y con el mundo. En torno de este camino, ubicado al oriente de Medellín y por la activa población de Rionegro, centenares de arrieros a lomo de mula y de buey, dieron vida a estas montañas, trasladando todo tipo de mercancías, particularmente café. Años atrás recorrí este camino centenario e histórico de la mano de antiguos arrieros que transitaron esta vía, cordón umbilical de Antioquia. Sus voces aún resuenan en mi memoria y están transcritas en *A lomo de mula* para que no se las lleve el olvido.

Antioquia tiene otra gran deuda con el río Magdalena y ella es Puerto Berrío, el puerto fluvial que desde 1876 buscó conectar por vía férrea el río con la próspera e industrial ciudad de Medellín. Allí llegaron todos los grandes buques a cargar el café que salía de estas comarcas en las alturas de los Andes y a entrar todo tipo de productos: ganado, maquinaria, licores, cigarrillos, entre muchos otros. Puerto Berrío atrajo una gran población que colonizó estas tierras y encontró trabajo en las imparables jornadas de carga y descargue de mercancías. El hotel Magdalena,

Vapor Simón Bolívar por el Magdalena, imagen de Riou, basado en el álbum del autor.

Tomado de Saffray, Charles, en *Le Tour du Monde, Voyage a la Nouvelle-Grenade*, 1869.



a orillas del puerto, es todavía hoy un lugar de evocación de lo que fue este sueño de modernidad y prosperidad.

Río abajo comienza una de las partes más difíciles de la navegación. En épocas de verano las aguas están muy bajas y el cauce del río se explaya formando grandes islas y desapareciendo otras. Paso por el sitio conocido como *El Ciego*, lugar donde quedaron atascados muchos de los buques a vapor que viajaron por este río hasta los años sesenta del siglo pasado, operados por diferentes compañías navieras.

Los vapores que primero navegaron por el río tenían como combustible la leña que consumían en grandes cantidades a un costo ambiental enorme. A partir de 1922 el combustible fue el *fuel-oil* que los hizo más ligeros y con mayor capacidad para la carga. Hacia los años treinta, varios buques fueron movidos con diésel.

En 1957, año de inflexión de la carga movida por los buques, y que para entonces había llegado a su punto más alto, empezó a declinar el transporte fluvial por el río, en comparación con la carga que era transportada por las carreteras. A comienzos de 1961 se incendió el famoso y elegante buque a vapor *David Arango*, nombre del gerente, por varios años, de la Naviera Colombiana, y que con sus llamas, prácticamente hizo cenizas la navegación por el río.

Carlos Alemán, un momposino memorioso, recuerda que a finales de los años treinta, durante la navegación en los vapores, se comía a las seis de la tarde (fríjoles, patacones y aguapanela) y después se bailaba hasta las diez de la noche. Los pasajeros recolectaban dinero para pagar la orquesta y esperaban con anhelo en Gamarra la subida de las bellas y afamadas ¡mujeres de Ocaña! La canción de moda era *La vaca vieja*. Los pasajeros de primera tenían camarote; los demás, escogían la cama y peleaban por un baño limpio. Eso sí, nunca faltaban los intensos zancudos que siempre han azotado a todos los viajeros.

Los estudiosos dicen que el río es aún muy joven y todavía no ha encontrado su verdadero cauce y en tiempo de invierno esta región que va hasta Bodega Central pasando por Cantagallo, San Pablo, Simití y Arenal (Bolívar), se ha convertido en zonas afectadas por grandes inundaciones de un río que ahora no tiene control y que no logra regular sus aguas. Por supuesto que 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 el cauce del río, la avanzada de las haciendas que han desecado las ciénagas y roto con ello las formas naturales de regulación de las aguas, los empecinados señores de la guerra, 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

He arribado 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 ahora por la región de Santander, que también soñó su conexión con el río Magdalena a través de Barranca y, río abajo, con Puerto Wilches. Barranca es la puerta de entrada al Caribe y ya se oyen desde allí los cantos de juglería en el río y los sonidos del acordeón, cuna de festivales vallenatos. Toda esta región está marcada por el río y la fuerza laboral de *bultiadores* que atrajo el comercio de exportación a colonos,



Riveras del Magdalena en Barranca.

Tomado de D'Orbigny, Alcide y Eyriés, J. B. *Viaje pintoresco a las dos Américas, Asia y África. Resumen general de todos los viajes y descubrimientos.* Barcelona, Imprenta y Librería de Juan Oliveres, 1842, t. 1.

trabajadores portuarios, del ferrocarril y la naciente mano de obra petrolera calificada y no, que se tornó 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.

El viaje nos lleva hasta Gamarra (Cesar). Desde allí se imaginó un cable aéreo repitiendo la audaz experiencia de Manizales que por este medio novedoso buscó también el río Magdalena. Un cable que conectara al Magdalena con altas tierras andinas del Norte de Santander y que llevara *colgado de las nubes* el comercio hasta la lejana y aislada ciudad de Cúcuta. El sueño solo alcanzó hasta Ocaña. Los restos de esta intrépida aventura pueden apreciarse en ruinas, y hoy son considerados parte de nuestro patrimonio industrial.

Después de La Gloria decido descansar en El Banco “viejo puerto”, lugar de gran evocación cuya tradición oral y musical nos retumba en los oídos: *La Piragua* del compositor José Barros, cuyos “doce bogas con la piel color majagua [...] en las noches a los remos le arrancaban un melódico rugir de hermosa cumbia [...]”. En esta curva maravillosa que forma el río está el puerto de El Banco, dando inicio al Bajo Magdalena o el *reino de las ciénagas* como esta, la inmensa Zapatosa, que llega a través del río Cesar y que comunica, por intermedio de ella, a Chimi-chagua, Chiriguaná y Valledupar con el nororiente del país.

En El Banco logro ver, desde una privilegiada esquina y balcón de un hotel de puerto, su hermosa iglesia y la divisoria de aguas que forman los dos grandes brazos del Magdalena, el brazo de Loba y el brazo de Mompo.



Choza y habitantes del Bajo Magdalena.

Imagen de Riou, basado en el álbum del autor.

Tomado de André. M., en *Le Tour du Monde. Nouveau Journal des voyages. L'Amérique Équinoxiale (Colombia, Ecuador, Perú)*, Paris, Librairie Hachette, 1875-1876.



Mercado de Mompox.

Tomado de D'Orbigny, Alcide y Eyriés, J. B., *Viaje pintoresco a las dos Américas, Asia y África. Resumen general de todos los viajes y descubrimientos.*

Barcelona. Imprenta y Librería de Juan Oliveres, 1842. t. 1.

>

Derecha arriba: Ciénaga.
Tomado de Empson, Charles,
Narratives of South America.
Londres, publicado por William
Edwards, impreso por A. J. Valpy,
1836.

Derecha abajo: El
champán, navegación por el
Magdalena.
Ramón Torres Méndez, Litografía
sobre papel, 25,8 x 34,1 cm.
Colección permanente.
Biblioteca Luis Ángel Arango.

Balsa de bambú o El
champán. Imagen de A. de
Neuville sobre un boceto
del autor.
Tomado de Saffray, Charles, en
*Le Tour du Monde, Voyage a la
Nouvelle-Grenade*, 1869.

Mompox no es un sueño

He decidido tomar en dirección a Mompox, por este brazo que fuera el cauce natural y principal del río, pero que a mediados del siglo XIX se fue secando y la mayoría de su caudal tomó por el brazo de Loba peregrinando hacia San Martín de Loba y consolidando la plaza comercial de Magangué.

Mompox es imperdible y llegar a ella por el río es de las sensaciones más espléndidas para sentir el significado histórico que ha tenido este río para Colombia. A 33 m. s. n. m., Mompox se constituyó, desde su temprana fundación española, en la primera mitad del siglo XVI, en el puerto más importante y estratégico del río para el control y desarrollo de la administración colonial junto con Cartagena y Honda.

La Villa de Santa Cruz de Mompox ya no huele a cocodrilo como la describía Humboldt en 1801. El río perdió su navegabilidad a mediados del siglo XIX y los buques a vapor solo llegarían hasta El Banco. Ya no llegan a sus orillas los numerosos champanes y sus bogas que navegaron por el río desde Cartagena hasta Honda y la convirtieron en el centro de comercio, contrabando, bodegaje y parada obligatoria de funcionarios, eclesiásticos, militares, comerciantes y de todas las personas que transitaban por la Nueva Granada.

Me atrevería, entonces, a decir que quien no haya ido a Mompox, no conoce ni comprende lo que significó el río en la construcción de la nación colombiana,





COSTUMBRES NEO-GRANADINAS.



POR TUPALO

EL CHAMPAÑ
Navegación por el Magdalena

ya que este es un lugar potente de memoria y un patrimonio de la humanidad (desde 1995), al que habrá que visitar una y otra vez para advertir y apreciar su legado. Me alojo en Casa Amarilla, donde el escocés Richard McColl, sensible a la riqueza histórica y cultural de la villa, quien aprendió de ella, y junto con Alba, su mujer momposina, realizan una labor de pedagogía de valoración patrimonial para los visitantes y turistas.

Desde el arribo al puerto, advierto 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 trabajado en una delicada filigrana, manufactura de alarifes, joyeros, forjadores y ebanistas que dejan circular el calor y dan un estilo único a Mompo.

He tenido la oportunidad y el privilegio de estar varias veces en la Semana Santa de la Villa, celebración religiosa y popular que convoca a toda esta gran región de la *Depresión Momposina*. Cientos de Nazarenos cargan sobre sus hombros los pasos y recorren las tradicionales calles coloniales, reinventando

Mapa desembocadura del Magdalena, sabanilla, Barranquilla y Soledad, 1824. Tomado de Instituto Geográfico Agustín Codazzi, et. al., 1985.



una celebración plena de mestizaje, música y ritmo, de profunda riqueza simbólica en medio de una euforia colectiva sin igual.

Tengo que despedirme de Mompox soñando con volver para disfrutar de nuevo esa deliciosa sazón de río, como el ayaco, el mote costeño, los bollos, la hicoitea, el ponche y el bocachico, que prepara a orillas del río esa hermosa y alegre matrona de doña Mery. Tengo que volver para bañarme de nuevo en la ciénaga, para subirme al balcón de Santa Bárbara, para disfrutar los quesos de capa y para volver a bailar de nuevo, al ritmo de tambora, con todos esos sonos de río que le sabe extraer *Don Abundio y sus traviosos músicos*.

Salgo de Mompox y paso por las poblaciones de San Zenón y Santa Ana para llegar a la boca de Tacaloa, donde se vuelven a juntar los dos brazos del río. El Magdalena es otra vez un río vigoroso, alimentado aguas arriba por el brazo de Loba al que le han llegado dos importantes ríos: el Cauca y el San Jorge. En boca de Tacaloa estamos a 241 km de la desembocadura, en medio de una llanura aluvial de incontables ciénagas y pantanos. Los nativos caribes llamaron a este sector del río: Karihuaña, "Agua Grande".

El Canal del Dique, la salvación de Cartagena

Río abajo, una vez dejo la población de Plato y paso por las poblaciones de Tenerife y Pedraza, está el puerto fluvial y férreo de Calamar, que permite desde este lugar tomar la desviación por el Canal del Dique hacia Cartagena. El canal es una obra de ingeniería colonial construida en 1650 para poder conectar a Cartagena con el río Magdalena, asunto que fue y ha sido hasta la actualidad, tema de vida o muerte para la ciudad de Cartagena.

Sigo en dirección a Barranquilla, a su desembocadura, y no quiero dejar de resaltar la importancia del río para Cartagena, ya que una vez que se logró la ruptura del dique, la convirtió en el puerto fluvial principal 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; el objetivo era conectar a como diera lugar, Cartagena con el río.

Desde el siglo XVII hasta el día de hoy, incontables trabajos se han realizado en la zona, hasta que se logró un verdadero Canal del Dique a mediados de siglo XX, que hoy día se mantiene en permanente rectificación y ampliación por más de 100 km.

Barranquilla, la puerta de oro

Continuando nuestro viaje río abajo, de nuevo me encuentro con la población de Plato en el Magdalena, que siempre evoca el relato oral y mítico de su población, en el que un hombre se volvió caimán, y va acompañado de un coro pegajoso que todos hemos cantado:

Se va el caimán,

Se va el caimán,

Se va para Barranquilla

Y es así, todo el folclore, toda la cultura creada en las tierras bajas y también medias y altas del Magdalena, viajan por el río para alimentar y llenar de fiesta y vida a la populosa, pujante y cosmopolita Barranquilla, que desde la segunda mitad del siglo XIX, dada su estratégica ubicación en la desembocadura del río, se tornó en un potente 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 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 indudable vocación de abrir paso hacia el interior y el exterior del país, se le ha denominado, con razón, “la Puerta de Oro de Colombia”. Todos los años, antes de cuaresma, le devuelve al río y sus gentes, con toda su alegría, un carnaval ahora también patrimonio de la humanidad.

Me alojo en el hotel El Prado. Me gustan los hoteles con memoria que comunican una historia y evocan una época. El Prado formó parte de esa modernidad otorgada por el río y el gran desarrollo de la navegación y las comunicaciones durante los años treinta, donde se quiso inventar una nueva ciudad bajo modelos urbanísticos de planificación, arquitectura y servicios complementarios con la orientación de Karl Parrish. Camino por estos barrios alrededor del hotel y no dejo de sorprenderme de la elegancia y distinción de esas casas, apelando a todos los estilos históricos, con grandes antejardines, adornos y un lujo que da cuenta de lo que fue Barranquilla en esos años.

Estoy en *Bocas de ceniza*, cuyo tajamar desde 1935 le permitió entrar los barcos por el propio delta del río hasta la ciudad. El Magdalena encuentra su fin entregándole sus aguas al mar Caribe y disfruto de esta maravilla de ceremonia, un intercambio de colores y de historias. El río testimonio descansa como nosotros, de este enorme viaje, pero allá arriba en el páramo está en permanente nacimiento para que la historia continúe.

Podría comenzar de nuevo desde el delta, cuando en 1501 las huestes de Rodrigo de Bastidas avistaron la desembocadura del gran río. Era el 1.º de abril, conmemoración de la conversión de María Magdalena, razón por la que le dieron el nombre que lleva hasta hoy. Un nuevo hallazgo de ese río, ya descubierto y ocupado por poblaciones desde hace más de doce mil años. Pocos años después, Pedro de Lerma (1529), Jerónimo de Melo (1531) y Jiménez de Quesada (1536) asaltarían el río y remontarían su viaje de conquista, río arriba. ■

FIN DE VIAJE

BIBLIOGRAFÍA

ACEVEDO L., Eduardo, *El río grande de La Magdalena: apuntes sobre su historia, su geografía y sus problemas*, Bogotá, Banco de la República, Biblioteca Luis Ángel Arango, 1981.

— (ed.), *Geografía pintoresca de Colombia en 1869*, Bogotá, Litografía Arco, 1968.

- ALEMÁN Z., Carlos, *En cada casa un piano*, Bogotá, Trilce editores, 2010.
- ALVEAR S., José, *Manual del río Magdalena*, Bogotá, Cormagdalena, 2005.
- BAENA, Fernando; VERGARA, José Ramón, *Barranquilla su pasado y su presente. Anales, efemérides y vida actual de Barranquilla*, Barranquilla, Banco Dugand, 1922.
- BANCO DE LA REPÚBLICA, *Acuarelas de Mark: un testimonio pictórico de la Nueva Granada*, Bogotá, Banco de la República, Biblioteca Luis Ángel Arango, 1963.
- BEJARANO, Jesús A. (ed.), *El siglo XIX en Colombia visto por historiadores norteamericanos*, Medellín, Editorial La Carreta, 1977.
- BOY, Herbert, *Una historia con alas*, Madrid, Ediciones Guadarrama, 1955.
- CAMACHO ROLDÁN, Salvador, *Notas de viaje*, t. I, Bogotá, Banco de la República, 1973.
- CASTAÑO U., Carlos, *Río grande de La Magdalena*, Cali, Banco de Occidente, Credencial, 2003.
- FALS BORDA, Orlando, *Historia doble de la costa*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, Banco de la República, El Áncora Editores, 2002.
- FERRO M., Germán, *A lomo de mula*, Bogotá, Bancafé, Fondo Cultural Cafetero, 1994.
- (Inv.), *Vida cotidiana, viajes y política en Antioquia y Caldas. Mis memorias. Justino Macía, 1867-1955*, Bogotá, Uniandes, CESO, 2005.
- *Río Magdalena navegando por una nación*, Bogotá, Museo Nacional, 2.ª edición, 2010.
- GÓMEZ PICÓN, Rafael (1951), *Magdalena, río de Colombia*, Nuevo Mundo, 5.ª edición, Bogotá.
- GÓMEZ VALDERRAMA, Pedro, *La otra raya del tigre*, Bogotá, Siglo XXI, 1977.
- GUZMÁN, Ángela Inés, *Honda, la ciudad del río*, Bogotá, Unibiblos, Universidad Nacional de Colombia, 2002.
- LAMILLA GUERRERO, Eloisa, *Festival del Río y el Pescador de Puerto Bogotá*, Bogotá, Inventario de valoración de fiestas de Cundinamarca, Fundación Erigaie, 2012.
- MONTAÑA, Antonio, *A todo vapor*, Bogotá, Editorial Nomos S. A., 1996.
- MURILLO, Amparo et ál., *Un mundo que se mueve como el río: historia regional del Magdalena Medio*, Icañh, Colcultura-PNR, 1993.
- NOGUERA MENDOZA, Aníbal, *Crónica grande del río de La Magdalena*, Bogotá, Fondo de Cultura Cafetero, 1980.
- PÉREZ ÁNGEL, Gustavo, *Colgados de las nubes: historia de los cables aéreos en Colombia*, Bogotá, Nomos, Bancafé, 1997.
- PÉREZ ARBELÁEZ, Enrique, *Hilea magdalenesa*, Bogotá, Contraloría General de la República, Bancafé, 1949.
- PLAZAS, Francisco de Paula, *Villavieja, ciudad ilustre: aspecto histórico y genealogías de Villavieja*, Neiva, Dirección de Educación Pública, 1950.
- POSADA CARBÓ, Eduardo, *Bongos, champanes y vapores en la navegación fluvial colombiana del siglo XIX*, Bogotá, *Boletín Cultural y Bibliográfico*, Banco de la República, núm. 21, 1989.
- POVEDA RAMOS, Gabriel, *Vapores fluviales de Colombia*, Bogotá, Tercer Mundo Editores, 1998.
- RIVERA, José Eustasio, *Tierra de promisión*, Bogotá, Casa Arboleda y Valencia, 1921.
- SAMPER G., Diego; PEÑAS, David E.; CORRADINE, Alberto, *Mompox. Isla en el tiempo*, Bogotá, Diego Samper Ediciones, 1995.
- SANTAMARÍA, Germán, *Ambalema*, Cali, Compañía Agropecuaria e Industrial, 1986.
- USECHE LOSADA, Mariano (ed.), *Caminos reales de Colombia*, Cali, Fondo FEN-Colombia, 1995.
- VARGAS MOTTA, Gilberto, *Breviario del Huila y otros escritos*, Neiva, Ediciones Los Cámbulos, 1987.