viacuarenta

Revista de Investigación, Arte y Cultura
ISSN 0123-4854 - Depósito Legal No. 410-Números 11 -12 Segunda Época - Segundo semestre de 2011 Valor: $20.000

El Rio Magdalena

El río de ayer - Un río de letras
El río de hoy - Ciudad y río

ELISEO RECLUS • MIGUEL CANÉ • GASPARD T. MOLLIEN • WIRT ROBINSON • GUSTAVO BELL LEMUS • J. PRADA C.
EDUARDO GUERRERO • ARIEL CASTILLO • GERMÁN MÁRQUEZ • MANUEL ALVARADO • CATALINA RUÍZ-NAVARRO
PORFIRIO OSPINO • LIBARDO BARROS • MIGUEL IRIARTE • ANDREA OTERO • PATRICIA IRIARTE
LUIS SÁNCHEZ BONETT • JUAN CAMILO SEGURA • ANIBAL TOBÓN • ADRIANO GUERRA

Biblioteca Piloto del Caribe
Barranquilla, Colombia

CORPORACION

LUIS EDUARDO NIETO ARTETA

- Biblioteca Piloto del Caribe
- Biblioteca Infantil Piloto del Caribe
- Archivo Histórico del Atlántico
- Asesorías Empresariales
- Proyectos Culturales de Desarrollo Social
- Espacios para Eventos
- Extensión Cultural

Un proyecto cultural con el patrocinio de:

Cámara de Comercio de Barranquilla
Juntos hacemos región

Gobernación del Atlántico
unidos todo se puede lograr

Fundación Mario Santo Domingo

Antiguo Edificio de la Aduana Vía 40 No. 36 - 135 PBX: 344 9964 - 344 9965 - 344 9966 - 344 9967- 344 9968
www.clena.org / info@clena.org Barranquilla - Colombia

PuntoARTE EN PAPEL

víacuarenta
Revista de Investigación, Arte y Cultura
Una publicación de
la Corporación Luis Eduardo Nieto Arteta
ISSN 0123-4854 - Depósito Legal No. 410 -

CONTENIDO

Sede
Biblioteca Piloto del Caribe
Vía 40 No. 36-135
Tels: 344 99 64 - 344 90 11
Fax: 344 99 64
E-mail: viacuarenta@clena.org
Barranquilla, Colombia, Sur América

Director - Editor
Miguel Iriarte

Gerente
Cielo Támara Hoyos

Comité Editorial
Joaquín Mattos Omar
John Junieles
Patricia Iriarte
Aníbal Tobón
Tallulah Flores Prieto

Colaboradores
Adriano Guerra
Gustavo Bell Lemus
J. Prada C.
Ariel Castillo Mier
Rafael Campo Vives
German Márquez
Manuel Alvarado Ortega
Catalina Ruíz Navarro
Libardo Barros E.
Porfirio Ospino
Andrea Otero
Juan Camilo Segura
Eduardo Guerrero
Luis Sánchez Bonett

Fotografías
Patricia Iriarte
Libardo Barros
Fabiana Flores
Juan Camilo Segura
Haroldo Varela
Archivo Histórico del Atlántico
Internet

Diseño y Diagramación Digital
Eduardo Rincón De Castro
Néstor Viana Fernández

Impresión
Tonos Editorial del Caribe

Barranquilla, noviembre de 2011.

Printed in Colombia
Impreso en Colombia

Cada autor es responsable
de sus opiniones

Editorial .. 5
Viajeros del Siglo XIX.. 8

El Río de ayer

Viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta .. 10
Notas de viaje sobre Venezuela y Colombia .. 16
El Viaje de Gaspard-Théodore Mollien .. 21
Wirt Robinson en el Río Magdalena .. 28
El Canal del Dique, 1810-1840: El Viacrucis de Cartagena .. 32
El Canal de La Piña .. 39
Los Paseros del Río Magdalena .. 43

Un Río de Letras

Voces y Letras del Rio Magdalena .. 48

Poemas de Agua Dulce

» *Arrullo* .. 58
» *Una canción en el Magdalena* .. 58
» *Los oficios de la ribera* .. 59
» *La creciente* .. 60
» *Verano, uvas, río.* .. 60
» *Sarta del río Cauca* .. 61
» *El Barranco de Loba, 1929* .. 63
» *Nacimiento del río Magdalena* .. 64
» *Si se nombra el río* .. 64
» *Ciénaga de oro* .. 65
» *Magdalena medio* .. 66

Rafael Campo Miranda .. 67
Partitura de *Lamento Náufrago* .. 68

El Río de hoy

¿En qué momento se volvieron malas las inundaciones? 72
Riesgos y amenazas de inundación por el Mar y el Río Magdalena 77
La Carretera Fantasma 81
El Carnaval después de la inundación 85

Ciudad y Río

¿Cómo se perdió el Río? 90
La Ciudad y el Río: Otro diálogo Interrumpido 94
El Río Grande de la Magdalena: ¿Un Río para los Ciudadanos o para los monopolios? 101
El Puerto de Barranquilla: Retos y Recomendaciones. 107
La flota aérea de Bocas de Ceniza 112
En Bocas de Ceniza sí entran moscas 115
En Ojos cerrados no entran fotos, ... 122
Entrevista apócrifa al Río Magdalena.. 124

Indice de autores 128

EDITORIAL

En su extraordinaria obra titulada "Hilea Magdalenesa", publicada en 1949 por el investigador colombiano Enrique Pérez Arbeláez, uno de los estudios más importantes, completos y rigurosos de cuantos se hayan podido realizar sobre nuestro Río Grande de la Magdalena, con verdades de extraordinaria vigencia sesenta años después, este hombre de ciencia dice algo que todos los colombianos – gobiernos y ciudadanos – pareciera que no hemos podido entender: la definitiva importancia de los ríos para el desarrollo de la cultura y la civilización.

Escribe el profesor Arbeláez: "El río es una cabalgadura suave para conducir al hombre, con su mujer, sus hijos y sus bienes, hacia la esperanza entrevista en horizontes desconocidos. No es extraño así que el hombre juntara su destino al de los grandes ríos".

Y así es. Nada más revelador que situarse frente a un mapa del mundo y constatar que todos los grandes ríos de la historia han sido forjadores de los pueblos que, no precisamente por casualidad, han producido los más importantes momentos del arte, la cultura y la ciencia en el complejo desarrollo de la humanidad. Para indicarlo con ejemplos, válido es traer a juego algunas preguntas sobre la antigüedad: ¿Qué hubieran sido Egipto sin el Nilo, La Mesopotamia sin el Tigris y el Eufrates, la India sin el Ganges, La China sin el Amarillo y el Azul. Roma sin el Tiber?

Ya en nuestro propio mundo moderno, vemos que algunas de las más importantes ciudades de la civilización contemporánea, gozan también de la condición de ribereñas, y hoy por hoy han emprendido proyectos definitivos en términos de educación, cultura, economía, ecología y turismo, con miras a optimizar los términos de convivencia entre ciudad y río, reorientando el desarrollo de los aspectos antes mencionados hacia sus orillas y sus cauces. Es el caso de New York y el Hudson, París y el Sena, Colonia y el Rhin, Viena y el Danubio, Londres y el Támesis, Sevilla y el Guadalquivir, Florencia y el Arno, New Orleáns y el Mississipi, Buenos Aires y el Río de la Plata.

El mismo Profesor Pérez Arbeláez, en un capítulo especial de su obra ya mencionada, se permite un interesante ejercicio comparativo entre el Magdalena e importantes ríos del mundo, que denota no sólo su gran conocimiento y su fervor investigativo, sino una importante y visionaria preocupación por la suerte de nuestro Río de la Patria.

En relación con el Nilo, dice: "Un río es el centro de una historia con sólo servir a la agricultura. Y sirve a la agricultura, con sólo aprovechar sus sedimentos..." Teniendo como referente al Gangues, dice: "La civilización puede hacerse junto a un río ardiente, aprovechando sus bosques y la vida agrícola que él propicia..." Navegando por el Yang-Tsze, concluye: "El Magdalena no necesita sino agricultores que lo sepan aprovechar, no grandes maquinarias ni fincas cuyos límites se pierden de vista. Una agricultura sencilla y cooperada, basta para formar una nación poderosa..." Mirando el Sena reflexiona diciendo: "Los ríos navegables son el mayor vínculo étnico..." (y lo decía pensando en el Sena como eje estructurador de las Galias).

Y agrega: "los bosques intactos producen ríos e historia de perfeccionamiento inalterables. Sólo una cultura suicida atenta contra ellos..." Y cierra con esta prenda: "El mayor adorno de una ciudad son los ríos. En Colombia, excepción hecha de Honda, les huimos y les volvemos las espaldas..." Refiriéndose al dedicado esmero conque el Rhin ha sido preservado y protegido, el maestro Pérez Arbeláez, dice que el

río de Alemania arroja en relación con el Magdalena una verdad penetrante: "las vías fluviales son eternas y pagan con creces los cuidados más costosos que se hagan para mantenerlas..." Comparando nuestro río con el Amazonas y sus tierras, afirma lo siguiente: "el Magdalena y las tierras que lo circuyen es un juguete y es un río cansado, envejecido por culpa de los hombres..." Y por último, escribiendo el comentario aquí transcrito mientras viajaba por el propio río de Norte América, dice: "El Mississipi es un mundo; la obra llevada a cabo en él, es un ideal; el progreso alcanzado es un estímulo poderoso para cuantos nos preocupamos por el río de Colombia..."

La frustración no sólo de una cultura del río sino la ausencia y menosprecio de una cultura para el río, es lo que ha originado ese abandono institucional y real de los colombianos por nuestra más importante arteria fluvial, hasta llevarla a convertirse en lo que es hoy: una gran víscera descompuesta tendida a lo largo del país, dejando en ambas riberas más desolación y pobreza que las bendiciones consubstanciales de un río.

Con el olvido político del río se ha deteriorado no sólo el fenómeno hidrológico, el recurso natural, sino la calidad humana del hombre ribereño como eje de la cultura misma del río y, desde luego, parte definitiva de la propia fisonomía nacional y de la esencia misma del ser nacional. Porque cuando decimos que el país es el río estamos aludiendo a la abrumadora estadística de que son 18 departamentos y 335 municipios los que se bañan en el Magdalena, lo que constituye el 70% de la población colombiana. Es decir, la vida de 32 millones de colombianos depende de nuestro río.

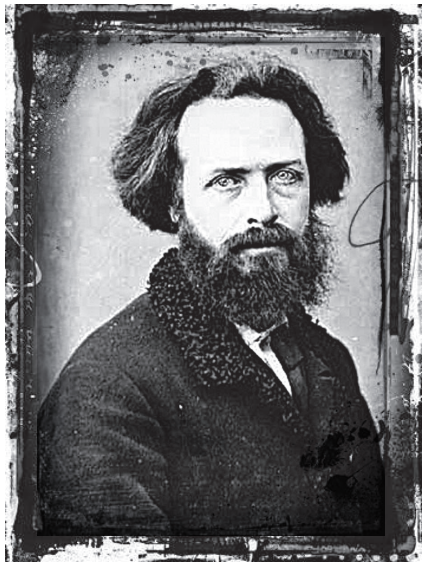
Hoy por hoy, en medio de un dramático fenómeno climático en el país, el Magdalena pareciera estar pasando implacables cuentas de cobro en una amplia cuenca que representa el 24% del territorio nacional a consecuencia de todo ese abandono político y gubernamental que permitió asentamientos desordenados en territorios que alguna vez fueron del río y que éste hoy reclama con grandes inundaciones que tienen al país al borde del colapso.

El diario El Espectador registra en su edición del 5 de noviembre de 2011 que el Presidente Juan Manuel Santos reunido en Cartagena con el Consejo de Conservación para América Latina de la organización ambiental internacional The Nature Conservancy (TNC), firmó una hoja de ruta en la que se entiende planteado como probable proyecto en el inmediato futuro el de la salvación de la cuenca de los ríos Cauca y Magdalena, teniendo en cuenta los dramáticos resultados de un informe del TNC y Cormagdalena que se empezó en 2007 y que hoy plantea como proyecto urgente actuar sobre 86 zonas críticas de esa cuenca, amenazada hoy por muy diversos aspectos del "progreso" asumido de manera irracional e irresponsable: sobrepesca, minería ilegal, deforestación, agricultura intensiva, sobrepastoreo, construcción de vías y represas.

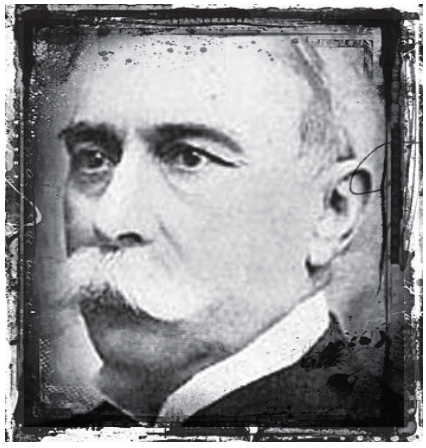
Esta nueva entrega de nuestra revista víacuarenta, que reúne los números 11 y 12, es realmente un dossier especial sobre el río Magdalena que pretende proponerse como una pieza informativa excepcional, planteada en cuatro grandes capítulos: en primer lugar, se trata de revisitar el pasado de las crónicas de los viajeros europeos y americanos del siglo XIX, para rescatar de allí asombrosos e interesantes momentos de la historia del río, para acercarlos a los lectores de hoy en un nuevo contexto y en un momento crucial de nuestro río en el presente; en segundo lugar, el capítulo titulado Un río de letras, que trata sobre un interesante capítulo de la literatura colombiana de todos los tiempos, y que recoge un esmerado ensayo de Ariel Castillo en el que se ilustra cómo ha sido el proceso de nuestras letras río arriba y río abajo; en tercer lugar, un capítulo que hemos llamado El río de hoy, que quiere ser una mirada al río problemático de las inundaciones y los desastres, pero también el río de las posibilidades, desde la mirada de dos expertos científicos que analizan el presente y los riesgos futuros, acompañados además por dos cronistas que miran el desastre de hoy desde dos puntos de vista diferentes; y por último, una indagación sobre las relaciones del río y la ciudad de Barranquilla, como un caso modélico del abandono político del río, así como una mirada experta hacia los desafíos portuarios de la ciudad.

Por primera vez, el dossier de reseñas críticas que llamamos registro y que siempre ha cerrado las ediciones de víacuarenta como una característica editorial, esta vez, por razones de paginaje, ha pasado al blog de nuestra revista en el que podrán leer igualmente textos sobre libros, cine, literatura, música, danza, entre otros intereses creativos y culturales.

¡Los esperamos en la otra orilla!

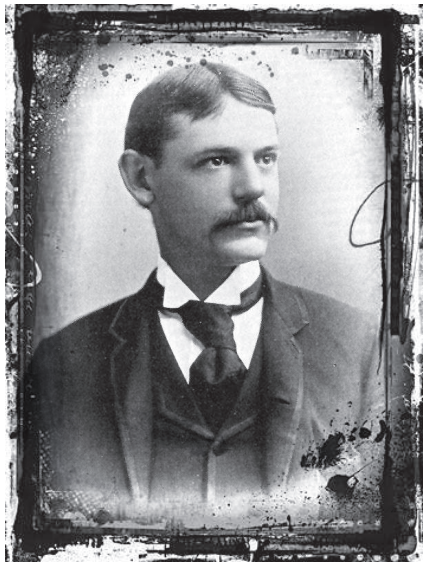


Eliseo **Reclus**



Miguel **Cané**

Gaspard T. **Mollien**



Wirt **Robinson**

VIAJEROS DEL SIGLO XIX.

Fragmentos navegados en el Magdalena

Adriano **Guerra**

Una de las fuentes históricas testimoniales para conocer nuestra geografía y la historia de nuestras gentes de la Región Caribe, son precisamente los relatos que nos dejaron los viajeros que circundaron nuestro territorio hace 200 años. En este apartado de la Revista Víacuarenta presentaremos algunas muestras de esos relatos que por su calidad de expresión y por su importancia testimonial son hoy una huella definitiva en la historia de nuestro Río de la Magdalena, de nuestros pueblos y de nuestra naturaleza.

Estos viajeros de distintas partes del mundo que llegaron a la Nueva Granada a través de los puertos de Riohacha, Cartagena, Santa Marta o Puerto Colombia, eran, en algunos casos, exploradores, otros trabajaban para empresas trasatlánticas que buscaban recursos mineros o forestales para la exportación como el carbón, el oro, el añil o el tabaco. Pero es claro que todos en definitiva tenían en común la habilidad para describir pormenorizadamente los múltiples aspectos de una nueva realidad que observaban a la luz de los conocimientos, los prejuicios y las valoraciones morales que poseían, producto de su formación europea o norteamericana, y de las noticias que habían conocido con anterioridad acerca del territorio americano. En definitiva, estos viajeros nos dejaron una imagen que muchos han calificados de ficticia, irreal o fantasiosa, pero que en el fondo no es sino prueba del imaginario que tenían los europeos de nuestra realidad. Una realidad que más allá de las percepciones particulares y de las intencionalidades coyunturales de sus autores son hoy valiosísimos documentos que testimonian ese mundo extraordinario que ha desaparecido con el tiempo.

El material legado no solamente se compone de textos escritos como las narraciones del famoso literato Eliseo Reclus, sino también de pinturas y acuarelas como las de Edwar Mark. Visiones como las del viajero y diplomático argentino Miguel Cané, o como las de otros funcionarios de alto rango, como en el caso del francés Augusto Le Moyne, que tantos sofocos paso en nuestras regiones.

Uno de los textos más conocidos y reseñados por los historiadores es precisamente el libro: **Notas de Viaje sobre Venezuela y Colombia**, de Miguel Cané, funcionario argentino, quien llegó a nuestro país a mediados del siglo XIX, publicado por la Editorial La Luz, de Bogotá en 1907. Cané, con un alto sentido analítico, y con una visión perspicaz plasmó sus visiones de nuestro país en las páginas de sus diarios de viaje. Quien aspire a comprender el Caribe en este periodo histórico, no puede dejar por fuera de su bibliografía este interesante documento. Así mismo, consignamos aquí uno de los pocos escritos que recorren nuestro territorio en toda su extensión y en varias direcciones, a diferencia de otros textos que presentan sus visiones del Caribe basados sólo en cortas estancias en Barranquilla y de su tortuosa subida por el Magdalena, ya fuese en Champán o en Vapores.

Es el caso del célebre Eliseo Reclus en su libro **Viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta**, publicado originalmente en París, del cual la traducción que conocemos es copiada de la realizada por la Imprenta Foción Matilla en Bogotá en 1869. Reclus parte desde Panamá –que siempre tendrá un lugar en nuestra historia- hasta llegar a las estribaciones de la Sierra de Santa Marta para recorrer incluso algunos lugares de la imponente Guajira. Reclus fue hombre de aventuras y un famoso escritor y anarquista.

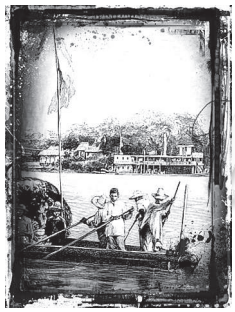
De igual forma, Gaspard-Théodore Mollien en su libro titulado: **El viaje de Gaspard-Théodore Mollien, por la República de Colombia en 1823**, dejó testimonios en el marco del proceso de Independencia que es de gran utilidad para cualquier investigador interesado en esta temática, tanto por la amplitud de su descripción en lo que tiene que ver con diversos aspectos de los inicios de la vida republicana como en el tema militar; plasmando en sus escritos, claro, la visión europea de civilización y barbarie.

Estos fragmentos hacen parte de una compilación titulada Viajeros por el Caribe colombiano.

“

Llegamos a Barranquilla, pequeña ciudad de unas veinte mil almas, a la izquierda del Magdalena y sobre uno de sus brazos ó caños, como allí llaman a las bifurcaciones inferiores del gran río.

”



VIAJE A LA SIERRA NEVADA DE SANTA MARTA

(Fragmento)

El capitán de papeles, sabanilla, el bongo, Barranquilla

Eliseo **Reclus**

Yo sabía que todo viajero que desembarca en Cartagena, debe destinar algún tiempo a visitar el pueblo de indígenas llamado Turbaco y el célebre volcán de cieno que describió Humboldt. Y, aunque mis huéspedes, alemanes que hablaban todas las lenguas, me daban muy buenas razones para prolongar mi permanencia en la *Fonda de Calamar*; había oído decir que una excelente goleta se disponía a partir para Sabanilla, y resolví aprovechar esta ocasión, que según todas las probabilidades no se volvería a presentar en mucho tiempo. Al amanecer, tomé una lancha é hice remar vigorosamente hacia *La Sirio*, cuyo elegante casco se balanceaba en medio del puerto. Contraté inmediatamente mi pasaje y el práctico del puerto que se solazaba en la orilla retardando así la marcha, obedeció al llamamiento de la bocina y vino a bordo; fue levada el ancla, las velas desaferradas, y la goleta dobló el cabo hacia Bocachica. En menos de una hora La Sirio estaba en el canal; el piloto, de pie en la cubierta, daba sus órdenes con prontitud, y los marineros prestos a obedecerle, se suspendían de las cuerdas; a cada bordada la proa casi rozaba las rocas; pero al impulso del timón y de la vela, se volvía bruscamente y se dirigía en sentido inverso. En fin la goleta pasó la cadena de arrecifes, fue puesta al pairo y dos marineros, echando la lancha al agua, condujeron a tierra al práctico.

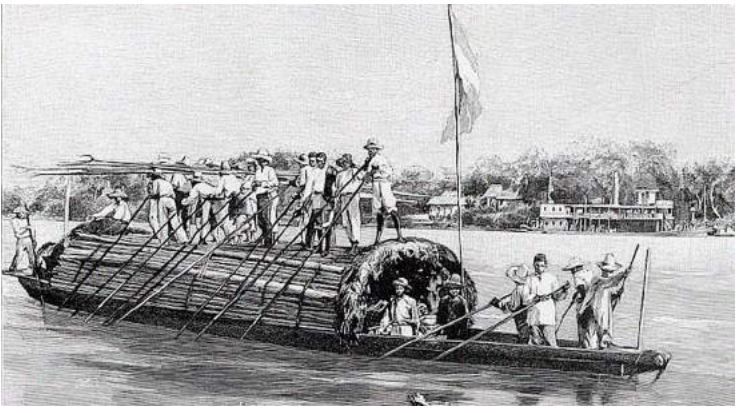
La Sirio había sido construida en Curazao, tenía un andar aventajado y hendía admirablemente las olas. En pocos minutos, dejamos a nuestra espalda la escarpada ribera de Tierra-Bomba y el terrible escollo Salmedina; después, costeando la lengua de tierra arenosa que protege al Oeste el puerto de Cartagena, volvimos a ver la ciudad como levantada sobre un pedestal, por encima de la larga línea de sus murallas; luego nos alejamos poco a poco y al fin desapareció tras el alto promontorio de Punta-Canoa. Más allá de este cabo divisamos vagamente las islas de la Venta y de Arepa, en seguida se presentó ante nosotros la abierta península de Galera-Zamba. Después de haberla doblado, *La Sirio* no tenía que hacer sino dirigirse en línea recta hacia la entrada del puerto de Sabanilla.

La rapidez de la marcha, y la bella apariencia de la goleta, pusieron de buen humor al capitán Janssen, y más de una vez hizo circular entre sus marineros la botella de *chicha*[1]. El señor Janssen, cosmopolita reunía en sus venas la sangre de todas las razas que se han establecido en las Antillas, y era un hombre bien diferente de don Jorge. Lo mismo que él, consideraba a los marineros y los trataba como a iguales, pero no se contentaba con gozar de la vida tal cual el destino se la presentaba; trabajaba constantemente y no te-

1 *Aguardiente fabricado con el jugo de la caña fermentado. N. del A. El aguardiente es una bebida que por destilación se saca del jugo de la caña y es seguro que ésta fue la que se distribuyó a los marineros; pero si en realidad se le dio la bebida fermentada que se fabrica del mismo jugo, ésta es conocida en nuestras costas con el nombre de guarapo. N. del T.*

nía ni un momento de reposo. Aunque navegaba en unas costas que frecuentemente había recorrido, no cesaba de consultar la brújula, de estudiar el rumbo en las cartas marinas, y anotar sus observaciones. Cuando yo le preguntaba algo, me respondía con voz precisa y segura. Al ver su frente recta, sus cejas fruncidas, su boca resuelta, no podía dudarse de que tuviese tanta energía como sus antepasados, los piratas del mar de las Antillas, y al mismo tiempo mas inteligencia que ellos.

Al lado del señor Janssen, parecía agonizar un joven cruelmente atormentado por el mareo. Me senté cerca de la almohada en que tenía apoyada la cabeza, y creyendo que era pasajero como yo, le interrogué sobre el objeto de su viaje.



-*Soy el capitán*, -me dijo, con débil voz.

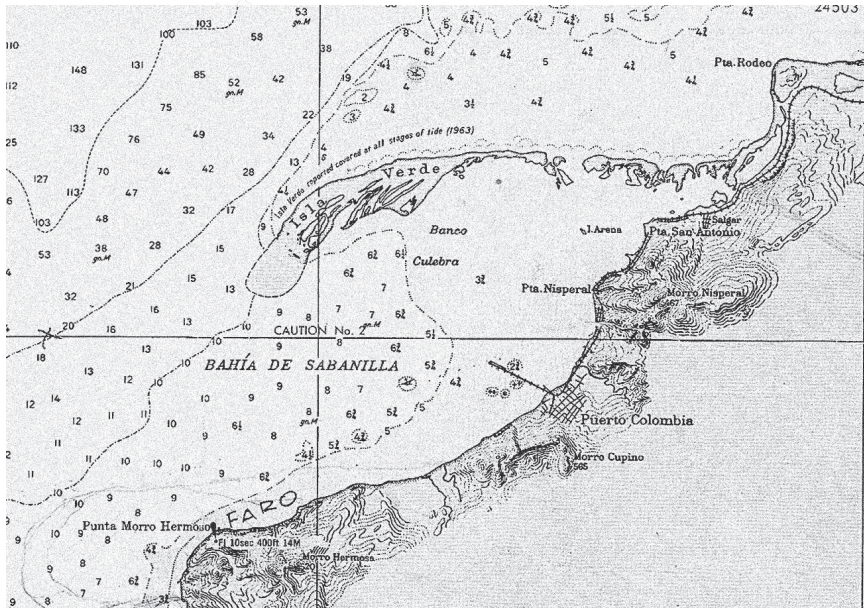
-¡Cómo! ¿Y el que está consultando la brújula en este momento no es el capitán?

-Si, pero yo soy el capitán de papeles.
Y me mostró un certificado sellado y rubricado, que le daba en efecto este título. No sé por qué ficción legal estaba obligado a meterse a bordo de una goleta, en que a pesar de haber pasado muchos años, sufría constantemente el martirio del mareo, y en donde su título oficial no le daba ni el derecho de hacer soltar una cuerda. El pobre cautivo era ciertamente digno de lástima. De tiempo en tiempo volvía melancólicamente los ojos hacia dos *titíes* que subían y bajaban por los aparejos; pero ni los saltos más alegres de los dos monos lograban desarrugar su fisonomía triste y enjuta. Solamente durante la comida sonreía ligeramente, viendo a los animalitos saltar alrededor de los platos, apoderarse de las tazas de café hirviente, cubrirse con ellas la cabeza para absorber más pronto el líquido, y después echarse a rodar dando gritos lamentables.

Después de ocho horas de travesía llegamos frente a la ancha embocadura llamada Boca-Ceniza[2] en que desagua el brazo principal del río Magdalena, y la que obstruyen numerosos bajíos cubiertos de mangles. El capitán se apoderó del timón, hizo girar rápidamente la goleta por entre bancos de arena y la introdujo en un canal cuya agua verdosa y cubierta de despojos vegetales permitía con todo divisar el fondo a tres ó cuatro metros de profundidad. Enfrente de nosotros, entre una isla de paletuvios y las escarpaduras de la costa, se extendía una gran laguna en que reposaban muchas embarcaciones ancladas: era el puerto de Sabanilla. Sabiendo que este puerto es el que exporta al extranjero casi todos los productos de la agricultura y de la industria granadinas, buscaba con la vista la ciudad y sus edificios; pero no veía sino una casa blanca recién construida para el servicio de la Aduana y en la cual nadie habitaba. Después me hicieron notar al borde del agua una larga hilera de chozas cubiertas de hoja de palma, y que se confundían de lejos con el terreno rojizo sobre el cual están construidas; tal era la ciudad floreciente cuyo puerto ha sido el heredero del comercio de Cartagena de Indias.

Como no estaba acostumbrado a esta clase de viviendas, me estremecí al ver esas chozas miserables. Trataba de escoger desde lejos, entre esas mezquinas habitaciones, aquella en que pudiera hacerme dar, de grado ó por fuerza, la mejor hospitalidad posible. Mi elección recayó en una choza más grande que las demás y notable por el cobertizo exterior sobre el que reposaba el techo de hojas. Pertenecía, me dijeron, al señor Hasselbrinck cónsul de Prusia, el único extranjero que reside en Sabanilla. Apenas desembarqué en uno de los pequeños muelles de madera que han sido construidos delante del pueblecillo, indiqué la casa del cónsul al negro que se encargó de mi equipaje, y le seguí sin inconveniente y sin detenerme ante el puesto de los guardas, que sin duda dormitaban en sus hamacas. En la playa se paseaba un venerable anciano, cuyas facciones tudescas me indicaron ser el cónsul de Prusia. Me dirigí con desenfado hacia su casa, en la cual entré resueltamente, y recibí en seguida en el dintel mismo de su puerta al sorprendido propietario a quien supliqué en su lengua nativa que se dignase excusar mi atrevimiento. Las pocas palabras alemanas que le dirigí, bastaron para decidirlo en mi favor hasta el punto de que tomase a la vez mis dos manos y me diese una cordial bienvenida, con estas palabras: *Mi casa está a la disposición de usted.* Durante las primeras horas de la noche, me abrumó a cumplimientos, me dio con la mayor amabilidad los informes que le pedí, y en cambio me hizo numerosas preguntas sobre Europa, de la que se había ausentado desde el año de gracia de 1829, pero a tiempo aún para haber ido de Stockport a

2 *Nombrada así a causa de los montones de arena fina que allí se forman.*



Antiguo mapa de la bahia de sabanilla. Foto Archivo Histórico del Atlántico.

Portarlington por el único camino de fierro de locomotivas que existía entonces en Europa. El pobre anciano se admiraba aún al recuerdo de ese viaje, y decía que podía morir en paz porque había visto ese triunfo de la civilización moderna. Cuando llegó la hora de dormir, hizo colocar inmediatas dos camas de tijera, a fin de poder prolongar la conversación, y oírme hablar de los progresos cumplidos en Europa y América desde 1830. Al día siguiente por la mañana, se ocupó él mismo de procurarme una embarcación para Barranquilla, y me despedí de él, provisto de una carta de introducción para su hijo, agente de la compañía inglesa de navegación por vapor en el río Magdalena.

El pueblecillo de Sabanilla existe únicamente por su proximidad a la embocadura principal del río, con el cual comunica su puerto por los pantanos del delta. No teniendo la barra más de un metro de profundidad, todas las producciones de las provincias ribereñas el tabaco la corteza de quina, el café, deben depositarse arriba de la embocadura en los almacenes de Barranquilla, para ser transportados de allí trabajosamente por estrechos canales hasta el puerto de Sabanilla donde se vuelven a cargar a bordo de embarcaciones que calen menos de cuatro metros de agua. Cuando la República neogranadina sea más rica y emprendedora y se ocupe de la mejora de este puerto, tendrá que hacer ejecutar en él grandes obras, porque las arenas de una boca del río Magdalena llamada Boca-Culebra, se acumulan a la entrada, y, por el impulso de las brisas y de las olas, avanzan continuamente hacia el oeste. Sería relativamente más fácil construir un ferrocarril entre Barranquilla y Sabanilla, ó, mejor aún, utilizar las bocas pantanosas del río, excavando un canal con la profundidad necesaria para permitir que pasando por él los mayores vapores del Magdalena fueran a atracar al lado de las naves marítimas en la rada misma; pero es probable que los negociantes de Barranquilla retarden por mucho tiempo la ejecución de este proyecto que los privaría de los beneficios que les produce el trasbordo de las mercaderías[3].

La embarcación que me facilitó el señor Hasselbrinck era un gran *bongo*, especie de chalana de tablones mal igualados y cubierto desde la proa hasta cerca de la popa. Cuatro *zambos*[4], atléticos y medio desnudos dos de cada lado, se mantienen de pie sobre la cubierta volviendo la espalda a la proa, y apoyan en el pecho izquierdo lleno de callosidades, sus largas *palancas*, cuyo otro extremo va a buscar punto de apoyo en el fondo del agua. Desde que con una palmada se dio la señal de marcha, se apoyaron con todo su peso en las palancas, y dando mesuradamente el grito de *Jesús! Jesús!* se lanzaron con paso gimnástico de la proa a la popa del bongo, después volvieron lentamente hacia la primera repitiendo siempre *Jesús! Jesús!* y dieron un nuevo empuje. Impulsado por estos cuatro pechos vigorosos, el pesado bongo hendía rápidamente el agua verdosa del puerto, y en pocos instantes vimos desaparecer las cabañas de Sabanilla y el muelle desde donde mi huésped me enviaba sus saludos.

Bogamos así durante más de una hora por una bahía de agua salada cuyas riberas recibían sombra de pequeños mangles, que de lejos se parecían a nuestros sauces de Europa. Después de haber pasado las miserables cabañas llamadas Playón-Grande, el bongo dejó de costear la ribera de la bahía, dio una vuelta repentina hacia el norte, y el paisaje cambió bruscamente de aspecto. Estábamos en las aguas amarillentas de los pantanos, a la entrada de Caño-Hondo [5].

3 *En 1867 se concedió un privilegio para la construcción de un ferrocarril entre Barranquilla y Sabanilla; en Inglaterra se formo una compañía para llevarlo a cabo; los ingenieros levantaron los planos y los trabajos de la vía se principiaron; pero repentinamente fueron suspendidos éstos, sin que se sepa la verdadera causa, y si volverán a emprenderse. N. del T.*

4 *El nombre de |zambo no debiera emplearse más que para los hombres de color salidos de negros y mulatos; pero en la Nueva Granada se aplica indistintamente este nombre a todos los hombres de color negro ó de sangre mezclada.*

5 *Los caños, en todo semejantes a los bayons de la Luisiana, son los canales de agua estancada que comunican los brazos de un río con el mar.*

Escena del río. Grabado del siglo XIX. Foto Banco de la República.

Gigantescas plantas acuáticas lanzaban alrededor nuestro sus tallos oprimidos que terminaban en ombelas, en plumeros, en penachos casi por todas partes la superficie del agua estaba oculta por grandes hojas de todas formas y colores, que desaparecían bajo las flores que venían a abrirse encima de ellas; muchas capas de vegetación se amontonaban unas sobre otras, y en la estrecha estela que detrás de si dejaba el bongo, el agua espesa cubierta por abundantes plantas flotantes, aparecía toda sembrada de vástagos vegetales. Aves acuáticas revoloteaban por bandadas en medio de las plantas, y a lo lejos se extendía el horizonte circundado de grandes árboles.

En ese pantano sobre el cual pesaba una atmósfera ardiente y fétida, los zambos se detuvieron para almorzar. Sacaron de una mochila algunas *yucas* [6] asadas en la ceniza, restos de pescados y una botella de chicha, y, haciéndolo circular todo, me invitaron generosamente a participar de su frugal comida. Acepté, pero confieso que el apetito me abandonó repentinamente cuando vi a uno de mis anfitriones remover con el cabo de su palanca los peces muertos que sobrenadaban en gran número en la estela, desechar con desdén aquellos cuya cabeza estaba ya manchada de líneas amarillas, pescar los otros por medio de un pequeño arpón, y guardarlos cuidadosamente para la comida.

Terminado el festín, los zambos se apoyaron nuevamente en sus palancas, y volviendo a principiar su cantinela, lograron abrirle paso al bongo a través de las plantas acuáticas de todas especies que obstruían la entrada de Caño-Hondo. Este canal, que se extiende en línea recta bajo la selva, como una ancha avenida, tiene más de seis metros de profundidad; las palancas apenas alcanzaban al fondo; felizmente el agua, agitada al empuje de la lejana marea, tenía una ligera corriente y empujaba el bongo hacia adelante. Los grandes árboles unían sus ramas frondosas encima de nuestras cabezas; y prolongados bejucos verdes, suspendidos de las ramas, calaban en el agua de la corriente y se balanceaban muellemente a merced de cada remolino; plantas, hojas y flores detenidas por las raíces de los árboles en los bordes del caño, oscilaban lentamente como islas floridas. Los buitres, posados sobre los troncos podridos, nos miraban pasar, fijando en nosotros sus ojos desdeñosos. Hacia la proa del bongo se veían las formas musculosas de los cuatro atletas, delineadas en el verde sombrío de la selva. De vez en cuando un rayo de sol que atravesaba la bóveda de follaje iluminaba las aguas, los bejucos y los troncos de los árboles con su luz deslumbradora.

Después del Caño-Hondo, nuestra embarcación atravesó pantanos cuya agua está cargada de tal manera de despojos vegetales, que en ciertos puntos es un fango líquido en donde las embarcaciones forman negros surcos, levantando emanaciones de un olor pestilencial; en seguida penetramos en otros canales de riberas fangosas, donde solamente los cocodrilos y las tortugas pueden permanecer sin temor y en los que el hombre que se viese abandonado sin recursos, no viendo a su alrededor sino agua, fango y reptiles se entregaría a la más completa desesperación. Esa naturaleza inhospitalaria me hacía estremecer, y deseaba con impaciencia respirar un aire menos cargado de miasmas funestos, ver un pedazo de tierra en la cual pudiera poner el pie con seguridad. Por fin entramos en un estrecho canal abierto por la mano del hombre a través de un terreno que se eleva algunas pulgadas de la línea de las inundaciones; al punto me pareció que el aire era más puro y me sentí curado de la fiebre que pérfidamente principiaba a inficionar mi sangre.

6 *Yuca, raíz jatropha manihof*

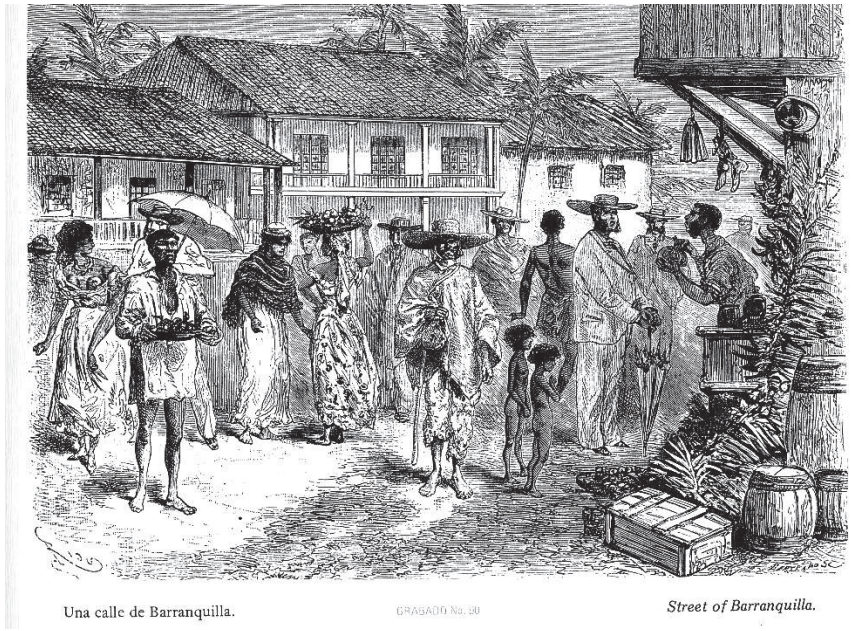
Sin embargo, fue preciso renunciar a seguir el viaje en el bongo que me conducía. Un incidente imprevisto me obligó a recurrir a otro medio de locomoción. De repente, en una de las numerosas vueltas del nuevo canal en que habíamos entrado, nos encontramos detenidos por una enorme caldera, enviada de Liverpool para uno de los buques de vapor que se estaban construyendo en Barranquilla. Cargada en un bongo reforzado exteriormente con enormes maderos, debía seguir, como nosotros, la vía tortuosa de los pantanos; pero hacía días que estaba en camino y, según las probabilidades, no llegaría a su destino muy pronto.

Tanto y tan penosamente me sorprendió el aspecto de Sabanilla, cuanto me creí feliz por este encuentro inesperado que ponía en un contraste tan sorprendente a la naturaleza entregada aún a las fuerzas desordenadas del caos y a la victoriosa industria que hace de la tierra una esclava obediente. Nunca pudo aplicarse mejor la palabra del poeta: "Esto matará aquello", que a esa pesada é inmóvil caja de fierro, encallada en un canal fangoso en medio de inmensos pantanos.

Mis cuatro zambos conferenciaron con sus amigos, instalados sobre la caldera, pero su elocuencia fue inútil, porque la embarcación que nos obstruía el camino estaba perfectamente encallada; para sacarla de allí era necesario esperar refuerzos ó una creciente del Magdalena.

Tomé pronto mi partido: mientras que mis compañeros se instalaron en la ribera y comían los pescados tan extrañamente cogidos por la mañana, salté a una canoa perteneciente a un indiecito que había venido a ofrecer víveres a la tripulación de la caldera y le mandé remar vigorosamente hacía el río. Este estaba mas cerca de lo que esperaba, y en menos de media hora la barca en que había tomado pasaje se encontró lanzada en el vasto seno del Magdalena.

En la América meridional, el Magdalena no le cede en importancia sino al Amazonas, al Orinoco y al Plata; pero ante mí no se presentaba en aquel momento todo el poderoso curso de sus aguas, pues habíamos entrado en uno de sus brazos, llamado Ceniza, cuyo caudal derrama en el mar a algunos kilómetros más al oeste. Este brazo, mucho más ancho que nuestras corrientes de agua de la Europa occidental, casi iguala al Mississipi: como él, está adornado de grandes árboles de sombrío follaje; mas en sus orillas no se distinguen sino una que otra cabaña cubierta de palmeras y platanales esparcidos en las riberas. Las aguas ligeramente movidas por el viento y cortadas por rápidas y pequeñas olas, parecen menos profundas que las del gran río de la América del Norte, pero como las de éste, arrastran tierra de aluvión y los cocodrilos no pueden distinguirse en ellas sino cuando estos monstruos dejan flotar en la superficie sus enormes quijadas con dientes de sierra. Vi a muchos de estos animales zambullirse a toda prisa cuando nuestro esquife se aproximaba, inclinado por la vela, hendiendo gallardamente las ondas: el cadáver corrompido ya, de uno de esos gigantescos reptiles, daba vueltas en medio de un remolino entre troncos de árboles varados, cada uno de los cuales conducía un buitre de largo cuello ávidamente tendido. En el puerto mismo de Barranquilla, vi huir a la gente en todas direcciones para evitar la incómoda vecindad de uno de aquellos animales atraído por la algazara de varias personas que se bañaban.



Grabado del siglo XIX del pintor francés, Riou. Imagen Banco de la República.

A medida que nos acercábamos a Barranquilla, nuestra atención cambiaba de objeto, y mis miradas fueron todas para la ciudad, cuyas largas hileras de casas blancas se percibían encima de los ribazos arcillosos. Pequeños diques flotantes en la ribera del canal y llenos de bongos, lanchas, *canoas*; astilleros cubiertos con techos de hojas de palma, almacenes de depósito en don-

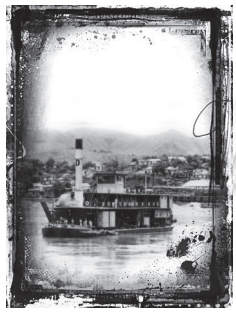
Una calle de Barranquilla, imagen tomada del libro Viaje a la América del Sur, de J.N. Crevaux, París 1883. Banco de la República.

de indios y negros arrumaban productos de todas clases; muelles a los cuales estaban atracados buques de vapor; carenas de fierro constantemente golpeadas por el martillo de centenares de obreros: todo anunciaba una ciudad comercial semejante a las de Europa y Estados Unidos. En el muelle de la gran plaza en que desembarqué, la misma animación que en el puerto: marineros yendo incesantemente de los bongos a los almacenes para depositar en ellos barriles y *bocoyes* mujeres llevando en la cabeza canastas de plátanos y otras frutas, y mercaderes instalados delante de pequeñas mesas ofreciendo sus géneros. En medio de la multitud atareada circulaban pilluelos medio desnudos, apostrofando a los extranjeros con palabras inglesas pronunciadas con notable perfección.

Barranquilla, edificada sobre la ribera izquierda de una de las numerosas ramificaciones del río Magdalena, data de ayer, por decirlo así; y sus progresos solamente pueden compararse a los de una ciudad de los Estados Unidos, tan rápidos así han sido. Allí no se ven sino andamios, ladrillos y cal. Sobrepuja ya a Cartagena por el número de sus habitantes, si se tiene en cuenta también la población flotante; además la antigua ciudad de Soledad, situada en la ribera del río a algunos kilómetros más arriba, puede considerarse como un simple barrio de Barranquilla, porque sus habitantes viven únicamente de las diversas industrias que les procura la vecindad de la ciudad naciente, verdadera capital comercial del Estado de Bolívar. Barranquilla proyecta en todas direcciones sus calles tiradas a cordel y cortadas en ángulos rectos, pero formadas la mayor parte de chozas y jardines en que se agrupan los cocoteros y los *papayos*[7] semejantes a una yerba gigantesca, las casas de piedra y peristilo se encuentran todas en la vecindad del puesto y en la plaza principal. En cuanto al llano de los alrededores, no presenta nada de pintoresco: el terreno de greda roja, mezclada de venas arenosas, es poco fértil, salvo las depresiones pantanosas.

La importancia de Barranquilla se debe casi exclusivamente a los comerciantes extranjeros, ingleses, americanos, alemanes, holandeses, que se han establecido allí en los últimos años; han hecho de ella el centro principal de los cambios con el interior y el mercado más considerable de la Nueva Granada; menos instigados los indígenas por el aguijón de la fortuna y sin estar iniciados aún en los secretos de la especulación, ninguna parte han tenido en el progreso de este *emporium* del Magdalena. A mi paso por allí, había diez vapores flotando ó en construcción: cinco ingleses, tres americanos, uno alemán, y uno solo perteneciente a una compañía anglo-granadina que administraba M. Hasselbrinck, el hijo del cónsul prusiano de Sabanilla. Este excelente joven, antiguo alumno de la universidad de Goettingue y corresponsal del ilustre botánico Nees-von-Esembeck, era un verdadero sabio cuya carrera lo llamaba naturalmente a ejercitar su ciencia en una gran ciudad de Alemania; pero a despecho de los negocios de comercio que lo ocupaban, no había olvidado la ciencia, y había logrado reunir a su rededor un gran número de hombres instruidos; tuvo la bondad de presentarme a muchos de ellos, casi todos granadinos.

En cambio, en el gran hotel de Barranquilla solamente ví extranjeros de todos los puntos del globo y conversando en inglés, esa lengua tan extendida en el mundo. Madama Hughes, nuestra huésped, había montado su casa bajo un pie enteramente europeo; tenía la tontería, es verdad, de observar en el hotel una ridícula etiqueta británica, pero se le podía perdonar en virtud de que tenía el buen gusto de hacernos comer en un patio, debajo de los árboles cubiertos de fragantes flores a cuyo rededor revoloteaban los tominejos con alegres susurros. Por la noche hacia colocar las camas debajo de las arcadas que rodean al jardín, y los huéspedes que despertaban durante la noche, tenían el placer de ver los rayos de la luna ó el vago centelleo de la vía láctea a través del tembloroso follaje.



NOTAS DE VIAJE SOBRE VENEZUELA Y COLOMBIA

(Fragmento)

De Salgar a Barranquilla - La vegetación - El manzanillo - Cabras y yanquis - La fiebre Barranquilla - La brisa - La atmósfera enervante - El fatal retardo - Preparativos. El río Magdalena - Su navegación - Regaderos y chorros. Los champanes - Cómo se navegaba en el pasado - El Antioquia - "Jupiter dementat ..." - Los vapores del Magdalena - La voluntad Cómo se come y cómo se bebe - Los bogas del Magdalena - Samarios y cartageneros El embarque de la leña - El burro - Las costas desiertas - Mompós - Magangué - Colombia y el Plata.

Miguel **Cané**

Un ferrocarril de corta extensión (veinte y tantas millas) une a Salgar con Barranquilla. Es de trocha angosta y su solo aspecto me trae a la memoria aquella nuestra línea argentina que, partiendo de Córdoba, va buscando las entrañas de la América Meridional, que dentro de poco estará en Bolivia y en la que, viejos, hemos de llegar hasta el Perú. También allí se ha adoptado la vía angosta, siendo, por todo género de consideraciones, el punto del mundo menos apropiado para usar ese sistema deficiente, que sólo se explica cuando las dificultades del terreno lo hacen inevitable.

El breve trayecto de Salgar a Barranquilla es pintoresco, no sólo por los espectáculos inesperados que presenta el mar, que penetra audazmente al interior, formando lagunas cuya poca profundidad no las hace benéficas para el comercio, sino también por la naturaleza de la flora de aquellas regiones. A ambos lados de la vía se extienden bosques de árboles vigorosos, cuyo desenvolvimiento mayor veremos mas tarde en las maravillosas riberas del Magdalena. Pero la especie que más abunda es el manzanillo, que la naturaleza, pródiga en cariños supremos para todo lo que se agita bajo la vida animal, ha plantado al borde de los mares, colocando así el antidoto junto al veneno. El manzanillo es aquel mismo árbol de la India cuya influencia mortal es el tema de más de una leyenda poética de Oriente. Su más popular reflejo en el mundo europeo, es el disparatado poema de Scribe, que Meyerbeer ha fijado para siempre en la memoria de los hombres, adornándolo con el lujo de su inspiración poderosa. Debo decir desde luégo que, desde el momento en que pisé estas tierras queridas del sol, la *Africana* suena en mi oído a todo momento, sea en las quejas de Sélika al pie de los árboles matadores, sea en sus cantos adormecedores, sea en el cuadro opulento de aquel Indostán sagrado donde el sol abrillanta la tierra.

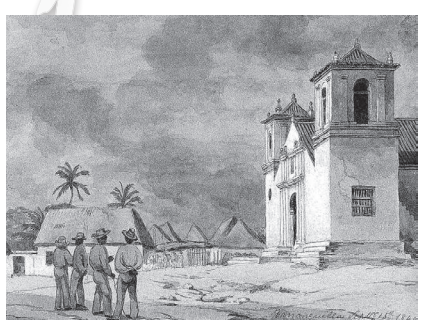
Es un hecho positivo que el manzanillo tiene propiedades fatales para el hombre. Sus frutas atraen por su perfume exquisito, sus flores embalsaman la atmósfera y su sombra fresca y aromática invita al reposo, como las sirenas fascinaban a los vagabundos de la Odisea. Los animales, especialmente las cabras, resisten rara vez a esa dulce y enervante atracción, se acogen al suave cariño de sus hojas tupidas y comen del fruto embalsamado. Allí se adormecen y cuando, al despertar, sienten venir la muerte en los primeros efectos del tósigo, reúnen sus fuerzas, se arrastran hasta la orilla del mar y absorben con avidez las ondas saladas que les devuelven la vida. Se conserva el recuerdo de unos jóvenes norteamericanos que, echándose el fusil al hombro, resolvieron hacer a pie el camino de Salgar a Barranquilla. El sol quema en esos parajes y el manzanillo incita con su sombra voluptuosa, cargada de perfumes. Los jóvenes yanquis se acogieron a ella, unos por ignorancia de sus efectos funestos, otros porque, en su calidad de hombres positivos,

creían puramente legendaria la reputación del árbol. No sólo durmieron a su sombra, sino que aspiraron sus flores y comieron sus frutos prematuros. Llegaron a Barranquilla completamente envenenados y si bien lograron salvar la vida, no fue sin quedar sujetos por mucho tiempo a fiebres intermitentes tenacísimas.

Hé ahí el enemigo contra el que tenemos que luchar a cada instante: la fiebre. La riqueza vegetal de aquellas costas, bañadas por un sol de fuego que hace fermentar los infinitos detritus de los bosques, la abundancia de frutas tropicales, a las que el estómago del hombre de Occidente no está habituado, los cambios rápidos de temperatura, la falta forzosa de precaución, la sed inextinguible que origina una transpiración de que aquel que vive en regiones templadas no tiene idea, la imprudencia natural al extranjero, son otros tantos elementos de probabilidad de caer bajo las terribles fiebres palúdicas de las orillas del Magdalena. Y lo más triste, es que los preservativos toman todos, en aquel clima, caracteres de insoportables privaciones. Las frutas, el agua, las bebidas frías, todo lo que puede ser agradable al desgraciado que se derrite en una atmósfera semejante, es estrictamente prohibido por el amistoso consejo del nativo.

Llegamos a Barranquilla, pequeña ciudad de unas veinte mil almas, a la izquierda del Magdalena y sobre uno de sus brazos ó *caños*, como allí llaman a las bifurcaciones inferiores del gran río. Barranquilla ha adquirido importancia hace poco tiempo, desde que, construído el ferrocarril que la liga con el mar, se ha hecho la vía obligada para penetrar en Colombia por el Atlántico,

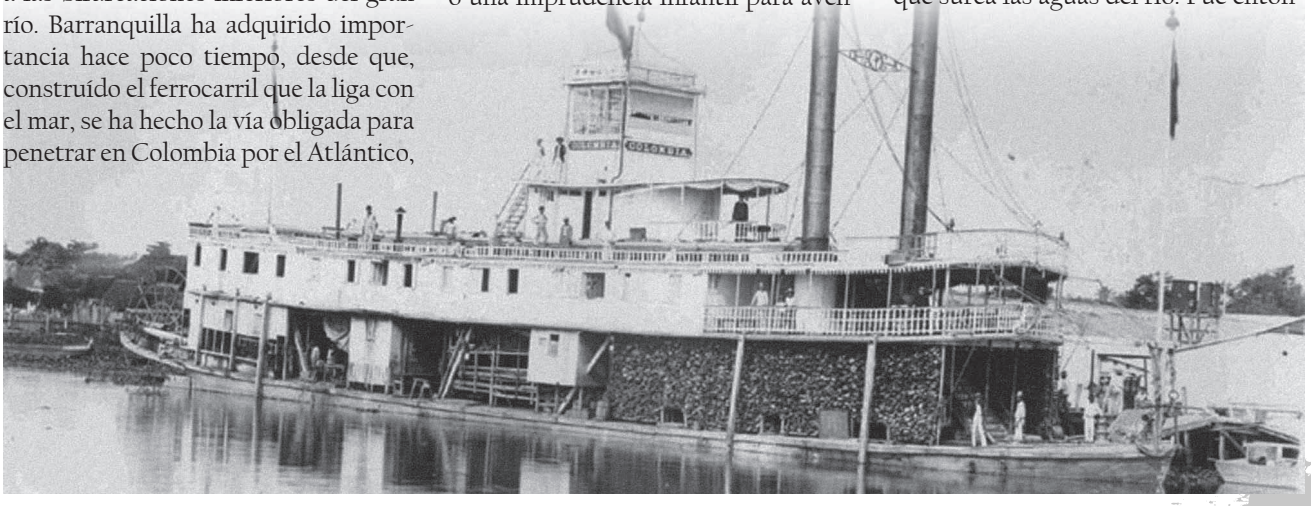
Iglesia de Barranquilla, acuarela de E. Mark



quitando por consiguiente todo el comercio y el tránsito a la vieja y colonial Cartagena y a Santamarta. No tiene nada de particular su edificación, pues la mayor parte, casi la totalidad de sus casas, tienen techo de paja y ofrecen la forma de lo que en la tierra llamamos ranchos. Pero indudablemente ese pequeño centro progresa, a la par de Colombia entera. Las calles todas son de una arena finísima y espesa, que levanta en torbellinos lo que allí llaman la *brisa* del mar y que frecuentemente toma las proporciones de un verdadero vendaval. En cuanto a la temperatura, es insoportable. Un francés, M. Andrieux, que ha escrito para *Le tour du Monde*, una prolija descripción de sus viajes en Colombia, asegura que desde las nueve de la mañana hasta las cinco de la tarde, no se ven en las calles de Barranquilla sino perros y alguno que otro francés, que persiste en sostener la reputación de la salamandra, que se les ha dado en el Cairo. Es un poco exagerado; pero el hecho es que se necesita una apremiante necesidad ó una imprudencia infantil para aventurarse bajo aquel sol canicular que, reverberando en la arena blanca y ardiente, quema los ojos, tuesta el cutis y derrama plomo en el cerebro. Se espera la *brisa* con ansia, a pesar de los inconvenientes del polvo impalpable que se levanta en nubes. Todo el mundo anda en coche cuando se ve obligado a salir y la gente del pueblo tiene por vehículo un *burrito* microscópico, sobre el cual el jinete va sentado, con los pies apoyados sobre el pescuezo y animándolo con un pequeño palo cuya punta, ligeramente afilada, se insinúa con frecuencia en el anca escuálida del bravo y paciente cuadrúpedo.

El aspecto de la ciudad es análogo al de las colonias europeas en las costas africanas; pesa sobre el espíritu una influencia enervante, agobiadora y para la menor acción, es necesario un esfuerzo poderoso. Desde que he pisado las costas de Colombia, he comprendido la anomalía de haber concentrado la civilización nacional en las altiplanicies andinas, a trescientas leguas del mar. La raza europea necesita tiempo para aclimatarse en las orillas del Magdalena y en las riberas que bañan el Caribe y el Pacífico.

Llegué a Barranquilla el 20 de Diciembre, a las tres y media de la tarde, en momentos en que partía para el alto Magdalena el vapor Victoria, el mejor que surca las aguas del río. Fue enton-



ces que comprendí todo el mal que me había hecho el retardo de cuatro días del *Saint-Simon*, sin contar con la permanencia en la Guaira, que, en calidad de sufrimiento pasado, empezaba a debilitarse en la memoria, sobre todo ante la expectativa de los que me reservaba el porvenir. Si el *Saint-Simon* hubiera llegado a Salgar en el día de su itinerario, habríamos tenido tiempo sobrado de hacer en Barranquilla todos los preparativos necesarios y embarcándonos en el Victoria, nos hubiéramos librado de las amarguras indescriptibles sufridas en el Magdalena.

Porque los preparativos son una cuestión seria, que, exige un cuidado extremo. Desde luego, es necesario proveerse de ropas impalpables; a más de una buena cantidad de vino y algunos comestibles, porque en las desiertas orillas del río no hay recursos de ningún género, y por fin, que es lo principal, de un petate y un mosquitero. Petate significa estera, y el doble objeto de ese mueble es en primer lugar, colocarlo sobre la lona del catre, por sus condiciones de frescura, y en seguida, sujetar bajo él los cuatro lados del mosquitero, para evitar la irrupción de zancudos y jejenes.

Perdido el *Victoria*, tenía que esperar hasta el próximo vápor correo, que sólo salía el 30; es decir, diez días inútiles en Barranquilla. Supe entonces que el 24 salía un vapor extraordinario, pero cuyas condiciones lo hacían temible para los viajeros. Es necesario explicar ligeramente lo que es la navegación del río Magdalena, para darse cuenta de las precauciones que es indispensable tomar para emprenderla. Como no hago un libro de georafía ni pretendo escribir un viaje científico, siendo mi único y exclusivo objeto consignar simplemente mis recuerdos é impresiones en estas páginas ligeras, me bastará decir que el Magdalena, junto con el Cauca, forman uno de los cuatro grandes sistemas fluviales de la América del Sud, determinados por las diversas bifurcaciones de la cordillera de los Andes; los otros tres son: el Orinoco y sus afluentes, el Amazonas y los suyos y por fin el Plata, donde se derraman el Uruguay y el Paraná. Todos los demás sistemas son secundarios. Los españoles, al descubrir que los dos nacían juntos, se apartaban luégo para regar inmensas y feraces regiones, y volvían a unirse poco antes de llegar al mar, para entregarle sus aguas confundidas, los llamaron Marta y Magdalena, en recuerdo de las dos hermanas del Evangelio; sólo predominó el nombre del segundo mientras el primero conservó el bello y eufónico de Cauca que los indios le habían dado. De los dos, el Magdalena es más navegable; pero aunque su caudal de agua es inmenso, sólo en las épocas de grandes lluvias no ofrece dificultad. La naturaleza de su lecho arenoso y movible, que forma bancos con sombrosa rapidez sobre los troncos inmensos que arrastra en su curso, arrebatados por la corriente a sus orillas socavadas, su anchura extraordinaria en algunos puntos, que hace extender las aguas, en lo que se llaman *regaderos*, sin profundidad ninguna, pues rara vez tienen más de cuatro pies; la variación constante en la dirección de los canales, determinada por el movimiento de las arenas de que he hablado antes; los rápidos violentos, llamados chorros, donde la corriente alcanza hasta catorce y quince millas: he ahí (y sólo consigno los principales), los inconvenientes con que se ha tenido que luchar para establecer de una manera regular la navegación del Magdalena, única vía para penetrar al interior. Hasta hace treinta años, el río se remontaba por medio de *champanes*, esto es, grandes canoas, sobre cuya cubierta pajiza, los negros bogas, tendidos sobre los largos botadores que empujaban con el pecho, conducían la embarcación por la orilla, en medio de gritos, denuestos y obscenidades con que se animaban al trabajo. El viaje, de esta manera, duraba en general tres meses, al fin de los cuales el paciente llegaba a Honda, con treinta libras menos de peso, hecho pedazos por los

Viejo vapor. Foto Archivo Histórico del Atlántico.

mosquitos, hambriento y paralizado por la inmobilidad; de una postura de ídolo azteca. El general Zárraga, uno de los ancianos más honorables que he conocido y padre del Dr. Simón Zárraga, que ha hecho de la tierra argentina su segunda patria, me contaba en Caracas, que en 1826, siendo ayudante de Bolivar, fue enviado por el Libertador a la Costa para conducir a Bogotá a dos caballeros franceses que venían en misión diplomática cerca de él. Uno de ellos era el hijo del famoso duque de Montebello. Cuando supieron que era necesario entrar al champán, tenderse en el fondo, en la misma actitud de un cadáver y permanecer así durante dos ó tres meses, uno de los diplomáticos, inició una enérgica resistencia, que Montebello sólo pudo vencer recordando el deber y la necesidad. Después de haber hecho ese viaje, cada vez que un anciano me refiere haberlo llevado a cabo en su juventud, y no pocas veces en champán, lo miro con el respeto y la veneración con que los italianos jóvenes de 1831 debían saludar a Maroncelli, cruzando las calles sobre su pierna de palo ó al pálido Silvio Pellico con el sello de sus diez años de Spielberg grabado en la frente.

Ahora será fácil comprender la importancia que tiene la elección del vapor

en que se debe tentar la aventura. Se necesita un buque de poco calado para no vararse y de mucha fuerza para vencer los *chorros*. El *Victoria* tenía todas esas condiciones, pero el que salía el 24 era nada menos que el *Antioquia*, el barco más pesado, más grande y de mayor calado que hay en el rio. Todo el mundo nos aconsejaba no tomarlo, hasta que se supo y me lo garantizó el empresario, que el *Antioquia* sólo remontaría el Magdalena durante cuatro días, siendo trasbordados sus pasajeros al *Roberto Calixto*, vapor microscópico y muy veloz, que nos permitiría llegar a Honda en el término de todo viaje normal, esto es, ocho ó nueve días. Con estas seguridades, reforzadas por la orden que lleva el Victoria de, así que llegara a Honda, *devolverse* en nuestra busca y animado por la ventaja de ganar los cinco días que me habría sido necesario esperar para tomar el vapor del 30, resolví bravamente el embarque en el Antioquia. Júpiter quería perderme sin duda y me enloqueció en ese momento. Dos pasajeros tan sólo se animaron a seguirnos: un joven de Bogotá y el profesor suizo que hacía su estreno en América de tan peregrina manera.

Es necesario no olvidar que cuando, hablo de los vapores del Magdalena me refiero a una clase de buques de que no se tiene idea en nuestro país, donde los ríos navegables son profundos. En primer lugar, no tienen quilla y su fondo presenta el mismo aspecto que el de las canoas; luégo, tienen tres pisos, abiertos a todos vientos y sostenidos en pilares. El primero forma la cubierta propiamente dicha y es donde están todos los aparejos del buque, la máquina, las cocinas, la tripulación y sobre todo, la leña. Arriba, viene el sitio destinado a los pasajeros, los camarotes, que nadie ocupa, sino las señoras, quienes, para evitar dormir al aire libre, al lado de los masculinos se asan vivas en las cabinas; el comedor, etc. En el techo de esta sección, la cámara del capitán, con vista a todas direcciones, y arriba, allá en la cúspide, como un *mangrullo* de nuestra frontera, como un nido en la copa de un álamo, la casucha del timonel, donde el práctico, fijos los ojos en las aguas, para adivinar el fondo en sus arrugas, dirige el barco y tiene en sus manos la suerte de los que van dentro. Toda esta máquina se mueve por medio de un propulsor que sale de los sistemas conocidos de la hélice y las ruedas laterales; las ruedas van atrás del buque, girando sobre un eje fijo a un metro de la popa, y así, el barco concluye, en su parte posterior, en una pared lisa, perpendicular a las aguas, donde éstas se estrellan ruidosas, cuando las potentes paletas las agitan.

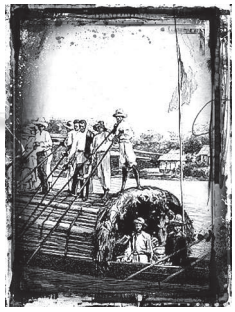
El *Antioquia*, a más de los inconvenientes que antes mencioné, tiene el de llevar sus ruedas a los costados; éstas, a más de producir un fragor que haría creer se va navegando en una catarata movible, impiden, por las oscilaciones que imprimen al buque en los pasajes difíciles, que éste se *sobe* en los *regaderos*, esto es, que se deslice sobre las arenas. Además, la mitad de la enorme caldera llega a la cubierta de pasajeros y el comedor está situado precisamente encima de las hornallas. Agréguese que el vapor es de carga, que no hay baño a bordo, que el servicio es detestable y se tendrá una idea del simpático esquife que se deslizaba por el caño de Barranquilla en busca del ancho Magdalena.

Debo decir, en honor de mi profético corazón, como diría Hamlet, que la primera impresión me hizo entrever el negro porvenir. Pero la suerte estaba echada y la voluntad, serena y persistente, velaba para impedir todo desfallecimiento. Apenas salimos del caño y entramos al brazo principal del río, ancho, correntoso, soberbio, nos amarramos a la orilla, para esperar las últimas órdenes de la agencia.

Fue allí, durante aquellas seis ó siete horas, que comprendí la necesidad de echar llave a mi estómago y olvidar mis gustos gastronómicos hasta nueva orden. La comida que se sirve en esos vapores es muy mala para un colombiano, pero para un extranjero es realmente insoportable. En primer lugar, se sirve todo a un tiempo, inclusive la sopa; esto es, un plato de carne generalmente salada, y cuando es fresca, dura como la piel de un hipopótamo, una fuente de lentejas ó frijoles, y plátanos, cocidos, asados, fritos, en rebanadas. .. (Véase el hotel *Neptuno*). Cuando todo eso se ha enfriado, la campana llama a la mesa y entonces empieza la lucha más terrible por la existencia, de las que ofrece el vasto cuadro de la creacion animal. De un lado, la necesidad imperiosa, brutal, de comer; del otro, el estómago que se resiste, implora, se debate, auxiliado por el reflejo de la caldera que levanta la temperatura hasta el punto de asar un ave que se atreviera a cruzar esa atmósfera. Los sirvientes parecen salidos de las aguas y no enjugados; las ruedas, que están contiguas, hacen un ruido infernal, que impide oir una palabra, la sed devoradora sólo puede aplacarse con el agua tibia ó el vino más caliente aún. . . Imposible! Se abandona la empresa y cuando la debilidad empieza a producir calambres en el estómago, se acude al brandy, que engaña por el momento, pero al que se vuelve a apelar, así que ese momento ha pasado.

Un aguador en Barranquilla

Allí también empecé a estudiar la curiosa organización de los bogas del Magdalena que sirven de marineros en los vapores, contratados especialmente para cada viaje. La mayor parte son negros ó mulatos, pero los hay también *catires* (blancos), cuya tez cobriza, sombreada por la fuerza de aquel sol, es más oscura que la de nuestros gauchos. Así que se embarcan, son divididos en dos secciones, *samarios* y *cartageneros*, esto es, de Santamarta y Cartagena, no respondiendo al punto originario de cada uno, sino por las mismas razones que en los buques de ultramar, en obsequio del servicio interior, hacen separar a la tripulación en el bando de babor y en el de estribor. La resistencia de aquellos hombres para los trabajos agobiadores que se les impone, especialmente bajo ese clima, su frugalidad increíble, la manera como duermen, desnudos, tirados sobre la cubierta, insensibles a los millares de mosquitos que los cubren, su alegría constante, su espontaneidad para el trabajo, me causaba una admiración a cada instante creciente. La más dura de sus tareas es el embarque de la leña. Ningún vapor del Magdalena navega a carbón; los bosques inmensos de sus orillas dan abundante combustible desde hace treinta años y la mina está lejos de agotarse. La leña se coloca en las orillas desiertas, el buque se acerca, amarra a la costa y toma el número de *burros* que necesita. El *burro* es la unidad de medida y consiste en una columna de astillas, a la altura de hombre, que contiene poco mas o menos setenta trozos de madera de 0,75 centímetros de largo. Me llamó la atención que cada *burro* costara un peso fuerte, pero me expliqué ese precio exorbitante donde la leña no vale nada, por la escasez de brazos. Aquellas tierras espléndidas, que hacen brotar a raudales de su seno cuanto la fantasía humana ha soñado en los cuadros ideales de los trópicos, podrían ser llamadas, en antítesis a la frase de Alfleri, el suelo donde el hombre nace más débil y escaso. Todo a lo largo del río no se encuentran sino pequeñas y miserables poblaciones, donde las gentes viven en chozas abiertas, sin mas recursos que un árbol de plátanos que los alimenta, una *totuma*, cuyas frutas, especie de calabazas, les suministran todos los utensilios necesarios a la vida y uno ó dos cocoteros. Los niños, desnudos, tienen el vientre prominente, por la costumbre de comer tierra. El pescado es raro, el baño desconocido, por temor a los feroces *caimanes*, la vida, en una palabra, imposible de comprender para un europeo. Los pocos blancos que he observado en la costa, tienen un color pálido terroso y parecen espectros ambulantes. Las fiebres los han consumido. Los pueblos que hay sobre el río, aun los más importantes, Mompós, famoso en la vida colonial como en las luchas de la Independencia; Magangué, cuyas célebres ferias extienden su fama a lo lejos, están estacionarios eternamente, mientras el río carcome la tierra sobre la que se apoyan. ¿Qué vale esa feracidad maravillosa, si el clima no permite el desenvolvimiento de la raza humana que debe explotarla? Mientras mis ojos miran con asombro el cuadro deslumbrante de aquel suelo, el espíritu observa tristemente que esa grandeza no es más que una mortaja tropical.- Así, Colombia se refugia en las alturas, lejos, muy lejos del mar y de Europa, tras los riscos escarpados que dificultan el acceso y trata de hacer alli su centro de civilización. La poesía la ha bañado con su luz, en el momento de la última formación geológica del mundo, mientras las tierras que baña el Plata parecen haber surgido bajo el golpe del cadúceo de Mercurio. Allí las llanuras, la templanza del clima, la proximidad al mar, el contacto casi inmediato con los centros de civilización; aquí, la muerte en las costas, el aislamiento en las alturas. Bendigamos el azar que tan benéfico nos fue en el reparto americano, que nos dio las regiones cálidas donde el sol dora el café y empapa las fibras de la caña, los campos donde el trigo brota robusto y abundante, las faldas andinas que la vid trepa juguetona y vigorosa, los cerros que tienen venas de oro y carne de mármol, y por fin las pampas fecundas que se extienden hasta el último punto al sud del mundo que el hombre habita. Bendigamos esa fortuna, pero que el orgullo de nuestro progreso no nos impida mirar con respeto profundo los esfuerzos generosos que hacen nuestros hermanos del Norte por alcanzarlo, bendiciendo la naturaleza, espléndida y terrible, como una virgen salvaje.



El viaje de Gaspard-Théodore Mollien, por la República de Colombia en 1823 *(Fragmento)*

Salida de Barranca - El pueblo de Tenerife - Zambrano - La isla de San Pedro - Pinto - Santa Ana - Mompós - El gobernador de Mompós - Comercio de Mompós Salida de Mompós - Margarita - Guamal - Peñón - El Banco - La Sierra de Ocaña Regidor - Río Viejo - Morales - Badillo - Los habitantes del Magdalena.

Gaspard T. **Mollien**

Para ir a Bogotá hay que subir el río Magdalena; es una navegación muy penosa y muy larga, pues dura un mes; sin embargo, se prefiere esta vía al camino por tierra. Antes de embarcarme pedí consejo a mi huésped. En pocas palabras me lo dio, y me pintó con los colores más negros las penalidades que tendría que soportar.

Al ver los cinco marineros que debían tripular la piragua, comprendí que no había exagerado. Estaban completamente borrachos. Sus caras de salvajes tenían algo de siniestro, que provenía, según después me di cuenta, más del estado en que se hallaban que de su carácter. Merced a los buenos oficios del viejo peruano, pronto quedó contratado el viaje; a las cinco, mi equipaje estaba a bordo de la frágil piragua. Mis *bogas*, así es como se llaman los bateleros del Magdalena, se despidieron de Barranca entonando unas letanías a la Virgen.

A cada golpe que daban mis bogas con el bichero para hacer avanzar la piragua, perdían el equilibrio y caían unos tras otros al agua. A las siete pasamos por delante de Barranca Vieja. A las ocho y media nos detuvimos en Hoyo-Garza.

Salimos de este lugar al día siguiente antes de rayar el alba. Cuando salió el sol divisamos con grandísima alegría a Buena Vista, nombre que no resulta impropio. La posición del pueblo es encantadora.

Navegábamos por entre las orillas verdeantes de un río tan ancho como el Senegal, que ofrecía con éste muchos puntos de similitud: la falta de cultivos en sus márgenes, la soledad de las selvas que las cubren, el calor que hace y los negros que se ven, a trechos muy largos, sentados delante de sus cabañas de caña rodeadas de campos de maíz, o arrastrando la corriente del río en unos troncos de árboles ahuecados, eran otros tantos detalles que me transportaban a África.

El negro del Magdalena, sin embargo, no tiene el valor viril, la intrepidez ni la fuerza muscular del negro del Senegal; tampoco tiene esa confianza ciega en su Dios que inspira al otro un pedazo de papel vendido por un sacerdote impostor. El negro africano, seguro de la eficacia de ese talismán, no teme ni al diente del cocodrilo ni al veneno de la serpiente; se lanza sin temor al agua o penetra en la maleza sin miedo alguno. El negro degenerado del Magdalena ve enemigos y peligros por todas partes y siempre se acuerda de los sitios donde pereció alguien por imprudencia.

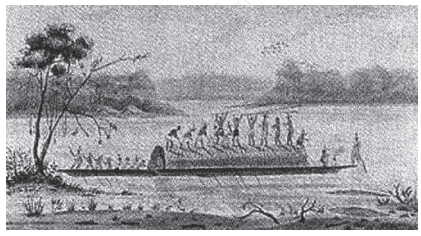
Aquí -me decían mis bogas- un hombre y su burro fueron mordidos por una serpiente; allí, un caimán devoró a un boga; más allí un jaguar despedazó a un niño.

Éstos son los terribles recuerdos que por doquier deja el Magdalena. Por el contrario el africano no relata de los ríos de su tierra natal más que las luchas de los hombres con los animales feroces y las victorias alcanzadas en

combates sostenidos con valor fanático. Para evitar las peligrosas corrientes de la otra orilla, seguimos la de Santa Marta[1] , a pesar del riesgo que podíamos correr de tropezarnos con los partidarios de Morales. Después de pasar por delante de Tenerife, nos detuvimos en una playa arenosa que corresponde a la provincia de Cartagena.

Estábamos a tres leguas de Tenerife. Habíamos recorrido 13 leguas en el día. El trabajo de mis bogas se hizo penosísimo. El río, que se había estrechado mucho, llevaba una corriente violenta cuyos efectos no podían evitarse más que aproximándose a la orilla y agarrándose a las ramas de los árboles. En esta región soplan brisas del Norte que atemperan el mucho calor que hace, sobre todo durante una parte de la noche en que aquellas cesan por completo. En cambio, desde las dos de la mañana hasta la salida del sol el frío era tan penetrante, que no me dejaba dormir. Desde el día anterior no éramos los únicos que navegábamos por el río. Los pescadores y los caimanes nos ofrecían a cada paso el espectáculo de la caza que dan a los peces.

A las dos de la tarde pasamos por delante de Zambrano; al llegar a la isla de San Pedro enfilamos el brazo del río que se abre a la derecha; la perspectiva que se ofrece a la vista es deliciosa. La isla de San Pedro está toda cubierta de árboles en cuyas frondosas ramas se cobijan miles de papagayos; los variados colores del plumaje de los guacamayos forman un contraste agradable con el verde oscuro de los árboles, y los gritos estridentes de esas aves rompen el silencio de esta parte del río que por aquí corre mansamente. El hombre encontraría en estos lugares solitarios un retiro donde la tierra fertilizada por las avenidas del río le recompensaría con creces sus esfuerzos. El sitio es



además excelente para una empresa comercial porque está a una distancia conveniente entre Barranca y Mompós. Al salir de este remanso de paz, en el que sin duda algún día una colonia trabajadora reemplazará a las familias de aves que hoy lo habitan, nos encontramos con escollos y con unas corrientes muy fuertes. La corriente, cuyo peligro no pasamos sin grandes esfuerzos, la ocasiona un promontorio formado por rocas enormes, contra el cual se estrella la masa de aguas del Magdalena. Llegados por fin a aguas más tranquilas, navegamos hasta las diez de la noche. Como de costumbre, nos acogimos, para pasar la noche, a un banco de arena.

No estando acostumbrado todavía a la vida que tiene uno que llevar en el Magdalena, la proximidad de las serpientes, de los caimanes, las picaduras de los mosquitos y el frío glacial que hacía como consecuencia del rocío y de la humedad, me impidieron dormir toda la noche. Con el tiempo, y ya más acostumbrado a estas incomodidades, la necesidad imprescindible de descanso me las hizo afrontar victoriosamente.

Al ver las fatigas que soportan los bateleros del Magdalena, a pesar de la prisa que se tiene de llegar cuanto antes, úno se limita a quejarse en su fuero interno, sin enfadarse de las demoras que a cada paso alargan el viaje. Los bogas se detienen siempre que pueden; hoy se trataba de desenterrar huevos de tortuga; sus pesquisas fueron estériles; sólo trajeron de su expedición veinticuatro huevos de caimán que estrellaron en seguida; no bien hubieron terminado este holocausto, la buena suerte pareció sonreírles. Un pescador pasó a nuestro lado con su piragua cargada de pescados; se apeló a mi generosidad, de la que pude hacer alarde a poco costo, pues por dos reales compré doce peces muy grandes, con los que tuvimos para varias comidas.

A pesar de los peligros que nos habían dicho que podríamos correr costeando la orilla de la provincia de Santa Marta, seguimos por ésta. Nos detuvimos unos momentos en Pinto para comprar tabaco y cañas de azúcar, productos que en ese sitio abundan y son de muy buena calidad.

Mis bogas, ávidos siempre de los huevos de tortuga, creyeron que tendrían más suerte en un banco de arena que hay un poco más allí de Pinto. Pero también vieron fallidas sus esperanzas. Se volvieron a romper algunos huevos de caimán contra el costado de la piragua bajo la mirada de uno de esos saurios cuyo hocico se veía sobresalir del agua a algunas brazas de la orilla. No se alejó hasta que se terminó la destrucción de sus huevos. Dejamos a nuestra derecha la desembocadura del Cauca, y antes de que anocheciese dimos vista a Santa Ana.

Empezaba a amanecer cuando llegamos a Mompós. Con trabajo pude subir por los escombros del muelle que antes protegía la orilla y que el río se llevó en una grande extensión. Cuando llegué a la parte alta, mis acompañantes me hicieron atravesar una plaza regular y luego me llevaron a casa del gobernador. La carta de recomendación que llevaba me valió una acogida cortés de este funcionario y un alojamiento que acepte.

1 *20 de Enero*

El gobernador no limitó a esto su amabilidad. Por la noche recorrimos a caballo toda la ciudad; se apresuró a enseñarme los preparativos de defensa que había hecho en caso de ataque de las tropas de Morales. Alabé, como era del caso, el arte con que había fortificado una ciudad abierta.

Aquí, -me dijo-, había unas casas de madera y un bosque bastante espeso; todo ha desaparecido: lo he incendiado para poder divisar al enemigo más fácilmente. Estos fosos detendrán a su caballería; la mía, por el contrario, apoyada por mi infantería, hará en sus tropas una gran carnicería, en tanto que mis cañoneras abrirán un fuego terrible contra las suyas.

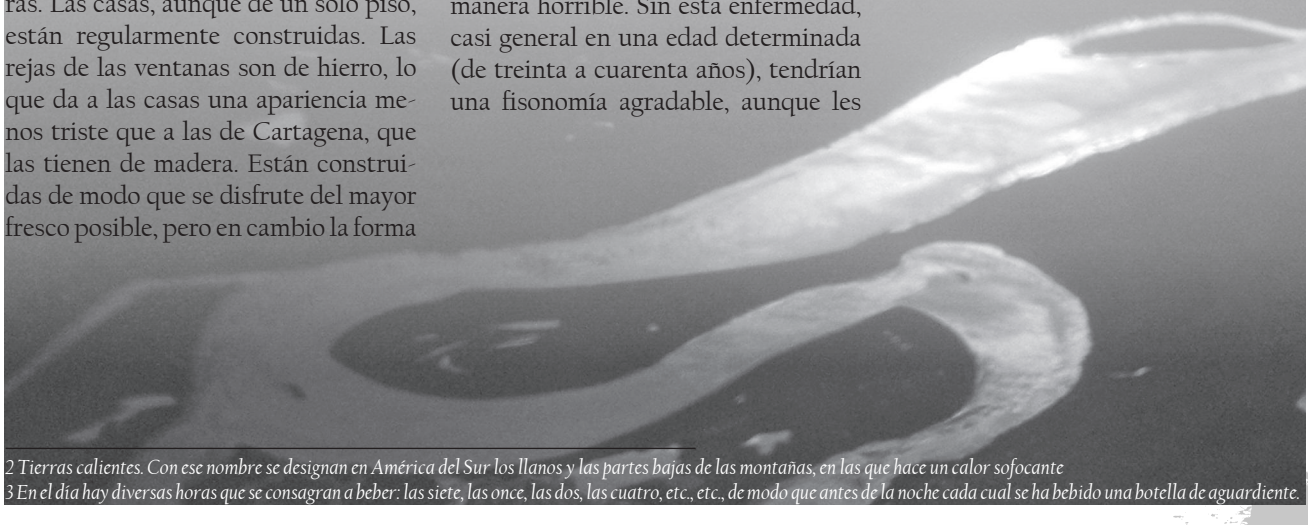
En vano buscaba yo con la vista todo cuanto me decía, ya que unos cuarenta hombres a caballo, completamente desnudos, a los que se daba el nombre de dragones, que estaban acampados debajo de un cobertizo, en pleno campo, y unos doscientos milicianos acuartelados en un antiguo convento de jesuitas, constituían todo su ejército; por último, cinco barcos, armado cada uno con un cañón, formaban su armada.

La ciudad, debido a su posición, no deja de ofrecer interés. Las calles son bastante anchas; en algunas hay aceras. Las casas, aunque de un solo piso, están regularmente construidas. Las rejas de las ventanas son de hierro, lo que da a las casas una apariencia menos triste que a las de Cartagena, que las tienen de madera. Están construidas de modo que se disfrute del mayor fresco posible, pero en cambio la forma de darles luz no es muy ingeniosa. En el interior tienen largas galerías bastante bajas con objeto de que el sol no penetre. Aunque en la actualidad el comercio de Mompós haya perdido mucho de la importancia que tuvo, no deja de ser activo. En efecto, recibe el tabaco de Ocaña, y el azúcar y las harinas de Pamplona y de Cúcuta. Antioquia le envía el oro; Santa Fe, los productos del Alto Magdalena. Mompós es realmente un punto de grande importancia comercial.

El calor es abrasador (25 a 30º); por eso se pasan los vecinos las noches sentados a las puertas de sus casas para tomar el fresco y verse menos incomodados por las picaduras de los mosquitos. El cielo está constantemente nublado; pocas veces se disfruta de un día despejado. Las noches, por el contrario, son siempre resplandecientes y deliciosas y se experimenta una verdadera satisfacción en pasearse por las calles; en ellas se ven, lo mismo que en Norfolck, grupos de personas delante de las puertas de las casas. Por doquier se oyen risas y carcajadas, y en las conversaciones toman parte los transeúntes como la cosa más natural. Esta familiaridad lejos de originar molestias, agrada sobremanera, reinando la más franca cordialidad en esas reuniones. Así transcurre la vida de los momposinos: de día, echados en sus hamacas; por la noche, sentados a las puertas de sus casas. Nada turbaría la placidez de su existencia si no fuera por el *bocio* que les desfigura de una manera horrible. Sin esta enfermedad, casi general en una edad determinada (de treinta a cuarenta años), tendrían una fisonomía agradable, aunque les falta esa expresión de vivacidad que tienen los cartageneros y la tez sonrosada de los bogotanos.

El género de vida del momposino difiere poco del que han adoptado los demás habitantes de las *tierras calientes*[2] de América del Sur. Todas las clases sociales tienen una marcada predilección por los licores fuertes[3] , pero a pesar de esto el momposino no bebe más que agua en las comidas. Se come mucha carne de cerdo; la pasión por ese animal inmundo es tal, que muchas mujeres los crían y los llevan con ellas como si fueran pequeños perros.

Las demoras que experimenté con motivo de las fiestas con que se celebró la toma de Santa Marta a los españoles se terminaron por fin el día 27; pero ¡cuántas contrariedades hubo en el momento de partir! Había contratado seis marineros y no se presentaron más que cinco; uno de ellos, según me dijeron, había enfermado y se había gastado una parte del dinero que le anticipé a cuenta del salario. Mi piragua estaba calafateada con grasa de caimán, de modo que era materialmente imposible dormir en ella sin sentirse asfixiado por el olor infecto que despedía. Me dieron otra; ésta había que carenarla; en seguida estuvo reparada. No bien hubimos avanzado un poco por el río, la piragua empezó a hacer agua en forma tal que tuvimos que regresar a la orilla. Finalmente, gracias a la amabilidad de un vecino que me alquiló la suya, pude reanudar el viaje a medio



2 Tierras calientes. Con ese nombre se designan en América del Sur los llanos y las partes bajas de las montañas, en las que hace un calor sofocante
3 En el día hay diversas horas que se consagran a beber: las siete, las once, las dos, las cuatro, etc., etc., de modo que antes de la noche cada cual se ha bebido una botella de aguardiente.

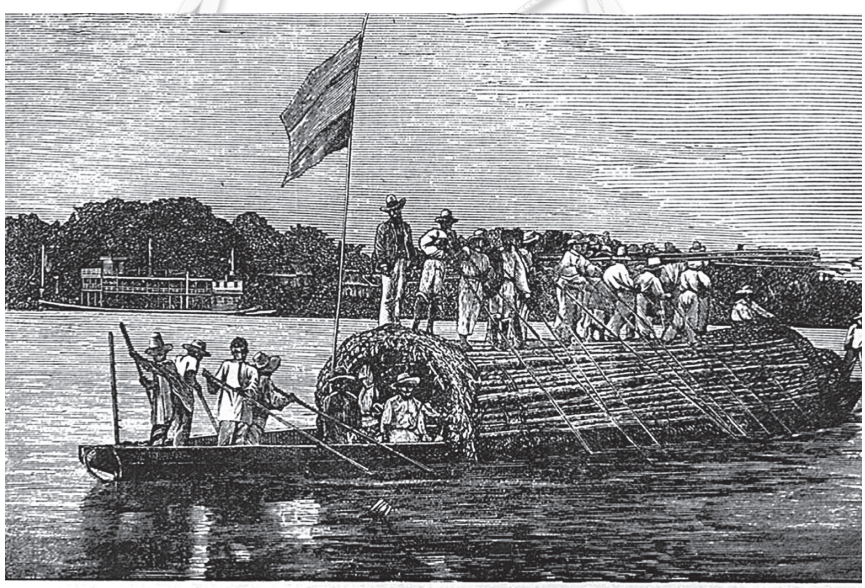
día. No menciono estos contratiempos sino para dar una idea de los que en la América española pueden entorpecer el camino de un viajero.

Mis bogas se detenían a cada paso al pie de las casas que hay en la isla en que está Mompós. Esas casas, los campos de bananos, las embarcaciones ligeras que vuelven de la pesca o que llevan a la ciudad los productos del suelo, dan una animación tal a esta parte del río, que úno creería haber pasado de las espantosas soledades que entristecen el Magdalena a un río que atravesase una región rica en cultivos.

Por la noche nos detuvimos en Margarita, pueblecillo en el que debíamos tomar un boga para reemplazar al que enfermó; encontramos uno, joven y vigoroso, que era novato, pero me costó Dios y ayuda convencerle de que viniese conmigo, tal era la prevención que tenía contra los negros contratados en Mompós.

Al día siguiente pasamos por delante de Guamal, pueblecillo situado en la orilla de Santa Marta; al llegar la noche embarrancamos la piragua en un banco de arena, asilo en el que de ahora en adelante habría de pasar todas las noches.

Tuve discusiones molestísimas con mis bateleros: éstos, disgustados por haber tenido que trabajar hasta la caída de la noche, trataron de abandonarme; logré convencerles a fuerza de amenazas y, sobre todo, de promesas. Ese estado de ánimo de que habían dado muestras no era nada tranquilizador, pues con frecuencia suelen abandonar al viajero cuando se les impone un trabajo demasiado duro, desertando en el primer lugar habitado, donde están seguros de encontrar amigos y protectores.



Viaje en champán por el Magdalena

A las cinco de la mañana estábamos al pie de El Peñón; después de habernos detenido unos instantes en ese pueblo, llegamos a El Banco, y por la tarde avistamos la Sierra de Ocaña.

Por exceso de celo o tal vez por el insomnio que les producían las picaduras de los mosquitos, los bogas entonaron su himno a la Virgen y se pusieron en Camino a media noche; a las cinco pasábamos por delante de Regidor, y a las siete, dejando a la izquierda el brazo del Magdalena que lleva a Ocaña, entramos en el que conduce a Morales. En Río Viejo encontré que hacía mucho menos calor que en Mompós; el cielo, constantemente cubierto de vapores, tiene un colorido distinto del de los llanos. Ya estábamos bajo la influencia de la cordillera; me sorprendió ver cocoteros y buris (palmera de la que se saca una especie de vino) en una región casi templada, al borde de unas aguas dulces y tranquilas, en una tierra negra y profunda, cuando en otros países esa clase de árboles no se ve más que en las playas arenosas del mar.

Al día siguiente, a las ocho de la mañana, llegábamos a Morales, pueblo grande que está situado en la isla de su nombre; los cocoteros le dan sombra; en los campos de las inmediaciones se cosecha mucho vino de palma. Los blancos que residen allí han establecido unas posadas; éstas no son más que una especie de sotechado con "redes de zarzo de bambúes, para dejar pasar la luz y el aire; como muebles tienen unos bancos y unos cueros de buey extendidos sobre un marco de madera, a guisa de cama.

No me detuve en Morales más que el tiempo preciso para comprar provisiones; pronto avistamos las montañas donde se levanta Simití.

El 1o. de febrero llegamos a Badillo a las seis de la mañana; todos los días, de trecho en trecho, se veían chozas aisladas. Entré en algunas de ellas con objeto de estudiar los habitantes de las márgenes del Magdalena; estas gentes parecen concentrarse en la vida de familia y huír de todo trato social.

4 *El banano es la fruta predilecta de los americanos: verde, se cuece; madura, es azucarada, y asada resulta muy sabrosa.*

Pueblan estas orillas malsanas viejos bogas que, hartos de navegar por los dos, quieren sin duda dejar a sus hijos el fruto de sus penosos trabajos; esclavos manumitidos, desertores de todas las razas o, por mejor decir, de todos los colores. A pesar del aislamiento en que viven unos de otros, no han renunciado del todo al trato con el hombre. A veces los champanes y las piraguas atracan en las proximidades de sus chozas y les venden el excedente de sus cosechas; es tal la cantidad de bananos que le dan a uno por una piastra (5 francos), que a pesar de una riqueza vegetal tan considerable como la de que esos hombres disponen, no tienen con qué comprarse ropas.

Todos ellos son, pues, muy pobres y desgraciados, porque de las diez plagas que azotaron a Egipto padecen cinco: la corrupción de las aguas, las úlceras, los reptiles, los moscones y la mortalidad infantil. En efecto, con mucha dificultad se logra criar a los niños. Sin embargo, si la Naturaleza ha envenenado la atmósfera que respira el ribereño del Magdalena y los placeres que saborea, si ha llenado de animales venenosos los lugares en que habita, en cambio ha desparramado por doquier plantas benéficas, cuyas virtudes conoce y que si no curan por completo los males que le afligen, por lo menos le ayudan a conllevarlos.

Las familias aisladas que pueblan las orillas del Magdalena se componen por lo general del padre, de la madre y de tres hijos; ancianos hay muy pocos. No suelen vivir mucho con las enfermedades que padecen, que, por lo demás, son comunes a todas las razas cruzadas de la zona tropical. Los árabes, los indios y los negros, cuando no se les somete a grandes trabajos, nunca están enfermos.

Las casas en que habitan los ribereños del Magdalena están hechas de juncos y de bambúes. Por lo general están enclavadas en medio de espesos bosques, donde el dueño se contenta con desbrozar un espacio muy reducido para plantar bananos[4] caña de azúcar, cacaos, piñas, papayos, pimientos y unas cuantas flores para adornar la cabeza de las mujeres.

El bosque que rodea las casas no es un laberinto inextricable; hay una serie de senderos cuyas vueltas y revueltas conoce perfectamente el dueño. Por uno va a acosar en sus guaridas lejanas a los animales que antes andaban por el emplazamiento en que hoy se alza su casa; por otro se dirige a su maizal, siempre situado fuera del alcance de las inundaciones. En un sitio determinado suele cortar las vigas para levantar su cabaña, hacer su piragua, y, sin más ayuda que la de unos rodillos él solo, cuando ha terminado su trabajo, la lleva hasta el borde del río.

Una docena de gallinas constituye su corral; ¡feliz si puede aumentar esos huéspedes con una vaca o por lo menos con un cerdo! Pocas veces ve satisfecha esa ambición; de modo que no vive más que de plátanos, de peces y en ocasiones de caza. Dos o tres perros de caza y unos cuantos gatos devoran los restos de su mesa frugal. Esos ribereños suelen poseer un cilindro para hacer el guarapo (jarabe de azúcar fermentado); un telar para tejer esteras; redes, dardos y conchas de tortugas. Éstas, colocadas boca abajo, sirven de asientos, y, volviéndolas, de fuentes. El ribereño tiene también un hacha, un machete, unas calabazas, unas escudillas de barro, y se le tendrá por hombre previsor y ecónomo si tiene algunos trozos de carne ahumada y alguna cena llena de granos de maíz.

La vida que lleva el habitante de las orillas del Magdalena no es inactiva, ni mucho menos. Sólo él es quien tiene que atender a todo; ha de ser, a la vez, arquitecto, cazador, pescador y obrero hábil; unas veces tendrá que ir al bosque en persecución del jaguar que le ha matado un perro, para él inestimable; otras irá al río para atravesar con sus dardos un bagre o para echar sus redes; nunca está ocioso. Pero esto no es nada: cuando el río inunda sus campos, entonces, amarrando su piragua a un árbol, colocará en ella a su familia y llevándola por senderos por las que pocos días antes iba a cazar los ciervos y que están ahora convertidos en arroyos, la conducirá hasta su maizal, donde apresuradamente construirá una choza para protegerla de las lluvias torrenciales.

El hombre no siempre soporta solo las cargas de la familia; su mujer a veces las acompaña. Trabaja ésta en los campos, prepara la comida, y si le acompaña en la pesca, es ella la que empuña la espadilla para dirigir la canoa. A veces el infortunio lleva el desaliento

Bogas en el Magdalena, acuarela de Edwar Mark.

al alma de estos desventurados: unas veces es el padre el que sucumbe, víctima de largas dolencias; otras es un hijo que le arrebatan las enfermedades de la infancia, o es la fiebre la que mata a la madre; y entonces a todos los trabajos y preocupaciones cotidianas habrá que añadir los de los funerales. El hombre no puede vivir solo, así; después de haberse entregado durante algunos meses al dolor de la viudez, se embarcará en su piragua, e irá, río abajo, a algún caserío, para ofrecer a una nueva esposa muchas fatigas, muchas privaciones, pero todo su corazón.

Desde hacía ya algunos días se divisaban por el Oeste las montañas y el número de caimanes iba disminuyendo, indicio éste de que la temperatura era menos ardiente; sin embargo, a medio día el calor seguía siendo sofocante; a esa hora nos deteníamos bajo los cenaderos naturales que forman por encima de las orillas del río las soberbias ceibas y una infinidad de otros árboles de follaje muy frondoso.

A pesar de que nuestra piragua fuese muy grande, pues media unas diez y seis varas de largo, cada vez que nos deteníamos tomábamos la precaución de halarla sobre la arena para poder descansar con más tranquilidad. Si la orilla izquierda hubiese estado más limpia de troncos de árboles, los platanales que la cubren nos hubiesen incitado a seguirla, pero hubiéramos estado expuestos a correr tántos riesgos que preferimos costear la margen derecha.

En aquellas aguas desiertas divisamos un champán; transportaba soldados que descendían por el río a los lúgubres acordes de una flauta indígena. Al dejar atrás a Badillo llegamos a los límites de la Provincia de Santa Marta con la de Cundinamarca: desde que entramos en el territorio de ésta se advirtió un cambio prodigioso en la vegetación: por todas partes se velan bananeras y cacaotales. Se experimenta una satisfacción indecible al encontrarse en presencia del trabajo del hombre en regiones que parecen destinadas a ser del patrimonio exclusivo de los animales salvajes.

A las cinco franqueamos las Bocas del Rosario. Con este nombre se designa un lugar del río extremadamente angosto, del que las aguas salen con violencia. A las ocho de la noche, cuando estuvimos instalados en nuestro banco de arena, me dije: "A esta hora son las doce de la noche en París; acaso todos mis compatriotas están también entregados al descanso; pero cansados por mil variadas diversiones, hartos de manjares exquisitos descansan en muelle lecho; tienen guardias que velan por su seguridad; el invierno y la industria les ponen al amparo de los mil insectos incómodos que a mi me están devorando; allí hiela, es cierto pero tienen calor, mientras que yo, a algunos grados del ecuador, me estoy muriendo de frío".

Tuvimos que luchar contra la corriente del río, que a medida que nos íbamos acercando a su parte alta se iba haciendo mas rápida; esta violencia de la corriente del Magdalena tiene también su causa en los promontorios que de tiempo en tiempo estrechan su curso. Esas tierras que se avanzan sobre su cauce llaman la atención por los colores brillantes de sus capas de tierra regularmente dispuestas. La jornada fue muy penosa, de modo que nos detuvimos en San Pablo, a pesar de que no fuesen mas que las cinco de la tarde. Al caer la noche subí hasta el pueblo y fui a casa del alcalde. Un platanal, unos cuantos perros de caza, una mala escopeta y dos hamacas constituían toda su fortuna; un calzoncillo una camisa de lienzo y un sombrero de paja era todo su indumento; iba descalzo. Sin embargo, disfrutaba en su pueblo de todas las prerrogativas imaginables; en efecto, además de dirimir los litigios como nuestros jueces municipales, tenía a su cargo la reglamentación de las pesas y medidas. Nada hay más arbitrario, ya que las pesas están sustituidas por piedras cuyo valor es convencional, y que las balanzas están constituidas por unas totumas con frecuencia muy desiguales. Los alcaldes perciben también los impuestos y tienen a su cargo el reclutamiento.

A pesar de la necesidad que se experimenta durante esta espantosa navegación, de bañarse con frecuencia por el calor, por las picaduras de los mosquitos y por el número de hombres hacinados en tan reducido espacio, empezaba ya, sin embargo, a disfrutar menos con este ejercicio desde que nos alejamos de Morales. En efecto, tanto el aire como el agua eran extremadamente fríos, de modo que se experimentaba una impresión sumamente desagradable cada vez que uno se zambullía en el agua. No fue éste el único cambio que advertí al irnos acercando a la parte alta del río: el cielo estaba constantemente cubierto de nubes, hasta el punto de que la luna la veíamos pocas veces; las noches no eran ya las noches resplandecientes del trópico que irradian una claridad casi tan viva como la del día; al contrario, por la cima de las altas montañas que nos rodeaban se extendían espesos velos de vapores que nos las ocultaban. De modo que, a pesar del cielo de los bogas, navegábamos poco durante la noche; las nieblas, un poco antes del medio día, eran en algunos momentos tan espesas, que apenas sí se podían distinguir los objetos a una distancia de dos piraguas. Por otra parte, la temperatura más suave producía una vegetación más grata a los ojos de un europeo. En efecto, era más bonita y más variada; flores más brillantes tapizaban los bordes del río, y entre ellas el dondiego formaba guirnaldas de color púrpura rabioso; los árboles eran más fuertes pero menos altos; por estar sujetos al suelo por raíces profundas, se velan menos troncos caídos en el río que en la parte baja de éste, donde aquellos tanto dificultan la navegación. Sobre todo,

admiré la punta elevada de Barbacoa; pero el recuerdo de los combates librados entre españoles e independientes le quitaba todo su encanto al recordar que las aguas puras y límpidas que bañan el pie fueron teñidas con sangre, y que en esas soledades de delicia los hombres no han entrado más que una vez y sólo se han encontrado en ellas para matarse[5] .

A nuestra derecha vimos a San Bartolomé: de ese pueblo arranca un camino bastante malo que conduce a la provincia de Antioquia; pronto navegamos por las aguas sucias y negras que un arroyo próximo aporta como tributo al Magdalena, y cuyo olor a cieno denuncia su calidad malsana. Al salir de esos parajes pestilentes tuvimos que doblar un promontorio llamado Remolino Grande las aguas corren con violencia peligrosa para las embarcaciones que no se protegen agarrándose de vez en cuando a las ramas de los árboles, a las raíces que hay en la orilla o resguardándose detrás de las rocas.

Salvamos todos esos escollos sin accidente, y antes de anochecer llegamos a Garrapata. Los habitantes de esta aldehuela tienen la reputación de ser muy patriotas. Invocando este título, mis bogas pretendieron establecer un sistema de ley agraria que no fue del agrado de los ciudadanos de Garrapata y que obligó a éstos a estar ojo avizor durante toda la noche y a vigilar las idas y venidas de mis bateleros. En efecto, éstos, como consecuencia de su lógica política, querían que les dieran gratis gallinas, naranjas, bananos y hasta sal.

Entre hermanos y amigos -decían- todo debe ser común.

Este principio fue rechazado. Entonces cambiando de procedimiento, sin que yo supiese nada amenazaron a los vecinos de Garrapata con mi cólera, amenaza que para esos pobres infelices no era cosa vana, ya que me hicieron pasar a sus ojos por un oficial de la República. Mediante esta estratagema mis bogas obtuvieron muchas cosas.

Atravesando el río. Dibujo de A. de Neuville. Foto Banco de la República.

Teníamos que atravesar la Angostura, paso que es sumamente peligroso. Lo primero que se hizo fue trenzar dos o tres cuerdas juntas, luego se examinó la piragua, se calafatearon algunas partes que se habían resentido en las proximidades de Garrapata, y finalmente se cogieron algunas pértigas nuevas. Cuando todas estas precauciones estuvieron tomadas, nos pusimos en camino. Al poco rato llegamos al pie de la Angostura. Este peñasco es muy elevado, y como se adentra mucho en el cauce del río, le angosta extraordinariamente. Por fortuna había poca agua cuando le pasamos, de suerte que el peligro fue relativo. Sin embargo experimentamos alguna inquietud al vernos en medio de las rompientes: sólo se pueden utilizar las pértigas. Las orillas del río son tan escarpadas que no hay posibilidad de asirse a ellas. Cuando hay poca agua, los bateleros van, con mil trabajos y dificultades, a atar una cuerda a algún árbol, de modo que así ya no se corre el riesgo de ser arrastrados por la corriente. Antes había en Angostura personas encargadas de verificar los pasaportes de los viajeros y que además estaban provistas de todo lo necesario para socorrerlos en caso de que se produjera un accidente; hoy todo eso ha desaparecido.

El agua del río en Angostura es límpida, pero en cuanto se sale de ese paso vuelve a tomar un color amarillento y sucio. Poco más allí divisamos a Nare; en cuanto llegamos subí hasta el pueblo, que es uno de los más importantes del Magdalena. Como dista sólo cinco jornadas de Medellín se ha convertido en el puerto más frecuentado de la rica provincia de Antioquia. Los correos, los comerciantes y todos los viajeros tocan en él y le dan mucha animación. En una palabra Nare es el depósito de los cacaos del Magdalena con destino a las regiones de la Cordillera Occidental, que se truecan por el oro que se extrae en ésta. El río que lleva el nombre de Nare es una especie de canal bastante cómodo para el transporte de las mercancías hacia el interior de la región.

5 *7 de febrero.*

EL RÍO MAGDALENA

Wirt **Robinson***

(Traducción de Miguel Iriarte)

Jueves 23 de junio de 1892. Estuvimos muy ocupados empacando porque nuestro barco saldría a las 11:00 A.M., pero al último momento no tuvimos tiempo de tomar el desayuno aunque comimos un par de bocados rápidos y salimos. Cuando llegamos al Enrique lamentamos no haber desayunado porque solo hasta las tres de la tarde fue que empezamos a zarpar. Es en verdad muy chocante tener que esperar por tanto tiempo y no tener siquiera idea de a quién esperamos. Y cuando estábamos ya empezando a movernos para zarpar escuchamos los gritos de alguien que resultó ser el pasajero retrasado que pedía que lo esperáramos; así que volvimos a la orilla a recogerlo. Nada más imaginen en Estados Unidos que alguien llegue a las tres de la tarde a tomar un barco que debe salir a las once de la mañana.

Mientras esperábamos en el puerto noté en la orilla grandes pilas de lo que en principio pensé que eran papas, pero que luego de un examen encontré que eran corozos de Tagua, gran cantidad de los cuales habíamos visto el día anterior flotando alrededor del vapor y veríamos después en el río flotando graciosamente y también los recogeríamos del agua.

Lavanderas de Barranquilla en el Magdalena. Foto tomada del libro de Robinson.

El Enrique, del cual tenemos una ilustración, fue construido por una firma de Pitsburgh, y como otros vapores que hemos visto en el río Ohio, es movido por una rueda y por combustión de leña, de unos dos o tres pies de calado pero mayor ya en el agua. En una pequeña cubierta más abajo estaban las calderas con pilas de leña seca a cada lado; venía luego un espacio para la tripulación, la carga, y un pequeño corral para las vacas vivas que servirían para proveer la carne del viaje; y finalmente el cuarto de máquinas. Más adelante, en la cubierta de arriba se amontonan los equipajes de los pasajeros, que fue donde nosotros pasamos la mayor parte del tiempo cuando no éramos obligados a escondernos del calor. Venían luego los ocho camarotes; un espacio abierto donde comíamos y, detrás, la cocina y el baño. Y más arriba, la cabina del piloto. Los camarotes eran perfectamente elementales con una sola sábana de lienzo en cada cama. Ninguna ropa de cama adicional era suministrada por el barco, de tal manera que parte del equipaje de cada pasajero debía tener sábanas, toallas, almohada y un toldo para los mosquitos.

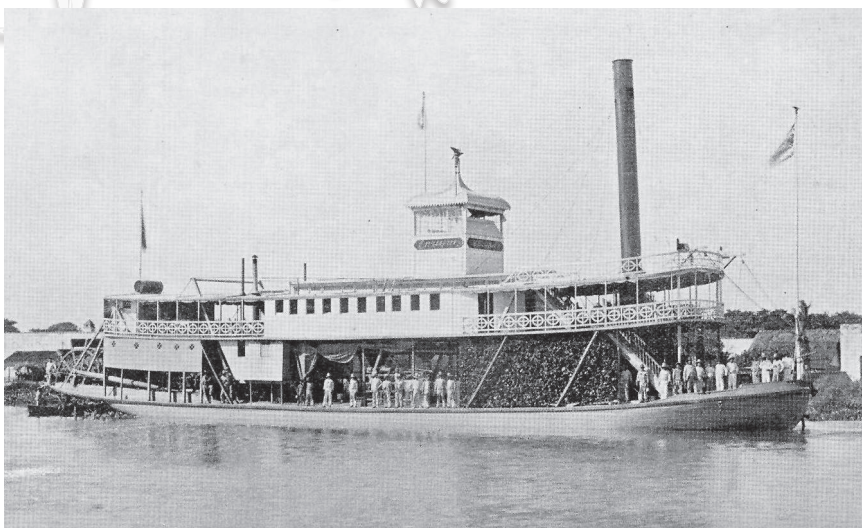
* *Oficial de la Armada estadounidense (1864-1929), ornitólogo, quien junto con su esposa y su hermano Cabell, realizó un viaje de 54 días a través del río Magdalena en 1892. Este viaje quedó consignado en su libro El Trópico a Vuelo de Pájaro públicado en Nueva York 1895. El presente texto es un frágmento del capitulo IV de esa crónica.*

El pasaje costaba sesenta dólares hasta Yeguas, y con camarotes diez dólares adicionales. Estos vapores están obligados a llevar un médico a bordo. El nuestro era un médico nativo y el capitán era de Curacao.

Nuestro barco viajaba en un canal lateral del Magdalena y debía ir una milla río abajo antes de poder entrar en el canal central navegable. Este canal lateral por el que íbamos era evidentemente la lavandería del pueblo. Las lavanderas se metían en la orilla hasta la cintura para aporrear la ropa sobre lo troncos semi sumergidos que aparecían a los largo de la orilla.

Cuando entramos al canal central el barco giró en corto y se enfiló hacia el sur. Y seguimos lentamente por un río crecido y revuelto, llevando además al costado del barco una gran canoa o "bongo", lleno con toda la carga extra que llevábamos. Las tierras se veían inundadas en todas las direcciones hasta donde alcanzaba la vista. Vimos miles de aves acuáticas de todas las clases: garzas grandes y pequeñas, blancas, morenas *(Ardea cocoi)*; una especie de gran gaviota cuyo cuerpo y cola tenían una apariencia de blanco indefinido mientras que las primarias de sus alas eran de un negro fuertemente contrastado *(Phaëthusa magnirostris)*. De estas gaviotas hallamos cientos de miles a lo largo de nuestro recorrido río arriba.

La inundación era general y no se veía ningún banco de arena ni playa en las orillas del río, donde sin embargo pudimos ver cierto número de cocodrilos antes del atardecer, algunos muy grandes sobre los troncos de la orilla. Los nativos los llaman "caymán" y se dice que los hay de muchas diferentes especies. Estaba prohibido por la ley dispararles desde los vapores desde que una bala perdida mató alguna vez a una mujer nativa que estaba en la orilla, pero nuestro capitán nos dio permiso para hacerlo una vez nos alejáramos un poco río arriba.



El vapor Enrrique, en el que Wirt Robinson surcó el magdalena.

En el barco hay un buen número de protocolos a la hora de las comidas: nadie puede sentarse a la mesa antes que el capitán, y nadie puede levantarse hasta que él haga una señal. Y si alguien quiere hacerlo antes tiene que decirle a todos los presentes "con su permiso". Las comidas son servidas muy deprisa por jóvenes indígenas descalzos, que a decir verdad eran menos malos de lo que hubiera podido esperarse. Eran sólo dos comidas al día más el café que servían apenas amanecía. La tarifa de las comidas era igual en cada caso para sopa, carne y vegetales más un "dulce" que usualmente consistía en alguna fruta, higos, o casquitos de guayabas en almíbar, servidos con café o chocolate y queso. Pero no había ni mantequilla fresca ni leche. Mientras que el ajo era aplicado a casi todos los platos que servían además de ser teñidos con achiote. Los vegetales eran el arroz, las papas, la yuca, plátanos (hervido y frito), el ñame, que es enteramente distinto a la patata dulce que nosotros conocemos y llamamos como ñame. La carne es servida siempre en porciones delgadas ya sea frita o guisada. Asada o en rollitos, o de cualquier otra manera parece completamente desconocida. Parece que el clima y el barco no permiten hacer un asado.

Un día fui testigo de cómo se preparaba la carne del día. La vaca era sacrificada muy rápidamente y desollada y la carne era retirada en grandes porciones hasta dejar el hueso puro. Luego era adelgazada y llevada a la cubierta superior donde era expuesta al sol y convertida en una especie de suela de cuero que llamaban "tasajo", y que antes de cocinar hidrataban y aporreaban para suavizar. Por otro lado, los intestinos, la cabeza y los huesos de la res eran arrojados al bongo donde viajaba el resto de la tripulación que lo comía todo bien condimentado, incluido también el ternero de vientre del pobre animal.

El hielo que se llevaba en el viaje solo duraba cuatro días pero el agua filtrada del río era la que se usaba para beber en el barco y era bastante buena. Los pilotos eran indígenas ancianos y eran tratados con gran respeto por el resto de la tripulación. En el agua no había ninguna clase de señal, ni aviso, ni luces, o boyas, así que el ojo inexperto veía lo mismo en todas las partes del río, sin importar que el canal navegable es permanentemente cambiable, de tal manera que los pilotos podían saber al ojo cuándo pasar a un lado o a otro o cuándo conservar el centro.

Los barcos paran siempre tres o cuatro veces al día a recoger leña para las calderas y esta leña aparece apilada en las orillas en lugares convenientes para ser vendida a los vapores por parte de los leñadores. No existen muelles a lo

largo del río, así que el barco simplemente tiene que maniobrar para acercarse a la orilla y buscar la manera de tender un pequeño puente móvil para cargar. La leña usada tiene que estar seca y cortada en trozos de dos pies de largo y estacada en pilas pequeñas llamadas "burros", que supongo que significa que es más o menos la cantidad que podría cargar un burro. El precio que se paga puede ser de unos 50 centavos por cada burro de leña. Esta es cargada al barco por los miembros de la tripulación quienes la llevan en hombros, amarrada con una cuerda para llevarla mejor y en mayor cantidad. Pueden usar también para este oficio un pequeño nudo de ropa sobre la cabeza o los hombros para protegerse de los escorpiones y los insectos que podría tener la leña. Esta carga de la leña al barco era siempre un proceso tedioso.

También podíamos parar varias veces al día en pequeños pueblos de la ribera a recoger o dejar carga y cada parada de éstas era interminable, y nadie parecía tener prisa, porque luego de tomar o dejar carga venía por lo menos una hora larga de parloteo antes de reiniciar el viaje. Y cuando finalmente sonaba la señal para partir sucedía que la tripulación o los pasajeros se habían ido a hacer compras o a negociar en el pueblo, y había entonces que esperarlos. De tal manera que era tanto el tiempo que gastábamos en esperar como el que tomaba el viaje mismo.

Viajamos toda la noche pero el nivel del río, los obstáculos y los peligros nos hicieron atracar y esperar el día. La noche era terriblemente calurosa especialmente en las primeras horas cuando era prácticamente intolerable permanecer en los pequeños camarotes. La mayoría de los pasajeros tenía que mudar sus cobijas hacia cubierta y dormir allí bajo pesados toldos para los mosquitos. Entre los pasajeros tuvimos la fortuna de tener al señor Lindauer, y su primo, que iban camino a Bogotá.

Viernes, junio 24, 1892.

Nos levantamos al amanecer y luego de una tasa de café subimos a cubierta. A esta hora el aire se sentía fresco y era sin duda la parte más placentera del día. El paisaje que atravesábamos era en mucho parecido al mismo que habíamos pasado los días anteriores; había menos cocales y más árboles de mango y matas de plátano a lo largo de las riberas, y un magnífico bosque virgen en todas las direcciones en que nuestra vista alcanzaba a ver. Y de vez en cuando pasábamos pequeñas casas de bahareque y barro techadas con palmas en lugar de juncos.

La cantidad de garzas y de otras muchas clases de aves acuáticas era ciertamente increíble, siendo la más abundante la garza blanca la cual se mueve en bandadas a lo largo del río en elegantes movimientos coreográficos en el aire. Mientras las veía recordaba que en Barranquilla en un cartel publicitario que vi en el hotel se anunciaba que un comerciante de Nueva York ofrecía pagar en efectivo plumas de garza blanca y de gaviotas, acompañado de miserables demostraciones de cómo debían arrancarse y empacarse las plumas. Las de garza blanca eran pagadas entre $425 y $525 pesos la libra, y por las de gaviota entre $75 y $110 pesos la libra. Y se comentaba que ya se había ganado unos $10.000 pesos negociando con estas plumas. Si pensamos que una garza blanca escasamente tiene una docena de buenas plumas, las que a menudo pueden ser solo cinco o seis, que además representan muy poco peso, podríamos fácilmente imaginar el número de aves que habría que sacrificar para satisfacer una idea tan caprichosa.

Al pasar por un punto pantanoso del recorrido vimos una manada de casi una docena de animales de pelo rojizo más o menos del tamaño de un cerdo promedio. Eran ponches, chigüiros o capibaras *(Hidrochoerus capibara)* considerado en el más grande de los roedores de su clase. Y completamente indiferentes al paso de nuestro barco. Un poco más allá del trayecto vimos caminar en un pedazo verde una pareja de grandes pájaros muy parecidos a un pavo pero teniendo éstos la cabeza cubierta de un penacho blanco, que resultaron ser un par de chavarríes *(Chauna derbiana)*.

Más tarde, en el resto del viaje pudimos ver muchas guacamayas, algunas verdes, azules y rojas *(Ara aracanga)*; otras eran azules arriba y amarillas abajo *(A. ararauna)* siendo estas últimas las más abundantes. Su vuelo era pesado como el de un cuervo y a menudo vuelan en pareja. Su larga cola es realmente muy elegante. Su desagradable y discordante gritería puede ser escuchada a gran distancia y es a menudo el primer ruido que podemos escuchar al comenzar el día. También vimos grandes cantidades de patos salvajes de diferentes clases esconderse alarmados entre los árboles del bosque. El más grande de ellos es uno blanco y negro de pintas en las alas que los nativos llaman "pato real" y es nuestra *(Cairina moschata)*. Otra especie es una marrón de pico rojo *(Dendrocygna sp.)* que se mantiene en fila como soldados a lo largo de los bancos de arena del río. También vi tres tipos de martín pescador todos en general parecidos a nuestro martin pescador fajado. El más grande de ellos –que es más grande que el nuestro – era castaño-rojo en todo el cuerpo incluida las alas *(Ceryle torquata)*. El que le seguía en tamaño tenía pintas como el nuestro, pero era de un verde brillante en vez de azul *(C. amazona)*. El tercero era una miniatura comparado con el segundo *(C. americana)*. Y allí estaban esas tres clases de martin pescador entrando y saliendo de los huecos

de los barrancos del río. De los dos primeros las cantidades eran abundantes pero del tercero era ciertamente escasa. Vimos también grandes bandadas de halcones y loros, como también vi una anhinga o pájaro-serpiente *(Anhinga anihnga)* volando alto en el aire.

Cuando la tripulación bajaba del barco a recoger leña para las calderas casi siempre mataba una o dos serpientes pero las arrojaban al agua antes de que yo pudiera examinarlas.

Al atardecer, mientras parábamos en un pequeño pueblo, un nativo vino hasta mí con un montón de pescado en el fondo de su canoa. Éstos eran de dos clases: el primero era un pez escamado parecido a un pescado nuestro llamado perch cercano al peso de una libra que el pescador llamaba "boca chico"; y el otro era un bagre con la misma piel lisa y lustrosa, con la misma cola y bigote que el bagre nuestro, pero con una cabeza aplanada parecida al pico de un pato *(Platystoma sp.)*.

El tiempo estaba nublado y caluroso y anunciaba una fuerte tormenta para la noche.

Sábado, junio 25, de 1892.

Cuando salí a cubierta aquella mañana encontré que estábamos liberando carga en el pueblo de Magangué. Este es un lugar pequeño y congestionado de negocios conocido por sus ferias comerciales todo el año. No es más que un pedazo de tierra a la orilla del río sin un solo lugar alto en derredor. Para esa época gran parte del pueblo estaba inundado de tal manera que hasta pudimos entrar a una de sus calles en nuestro bote. Allí vi en una canoa una piel de nutria que es también muy parecida a la nuestra.

A corta distancia de Magangué, hacia abajo, el Magdalena se bifurca en dos brazos formando una larga isla. Magangué está en el canal occidental algunas leguas más abajo de la boca del río Cauca. En el canal oriental está enclavado el pueblo de Mompós, el cual era anteriormente un sitio de gran importancia pero que al perder el acceso de los vapores a su puerto decayó fuertemente. Luego de dejar Magangué regresamos a la bifurcación del río donde habíamos dejado nuestro bongo durante la noche y nos dirigimos entonces a Mompós.

A eso de las diez de la mañana nos detuvimos por leña y Cabell y yo aprovechamos para desembarcar con nuestras armas y como a 50 yardas del barco encontramos un árbol lleno de flores y en ellas algunos colibríes libando néctar. En pocos minutos matamos unos seis ejemplares: dos de la misma clase y los otros cuatro de clases diferentes... Cerca de allí Cabell disparó en el nido de unos loros en un árbol y mató a tres de ellos, siendo muy diferentes de los que habíamos visto antes; éstos eran más pequeños y de un plumaje verde brillante. Cuando hacen el nido en el follaje verde de los árboles se suelen camuflar muy bien por lo que son muy difíciles de observar. Cabell mató también un azulejo *(Tanagra cana)*, una hembra de hermoso plumaje.

También atrapamos algunas mariposas de hermosas formas y diseños pero a través de todo el tiempo que estuve en Colombia tuve indecibles problemas para conservar las mariposas luego de atraparlas. Había en el barco un pequeño camino de hormigas que en su búsqueda de algo para comer destruían las mariposas en unos pocos minutos. Algunas que yo había puesto en una pequeña caja el día anterior no eran más que fragmentos cuando fui a revisarlas. La única forma de protegerlas era poner la cajita en un recipiente de agua y vigilar que el agua no se evaporara.

Después del desayuno preparamos nuestros pájaros mientras el bote seguía su camino, disparábamos a algún cocodrilo de vez en cuando y tratamos también de pescar algo cuando el barco paró, pero sencillamente no picaron los peces. Seguimos viendo pájaros en gran abundancia entre ellos nuevos tipos de loros y pericos y guacamayas. Y murciélagos grandes y de alas punteadas que volaban rozando casi el agua al atardecer.

Ya al final de la tarde llegamos a Mompós y solo un poco después sufrimos la humillación de ser alcanzados por el vapor principal que había salido de Barranquilla un día después que nosotros. Mompós es un viejo pueblo con las ruinas de una antigua catedral. Aquí les compramos a unas mujeres nativas que subieron al barco dulces, mermelada de guayaba y limones conservados en almíbar. Un indio ofreció venderme por 25 centavos una guacamaya amarilla medio desplumada, pero de solo pensar en la horrible gritería del pájaro en el barco me hizo desistir.

También vi en Mompós a un leproso, el primero que había visto en mi vida, aunque luego supe que eran muchísimos en el país. A propósito, en muchos lugares a lo largo del río vimos una enfermedad de la piel llamada carate. En algunos casos la piel oscura de los indios era cubierta por puntos grises y manchas y en otros casos estos puntos y manchas eran negro azulosas, siendo las manos la parte más afectada de sus cuerpos. Nada maligno al parecer. Una simple decoloración de la piel parecida a las escaras de una quemadura pero sin ninguna contracción muscular.

Así seguimos navegando toda la noche. Y si el día había sido caluroso la noche fue aún peor.

Domingo, junio 26, de 1892.

Despertamos temprano en la mañana en el pueblo de El Banco. Es un pequeño pueblo, con su consabida iglesia situada en un pequeño cerro y con una muchedumbre de nativos queriendo vender esteras y otros productos. Aquí compramos por 40 centavos una piel de tigrillo. Seguimos y más tarde nos detuvimos en varias ocasiones a recoger leña y en algún momento desembarcamos para ver nuevos pájaros. Cabell mató otro azulejo. También disparamos en varias ocasiones a los cocodrilos pero solo les dimos a unos cuantos.

El día era claro y soleado y por las noches refrescaba un poco con la brisa, sin embargo era imposible ir a dormir sin el obligado baño turco preliminar. Cabell vio hoy, flotando en el río una culebra muerta que medía más de diez pies de largo.

EL CANAL DEL DIQUE 1810-1840: EL VIACRUCIS DE CARTAGENA

Gustavo A. **Bell Lemus**

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

Pero el problema no sólo era el río a lo largo de su curso, sino también su desembocadura final en el mar Caribe. Por eso ninguno de los tres puertos granadinos pudo aprovechar cómodamente sus ventajas, porque ninguno disfrutaba de una posición óptima desde el punto de vista de las comunicaciones:

Cartagena (tomado de Alexandre-Olivier Oexmelin, Histoire des Aventuriers Flibustiers, 1775)

tanto Santa Marta como Cartagena, no obstante poseer excepcionales bahías que las hacían puertos naturales, no tenían acceso directo al río; Barranquilla, por su parte, si bien localizada sobre la margen occidental del rio y a pocos kilómetros de su desembocadura, carecía de fácil acceso a dicho mar [1].

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

Vista de Cartagena, dibujo de E. Therond. Foto Archivo Histórico del Atlántico.

que a comienzos del siglo XIX experimentaron inusitado crecimiento.

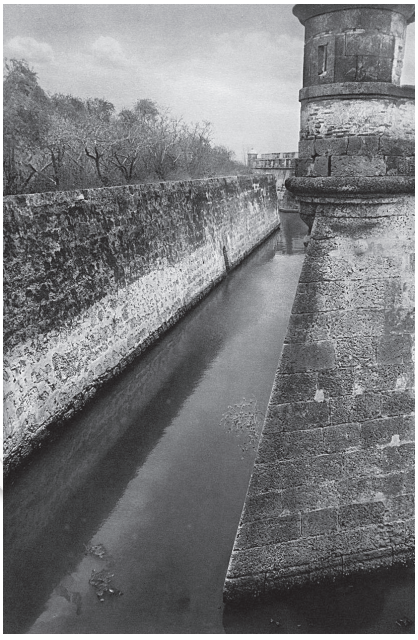
La historia particular del canal del Dique en la primera mitad del siglo XIX, es la historia de las vicisitudes que hubo de afrontar Cartagena, a partir de 1821, para mantener su estatus como primer puerto de la Nueva Granada ante la amenaza permanente de verse desplazada por sus vecinas Santa Marta y Barranquilla. La lucha desesperada de Cartagena es también la historia de una provincia que, como consecuencia de la independencia, tiene que librar una dura batalla política con el gobierno central de un Estado republicano, para conseguir unos recursos fiscales de un Estado incipiente y pobre que poco disponía para obras de infraestructura, como lo era el canal del Dique [2] .

EL CANAL EN LA COLONIA

El canal del Dique tiene una existencia estrechamente vinculada con Cartagena, como quiera que es su comunicación fluvial con el Río Grande de la Magdalena, y sus primeros datos biográficos se remontan al año 1571, cuando el gobernador de la ciudad concedió un privilegio para la construcción de un camino que comunicara varios caños que terminaban alimentándose del río [3] . Desde entonces el canal va a ser objeto de una interminable cadena de pleitos legales entre el Cabildo de la ciudad, el gobernador y varios súbditos de la corona que obstaculizarán su debida utilización. Sólo hasta 1582 el canal pudo ser completado, pero rápidamente cayó en desuso al no proporcionársele el debido mantenimiento.

En 1650, el gentilhombre de su Majestad católica don Pedro Zapata de Cárdenas, caballero del hábito de Santiago y catalogado como "hombre de varoniles arrestos", en su calidad de gobernador de Cartagena, y luego de una serie de gestiones ante el Cabildo de la ciudad y de las poblaciones ribereñas y de rogar a las cofradías de los conventos de Santa Teresa y Santa Clara por recursos monetarios, reinaugura el canal del Dique con nuevas obras hidráulicas que hacen la navegación más expedita. El canal puso en contacto a las poblaciones de Pasacaballos, Rocha, Gambote, Mahates, San Estanislao y Barranca, y benefició varias haciendas por donde cruzaban las aguas. Pero el destino, queriendo simbolizar lo que habría de ser la suerte del Canal, hizo que, a los dos días de inaugurada la obra, su gran benefactor y gestor, don Pedro Zapata, fuera trasladado a otra provincia de la Nueva Granada [4] .

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



Cartagena, Fuerte de San Fernando en Boca Chica. Foto Archivo Histórico del Atlántico

de estas bestias, la utilización de las aguas del canal para el transporte de mercancías era una competencia que amenazaba la rentabilidad de los cuadrúpedos; por ello siempre se opusieron a su mejoría y en no pocas ocasiones contribuyeron a su obstrucción.

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

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

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

LOS AÑOS DE LA INDEPENDENCIA

Como consecuencia de los azarosos años que siguieron a 1810, el consulado de Cartagena fue abolido por el gobierno republicano de la provincia en 1812, y con él la entidad que tenía a su cargo el mantenimiento del canal. Luego de la feroz reconquista de Morillo, el consulado es nuevamente restablecido en 1816, y el 17 de junio de 1817, mediante real cédula, se le ordena al virrey que, una vez se entere del estado de la obra, autorice al consulado para que tome en préstamo los dineros necesarios para hacerse cargo del canal.

El consulado, al carecer de fondos con que cumplir esa obligación, al igual que el cabildo de la ciudad, comunica a Madrid que se abstiene de dirigir y mantener el canal[7]. Un año más tarde, en 1818, el cabildo de Cartagena le cede los derechos del canal del Dique a la real hacienda y el consulado presenta nuevos proyectos para hacerlo nevegable [8] . Esta vez, sin embargo, son las urgencias militares del gobierno en Santafé las que hacen que los recursos de Cartagena se desvíen a satisfacer las necesidades de otros frentes a costa de la atención al canal, que continúa abandonado a las libres fuerzas de la naturaleza. Al final de la independencia y comienzos de la república, en 1821, el canal del Dique está totalmente obstruido e innavegable, con las funestas consecuencias que eso le acarrearía a Cartagena.

LAS INCERTIDUMBRES DE LA REPUBLICA

Mientras Cartagena era sitiada en 1821 por las fuerzas patriotas, ha ocurrido que el comercio exterior se ha realizado a través del vecino puerto de Sabanilla, que demuestra estar apto para ese tipo de actividad hasta el punto que se ordenan los estudios y diseños para construir en ese sitio una gran ciudad[9] . Por su parte, Santa Marta también demuestra su capacidad portuaria, llamando la atención de los comerciantes. Estos hechos, sumados a que la república implica unas nuevas relaciones políticas y económicas totalmente distintas de las del imperio español, hacen que Cartagena reaccione para tratar de mantener su primacía e importancia de otrora como primer puerto en el Caribe.

Pero la eficacia de la reacción de Cartagena -ordena cerrar Sabanilla- está condicionada a que ofrezca una vía de acceso al río mejor que la de los puertos vecinos, algo que no se halla en capacidad de hacer, en vista de que el canal está completamente obstruido y no disponible para la navegación.

Cartagena cuenta a su favor, no obstante, que los primeros comercian-

Cartagena, Fuerte de Pastelillo. Foto Archivo Histórico del Atlántico

tes extranjeros que llegan al naciente Estado se establecen en sus calles y ninguno duda que la prosperidad de la ciudad renacerá una vez se abra el canal del Dique nuevamente. [10]

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

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

En vista de que, al cabo de un año, Cartagena no ha iniciado ningún tipo de trabajo sobre el canal del Dique, Bolívar decide actuar directa y enérgicamente en la materia. Le ordena al jefe civil y militar del distrito de Cartagena que conmine al cabildo para que asuma por sí mismo, o por empresarios, la apertura del Canal, que "es un elemento necesario para la prosperidad de Cartagena y aun para la de varios puntos del interior". De no proceder en ese sentido, se le hará ver al cabildo que el canal no puede seguir cerrado y que, por lo tanto, el gobierno supremo tomará las medidas del caso, aun en perjuicio de los seculares derechos de la ciudad sobre esa vía. [13]

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

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

LA NUEVA GRANADA: NUEVOS INTENTOS FALLIDOS

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

por la nación, sino por las respectivas provincias, que cuentan, obviamente, con menos recursos que aquélla. Tal es el caso de la provincia de Cartagena y su canal del Dique.

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

En 1831 los comerciantes cartageneros empiezan a presionar a la municipalidad para que se decida a emprender la reapertura del canal; en un período fechado el 12 de agosto critican duramente a las autoridades por malversar los recursos destinados para tal fin y las acusan de no estar haciendo nada por la vía [15]. Las presiones llevan a la cámara provincial -institución creada por la constitución de 1832, con facultades para promover el desarrollo de las provincias y fijar contribuciones a incrementar los derechos por el uso del canal, en aquellas partes aún navegables, con el fin de obtener los ingresos requeridos para su habilitación total. Esta medida no entró en vigencia hasta mayo de 1833, después de su aprobación por el Congreso. [16]

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

Para mediados de los años treinta, pues, la situación de Cartagena con respecto al canal del Dique no puede ser más dramática: los comerciantes de Barranquilla publican un periódico dedicado exclusivamente a promover la apertura de Sabanilla, sobre la base de que el Canal es innavegable [18] ; el comercio británico empieza a utilizar

Cartagena, Calle de la Estrella, 1900.
Foto Archivo Histórico del Atlántico

a Santa Marta como puerto de entrada de su mercancía [19] , y el río Atrato es abierto al comercio exterior debido a las presiones de las provincias del suroeste, que quieren utilizar una vía hacia el Caribe diferente de Cartagena[20]. Todos estos hechos inciden para que la actividad comercial de Cartagena decline aceleradamente en favor de los puertos vecinos y aumenten las presiones sobre el canal como único medio de sacar a la ciudad de su estancamiento.

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

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

En el entretanto, el canal seguía deteriorándose. En marzo de 1836 el secretario de la legación británica en Bogotá había requerido a Londres el nombramiento de un cónsul en Santa Marta, explicando que el comercio debía desviarse a ese puerto, ya que las mercancías embarcadas en sus muelles ascendían directamente el Magdalena hasta

Cartagena, Plaza de los coches a comienzos de siglo XX.
(Archivo Jaspe, propiedad de Humberto Benedetti).

Honda, mientras que desde Cartagena debían "ser cargadas tres días en mulas a través del más infame de los caminos hasta el río"[22] .

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

El optimismo volvió a los cartageneros, quienes se apresuraron a crear una Junta Directiva para la apertura del Dique, integrada por varios de los comerciantes más prestantes de la plaza, y con el encargo exclusivo de adelantar todas las gestiones tendientes a la restauración del canal.[24] La junta inició labores el lo. de noviembre de 1838, y el 24 de ese mismo mes propuso al presidente de la república la compra de una draga para ser utilizada en Bocachica; además, contrató un préstamo por $50.000 para ser gastados en el canal y elaboró un presupuesto total de $ 200.000.[25]

El gobierno central respondió positivamente a las proposiciones de la junta, adquirió la draga con recursos nacionales y la puso a disposición de ese organismo, con la sola condición de que éste pagara los operarios. Adicionalmente, la cámara provincial creó un nuevo impuesto sobre la venta de tabaco, destinado exclusivamente a las obras del canal. Con todos estos nuevos recursos, la junta procedió a contratar, para que dirigiera los trabajos, a un ingeniero inglés, quien comenzó labores en noviembre de 1839.[26] Al comienzo se registraron algunos progresos; sin embargo, poco más tarde la draga dejó de funcionar adecuadamente y los trabajos se suspendieron. Para entonces, la junta había gastado $ 20.500 en las obras, y se encontraba escasa de recursos con los cuales proseguir su tarea. Al respecto, el cónsul británico en Cartagena hizo una aguda anotación en su informe consular, que resumía muy claramente el fondo del asunto: "como toda obra pública adelantada por los nativos, estos se quedan escasos de recursos y paran en el medio de todo aquello que realmente los beneficiaría tanto a ellos como a la comunidad en general".[27]

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

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

Esta historia de intentos fallidos, en la que participaron por igual el municipio de Cartagena, la provincia, el go-

bierno central, empresarios nacionales y extranjeros, habría de repetirse a lo largo del siglo XIX, con los mismos resultados. La obra era demasiado para un país pobre, que además contaba con otras alternativas, distintas de Cartagena, para suplir sus necesidades en materia de comercio exterior. El canal vería desfilar por su irregular surco varios ingenieros extranjeros, quienes, a pesar de su tenacidad, nunca lograron estabilizarlo en forma definitiva. Varias compañías se crearon, algunas de ellas en Nueva York, con el fin de rescatar el Dique y la navegación a vapor por sus aguas, pero ninguna vería coronar sus esfuerzos. Al final del siglo, un ferrocarril entre Calamar y Cartagena desviaría la atención sobre el Canal del Dique, el cual volvería a ser abandonado por varias decenios, totalmente a su suerte [29].

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

Notas:

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

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

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

4 *Ibíd.. pág. 6.*

5 *Ibíd.. pág. 8.*

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

7 *Ibíd.*

8 *AGI.. Audiencia de Santafé, legajo 985 (113), expediente num. 17.*

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

10 *Véase, por ejemplo, Letters from Colombia, Londres. 1824, pág. 204. Esta era en general la idea que tenían todos los diplomáticos que llegaban a Cartagena, y que al parecer los mismos cartageneros se encargaban de divulgar, no sin faltarles interés en el asunto. 11 Roben Louis Gilmore y John Harrison, "Juan Bernardo Elbers y la introducción de la navegación a vapor en el río Magdalena", en Jesús Antonio Bejarano (comp.). El siglo XIX en Colombia visto por historiadores norteamericanos. Medellín, 1977, págs. 117-120.*

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

13 *Muricio Visbal. "Apuntes..." Op. cit., págs. 9-10.*

14 *Augusto Le Moyne, Viaje y estancia en la Nueva Granada, Editorial Incunables, Bogotá, 1985, págs. 46.*

15 *Correo Semanal. Cartagena, 12de agosto de 1831.*

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

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

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

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

20 *Manuel José Mosquera a Rufino Cuervo, Popayán, 23 de junio de 1832, en Luis Augusto Cuervo (comp.), Epistolario del doctor Rufino Cuervo. Bogotá. 1918-1922. vol. 1, pág. 247.*

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

22 *Wuhan Pitt Adams, Op. cit.*

23 *Santander al senado, Bogotá, 10 de mayo de 1838, en Roberto Cortázar, (comp.) Cartas y mensajes de Santander, 1O vols., Bogotá, 1955, vol. X, págs. 100-101.*

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

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

26 *Ibíd.*

27 *Informe consular de Joseph Ayton de marzo lo. de 1840, PRO., FO 55/26, folios 44-56.*

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

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

EL CANAL DE LA PIÑA, PRIMER VEHÍCULO DEL PROGRESO DE BARRANQUILLA

José Ermides **Cantillo Prada**

Hace 2.5 millones de años el río grande de la Magdalena utilizó el paso de Luruaco para desembocar, del que sólo queda un conjunto de ciénagas que, desde la Lata, al oeste. de Suán, se desarrollan en dirección noroeste hasta la del Totumo. De allí siguió un curso tortuoso hacia el norte buscando el mar, en donde desembocó en la ensenada de Galerazamba entre Puerto Colombia y Cartagena.

Hoy quedan, entre el caño de Mazaguapo y la ensenada de Galerazamba, flechas litorales como producto del acarreo del río en esa época. Un levantamiento en el período cuaternario producido hacia la depresión de Luruaco puso fin a este brazo del Magdalena y siguió el del Dique, por la amplia depresión que se forma entre el norte de las montañas de María y las colinas de Turbaco.

La posición siguiente de la boca del río fue la conocida como Río Viejo, luego la del Magdalena actual, que para los siglos XVIII y XIX presentaba varias bocas y caños anexos, destacándose el Caño de la Piña.

El **Caño de la Piña** era una vía acuática que se desprendía de la orilla occidental de Río Magdalena y que desaguaba en la ensenada de Sabanilla, atravesaba una serie de playones y tierras anegadizas y se intercomunicaba con un rosario de ciénagas, entre las que se distinguían la ciénaga la Playa, ciénaga la Manteca y la ciénaga Larga, según se puede observar en el plano particular de 1853, levantado por el ingeniero civil John May, y cuyo original se encuentra en el Archivo General de la Nación.

Al decir del padre Pedro María Revollo el **Caño de la Piña** fue el "primer vehículo del progreso de Barranquilla". Y no se equivocó en su aseveración el mencionado presbítero, pues durante los siglos XVIII y XIX gran parte de las mercancías que ingresaban al país o salían de éste, se realizaron por dicho caño y sus ciénagas anexas, ya que la boca principal del Río representaba un verdadero peligro para las embarcaciones que intentaban cruzarla.

El **Caño de la Piña** presentaba complicaciones. Anualmente la sequía obstaculizaba la circulación de bongos y botes, especialmente en el mes de enero, con el consiguiente entorpecimiento de las actividades comerciales. Dicha vía acuática también se obstruía por palizadas que metía el Río o por los árboles de las márgenes que le caían dentro.

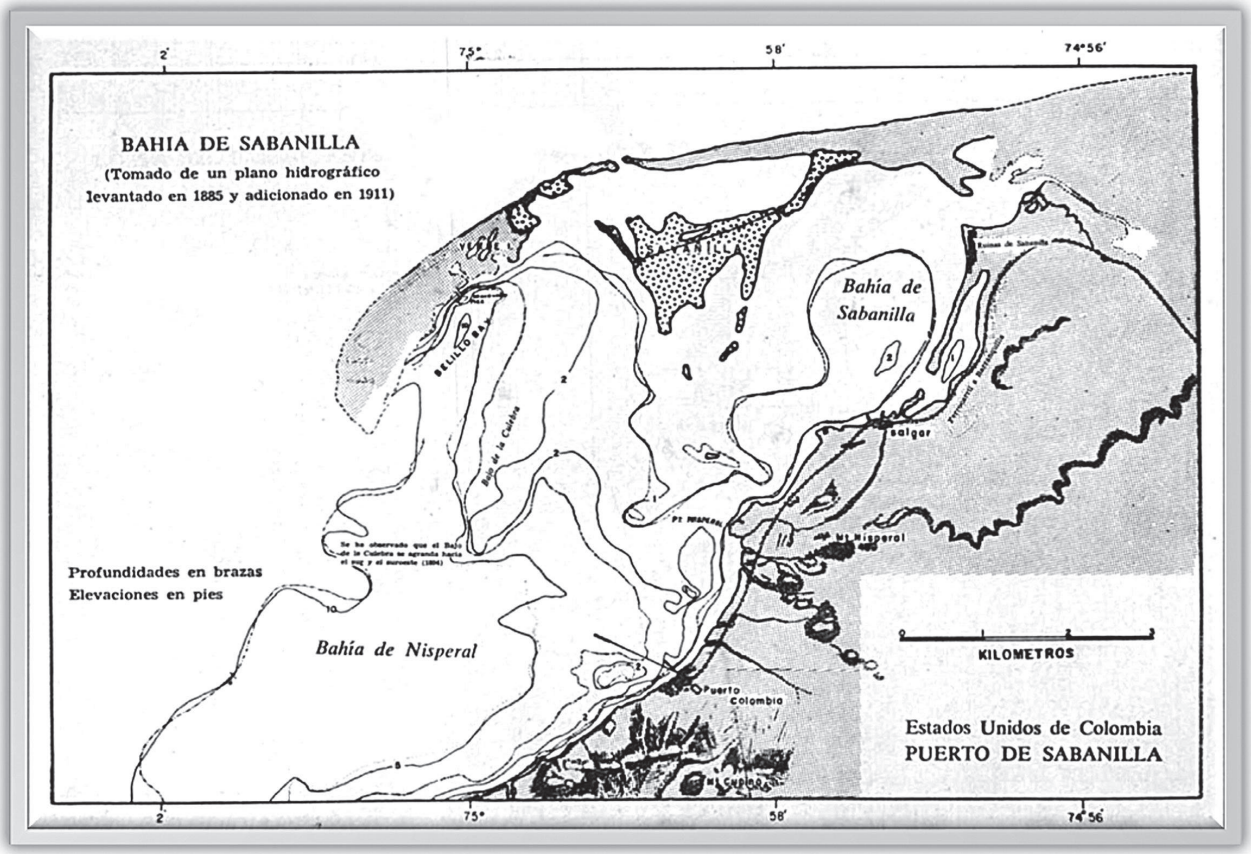
En agosto en 1852 Isacc F. Holton visitó Sabanilla y Barranquilla, aunque dicho botánico estadounidense recorrió la Nueva Granada durante veinte meses conociendo buena parte de su territorio y sus diferentes poblaciones.

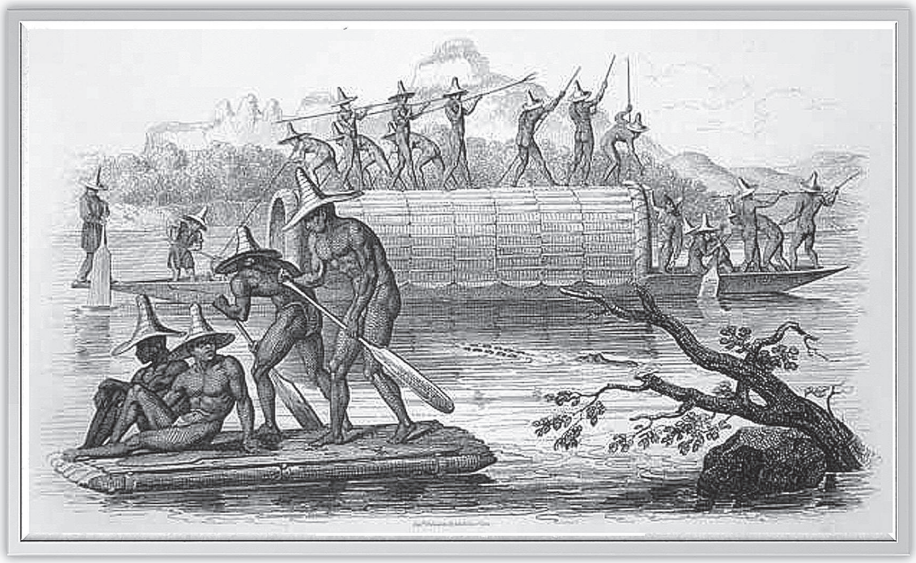
El relato de tan largo viaje fue publicado en 1857 bajo el título de "New Granada - Twenty Months in the Andes". Holton describe de la siguiente manera su viaje por el **Caño de la Piña**: "por fin salimos, navegando hacia el este, a veces hacia el noroeste, unas veces por canales estrechísimos, otras por amplias extensiones de aguas y sin tener que luchar contra la corriente. Por todo el camino, a la izquierda, oíamos el rugir de las olas; es frecuente que más adelante de Sabanilla el viento arrastre y haga perder las embarcaciones en el mar.

Alrededor de las diez y media de la noche, estando en medio de un amplio remanso, tiraron el ancla que se hundió de un golpe y nos fuimos a acostar. A mí me prestaron la vela del bongo para que me sirviera de cama y me dieron almohada, colcha, toldillo y techo, que muy bien me sirvieron. Los bogas, a quienes les molestan menos los zancudos que a un rinoceronte, desenrollaron las esteras y durmieron sobre ellas sin cubrirse con nada. Las esteras son iguales a las que se utilizan en el piso de las casas y para los bogas era incomprensible que yo hubiera traído la mía. Todavía era de noche cuando me desperté y ya estábamos navegando, primero por entre un canal umbrío, casi cubierto por las ramas entrelazadas de los árboles, y al amanecer dejamos atrás una mancha flotante de malezas altísimas con flores espléndidas y bulbosas. Adelante el fondo era más firme, pero el nivel del agua más bajo y encontramos una embarcación encallada. Detrás venía otra y los bogas de las tres que tenían alguna ropa encima se la quitaron y todos se tiraron al agua y las empujaron hasta desatracarlas. Luego siguieron impulsando los bongos media milla más. Mientras tanto yo pensaba que la situación que estábamos viviendo era uno de los principales obstáculos en la arteria vital del comercio granadino. El **Caño de la Piña** atraviesa tierras aluviales y blandas y termina seis millas antes del mar. Por sólo $ 100.000 se podría habitarlo para la navegación de barcos de vapor".

El francés Eliseo Reclus en su libro "Viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta", 1855 - 1856, describe el delta del Magdalena, un dédalo de caños llenos de despojos vegetales y sombreado por los mangles, cuyo silencio lo interrumpían los chillidos de las aves y la permanente agitación de los cocodrilos y las tortugas.

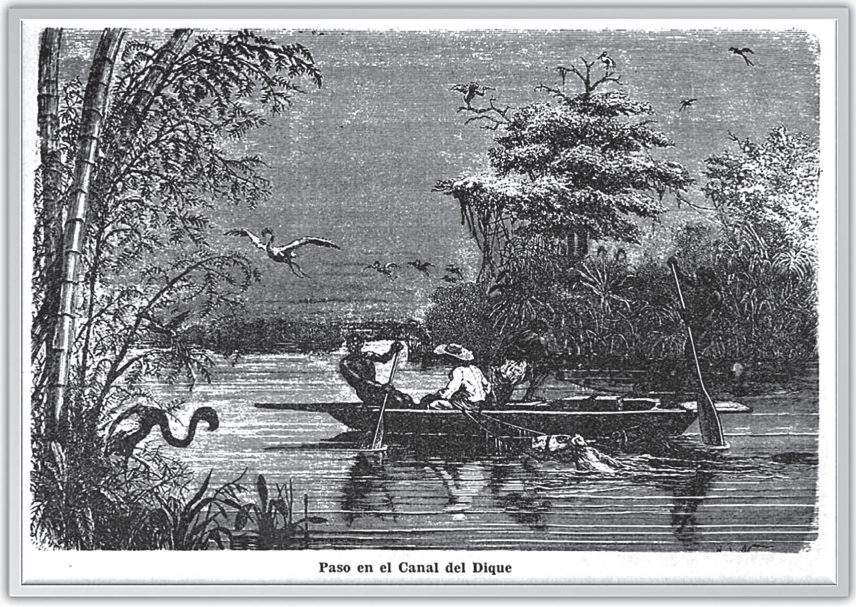
Respecto a las impresiones de viaje por el **Caño de la Piña**, Reclus afirma: "Después del Caño - Hondo, nuestra embarcación atravesó pantanos cuya agua está cargada de tal manera de despojos vegetales, que en ciertos puntos es un fango líquido en donde las embarcaciones forman negros surcos,





levantando emanaciones de un olor pestilencial; enseguida penetramos en otros canales de riberas fangosas, donde solamente los cocodrilos y las tortugas pueden permanecer sin temor y en los que el hombre que se viese abandonado sin recursos, no viendo a su alrededor sino agua, fango y reptiles, se entregaría a la más completa desesperación. Esa naturaleza inhospitalaria me hacía estremecer, y deseaba con impaciencia respirar un aire menos cargado de miasmas funestos, ver un pedazo de tierra en el cual pudiera poner el pie con seguridad. Por fin entramos en un estrecho canal abierto por la mano del hombre a través de un terreno que se eleva algunas pulgadas de la línea de las inundaciones; al punto me pareció que el aire era más puro y me sentí curado de la fiebre que pérfidamente principiaba a inficionar mi sangre".

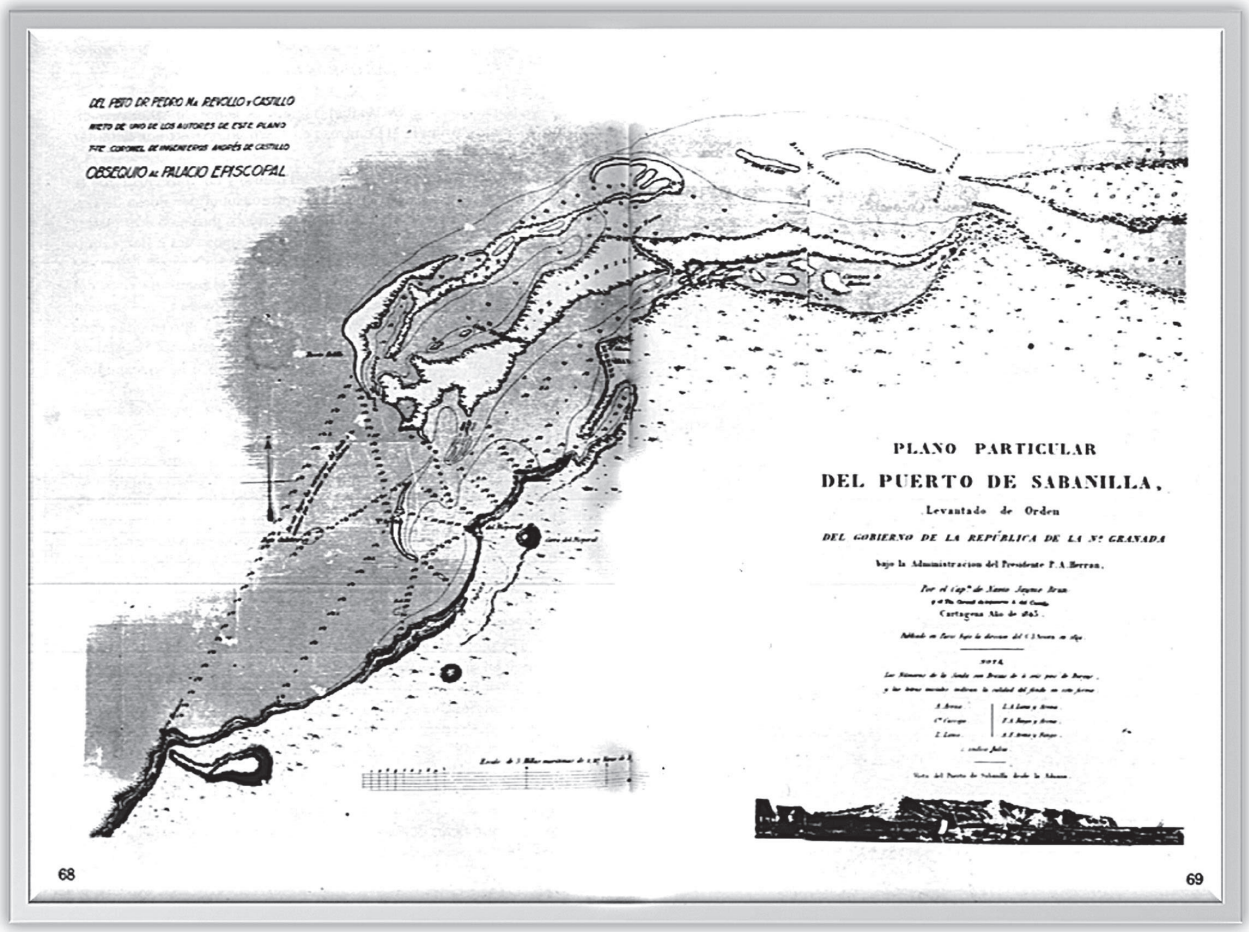
El doctor Francisco Valiente Lidueña, cartagenero, padre de Monseñor Carlos Valiente Tinoco, como Representante al Congreso por su provincia, propuso a la Cámara el proyecto de ley que ordenaba la canalización del **Caño de La Piña**. El proyecto no pasó a ley por oposición de los Representantes de Santa Marta.



Paso en el Canal del Dique

El **Caño de La Piña** fue tan importante que se consolidó una empresa para su administración denominada "Compañía del Canal de La Pina". En el Archivo Histórico del Atlántico se conserva la escritura pública No. 117 de 1869, Notaría Primera del Circuito de Barranquilla, donde se registra la venta que se le hace al señor Alejandro Díazgranados, con poder especial del señor Nicolás Pereira Gamboa, para adquirir los derechos y acciones que le correspondían en la compañía del Canal de La Piña a favor de los señores Ramón Santo Domingo Vilá y Ramón B. Jimeno Collante por la cantidad de $1.000.

Era don Ramón B. Jimeno Collante quien debía conservar el **Canal de La Piña** en buen estado. Para tal efecto, los comerciantes y mercaderes tratantes debían cancelar un derecho de "tanto por carga ", que se pagaba por sobre todos los efectos. En ese entonces los bongos que prestaban el servicio de transporte entre Sabanilla y Barranquilla eran casi todos de la pro-



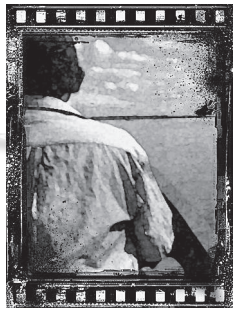
piedad de la Casa de Palacio O' Byrne y Ramón B. Jimeno Collante su administrador.

El cónsul norteamericano Cristopher Hoyer en carta enviada a Mr. Elías Porter Pellet el 24 de junio de 1897, haciendo un recorderis de lo que había visto en Barranquilla veinticinco años atrás, escribe que "La exportación era en bongos a Sabanilla por el **Canal de La Piña**, pero en ocasiones se hacía imposible como pude verlo en el despacho del bergantín Antepole, que fue el primer barco que salió de Sabanilla para Holanda. Don Pedro Palacio Rada, dueño de los bongos, tenía que vencer muchos inconvenientes en el movimiento de la carga por el canal. El prestó grandes servicios a esta ciudad y su muerte fue motivo de duelo social."

Los estudios y tentativas para hacer navegable el **Caño de La Piña** por los vapores del río, contó con un obstáculo invencible: las arenas arrastradas por el Magdalena en sus crecidas cegaron el puerto interior de Sabanilla.

Construido el ferrocarril de Barranquilla a Salgar y trasladada la Aduana de Sabanilla a este puerto, lo que ocurrió el 1 de enero de 1871, se inició la caída de Sabanilla. Los principales habitantes se trasladaron al nuevo sitio de la Aduana, quedando algunos pocos que tenían intereses rurales y los muertos del cementerio.

En 1896, afirma el padre Revollo, la desembocadura del **Caño de La Piña** ya se había cegado. La construcción moderna de los tajamares para la obra de las Bocas de Ceniza acabó por completo con este viejo caño.



LOS PASEROS DEL RÍO MAGDALENA

Eduardo **Guerrero Tapias**

Un pasero era un boga, propietario o no de una canoa, mediana o liviana, que utilizaba para cumplir el oficio de transportar personas de un lado a otro del río, o llevarlas de una población a otra. Su nombre es un simple reflejo literal de su oficio. Era el hombre que pasaba en su canoa a todo el que tuviera la necesidad de viajar de un lado a otro del río, en un momento de la historia en el que no había buenas carreteras ni caminos y por eso el transporte en carros era bastante extraordinario e irregular. Los paseros ofrecían su servicio en dos modalidades: colectivos o expresos, de acuerdo a los clientes y a las urgencias y necesidades de éstos. Los expresos estaban condicionados casi indefectiblemente por emergencias de mujeres en trabajo de parto, mordidos de culebra, un enfermo de gravedad, la entrega de un dinero o el cierre de un negocio. Los colectivos, por su parte, estaban sujetos a los movimientos regulares y cotidianos relacionados con el trabajo, las ventas, las compras, las visitas y los paseos de una ribera a otra.

Habría que agregar que el itinerario de estos viajes de paso estaba circunscrito a tramos relativamente cortos y dinámicos entre poblaciones, como en el caso de Suán de la Trinidad a Concordia (Magdalena), entrando por la ciénaga del Cerro de San Antonio, o a cualquiera de los pueblos que circundan dicha ciénaga: Coco, Mico, Rosario de Chengue, entre otros, así como rió arriba hasta Robles, Heredia, Pedraza, Charanga, entre otros; o bajando a Campo de la Cruz y El Piñón. Recordemos que para la época no existían las compuertas que regulan la entrada de las aguas del Canal del Dique a la Ciénaga del Guájaro, de manera que éstas inundaban de otra manera el sur del atlántico formando lo que se llamaba la Ciénaga Real que permitía por lo tanto una gran comunicación por agua entre los municipios de Suán de la Trinidad, Campo de la Cruz, Manatí, Repelón, Santa Lucia, entre otros, al punto de que casi todo ese gran tráfico entre los pueblos de esa zona se hacía por vía fluvial.

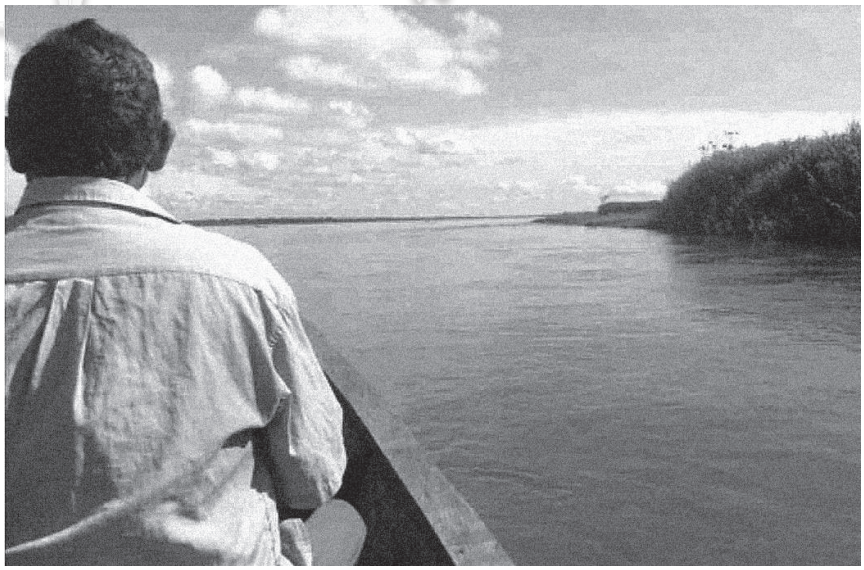
Estos paseros fueron muy populares en su época, quizá a lo largo de tres décadas entre los años 30 al 50, y en su oficio había algunos que tenían cualidades especiales por las cuales eran preferidos por algunos clientes. Estas cualidades tenían que ver con el tipo de animación y entretenimiento que brindaban durante la travesía. Había los que eran especialistas en contar chistes, chismes o relatos de noticias, lo que hoy llamarían cuenteros; había otros que cantaban a voz en cuello mientras remaban; y había otros que eran especialistas en contar, cantar y hacer humor a través de la poesía popular de la décima cantada e improvisada. Es decir, paseros que eran reconocidos por el don extraordinario de cultivar esa forma de poesía tan importante en la cultura popular del Caribe colombiano. Los mejores eran los improvisadores en verso o en décimas, los cuales podríamos decir sin duda que se adelantaron en su época a lo que hoy le exige un pasajero a un bus moderno: la música o las noticias en la radio, o el noticiero y la película en su televisor.

La memoria de algunos abuelos todavía vivos rescatan nombres como el de Diego Martin De León, propietario de una hermosa canoa de ceiba roja, o Tolúa, de aproximadamente 10 metros de largo. Él era hijo de inmigrantes españoles, descendiente directo del fundador de Suán De La Trinidad, nieto para ser más exacto, y con esa pequeña embarcación levantó a toda su prole dándole a algunos el privilegio inclusive de la educación superior.

Este hombre era un excelente decimero y narrador de historias (cuentero) y cuando el cliente o clientes se lo pedían les cantaba también las décimas. Se dice que tenía la costumbre de mantener correspondencia epistolar con su hijo mayor que vivía en Barranquilla, y estas cartas eran escritas en décimas. Mi padre, Julio Guerrero, me contó alguna vez de su amistad con este personaje, pese a la gran diferencia de edad que entre ellos había. Es esa la razón por la cual llegaron hasta mí un par de cartas cruzadas entre padre e hijo, escritas en décima, en la que Asarias, el hijo, le dice así a su padre:

Saludos oh padre mío
Aquí te estoy recordando
Y te pinto trabajando
Por la ribera del río
Que estés con salud confío
Mi bello padre adorado
Y con mi esposa he acordado
Con muy buenas intenciones

Paseros de hoy. Foto de Patricia Iriarte.



Paseros de hoy. Foto de Patricia Iriarte.

Que en estas vacaciones
Me mande a mi hermano amado.

Se refiere a Amado De León Cabrera, su hermano, el último de los hijos de Don Diego que vive aún con 87 años de edad. Y obsérvese, la doble significación que hace el poeta hijo de la palabra amado.

A esos versos Don Diego contestó:
Me pides que vaya Amado
Pero está de tal manera
Que para que sucediera
No hay sombrero ni calzado
Y yo me encuentro varado
Completamente a la orilla
Me pongo a tirar varilla
Y con ninguna puedo dar
Y me es difícil mandar
A Amado pa' Barranquilla.

Era seguramente una época de creciente en la que el trabajo se ponía particularmente difícil porque dadas las condiciones del río escaseaba el pasajero.

Pero para dimensionar la calidad de excelente decimero que tenía el maestro Diego Martín me permitiré referenciar dos décimas pertenecientes a un trabajo más largo que él hizo aludiendo a la figura bíblica de Dimas, el ladrón que fuera crucificado al lado de nuestro señor Jesucristo.

Dicen así:

Permiso pido señores
Para pasar adelante
Y rimar muy elegante
Mis escasos moradores
Permiso a los cantadores
Pido con educación
En esta grata función
Para hacer una memoria
De aquella tan bella historia
De Dimas el buen ladrón.
De Dimas voy a tratar
Con un acento exquisito
Y a esa historia me limito
Si me desean escuchar
Por eso quisiera hablar
De su vida solitaria
Escuchen hoy mi plegaria
Que del buen ladrón refiero
Quien andaba aventurero
Por los montes de SAMARIA.

Cuentan los que hoy pueden hacerlo, porque tienen conocimiento de esa historia, que cuando estos paseros hacían viajes, por ejemplo, de Suán a Calamar, al regresar, como el trayecto había que hacerlo río abajo, los paseros atravesaban el canalete en la canoa y comenzaban a cantar, a contar cuentos o a improvisar décimas, e incluso a escribirlas, aunque de estos documentos no se encuentren hoy suficientes registros porque se han perdido con el tiempo.

La memoria popular también recuerda otros paseros de grata recordación como fueron: Julián Narváez, de Suán de la Trinidad; el tuerto Juliao, del Cerro de San Antonio; y Santiago Barranco, también de Cerro de San Antonio.
Como un homenaje personal a estós paseros en agradecimiento por todo cuanto de ellos aprendí como fuente de la gran memoria folclórica de la décima y la tradición oral en la que tanto he abrevado quiero cerrar esta breve y tentativa nota con estos versos que aquí dejo a los lectores de esta revista:

Tu figura musculosa
del torso que dan los remos
andando por los extremos
de las aguas correntosas
así recuerdo tus prosas
cantadas en decimal
que de manera informal
cantabas yendo rió abajo
legando un lindo trabajo
en la tradición oral.

A don Diego De León
pionero de este servicio
que le puso sacrificio
y le entregó el corazón
hoy día con mucha razón
agradezco ese legado
muchos años han pasado
y vivo aquí en b/quilla
conservando la semilla
de su verso improvisado.

Paseros de hoy. Foto de Patricia Iriarte.

Los escritores de todos los movimientos literarios de nuestra historia se han acercado al río y han fijado en él su mirada. Y quizá el río ha contado con mayor fortuna con los artistas y creadores que con los políticos y administradores del país.

VOCES Y LETRAS DEL RIO MAGDALENA

Ariel **Castillo Mier**

Las palabras que siguen constituyen un pequeño periplo por la literatura colombiana e hispanoamericana a través del motivo del Río Grande de la Magdalena. Pocos motivos como éste, presente desde la tradición oral indígena y desde las primeras letras de la Conquista, permiten, por su presencia constante, seguir la evolución de la literatura colombiana, el cambio en la concepción del lenguaje y del estilo, en las preferencias genéricas y en la manera de ver la realidad. El río se convierte literalmente en un espejo de nuestra literatura y de nosotros mismos, a través del cual podemos contemplarnos en diversos momentos de nuestra de historia desde la época precolombina hasta hoy. Los escritores de todos los movimientos literarios de nuestra historia se han acercado al río y han fijado en él su mirada. Y quizá el río ha contado con mayor fortuna con los artistas y creadores que con los políticos y administradores del país.

Las marrones y arrugadas corrientes viajeras del Río Grande de la Magdalena han sido fecundas no sólo para la economía colombiana y el anecdotario histórico de Colombia, sino también para su literatura. A lo largo de las distintas etapas de la historia del país se han producido poemas, cuentos, relatos de viajes, novelas, dramas y ensayos, escritos por autores nacionales y extranjeros, cuyo motivo principal es el río Magdalena.
Entre los indígenas, perteneciente a la tradición oral de los paeces, existe un canto dedicado a Yuma (antiguo nombre con el que los chimilas designaban a la parte media del Magdalena), que es una plegaria de la princesa Furatena al río pasajero, purificador del espíritu y del cuerpo, con la intención de detener su viaje rutilante, pero trágico, hacia el mar cruel de la muerte y conseguir su permanencia en la eternidad del corazón enamorado. Este texto, que nos recuerda las coplas de Jorge Manrique en su visión del río como la temporalidad finita que desemboca en la muerte, revela una intensa relación amorosa, física y espiritual, entre el ser humano, la princesa, y la naturaleza, el río, semejante a la que se da en algunos mitos griegos:

A YUMA

Con mis cantos
reluciente y puro vas,
al mar inmortal.
Déjame sumergirme
en la frescura de tus aguas
para purificar mi espíritu
y refrescar mi cuerpo.
Dulce Yuma:
ven a mi corazón.
No te vayas al mar cruel,
ven a mi corazón, que el amor es eterno,
ven, yo soy la bella princesa Furatena[1]

En la segunda parte de las Elegías de varones ilustres de Indias de Juan de Castellanos (1522-1607)[2] , publicada hacia 1585, se nos presenta una visión del río que contrasta abismalmente con la anterior: el río balsámico, purificador, para la indígena, se convierte, para el recién venido europeo, en el horror eterno de una temporada en el infierno. Castellanos relata con minucia las tribulaciones sin cuento padecidas

1 *Ernesto Cardenal, "Antología de la poesía indígena colombiana", Eco (marzo, 1968). Este poema aparece incluido en Darío Jaramillo Agudelo, Sentimentario. Antología de la poesía amorosa colombiana, Oveja Negra, Bogotá, 1986: 6*

2 *Juan de Castellanos, Elegías de varones ilustres de Indias, Segunda Parte, Elegía IV, Canto tercero, Donde se cuenta cómo salió la gente del puerto de Santa Marta, así por mar como por tierra, para descubrir tierras nuevas, y de lo que sucedió en el río Grande a la entrada dél, y en la prosecución del viaje, Gerardo Rivas Moreno Editor, Bogotá, 1997: pp. 576- 580.*

por los conquistadores españoles, al mando de Jiménez de Quesada, en la belicosa travesía por el crecido Magdalena, sin alimentos decentes, sin agua limpia, enfermos, llenos de llagas, sin cambiarse de ropa, expuestos a las fieras y las alimañas, sin sepultura para los que morían, sin camas para descansar, sin cobijas. Preocupado por resaltar las hazañas y el heroísmo de los hércules hispánicos, con la evidente intención de conseguir prebendas reales, es decir, bienes y reconocimiento social, Castellanos pintó al río con tintes hiperbólicos haciendo un inventario implacable de las inclemencias climáticas y las gigantescas dificultades que debieron afrontar los varones ibéricos, sólo superables gracias a su capacidad de sacrificio y valentía sin par:

El alimento fue casi ninguno:
de manera que con necesidades
también crecían las enfermedades.
Empapan los terribles aguaceros,
sin tener otra ropa que se muden;
y ansí, para secar la pobre tela,
el flaco cuerpo sirve de candela.
Cubiertos van de llagas y de granos
cansados de las dichas ocasiones,
en vida se comían los gusanos
que nacen por espaldas y pulmones,
no tienen do llevar enfermos,
y ansí quedaban muchos por los yermos.
¡Oh, cuántos por aquellas espesuras
fueron cebo de aves carniceras,
y cuántos a quienes fueron sepulturas
vivas entrañas de las bestias fieras,
que saltean en las noches obscuras (p. 490)
Ni sapo ni ratón que no se pruebe...
comen raíces de árboles y tallos
tiernos, que nunca fueron conocidos (p. 493)
hicieron los caimanes mucho daño
en caballos y perros y soldados;
y ansí con vara larga se cogía
el agua que en el campo se bebía.
Sus aposentos son húmidas matas;
los árboles les sirven de cobijas;
murciélagos, mosquitos, garrapatas,
ocupan pies y piernas y verijas,
avispas y hormigas y mal gratas
culebras, sapos y otras sabandijas.
Faltábanles la sal, faltaba grano,

que para los trabajos es ayuda(495)
un continuo llover, un triste cielo,
truenos, oscuridad, horror eterno,
con otras semejanzas del infierno (496)

El patético episodio que recrea Castellanos ha motivado reelaboraciones por parte de poetas posteriores tanto de Colombia (Ismael Enrique Arciniegas) como de fuera de ella (Pablo Neruda).

Aunque escritas sin intención estética, desde el siglo XVII, comenzaron a publicarse crónicas de viajes, sobre todo de los visitantes extranjeros que surcaban el río, principal arteria de comunicación entre la Nueva Granada y el resto del mundo, entre las cuales se destacan por sus descripciones dinámicas e ilustradas de la naturaleza tropical los textos del barón alemán Alexander von Humboldt.

Pocos años después de la Independencia, en 1823, el venezolano Andrés Bello en su "Alocución a la poesía - en que se introducen las alabanzas de los pueblos e individuos americanos que más se han distinguido en las guerras de Independencia (Fragmentos de un poema inédito titulado América", texto considerado como el programa de la independencia literaria hispanoamericana, al referirse al río Bogotá, mencionó al río Magdalena. Desde ese momento, el río pasó a convertirse en un motivo recurrente de las letras románticas de esta América:

Mas oye do tronando se abre paso
entre murallas de peinada roca,
envuelto en blanca nube vapores,
de vacilantes iris matizada,
los valles va a buscar del Magdalena
con salto audaz el Bogotá espumoso [3]

En 1859, el cartagenero Manuel María Madiedo (1815-1888), discípulo literario de Andrés Bello, publicó "Al Magdalena", un poema pedagógico que ve en el majestuoso río la encarnación de la robusta y varonil naturaleza americana, en contraste con la afeminada cultura europea. Su Oda cumple cabalmente con el programa propuesto por Andrés Bello de una poesía con tema americano, que celebra el paisaje ribereño, exalta la cultura popular de los bogas y los pescadores (vistos, no obstante, por momentos, como un elemento más naturaleza), y abre las puertas a la poesía regional del Caribe colombiano al iniciar, con el motivo del río, una tradición literaria que fluye hasta nuestros días.

El texto contrasta la sofisticada cultura europea con la violenta y viril belleza inexplorada de la naturaleza americana, su fauna, su flora, su geografía de tempestades, borrascas y huracanes y la vida libre y feliz del hombre nativo (pescadores, bogas) en la insalubridad y a la intemperie. La actitud satírica, irreverente frente a la prestigiosa cultura griega, marca una distancia saludable, un paso importante en el camino hacia la autonomía y el comienzo de un rasgo identificatorio de la poesía caribeña, el humor: no es el del río Magdalena el delicado y decadente paisaje bucólico de cisnes, rosas, faunos, sátiros y flautas, sino el paraíso virgen y libre de centenarios robles y cedros, la sagrada selva donde convive el hombre con tigres, caimanes, dantas y serpientes. El río es una metáfora de

3 *Andrés Bello, Obra literaria, Biblioteca Ayacucho, Caracas, 1979, p. 72*

América cuyos atributos serían la violencia, la virginidad, la sacralidad, el primitivismo, y del inocente hombre americano todavía en la edad del grito. Irónico e iconoclasta, el poeta toma distancia ante la mitología grecolatina, a la que eran tan afectos los poetas neoclásicos, y la presenta como frágil fábula fenecida, que nada puede ser ante la vitalidad de América:

¿Qué fuera aquí la fábula difunta
de las ninfas de Grecia afeminada,
al lado del tremendo cocodrilo
que sonda los misterios de tus aguas?

No en tus corrientes nada el albo cisne
sólo armonioso en pobres alabanzas;
pero atraviesan tu raudoso curso
enormes tigres y robustas dantas;
cadáveres de cedros centenarios
tus varoniles olas arrebatan,
como del techo del pastor humilde
las tempestades la ligera paja[4] .

¡Oh! Qué serían sátiros y faunos
bailando al son de femeniles flautas,
sobre la arena que al caimán da vida
en tus ardientes y desiertas playas!...
¡Ah! Qué sería cerca de los bogas
que rebatiendo las calludas palmas,
en el silencio de solemne noche,
en derredor de las hogueras danzan,
acompasados al rumor confuso
de tus mugientes y espumosas aguas,
que acaso llega a interrumpir no lejos
del ronco tigre seca la garganta!...

Yo los he visto en una oscura noche
dando a los aires la robusta espalda,
sobre la arena que marcado habían
de las tortugas la penosa marcha,
y del caimán la formidable cola,
y de los tigres la terrible garra.
Yo los he visto en derredor del fuego
danzar al eco de sonora gaita,
mientras silbaba el huracán del Norte
sobre tus olas con sañuda rabia.

Yo los he visto juntos a la hoguera
cavar ansiosos tus arenas blandas,
y en sus entrañas despreciar el lecho
del más pomposo femenil monarca.
Aún me figuro que sus rostros veo
del trémulo relámpago a la llama,
con los ojos cerrados, cual si fueran
los despojos de un campo de batalla.
No muy lejos de allí, menos salvaje,
sobre tu arena inculta y abrasada,
el caimán abandona tus corrientes
y junto al boga, sin temor, descansa.

El magnífico espectáculo del río a la luz de la luna le ilumina el misterio de la creación. Al final el hablante se despide del río y le pide que antes de fundirse con el mar, tal como el alma del hablante se ha de fundir con Dios, fecunde en sabiduría y gloria a su patria:

¡Yo te saludo, hijo de los Andes!
Puedas un día fecundar mi patria,
Libre, sin par, por su saber y gloria.

Da la impresión de que el río no lo escuchó.

Manuel María Madiedo

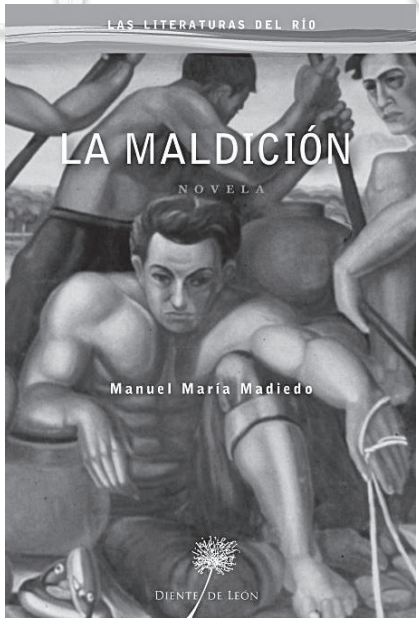
El poema desarrolla el conflicto entre la civilización y la barbarie, y parece declararse a favor de ésta última, representativa del mundo americano. La poesía es espacio de encuentro entre los ciudadanos, instrumento de afirmación nacional por su contenido americano, en el sentido más lato (descripción de la naturaleza, inventario descriptivo, lleno de color local), expresión de sentimientos, deseos personales, patrióticos y hasta místicos, toma de conciencia un tanto confusa de lo americano y búsqueda de un tipo singular definitorio, el boga y el pescador, como en otros países el gaucho, el llanero y el jíbaro.

Con Madiedo se inicia una tradición de autores que asumen una visión integral del río Magdalena, más allá de lo geográfico, ligado a una historia signada por la tenacidad y la crueldad, el aislamiento y el engaño, la frustración y los golpes. Cabe destacar que el papel de Madiedo es igualmente importante en el género del cuento y la novela.

Menos abundante que los poemas, la producción narrativa ligada al motivo del río Magdalena es, no obstante, sustancial, y guarda muchas relaciones con la poesía. En estos géneros, el pionero fue también Manuel María Madiedo y las obras mayores se han producido en años recientes.

La maldición (1859) de Manuel María Madiedo (1815 – 1888) narra el regreso del protagonista, Carlos, a Mompox, a sus treinta y cinco años, deseoso de volver a ver a sus ancianos padres, después de haber vivido veinte en París, en tratamiento siquiátrico, a raíz del trauma que le produjo la muerte de su novia en el río Magdalena devorada por un caimán. A su retorno, se encuentra con que sus padres han fallecido, pero un antiguo amigo de ellos se hace cargo de Carlos, le compra una casa de campo cerca del río y le asigna la compañía de Diego, un viejo pescador, guerrero en tiempos del general Maza, para que lo cuide, lo distraiga con paseos por las sementeras de cacao y de plátano, lo lleve de pesca, le domestique animales salvajes y le relate cacerías de tigres y puercos montañeses y tradiciones fabulosas.

4 *Manuel María Madiedo, "Al Magdalena" en Poesías... Precedidas de un tratado de métrica. Imprenta de la Nación Bogotá, 1859,*



En la novela, figura una escena, a la orilla del río, que fue publicada como cuadro de costumbres en El Mosaico, con el título de "*Los bogas del Magdalena*". Carlos, que ha olvidado todo su pasado, entra en un paulatino proceso de reconocimiento de la fauna y la flora costeñas. Un día en que sale de pesca con Diego, se cruzan con los bogas de un champán, quienes acaban de matar a un caimán y se disponen a almorzar, y los invitan. Mientras sirven, Carlos toca en su flauta trozos de "El Barbero de Sevilla", "El fanático por la música" y "La italiana en Argel" que en vez de aplausos, suscitan en los oyentes sonoras carcajadas y comentarios destemplados por su aire de entierro. Durante el almuerzo, una disputa verbal entre dos bogas, apunto de convertirse en pelea a machete, termina en un combate de lucha libre, gracias a la intervención del capitán del champán, quien para evitar el derramamiento de sangre, le ofrece al ganador la piel de un tigre cazado por él. Tras horas de combate, los combatientes terminan empatados, abrazados y bebiendo aguardiente en la misma totuma.

Entrada la noche, todos se reúnen junto a la hoguera a echar cuentos maravillosos. Carlos aprovecha la ocasión para retar a "Varasanta", uno de los bogas, a que lo acompañe a "El Arroyo del Otro Mundo" a cambio de unos regalos. Varasanta acepta y Diego, contra su propio miedo, los acompaña. Carlos se descalza y escala por sobre unas peñas hasta la cima de una cascada, en la que escucha la música de un arpa tocada por un anciano anacoreta que canta versos entre filosóficos y místicos. Carlos saca su flauta y comienza a interpretar melodías y cuando el viejo lo ve, sale corriendo, pero Carlos lo detiene preguntándole por qué huye de un desgraciado que nunca le ha hecho mal. Al escuchar estas palabras, el misántropo se detiene e invita a Carlos a desahogar su corazón y lo bendice. Entre tanto amanece y sus compañeros, asustados porque Carlos no regresa, cansados de gritar su nombre, deciden que Carlos ha sido víctima de El Moján y siguen su camino en el champán.

Carlos, tras una larga conversación con el anciano, descubre que éste es el padre de su novia, a la que Carlos había raptado veinte años atrás, provocando la maldición que se cumplió al poco tiempo cuando la novia pereció devorada por un caimán. Al descubrirse como el causante de la desdicha del viejo, pese a que éste lo perdona para que Dios lo reciba en su seno, Carlos, víctima nuevamente de la locura, se lanza al precipicio. Un año después, en las fiestas de Mompox, Diego recuerda con tristeza el fin de su amo.

La maldición es una obra que no sólo registra por primera vez, de manera profusa, el paisaje ribereño con su fauna salvaje de caimanes, tortugas, tigres, serpientes y tropas de monos, y la vegetación intrincada de ceibas, cedros gigantescos, arbustos, bejucales, plantas parásitas y múltiples frutales (guayabo, naranjo, anón, mango, caimito, jobo, tamarindo, mamón, mamey, níspero, zapote, aguacate, cocos) y jardines naturales de lirios, clavellinas, girasoles, flores del paraíso, claveles, azucenas, mosquetas, nardos y malvarrosas arrullados o adornados por canarios, cucaracheros, azulejos, cardenales, garzas, coyongos, cucharos y chorlitos, sino que incorpora el habla regional caribeña de los bogas y su tendencia imaginativa dada a la exageración de los hechos:

er sarvaje que nosotros vimos, era más negro que una olla vieja, con cada pelo en todo er cuerpo que parecía un *sajino*, er pelo espeso y tan largo que le bajaba hasta los pies, con los *deos* que los tenía para atrás, y los talones *pa* adelante, así como las espuelas de un gallo: tenía los dientes más blancos y largos que los del *ñeque*: los ojos de candela, y hablaba una *conversa* horrible, meneando un rabo lleno de unas cerdas ralas y más tiesas que el alambre con que se pescan los sábalos (363)

Al mismo tiempo, Madiedo contrasta la cultura oral y popular ribereña con la cultura europea y reflexiona sobre la sicología de los bogas, quienes "con un buen trago se remedian todos los males" y se muestran indiferentes ante el peligro y festivos ante la adversidad. Algunas escenas de esta obra anticipan el realismo mágico.

En el campo de la narrativa Manuel María Madiedo escribió también *Nuestro siglo XIX* (1868), originalmente publicado durante diez y ocho meses como folletín en *La Prensa*. Colección de cuadros de costumbres con desarrollo novelesco, esta obra muestra sin tapujos el ambiente de violencia y corrupción reinante en el país, a través de la recreación con un realismo que linda con lo grotesco de pintorescas escenas de la vida regional y nacional (las peleas de gallos, los pasquines para el descrédito moral de un contendor político, los bailes en Cartagena, un sacerdote amancebado, un viaje por el Magdalena, un militar jugador, el paso de un contrabando, la infidelidad entre amigos, y artimañas de todo tipo para conseguir prebendas) lo cual generó molestias en algunos lectores muy conservadores de la época. Más que en los escenarios, la narración se concentra en las torcidas o perversas motivaciones interiores de los personajes; menos que mostrar el lado ama-

ble, al narrador le preocupa lo doloroso y vil de una realidad: prácticamente todos los personajes son pícaros que intrigan en busca del propio provecho. De ahí que las acciones de la obra consistan en constantes engaños, sediciosas seducciones, atentados a la amistad, trampas y calumnias.

Un capítulo de este libro se ha convertido en uno de los cuadros predilectos de los antólogos, "El contrabandista", en el que a unos guardas del gobierno que días antes habían decomisado un contrabando de tabaco al tiempo que arbitrariamente sustraían otras pertenencias de los contrabandistas, estos les tienden una celada de venganza: simulando una delación los contrabandistas se hacen acompañar del comandante y del mejor de sus subalternos a quien obligan a propinarle a su jefe 200 latigazos. Cumplido el escarmiento, los contrabandistas se embarcan en una canoa de pescadores y se dirigen cantando hacia el Salto de Honda donde una hora después reciben "algunas onzas de oro"

"El contrabandista" es, tal vez, cronológicamente, el primer cuento literario del Caribe colombiano, pues, pese a su parentesco con el cuadro de costumbres -los personajes típicos, el lenguaje criollo, las situaciones locales-, trasciende lo anecdótico y lo pintoresco, el afán testimonial y el carácter de digresión agradable, propios del género. Los rasgos del cuento ausentes de "El boga del Magdalena", se dan cita aquí: la economía de los elementos (unos cuantos personajes, un tiempo y espacio limitados, una acción única), el suspenso creciente línea a línea, la creatividad del lenguaje que integra el léxico regional en los diálogos de los personajes de una manera natural y significativa, reveladora no sólo de la sicología de los personajes, sino del comportamiento de todo un sector social.

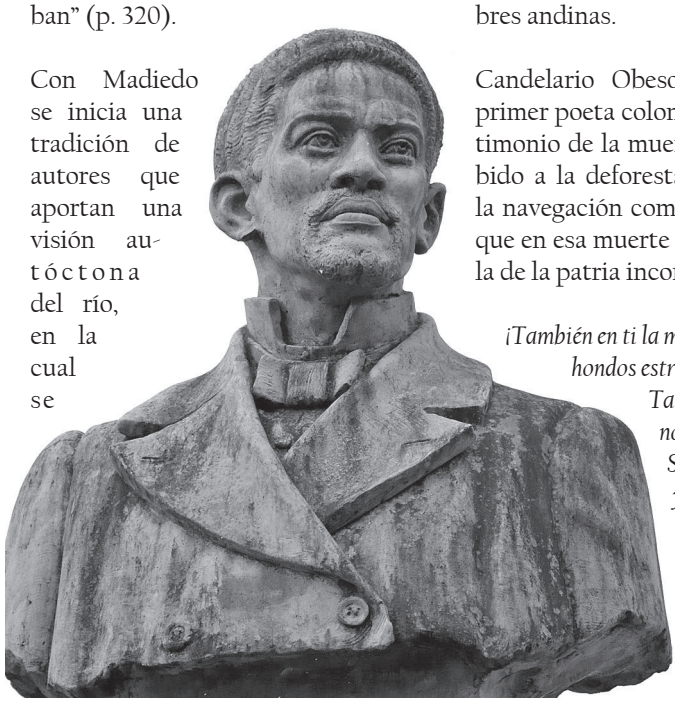
Con "El contrabandista", Madiedo parece haberse propuesto, como antes con el boga, la creación de un mito regional: "El *Tigre* era un antiguo contrabandista formidable" (p. 317); "Un zambo que parecía un Hércules de bronce" (p. 318). A lo largo del cuento, se destacan las virtudes de este grupo humano: valiente ("amo a los valientes" (p. 318), que brama "como tigre" (p. 312) y suele practicar la solidaridad humana ante los peligros de la naturaleza: "el blanco y *Macana* habían hecho amistad como buenos compañeros, porque más de veinte caimanes venidos al olor de la sangre los acometían por todas partes (p. 314); orgulloso de su actividad viril, madura, que en nada se parece a un "juego de niños" (p. .318); cumplidor de su palabra: "Una hora después los dos hermanos recibieron de un hombre desconocido, abajo de la *Vuelta de la Madre de Dios*, algunas onzas de oro, valor de doscientas arrobas de tabaco de primera clase, entregadas a salvo por Pepe y recibidas sin peso ni cuenta por el comprador, quien las hizo internar luego a hombros de muchos indios fornidos que allí esperaban" (p. 320).

Con Madiedo se inicia una tradición de autores que aportan una visión autóctona del río, en la cual se destaca el mompoxino Candelario Obeso (1849-1884) quien con sus **Cantos populares de mi tierra** (1877) incorpora la temática del negro y del zambo cuya presencia en la historia de la región fue considerable e importante desde 1600. En su poemario, revelador del mundo interior y la cosmovisión de un grupo social y cultural discriminado e incomprendido, Obeso al crear un lenguaje poético que valora el léxico y el imaginario del pueblo laborioso y analfabeta consigue fundar la escuela americana de poesía la cual se nutre de las raíces milenarias de lo popular.

El gran mérito de Obeso es haberle dado voz en la literatura colombiana a seres marginales (bogas, pescadores, hombres de monte, sudorosos trabajadores sin descanso cuyo único consuelo es el canto y la luz lánguida de la luna en la oscura noche), excluidos de la imagen de la nacionalidad, primordialmente hispánica, que se quería proyectar desde las centralistas cumbres andinas.

Candelario Obeso fue asimismo el primer poeta colombiano en dejar testimonio de la muerte lenta del río debido a la deforestación generada por la navegación comercial y en avizorar que en esa muerte se cifraba asimismo la de la patria inconclusa:

¡También en ti la muerte despiadada
hondos estragos hizo!
Tal como en ti, sobre mi noble patria,
Sobre mi propio hogar ya oscurecido,
Se cebó el infortunio.
Estás desierto,
Nosotros abatidos.
El caudal de tus aguas, ya copioso,



Busto de Candelario Obeso en el cementerio de Mompox.

5 *Manuel María Madiedo, "Al Magdalena" en Poesías... Precedidas de un tratado de métrica. Imprenta de la Nación Bogotá, 1859.*

Tan ancho, tan profundo, empobrecido
Entre abrojos se arrastra. Sólo penas
Marcan nuestro camino.

El infortunio del río es un trasunto del sufrimiento del poeta.

Con los 16 poemas de *Cantos populares de mi tierra* (1877), Obeso se destaca dentro de la línea propuesta por Andrés Bello -la literatura de tema y contenido americanos-, iniciada en la región por Manuel María Madiedo, al complementar la visión un tanto exterior del boga y del pescador que nos entregaba Madiedo y al resolver la contradicción romántica entre el novedoso motivo local y su anacrónico tratamiento mediante un castellano culto, castizo y respetuoso de los cánones académicos metropolitanos.

En su "Advertencia del autor" en *Cantos populares de mi tierra* afirmó que "en la poesía popular hay y hubo siempre, sin las ventajas filosóficas, una obra copiosa de delicado sentimiento, y mucha inapreciable joya de imágenes bellísimas. Así tengo para mí que es no sólo cultivándola con el esmero requerido como alcanzan las naciones a fundar su verdadera positiva literatura[6]" . Más adelante en el mismo texto, puso de presente su esperanza en que mediante el cumplimiento de ese programa "pronto se calmará el furor de imitación, tan triste, que tanto ha retrasado el ensanche de las letras hispanoamericanas"

A finales del siglo XIX, Rafael Núñez escribe el poema de amor "*A Soledad R. De Núñez (Bajando el río Magdalena)*" en el que el poeta, desengañado de haber estado olvidándose de sí mismo, silenciando sus emociones, por servir de vocero a los otros, pese a las ansias que lo consumen por la proximidad del encuentro con su amada, medita, en la nave que baja por el Magdalena, sobre el sentido de su existencia y la significación balsámica de Soledad en su vida. No obstante el desespero por el lento transcurrir de las horas, el poeta

Julio Florez

no puede evitar la evocación, estimulada por el color de la corriente, de los dolorosos sucesos políticos de 1875:

La onda sonora algo rojizo trae,
Cual lágrimas en sangre reteñidas,
Y cuando entre las piedras salta y cae,
Aún más se ven las manchas homicidas

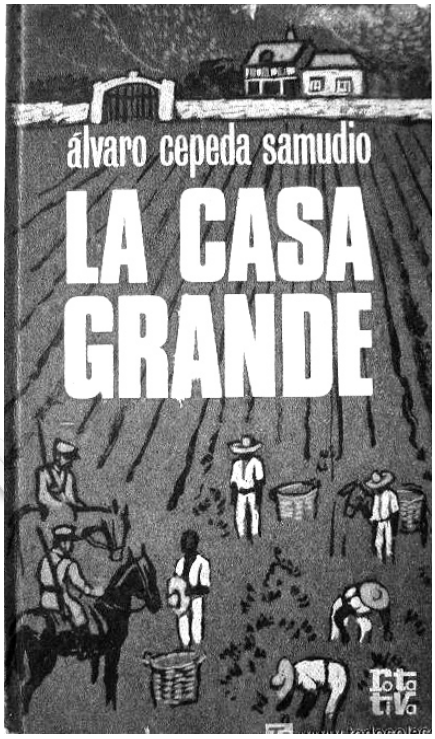
Esta imagen sangrienta en la que se condensa la comunión romántica entre paisaje y estado de ánimo, que simultáneamente funciona como símbolo de una historia de dolor y violencia, va a reaparecer de manera obsesiva en la literatura colombiana desde entonces hasta nuestros días.

Abraham Zacarías López-Penha

También dentro del romanticismo, Julio Flórez (1867-1923) le dedica tres poemas al río, "*El Magdalena*", "*En un playón*" y "*En el Magdalena*", en los que proyecta su sensibilidad crepuscular. Más que el río mismo, a Flórez lo impresionan los árboles de la ribera, el roble decrépito y sombrío que se deshoja en las olas, en el que ve un hermano de infortunio. Flórez todo lo que tocaba lo volvía lágrimas: en sus versos el río se vuelve "agua plañidera", raudal de llanto.

En su poema "Al río Magdalena" (1906), Abraham Zacarías López-Penha (1865-1927), percibe en la neblina silenciosa y nocturna, voces olvidadas, un aura de leyendas y el alma errante de los ancestrales caciques. Al contemplar el río, el poeta manifiesta su preocupación por el futuro de la patria ante la inminente amenaza invasora de "las nuevas razas de blondas cabelleras" cuyos "profanos pies" amenazan con violar una vez más el "sacro pórtico del templo". Con claro escepticismo, el poeta recuerda al "hermoso y fuerte río" que sus olas fieras y su altivez ya fueron vencidas por el coraje hispano.

A comienzos del siglo XX, el cubano Emilio Bobadilla, "Fray Candil" desahogó la amargura de sus desventuras comerciales y sexuales en Barranquilla, en su novela-panfleto **A fuego lento** (1903) cuyo capítulo IX narra un viaje en buque de vapor por el Magdalena. La visión del río que ofrece el narrador cubano es ambigua: por un lado, la admiración del protagonista, un médico dominicano residente en París, al contemplar el deslumbrante espectáculo de las riberas, "*Estas márgenes bien cultivadas podrían rendir ríos de oro. ¡Qué plétora de savia! ¡Qué desbordamiento de vida vegetal!*"; y por el otro, su repulsión al observar los seres miserables que pueblan el entorno, víctimas de diversas enfermedades, lepra y locura, sobre



todo, provocadas por el "*vapor sofocante, húmedo y miasmático, difundidor del tifus, de la viruela y del paludismo* [que] *brotaba de las márgenes..¡Qué contraste entre aquella vida de la naturaleza y aquella muerte a pedazos de sus míseros habitantes!*".

En el relato de Bobadilla aparece un capitán que, al referirse a la voracidad de los caimanes, comenta: "*¡Comen hasta piedras!* En eso se parecen a nuestros políticos". Con él se inicia una pródiga galería de seres locuaces y pintorescos, que, continuada por José Félix Fuenmayor en **Cosme** (1927) con su caricaturesco capitán Truco, del vapor fluvial "Zangamanga" y por Antonio Escribano Belmonte con el semental capitán Manotas del "Nautilus II" en el cuento "Aventuras desventuradas de don Pascual" (1962) llega hasta García Márquez con su capitán Samaritano cómplice del impávido amor en cuarentena fluvial y oloroso a gallinazo de **El amor de los tiempos del cólera** (1985).

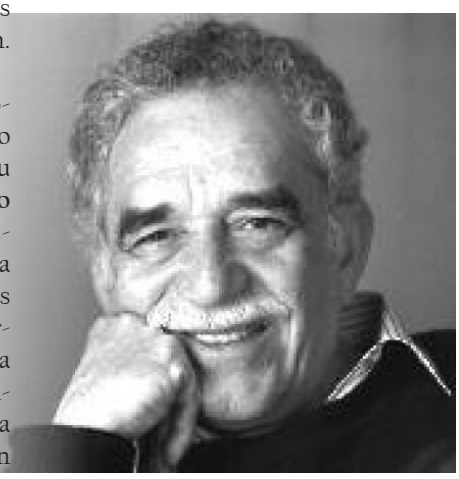
La navegación aérea trajo consigo un cierto olvido del río que se extendió a la poesía. Sin embargo, hacia mediados de siglo, el motivo reaparece, si bien trivializado, en los poetas piedracielistas Eduardo Carranza (1913-1985), Oda al Tolima grande, Jorge Rojas (1911-1995), "*El cuerpo de la patria*" y Darío Samper (1909-1984), "*Canciones del río Magdalena*". Modistos de la metáfora, estos poetas parten de los elementos esenciales del paisaje ribereño como un pretexto para hilar metáforas desrealizadoras y confeccionar paisajes verbales, mitad color y mitad fantasía de Walt Disney, como las tarjetas postales o los afiches de promoción turística. En estos poemas el río se vuelve un lagarto verde bajo las ceibas y su ámbito se llena de ángeles de niebla, cielos vestidos con pieles de culebra, caimanes con ojos verdes, negros con dientes de coco, pescadores lanzando atarrayas a un racimo de senos.

Por los mismos años un par de poetas hispanoamericanos de talla universal revitalizan el motivo del río Magdalena asumiéndolo desde una perspectiva social de crítica y denuncia y a través de un lenguaje directo, coloquial: Pablo Neruda y Nicolás Guillén(1902-1989). El chileno en el poema "*Ximénez de Quesada (1536)*" recrea el descubrimiento del río invocando a las fuerzas de la tierra para que detengan el combate desigual de los conquistadores europeos con los indígenas americanos y en "*Antonio Bernales (pescador, Colombia)*" inserta el motivo en la historia contemporánea. El cubano retoma con humor el tópico del boga al que le asigna un papel mucho más activo de pensamiento e interrogación.

A partir de 1957, el Magdalena comienza a cobrar protagonismo cuando el banqueño Rafael Caneva publica su novela **Y otras canoas bajan por el río** en la que se recrea desde la perspectiva del realismo socialista el drama de los pescadores desalojados por las petroleras y por los intereses comerciales urbanos que atentan contra la manera de ver el mundo de los nativos ribereños. Hasta entonces en la mayoría de las obras el río ha sido un elemento incidental: el escenario de la trama, su telón de fondo. Así ocurre en las novelas **Fruta tropical** (1919) de Adolfo Sundheim y **El desertor** (1974) de Plinio Apuleyo Mendoza, y en los cuentos "*Una enfermedad sin importancia*" de Antonio Escribano (1962) y "*La sombra*" (1992) de Marvel Luz Moreno.

Dos años después en el capítulo "*Los soldados*" (1959) de **La casa grande** (1962) de Alvaro Cepeda Samudio el río adquiere un carácter simbólico: el barro hediondo de los sombríos caños bajo la lluvia incesante y nada bautismal es una entrada en los dominios del mal y anuncia la vecindad de la catástrofe. Años atrás, Cepeda había puesto de manifiesto su interés por el río y su entorno en algunos textos periodísticos: "*Viaje por el litoral del Magdalena*" (1944), "*Biografía de una lisa*" (1947) y "*Ciénaga*" (1953)

En 1976 aparece una novela clave en cuanto al cambio en la visión y el tratamiento del motivo del río, **La otra raya del tigre** de Pedro Gómez Valderrama, obra que salta del registro realista a una aproximación mítica. En el capítulo inicial se narra el viaje en buque por el Magdalena del exiliado alemán Geo von Lengerke quien para escapar del recuerdo del hombre que mató en un duelo se interna en la geografía de Colombia con la intención de "dominar el paisaje" y "extraerle toda la le-



che de sus frutas" como una manera simbólica de aplacar la violencia de su propio espíritu.

En esta obra de Gómez Valderrama el viaje por el río adopta los trazos de un viaje iniciático. Marco de la lucha entre la "isla de civilización" del buque y su bramido de progreso que se propone vencer la barbarie de la naturaleza tropical e instaurar "*el reino del hombre sobre el hombre, el reino del odio y la injusticia*", este capítulo es una celebración del río (con remotas reminiscencias del canto de Madiedo) que todavía era el Río Grande de la Magdalena, "*ancho como la muerte, el río del bagre y la tortuga, del boga y del caimán, el de los caseríos de paja con gente semidesnuda, el reino verde del caimán y del tigre*". Aunque en su travesía, el ex militar Lengerke mata un caimán, fortaleza vigilante del reino del río-dios desde hace tres mil años, "ese primer toque del dios, ese contacto [lo] marca para siempre".

Poco antes de ganarse el Premio Nobel, fue Gabriel García Márquez quien volvió a llamar la atención sobre la importancia del río en la vida nacional, al tiempo que advertía sobre el avanzado suicidio colectivo que implica su abandono. En un texto autobiográfico del 25 de marzo de 1981, clave para entender su obra posterior, oscilante entre la nostalgia y la indignación, "El río de la vida", García Márquez expresa su añoranza por los años felices en los que viajar por el río era una aventura que podía durar cinco o veinte días y una fiesta familiar llena de sorpresas y enseñanzas superiores a las de la vida académica y pone de manifiesto su rabia rotunda por la muerte del río, la extinción de sus especies, la contaminación de sus aguas convertidas en alcantarilla de las ciudades, la privatización de sus riberas y la indiferencia de los candidatos presidenciales ante su alarmante situación pese al caudal de votos que podría representar.

Cuatro años después, en **El amor en los tiempos del cólera**, García Márquez desarrolla algunas de las intuiciones esbozadas en su columna periodística y en el capítulo más memorable del libro, el final, en el que el buque de amor de Florentino Ariza va y viene, como una advertencia repetida, por el río padre de La Magdalena, que ahora parece "una ilusión de la memoria", una ruina agonizante porque la deforestación irracional devoró su selva enmarañada y los cazadores americanos exterminaron los caimanes y los manatíes, y los loros y los micos murieron por la falta de frondas, y de los pueblos de las riberas que parecían vivir en una perpetua luz de fiesta no quedan más que los escombros umbríos de sus glorias y la tufarada nauseabunda de los cuerpos hinchados de los muertos que pasaban con un golero parado en la barriga, y siguen pasando rumbo al mar. Cuatro años más tarde, en **El general en su laberinto**, al relatar el horror del cuarto viaje de Bolívar por el río Magdalena como recogiendo sus pasos rumbo a la mar del morir reitera sus avisos sobre "los destrozos hechos por las tripulaciones de los buques de vapor para alimentar las calderas".

Tanto **El amor** como **El general** participan de elementos comunes que resaltan la impronta garciamarquiana en el tratamiento del motivo del río. La visión de la realidad que incorpora lo maravilloso: una ahogada que hace señas a los buques para desviarlos de su destino, unos hombres con dimensiones de ceibas y cresta y extremidades inferiores de gallo; las frases proféticas de sus personajes en relación con el río: "No hay problema, dentro de unos años vendremos por el cauce seco en automóviles de lujo"; "Los peces tendrán que aprender a caminar sobre la tierra porque las aguas se acabarán".

Después de las obras de García Márquez dos jóvenes escritores han vuelto a ocuparse del río en sus obras. Julio Olaciregui y Rafael Vega Jácome. Olaciregui, quien había insinuado el tópico cuando al final de **Los domingos de Charito** su personaje principal parece perecer arrastrada por un arroyo barranquillero y rodar rumbo al río Grande de la Magdalena, publica su ensayo "Historia de caimán", en el que revela una indagación minuciosa sobre el tema que habría de poner en práctica o en escena un una obra teatral inédita, **Las novias de Barranca. Tragicomedia en dos actos** en la que ahonda en la significación mítica del hombre caimán.

El poeta Jaime Manrrique Ardila

Por su parte, Vega Jácome en su novela **Río abajo** retoma la imagen de pesadilla de los muertos bajando por el río y hace de ella un leitmotif que confiere intenso dramatismo al relato de la vida vergonzosa de un pueblo ribereño, Purgatorio, en la época de la violencia política entre liberales y conservadores antes del asesinato de Gaitán.

En los poetas contemporáneos del caribe colombiano el río ha vuelto a convertirse en un motivo recurrente, si bien con un tratamiento mucho más profundo. Cabe aquí destacar el libro de Alvaro Miranda (1945) quien enmarca su poemario **Simulación de un reino** (1995) en la época de la Conquista; los poemas de Tallulah Flórez, "Si se mira el río" de **Voces del tiempo** (1993) y "Cinematográfica" (1996) en el que nos comunica la visión aterradoramente profética que experimentó en un viaje de Barranquilla a la Sierra Nevada, al pasar por la Isla de Salamanca y nos alerta sobre lo que puede ser el futuro de este hábitat hasta hace poco privilegiado. Y por último, Jaime Manrique Ardila, quien en los poemas "El Barranco de Loba, 1929", "Contemplando un paisaje de Frederic Edwin Church" y "Recuerdos" de **Mi noche con Federico García Lorca** (1995) y "Remolcador" de **Mi cuerpo y otros poemas** (1999) ha ido configurando una saga familiar en torno al tema del río.

El inventario incompleto de las obras de ficción en las que está presente el río Magdalena (Gregorio Castañeda Aragón, Víctor Manuel García Herreros, Eduardo Zalamea Borda, Oscar Delgado, Ernesto Palacio, Álvaro Mutis) nos revela que si el país le ha dado la espalda al río en materia económica y social, nuestra literatura no. Sin embargo, si exceptuamos las décimas de la poesía popular de Benjamín Buelvas Dávila, la presencia del río en las obras ha sido más bien marginal o incidental: motivo recurrente, el Magdalena, su historia moradora y su significación soslayada, no ha sido tema central de una obra literaria.

Detalle del gran telón de boca del teatro Amira de la Rosa en Barranquilla, obra del pintor Alejandro Obregón.

POEMAS DE AGUA DULCE

Ay, qué lejos Barranquilla !
Vela el caimán a la orilla
del agua, la boca abierta.
Desde el pez la escama brilla.
pasa una vaca amarilla
muerta.
Y el boga, boga.

Arrullo

La noche está muy atareada
en mecer una por una,
tantas hojas.
Y las hojas no se duermen
todas.
Si le ayudan las estrellas,
cómo tiembla y tintinea la infinita
comba eterna.
¿Pero quién dormirá a tantas,
tantas,
si ya va subiendo el día
por el río?
(¿Dónde canta este país
de las hojas
y este arrullo de la noche
honda?).
Por el lado del río
vienen los días
de bozo dorado,
vienen las noches
de fino labio.
(¿Dónde el bello país de los ríos
que abre caminos
al viento claro
y al canto?)
La noche está muy atareada
en mecer una por una,
tantas hojas.
Y las hojas no se duermen
todas.
Si le ayudan las estrellas...
Pero hay unas más ocultas,
pero hay unas hojas, unas
que entrarán nunca en la noche,
nunca.
(¿Dónde catan este país
de las hojas,
y este arrullo de la noche
honda?)

Aurelio Arturo
(La Unión, 1906-1974)

Una canción en el Magdalena

Sobre el duro Magdalena,
largo proyecto de mar,
islas de pluma y arena
graznan a la luz solar.
Y el boga, boga.

El boga, boga,
preso en su aguda piragua,
y el remo, rema : interroga
al agua.
Y el boga, boga.

Verde negro y verde verde,
la selva elástica y densa,
ondula, sueña, se pierde,
camina y piensa.
Y el boga, boga.

Puertos
de oscuros brazos abiertos
Niños de vientre abultado
y ojos despiertos.
Hambre. Petróleo. Ganado...
Y el boga, boga.

Va la gaviota esquemática,
con ala breve sintética,
volando apática...

Blanca, la garza esquelética.
Y el boga, boga.

Sol de aceite. Un mico duda
si saluda o no saluda
desde su palo, en la alta
mata donde chilla y salta
y suda...
Y el boga, boga.

Ay, qué lejos Barranquilla !
Vela el caimán a la orilla
del agua, la boca abierta.
Desde el pez la escama brilla.
pasa una vaca amarilla
muerta.
Y el boga, boga.

El boga, boga,
sentado,
boga.
El boga, boga,
callado,
boga.
El boga, boga,
cansado,
boga...
El boga, boga,
preso en su aguda piragua,
y el remo, rema : interroga
al agua.

Nicolás Guillén
(Cuba, 1902 - 1989)

Los oficios de la ribera*

En el navío atisbo
los eminentes oficios que se ejercen en la ribera
y en sus trojas multísonas
Ataugistas, pontoneros, calafates,
carpinteros de ribera
con sus manos sucias de viruta
y de aserrín,
cabeceadores de calabrote,
veladores, remeros, remendones,
zahoríes de monzones y estallidos de agua,
ruteros de tempestades,
ojeadores de soles languidescentes,
empalmadores de guayas.

Pero nosotros proseguimos
en contacto
con la muerte que se aposenta en la sentina
Cuando el agua se inmuta,
el ángel acude
y elige un camino de agua
entre la espuma.
Hay bultos estibados
con materias de escarnio
Vinieron las tempestades aborrascadas

en los días transitorios
Hay mares vastos y profundos
de aguas oscuras
que precisan mucho
tiempo para ostentar sus cualidades
puras. Hay otros profundos
y claros a la vez.

La fuerza que carcome
la orilla de las bahías,
el éxtasis de las aguas alucinadas
o la lluvia de profundos
colores encenegados
y la humillación de las marismas estancadas.

El mar siembra en la playa
los dientes del dragón,
las olas ojean
los albos almagestos.

Yo también siento la agitación
del abismo, las tempestades
secretas celosamente
custodiadas. Las transparencias
insondables que paralizan
la volición sumida
en un charco de adormideras,
los relámpagos cebrados
que penetran la materia iracunda,
las profundidades inconmovibles
y las agitaciones que elaboran
los jazmines de la espuma.
Lejos de las plácidas rutas
transitadas por los barcos,
las grandes ceremonias
de la soledad y el secreto.

La masa del agua que se desplaza
como una melodía,
con una simultaneidad amenazante
que se traslada. Algo
quiere ser fuerza a partir
de un elemento flexible
e inerme, igual y cambiante
en su embriaguez, color, densidad,
preparando su despliegue, admite
la mezcla de las cualidades.

Y la agonía profunda
del océano en busca
de una sostenida
consistencia

Gustavo Ibarra Merlano
Cartagena de Indias, 1919 - Bogotá, 2001

* *Poema tomado del libro Colombia en la poesia colombiana, los poemas cuentan la historia, Bogotá 2010.*

La creciente

Al amanecer crece el río, retumban en el alba los enormes troncos que vienen del páramo.
Sobre el lomo de las pardas aguas bajan naranjas maduras, terneros con la boca bestialmente abierta, techos pajizos, loros que chillan sacudidos bruscamente por los remolinos.
Me levanto y bajo hasta el puente. Recostado en la baranda de metal rojizo, miro pasar el desfile abigarrado. Espero un milagro que nunca viene.
Tras el agua de repente enriquecida con dones fecundísimos se va mi memoria.
Transito los lugares frecuentados por los adoradores del cedro balsámico, recorro perfumes, casas abandonadas, hoteles visitados en la infancia, sucias estaciones de ferrocarril, salas de espera.
Todo llega a la tierra caliente empujado por las aguas del río que sigue creciendo: la alegría de los carboneros, el humo de los alambiques, la canción de las tierras altas, la niebla que exorna los caminos, el vaho que despiden los bueyes, la plena, rosada y prometedora ubre de las vacas.
Voces angustiadas comentan el paso de cadáveres, monturas, animales con la angustia pegada en los ojos.
Los murciélagos que habitan la Cueva del Duende huyen lanzando agudos gritos y van a colgarse a las ramas de los guamos o a prenderse de los troncos de los cámbulos. Los espanta la presencia ineluctable y pasmosa del hediondo barro que inunda su morada. Sin dejar de gritar, solicitan la noche en actitud hierática.
El rumor del agua se apodera del corazón y lo tumba contra el viento. Torna la niñez...
¡Oh juventud pesada como un manto!
La espesa humareda de los años perdidos esconde un puñado de cenizas miserables.
La frescura del viento que anuncia la tarde, pasa velozmente por encima de nosotros y deja su huella opulenta en los árboles de la «cuchilla».
Llega la noche y el río sigue gimiendo al paso arrollador de su innúmera carga.
El olor a tierra maltratada se apodera de todos los rincones de la casa y las maderas crujen blandamente.
De cuando en cuando, un árbol gigantesco que viajara toda la noche, anuncia su paso al golpear sonoramente contra las piedras. Hace calor y las sábanas se pegan al cuerpo. Con el sueño a cuestas, tomo de nuevo el camino hacia lo inesperado en compañía de la creciente que remueve para mí los más escondidos frutos de la tierra.

Alvaro Mutis
(Bogotá, 1923)

Verano, uvas, río

El tiempo pasa por el río
tan dulcemente como fluye
el agua. Lleva al nadador
adolescente, enjuto, rojo,
que bajo el sol de los venados
come uvas. Las más doradas
avispas del día lo aturden
con zumbidos, destellos, brisas
rápidas. Cuando siente un aire
de luna, aléjase silbando
por la orilla.

Se reconoce
el extranjero en ese instante
de demorada luz y fresca
sombra y vaho entre las frutas.
Mas ya nada es suyo. Verano,
uvas, río, todo concluye
con la noche que envuelve y borra
la juvenil cabeza rubia.
Por la ciudad natal en fiesta
desconocido cruza el hombre.

Jorge Gaitán Durán
(Pamplona, 1924-1962)

Sarta del río Cauca

Bajábamos -mi caballo y yo-
dos veces al año hacia el río Cauca.
De las altas montañas bajábamos y al amanecer divisábamos el río entre piedras negras
y palmeras y era una gran alegría ver este río.
Viajábamos de noche con la luna de agosto y con las lluvias de enero en enero.
Pero mi caballo se sabía el camino de memoria o lo inventaba,
Él que veía -porque yo no veía nada-.
Yo tenía trece años, mi caballo tenía cinco;
éramos muy jóvenes para andar solos por ahí.
Qué amigazo era mi caballo, más inteligente y más instruido que yo,
Y sin embargo era yo el que llevaba las riendas del freno,
Sólo por ser el hijo del dueño del caballo, como siempre sucede.
Pero yo le ofrecía pedazos de panela en mi mano, mirándolo de frente,
Y nunca cometí la torpeza de vaciarle una botella de cerveza en la testa
coronada por sus dos nerviosas orejas.
Yo lo llamaba por su nombre y apellido y él venía a mí con un suave trote amoroso,
Subiendo desde el fondo de la cañada donde la bruma no se levantaba aún,
dormida sobre los pastizales de yaraguá, grises
y constelados de rocío a las seis de la mañana.
Durante el viaje, yo le recitaba a mi caballo todos los poemas de Porfirio Barba-Jacob,
los cuales se esparcían por las desiertas montañas.
No recuerdo ningún comentario de mi caballo acerca de los poemas,
pero si yo dejaba de recitar, él se detenía.
Por supuesto que antes de salir yo había bañado mi caballo,
Lo había tenido conmigo en el patio de atrás de la casa,
dándole de comer dulce caña picada, aguamiel con salvado, bananos partidos,
Y lo había peinado, acariciado, dándole palmadas en las ancas,
Con cepillos de raíz le había alisado el pelo
y con un peine de cacho le había peinado cuidadosamente la crin y la cola
Y había revisado los aperos: la alfombra roja para el lomo, el freno limpio,
la cincha suave pero firme, la montura adornada con grabados y bollones,
los estribos de cobre labrado, los zamarros de piel, mi sombrero de fieltro.
Mientras no me calara aquel sombrero, el caballo no entendía que pudiésemos partir.
Mi padre miraba todo muy despacio y muy serio
Y si no había ninguna falla aprobaba con la cabeza.
Yo sé que ese caballo dejó de existir hace mucho tiempo
y que yo le sobrevivo injustamente.
Era un caballo de largas crines, llamado don Palomo Jaramillo.
El río Cauca no sabía nada de eso porque venía de muy lejos, de las tierras llanas,
Tan sereno, tan colmado de grandes peces -entonces-
El río que había pasado por sus orillas donde negros bebían en quioscos de palmiche,
Vivían en chozas, trabajaban, no trabajaban,
peleaban entre sí con larguísimas peinillas de acero inoxidable, marca Corneta,
Negros que habían vertido su sangre en el río, su sudor, sus lágrimas,
Que celebraban el sábado en los puertos, cada puerto con su estación del ferrocarril
y esas botellas verdes de Pilsen para la sed, para las ganas de beber,

para el coraje de pelear.
A la altura de Anzá las turbias aguas del río se cruzaban en canoa, llevando
de la brida a mi caballo para que no se ahogara.
Nadaba pesadamente el caballo, pero tenía mucha resistencia a las aguas impetuosas.
Mi caballo me vio tomar aguardiente, no dijo nada.
Me llevó borracho a casa, me acarició con el belfo, con el lado de su cabeza.
Se paraba muy firme, me miraba fijo, me decía –Vamos.
Al galope corría con sus crines al viento para darme alegría,
O me llevaba con toda seguridad por los malos caminos, en aquellos inviernos.
Desde que no tengo caballo y me veo obligado a rodar en auto,
vivo completamente extraviado dentro de mi auto.
Los paisajes a cien kilómetros por hora no tienen pies ni cabeza
y no pueden decir nada porque se marean,
Pero mi caballo sí que sabía de paisajes, era un caballo paisajista,
Un caballo de un solo caballo, pero más majestuoso que el Rolls Royce de la Reina.
El río más bello del mundo es el primer río, donde nos bañamos desnudos,
Y los demás son los otros ríos, así como las otras mujeres, y los otros amigos.
Si el río Magdalena no me dijo nada cuando yo estaba muchacho,
ya para qué me habla; que no me hable.
Yo tuve una larga conversación con el río Cauca y me lo dijo todo,
Todo lo mismo que hubiera podido decirme el río Magdalena,
Pero el río Cauca me puso la mano en el hombro y me habló al oído
Y el río Magdalena no me gusta porque habla a gritos.
Yo fui con mis amigos al río Cauca y lo atravesamos a nado,
en Anzá, en Cangrejo, Tulio Ospina, La Pintada, Cali,
Pero yo no he atravesado a nado ningún río Magdalena.
El río Magdalena me quiere ahogar, quiere hacer olas y taparme,
si me pone un brazo encima me aplasta. Temo mucho del río Magdalena.
Por las orillas del río Cauca me paseaba como un rey en su baraja.
En el puente de Bolombolo me atuve a conversar con gentes que pasaban,
con un amigo, con la noche solitaria.
El puente de Bolombolo desaparecerá bajo las aguas de una presa,
Y con él todas las casas y las grandes bodegas de techo de cinc.
Sólo el nombre de Bolombolo perdurará en los poemas de León de Greiff,
Quien tuvo el privilegio de ver nacer el puerto, cuando se construía el ferrocarril.
El olor de la hulla desapareció con los trenes, sólo quedan las putas
Que pronto desaparecerán bajo las aguas de la presa, con los billares patas arriba,
los restaurantes de caliente sopa, y mi revólver de inspector de policía.
Por el puente de Bolombolo perseguí a un bandido una noche,
el bandido se arrojó al río,
hice un disparo al aire para poder ir a tomar cerveza con el teniente
y conversar del asunto.

Agua del río Cauca,
En lindos vasos de cristal te bebo ahora, un poco amarillenta,
seguramente no muy bien purificada.
Si mi caballo te bebiera se moriría de repente.

Jaime Jaramillo Escobar
(Pueblorrico, 1932)

El Barranco de Loba, 1929

Cuando el sol calcinante
se abate hostigante sobre el pueblo,
después de que mi abuela
(como Ursula Iguarán)
se ha pasado horas enteras
confeccionando animalitos azucarados,
mi madre, con un vestido de lino blanco
que le llega hasta los tobillos,
una cinta roja adornándole
su larga trenza negra,
calzando burdas chancletas,
va de casa en casa cantando:
"Cocadas, cocadas de coco y piña."

Maldiciendo el sol
que la quema y la renegrea,
mi madre balancea la bandeja
encima de su cabeza
y camina desde la quebrada
hasta la escuela pública,
pasando por el cuartel de la policía,
las dos cantinas del pueblo,
y el cementerio donde los gallinazos,
las iguanas y las víboras hacen la siesta.
Mi madre camina las calles engramadas
del villorrio hasta que el sol
-una guayaba madura ardiendo
se zambulle en las aguas del Magdalena
y una violenta hemorragia celeste
pinta nubes enfebrecidas.

Acomodándose sobre una piedra
a orillas del río,
observando los pescadores
que regresan en sus piraguas cargadas
de bagres, bocachicos y manatíes,
tortugas y babillas,
mi madre, con su bandeja de animalitos casi intacta,
espanta los mosquitos que la aguzan
y las moscas drogadas por el azúcar.
Ella es una niña de diez años,
hastiada, sudorosa, cansada.
Ella odia a sus padres por ponerla
a vender cocadas que nadie compra.
Rascándose las piernas
con sus uñas de señorita,
ella espera la lancha
que todas las tardes pasa río arriba,
rumbo a Mompox, Magangué, El Banco, Cartegena,
las grandes ciudades del mundo.
Todas las tardes ella espera.
Todos los días ella anhela ese primer viaje
del que nunca regresará.
Cuando finalmente la lancha a vapor
aparece, tosiendo como una ballena tísica,
los zancudos frenéticos
que atacan los brazos expuestos
de mi madre,
ya no la molestan.

Porque el picor que la ataca
es más agudo, es de otra naturaleza.
Es el picor del deseo herido,
es el canto de sirena del mundo y sus placeres
que la lancha anuncia todas las noches
subiendo las aguas del río en llamas
hacia esas urbes donde la vida empieza.

Jaime Manrrique Ardila
(Barranquilla, 1949)

Nacimiento del río Magdalena

¿Y así que este hilo blanco
Es el río Magdalena?
Inocente, sin reses ahogadas
En invierno ni bohíos arrastrados
En sus aguas cenagosas.
¿Y así que esta balbuceante lengua
Como pequeña cimitarra
Es el río Magdalena?
Cauto, sin hombres muertos
Navegando entre dos nadas
Y una alta corona de pájaros negros
Sobrevolándolos como tristes aureolas.
Sólo es un hilo. Ni siquiera
Ha besado piedras pulidas por el tiempo,
Esas piedras formadas de paciencia.
¿Y así que este leve punzón de agua
Es nuestro ágrafo río
Que aún no escribe pajonales y muchachas,
Ancianas con parihuelas de bahareque
Recogiendo en las cuencas de las manos su reflejo?
¿Y así que de este secreto
Nace el río Magdalena?
Pobre río lejos de pueblos y ciudades:
No sabe lo que le espera.

Juan Manuel Roca
(Medellín, 1946)

Si se nombra el río

No poseo absolutamente nada
que pueda igualarme a estos hombres hermosos
que asaltan ingenuos
la lengua oxidada del agua con sus cuerpos.

Los pescadores son ríos pequeños en el río.
Geometrías tatuadas por el mugre de este siglo
que pasa y permanece en cada puerto,
en cada orilla coloreada por el agua:
un verde, un ocre, un rojo en la certeza
que sólo suelen dar las cosas vivas
y todo tan intacto.

Intacto el negro río
y el marino intacto entre mis piernas
dementes y obstinadas algas
que respiran cansadas cuando el sol se lanza
en sombra
haciendo otro ejercicio del paisaje
inclinado por buques de océanos distantes.

No quiero que este río se ahogue entre sus aguas.
No quiero que pierda la memoria y se detenga en lodo.
No quiero que juegue a la pobreza y
que todo se reduzca a la antigua afición de un espectáculo:
a la imagen de algún cine recordado.

Tallulah Flores
Barranquilla, 1957

*Ciénaga de oro**

A Soad Louis

No sé si el polvo en algún otro mundo
será esta cosa triste, festejable.
Vengo de Ciénaga de Oro.
Mi corazón es obra municipal.
Me conformo con músicas baldías.

Tengo el barro que merezco,
el rastro de la pena de plaza
y un origen que ama lugares rotos.

Treinta tíos de perfil labrado
montan bicicletas y yeguas cordiales,
conocen cada noción de la sombra,
miran muy rectamente al hombre extraño
y alguien les debe algo,
hace mucho tiempo.

El río pasa y divide el pueblo en dos lonas
amargas.
Petrona Naranjo hace revisar el ansia de los muchachos
y desde el Suán, burros milenarios, musicales,
mandan sobre toda la tierra.

Hay entonces una hora
en que los hombres recuerdan
el peinado de sus muertos.
Y frente a plácidas albercas
niñas desnudas indagan la llegada del asombro,
descubren la violenta rapsodia de sus pezones.

Hace mil años, dioses ásperos
con rostros de achiote,
dejaron sus lanzas en la espera de los ausentes.

Ahora, farmacias y haciendas recientes
se acumulan como viejas deudas
con una sangre de vecinos imprevistos
y un códice de barro y un grito magnífico
donde el pueblo origina su último palacio
y su primera frontera.

Pero, viejas lentas de pañolón y resabio
mascan, como tabaco,
una sabiduría carnosa
que anula las podredumbres del oro.
Sé que si Chía Guzmán riega el orégano,
los saberes del río sabrán flotar sobre sus
aguas.
Si Chabela Villera sale a bailar,
el deseo incendia su propio reposo.
Si Jonnhy Sáenz y Pablo Flórez cantan,
el matarratón tendrá que florecer,
el viento será nalga dichosa,
el pueblo conocerá todos sus patios.

Desde un recuerdo que es madrugada,
ya destruida, Lucy González grita
las más antiguas preñeces,
y más allá de la muerte, la luz debida.

Ay, Nevija Usta, madre, hija mía,
leyenda más alta que el río,
ya conozco la locura nocturna
de la ausencia,
el lunes eterno.

Juglares destruidos pregonan
esa lección de los patios:
come queso de seis de la tarde
para combatir todo olvido.

En Ciénaga de Oro,
donde el calor impera como segunda tierra,
las mujeres llevan en las mejillas,
un desafío desolado,

y el sol conserva
su sangrienta función de recuerdo.

Jorge García Usta
Ciénaga de Oro, 1960 - Cartagena de Indias, 2005

* *Poema tomado del libro Colombia en la poesia colombiana, los poemas cuentan la historia, Bogotá 2010.*

*Magdalena medio**

I

Todavía se escucha el plañido del perro
y un tamarindo se deshoja lúgubre como un anciano leproso.
Son un eco la picada de la trucha,
el machetazo a media asta sobre el racimo,
la cosquilla verde del viento en el follaje,
que es música y lo sabe, son eco.
No hay nadie, sólo el plañido;
todo es voz, como la noche,
como el cansancio de las palmeras
doblegadas.
Un día vino la Segadora y se acostó en la hamaca,
marcó los nombres en la arena
y, vendaval, se llevó hasta el clima.
Pequeña nada tropical, barrida,
que miran los ojos que reinventan todo,
inútilmente.

II

La muerte espumea en la garganta del caimán,
samán vaho de manigua desbravada;
la sangre arborea y huele en las cortezas:
la del antepasado salvaje que horadó oscuridades,
la del campesino ceñido a esas huellas,
la del que vive en lo posible, en la utopía
de un día regresar por el río batiendo sus manos
en señal de pasmo;
o la sangre que arborea y es ella símbolo
como símbolo son los maderos patibulares,
las chozas vacías, los caseríos silenciados;
y el medio Magdalena brama en el medio,
pero brama el que ronca una queja adentro
o el que produce el relámpago mortal,
su zigzag, su muerte de correrías fantasmas.
Muy pronto habrá otro caimán desaparecido,
adelantado, brujo o sindicalista;
espumea la muerte en sus gargantas, hongo, roza;
se alza como fumigación de napalm,
metralla, machete, tiene nombres,
se mece a la hora de la siesta,
desnuda, irreconocible.

Óscar Torres Duque
Bogotá, 1963

* *Poema tomado del libro Colombia en la poesia colombiana, los poemas cuentan la historia, Bogotá 2010.*

Rafael Campo Miranda

El maestro Rafael Campo Miranda es sin duda uno de los más importantes compositores de música popular colombiana. Su amplio catálogo de temas hace parte del gran patrimonio de la música del Caribe colombiano en un Olimpo en el que están José Barros, Pacho Galán, Lucho Bermúdez, Guillermo Buitrago, Rafael Escalona, Esthercita Forero y Alejandro Durán, entre otros.

Campo Miranda nacido en Soledad (Atlántico) realizó estudios musicales con maestros como Pedro Biava, Calixto Gonzales, Guido Perla y Adolfo Mejía en materias como solfeo, teoría de la música, guitarra clásica, armonía, historia de la música e historia del arte.

Sus composiciones empezaron a tener notoriedad nacional e internacional desde los inicios de la década del 50 y desde entonces su prestigio se encuentra unido nombres como Luis Santi, Eduardo Armani, La Sonora Matancera, Nelson Pinedo, Luis Carlos Meyer, Billo Frómeta, Nelson Enrique, Rafael de Paz, Carlos Argentino Torres, Pio Leiva, Alejo Durán, Bovea y sus Vallenatos, Lucho Bermúdez, Pacho Galán, Los Melódicos, entre otros.

"Amor Naufrago" o "Recuerdos Náufragos", un porro-canción compuesto en el año 1956 en la ciudad de B/quilla fue grabado inicialmente por la orquesta de Juancho Esquivel en disco de acetato de 78 r.p.m. pero grabado años más tarde en Venezuela con el título de "Lamento Náufrago" por la orquesta del caraqueño Jesus "Chucho" Sanoja cantando Chico Salas, agrupación con la que dicha canción se convirtió en un éxito disquero internacional, a la que siguieron muchas versiones.

Publicamos a continuación, en el marco de esta edición especial sobre el Río Magdalena, la versión que para guitarra de concierto ha realizado el maestro Rafael Campo Vives, hijo del compositor, pionero en llevar la música del Caribe colombiano a la guitarra clásica bajo un formato destinado para salas de concierto. Lamento Náufrago pertenece al ciclo de obras de su padre arregladas para guitarra por el maestro Campo Vives, al igual que el Porro con bajo obstinato sobre el tema "Playa, brisa y mar...", Fantasía Caribe No. 1 sobre el tema "Pajaro amarillo, Fantasía renacentista sobre un tema colombiano (Entre Palmeras), Fandango colombiano (Nube viajera).

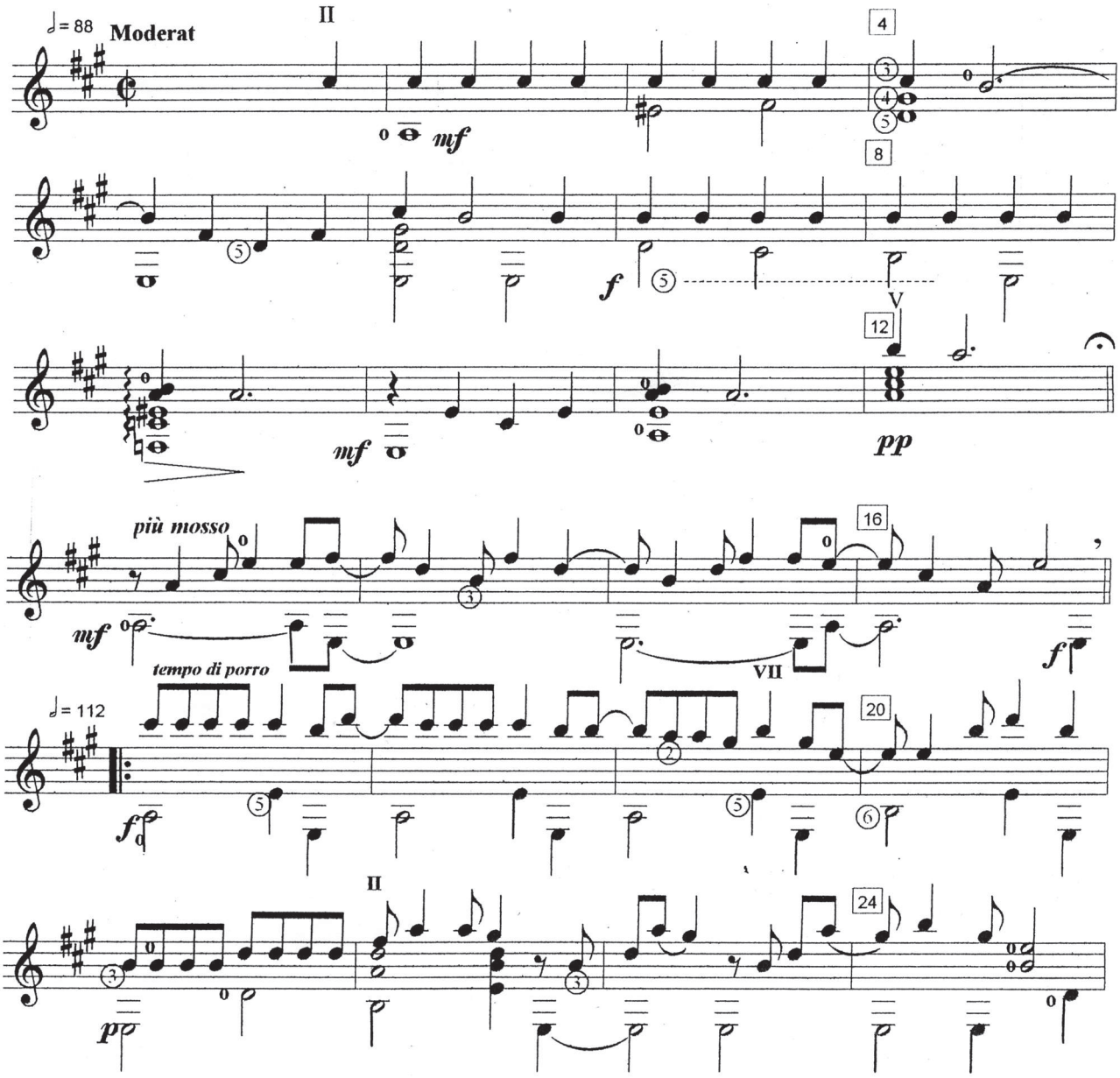
Nota del editor

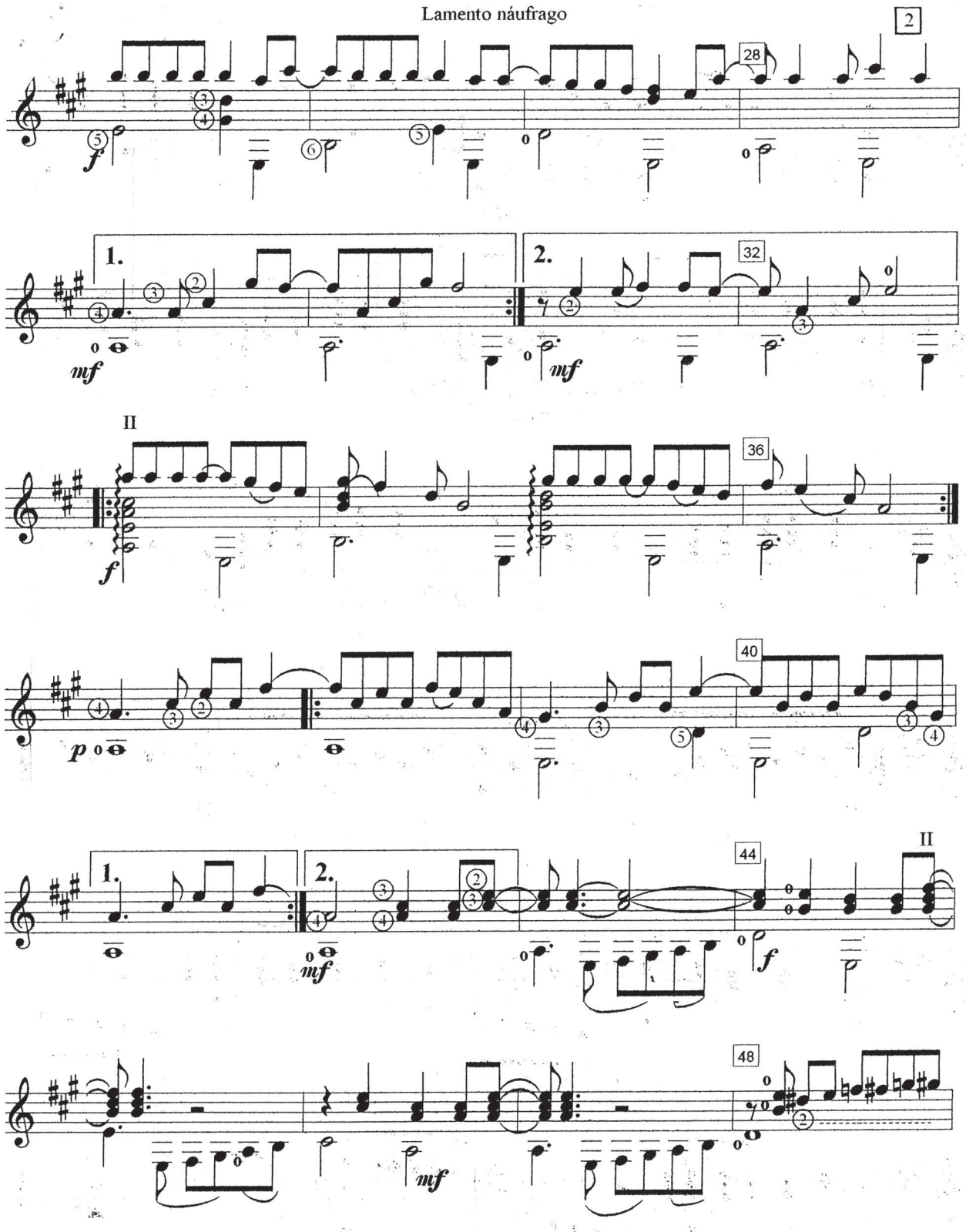
Lamento náufrago
(Porro-canción)

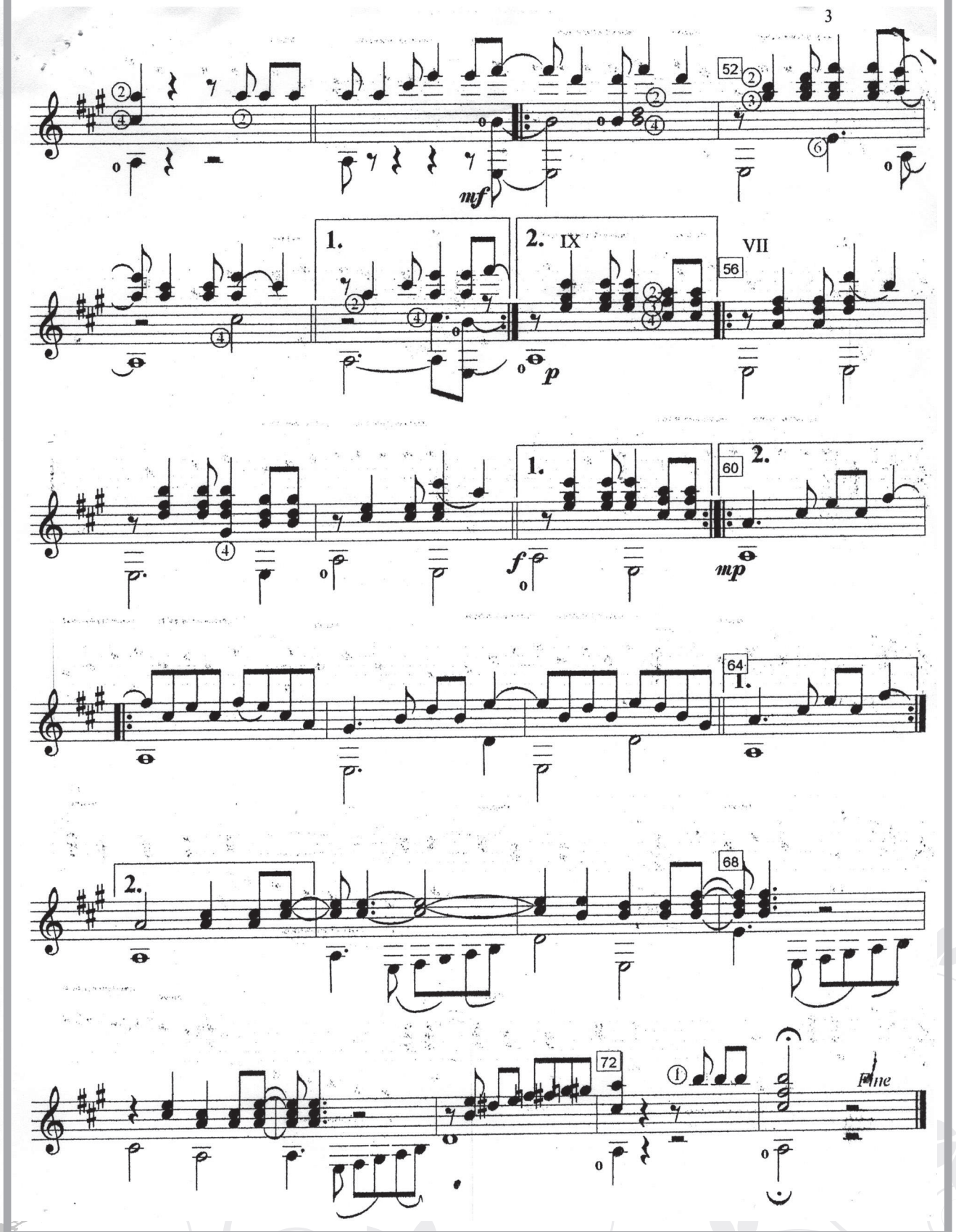
Versión para guitarra de concierto
RAFAEL CAMPO VIVES

RAFAEL CAMPO MIRANDA
(1918 -

INTRO

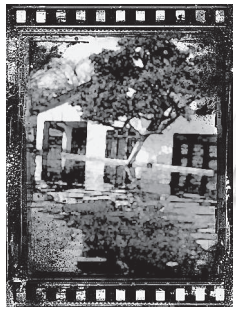



Lamento náufrago
2
28
f
1.
2.
32
mf
II
36
f
p
40
1.
2.
44
II
mf
f
48
mf


3
52
mf
1.
2.
IX
VII
56
p
60
f
mp
64
68
72
Fine

El Río de hoy

Con el olvido político del río se ha deteriorado no sólo el fenómeno hidrológico, el recurso natural, sino la calidad humana del hombre ribereño como eje de la cultura misma del río y, desde luego, parte definitiva de la propia fisonomía nacional y de la esencia misma del ser nacional.



¿EN QUÉ MOMENTO SE VOLVIERON MALAS LAS INUNDACIONES?[1]

Germán **Márquez**
Fotografías de Libardo Barros

En otros tiempos se enseñaba que algunas de las primeras grandes civilizaciones, como la sumeria, la egipcia, las chinas e indias, entre otras, habían surgido en los valles de grandes ríos.Nos decían que en Sumeria, al sur de Mesopotamia, entre los ríos Tigris y Éufrates, había empezado todo: agricultura, escritura, moneda, leyes, astronomía, ingeniería, y que allí se fundó Ur, la primera ciudad. Luego florecieron en Mesopotamia, Babilonia y Nínive, donde estuvieron los templos de Astarté y los Jardines Colgantes de Semíramis, una de las maravillas del Mundo Antiguo. Era una región tan hermosa y fértil que los padres de la Iglesia primitiva creían que allí había estado el Paraíso Terrenal. Luego vinieron Bagdad y Las Mil y Una Noches, aunque después pasó algo terrible y aquello se convirtió en un desierto. El poeta Kayyam, ya en el siglo XI, cantó:
Solamente el lagarto recorre los alcázares donde gozó Djemschid de la gloria y del vino.

Estos sucesos, y también la tragedia que aún no termina pues hoy Mesopotamia es Irak, tienen mucho que ver con las inundaciones. Porque tanto la fertilidad de la tierra y la prosperidad inicial como los problemas posteriores tienen mucho que ver con ellas. Aunque entender esto requirió más tiempo y otras enseñanzas.

La historia de Egipto ayudó, pues su riqueza y poderío, que permitieron la maravilla extravagante de las pirámides, la Esfinge y los templos de Karnak y Luxor, se atribuía sin dudas a la legendaria fertilidad del valle del Nilo, debida a sus inundaciones. Anualmente, el río se desbordaba y sus sedimentos fertilizaban la tierra; cuando las aguas se retiraban, crecían el trigo y el poder de los faraones, así como la cebada para otro producto egipcio muy perdurable: la cerveza. Se contaba también que los sacerdotes egipcios derivaban mucho poder de su capacidad para predecir con precisión las inundaciones, a partir de sus mediciones con "nilómetros" ocultos en los templos, lo cual aseguraba el éxito de los cultivos. Era una versión primigenia del mito de la ciencia, hoy dominante.

De Egipto, a través de la Biblia, viene otra historia pertinente: la de José, con el episodio de la mujer de Putifar, tan sugestivo como el nombre, aunque aquí interesa más el sueño de las vacas flacas y las vacas gordas. Si se recuerda, el Faraón sueña con siete años de vacas gordas, que José interpreta como siete años de lluvia, inundaciones y grandes cosechas que el Faraón, previsor, guardará para los siete años de vacas flacas, años secos que traerán hambre al pueblo. José dominaba no la hidrología de los sacerdotes, sino la meteorología, y lo que estaba previendo era, en términos actuales, siete años del fenómeno de La Niña (lluvia) y siete años de El Niño (secos). Porque esta es, año más o menos, la periodicidad de estos fenómenos, que se deben a grandes procesos climáticos y de circulación en el Océano Pacífico, hoy explicados.

Pero lo que ilustra esta historia es que las inundaciones eran consideradas buenas. ¿En que momento, pues, se

1 *Esta ponencia fue presentada en el evento Reencuentro con el Río, el 3 de marzo de 2011, en Barranquilla, organizado por el Parque Cultural del Caribe en alianza con la Universidad Simón Bolívar y ADN, y cedida gentilmente por su autor y por el PCC.*

volvieron malas? Ya llegaremos a ello. Antes cabría recordar cosas que se enseñaban sobre el Ganges, el Brahmaputra o el Yang Tzé, sus valles inundables y las culturas allí forjadas, en armonía, seguramente difícil, con las inundaciones. O recordar al Danubio, al Rin, al Volga o al Mississippi, pues las inundaciones no son patrimonio del Trópico ni del subdesarrollo. Pero vamos más cerca en el espacio, en el tiempo y en los afectos. Según la canción: "Guadalajara en un llano, México en una laguna"; o, más técnicamente, México en una planicie de inundación, nombre propio de estas zonas inundables. En efecto, Tenochtitlán era una ciudad anfibia, una Venecia azteca, que se benefició de las fértiles tierras y aguas aledañas. Allí se desarrollaron notables adaptaciones, como los huertos flotantes llamados chinampas, que aún producen comida y flores. Hoy, Ciudad de México se asienta sobre los restos de la laguna y soporta una de las mayores poblaciones del mundo.

La Sabana de Bogotá también es una planicie de inundación, como lo corroboran cada cierto tiempo sus inundaciones. El mito de Bochica nos recuerda que la Sabana era un gran lago que aquel desecó con la apertura del Salto del Tequendama; no obstante, quedaron evidencias de su condición en la vasta red de humedales que aún persisten, a pesar de rellenos, urbanizadores (piratas o no), Corporación Autónoma, extracción de agua subterránea, embalses, ingenieros y contratistas decididos a poner al río en cintura, y otros tantos "ciudadanos" siempre dispuestos a arrojar su basura en ellos. Mi memoria alcanza para recordar la laguna de la Herrera como laguna, hoy apenas un vestigio del gran lago. El caso es que en sus fértiles suelos aluviales (esto es, formados por el río y sus inundaciones) los chibchas se las ingeniaron para sostener la mayor densidad de población indígena en lo que luego sería Colombia. Cerca de 10 millones de personas la prefieren o la soportan hoy como sitio de residencia, y aún hay mucha producción agrícola y pecuaria en los sitios, cada vez más escasos, donde no ha llegado el cemento.

El valle de México y la Sabana de Bogotá interesan pues son planicies inundables ubicadas alto en las montañas, y no en valles bajos como otras mencionadas, y porque también sirvieron de asiento a culturas importantes. Las planicies de inundación son, así, claves también en el desarrollo cultural en América, aún sin mencionar casos de singular importancia como el de los zenú, en las planicies de inundación del río Sinú, hoy escenario de desastre, que no sólo ocuparon sino que hicieron una adaptación enormemente creativa de aquellas a su modo de vida.

Inundaciones, pues, ha habido siempre y la Humanidad parece haberlas sabido aprovechar bastante bien. No es sólo que la gente se resignara a vivir con ellas; es que los valles han sido un lugar de asentamiento predilecto y exitoso, a lo largo de siglos. Y es que las planicies de inundación no sólo proveen suelos fértiles sino, como es de suponer, agua, vías de comunicación y pesca, mucha pesca, entre otros beneficios que explican esa curiosa inclinación de las civilizaciones por prosperar en ellas. Lo de la pesca merece especial mención.

Aunque parecen estar quedando sólo en la memoria de personas de cierta edad, la mayoría de los colombianos han oído, y quizá también disfrutado, de las "subiendas". Este nombre alude a un fenómeno por el cual los ríos se llenan de peces, entre nosotros principalmente bocachicos y bagres, lo que da lugar a una gran temporada de abundancia de pesca que coincide, más o menos, con la época de Semana Santa. Entre la subienda y otra pesca a lo largo del año, el río Magdalena proveía, hasta mediados de los años setenta, algo así como 80.000 toneladas de pescado al año, más del 50% de la producción pesquera en Colombia; hoy no alcanza los 10.000, ya veremos por qué.

¿Cómo se producía tanto pescado? En condiciones naturales, una planicie de inundación está formada por una gran extensión de depresiones y terrenos

bajos, aledaños al canal principal del río, con el cual se conectan a través de caños, no los infectos de las ciudades, sino brazos de agua que a veces llevan el agua del río hacia el plano y a veces la traen de vuelta hacia él. De los terrenos bajos algunos están permanentemente inundados, y constituyen ciénagas, mientras otros se inundan entre unos pocos días y muchos meses al año, en especial como resultado de expansión de las mismas ciénagas. Cuando arrecia la lluvia el río crece, sus aguas entran al plano de inundación y se remansan, depositan sus sedimentos y se tornan más transparentes. Con ello las penetra la luz, crecen plancton y plantas acuáticas, prolifera la vida, bacterias, gusanos, insectos, y los peces encuentran abundante comida. Los peces han acoplado sus ciclos de reproducción con los ciclos de inundación, de tal manera que en ese momento innumerables pequeños peces entran al plano inundado a alimentarse y crecer. Cuando sobreviene la época seca, el río desciende y el agua fluye desde la inundación hacia el cauce principal; los peces, ya adultos, permanecen en las ciénagas, cada vez más reducidas, hasta alcanzar grandes densidades; llegado un momento salen masivamente al río, dando inicio a la subienda. Remontan el río al tiempo que maduran sexualmente; al llegar a las partes torrenciales, al pie de las montañas, descargan huevos y esperma. Los huevos fecundados descienden con la corriente y van formando los pequeños peces que van a entrar al plano de inundación, que para entonces estará llenándose de nuevo pues las lluvias habrán regresado. Los ciclos climáticos y reproductivos acoplados a lo largo de milenios, lo mismo que los ciclos de fertilización (inundación) y siembra (estiaje), son aprovechados a través de prácticas culturales y explican su atractivo para la Humanidad.

Pero....

Desde los primeros tiempos, y por razones seguramente explicables, los humanos hemos tenido conflictos con los ríos y con las inundaciones (recordar el Diluvio) y, muy humanamente, hemos querido "arreglar" las cosas. En ello ha habido éxitos y fracasos y, con mayor frecuencia, éxitos seguidos de fracasos. Mesopotamia nos sirve de nuevo para ilustrar el asunto. Parte del auge de Nínive y Babilonia puede atribuirse a obras de ingeniería hidráulica que regularon inundaciones, organizaron sistemas de riego y acueducto e incrementaron la producción agrícola; pero esas mismas obras condujeron al desastre final, que tiene varios episodios. ¿Recuerdan el festín de Baltasar? Termina en medio de una inundación causada intencionalmente por Ciro, su enemigo, que hace desviar un río hacia el Palacio de Baltasar. Al parecer por estas prácticas de guerra, por las obras mismas y su deterioro con el tiempo, y por otros problemas, se alteró tanto el sistema natural de flujo de las aguas que se crearon ambientes propicios al zancudo y a la difusión de la malaria con efectos devastadores que tuvieron entre sus víctimas al propio Alejandro Magno, que murió de malaria en Babilonia.

Pero el asunto era (y es) peor. Los sistemas de riego aceleraron la salinización de suelos, ya propiciada por el clima seco, hasta acabar con la fertilidad y dar en los desiertos actuales, cuya expansión fue ayudada por la temprana deforestación de la región, impulsada a su vez por la agricultura y la ganadería. Mucho después vinieron el petróleo, el imperio británico, Saddam Hussein, Bush, etc....De Paraíso Terrenal, Mesopotamia pasó a Tormenta del Desierto.

Al parecer más exitoso fue el caso de Egipto, donde las prácticas se adaptaron al medio, más que este a aquellas, y no se hicieron intervenciones tan sustanciales. Egipto prosperó por milenios, al menos hasta mediados del siglo pasado, cuando se construyó la represa de Assuan. Esta enorme obra represó el Nilo, alteró los ciclos de inundación y mermó la productividad del valle del Nilo, que sin fertilización natural debe hoy ser abonado con elevados costos. De paso acabó con la subienda (como lo ha hecho Urrá en el Sinú) y con las pesquerías de sardina que el río sostenía en su estuario.

El caso de los zenúes, en el Sinú, es también exitoso, basado en una modificación moderada del entorno mediante camellones que levantan parte del terreno sobre el nivel de las aguas, mientras se permite la inundación del resto, sin pretender evitarlas. Sobre los camellones, hechos de limo fértil, se cultiva, mientras del agua se obtiene pesca. El sistema, a pequeña escala, aún persiste en algunas áreas, mientras el Sinú y su planicie han sido intervenidas con la represa de Urrá y muchas obras de "adecuación de tierras" (taponamiento de caños, secado de ciénagas), que no sólo no han evitado sino que han agravado el impacto de las inundaciones. Y que, en cual-

quier caso, hacen que hoy, para comer bocachico, haya que traerlo del Paraná, pues alteraron los ciclos de vida de los peces.

Más reciente y estruendoso ha sido el fracaso de las obras de control del Mississippi, que ahora algunos técnicos nos quieren poner como ejemplo de gestión de inundaciones para seguir en Colombia. Debe haber cifras más recientes, pero hacia 1967, cuando se produjeron unas descomunales inundaciones de este río, se estimaba que hasta entonces se habían invertido más de 3,5 billones de dólares tratando de controlarlo. En 2011 el Mississippi está de nuevo arrasando diques en el medio Oeste norteamericano. El caso es que las inundaciones son cada vez más desastrosas en todo el mundo. En el siglo XX, 1.6 millones de personas murieron en inundaciones, lo mismo que en todos los demás desastres sumados. En 2010 hubo 20.000.000 de damnificados por inundaciones en Pakistán y las de Australia fueron consideradas la peor catástrofe allí ocurrida en la historia. Brasil, Venezuela, Filipinas, entre muchos países, sufrieron estragos por ellas. En Colombia pasamos de 130.000 damnificados en 1993 a 2 millones en el 2000, a 2.200.000 en 2010 y estamos superando los 3.000.000 en 2011.

Así que, en respuesta a la pregunta inicial, podríamos decir que las inundaciones se volvieron malas, entre otras cosas, cuando nos metimos demasiado con los ríos y quisimos controlarlos sin tener en cuanta sus características, que incluyen, en su ciclo natural, desbordamientos periódicos. Y se quiso desplazarlos de zonas que les pertenecían y entrar donde no se debía; confiamos en exceso en nuestra capacidad técnica. Se podría decir que las inundaciones son el retorno del desplazado, o su venganza. Es indudable, además, que otros problemas contribuyeron, quizá en mayor medida, al menos en Colombia, pues lo dicho vale para inundaciones en la mayor parte del mundo. Así, la pobreza, la apropiación de las mejores tierras por algunos y el desplazamiento, más o menos forzado, de otros. Existe también el cambio climático global, la deforestación de las cuencas y el crecimiento de la población. Todos estos factores, en conjunto, han elevado el nivel del riesgo, tanto al incrementar la amenaza del desbordamiento (clima, deforestación, erosión, desecación de humedales) como la vulnerabilidad de la población (pobreza, desplazamiento, confianza indebida en obras de contención).

El fracaso con el Mississippi, entre otros, ha llevado a que, desde hace ya un tiempo, se esté hablando de la necesidad de cambiar la estrategia para enfrentar las inundaciones y se piense que puede ser más práctico, y en todo caso menos costoso, devolver a los ríos sus planos de inundación; se espera lograr así que ellos nos devuelvan los terrenos tomados a cambio. Porque los ríos, si no pueden desbordarse por donde lo hacían, lo hacen por otra parte y ello explica en gran medida porqué las inundaciones se volvieron malas. Así que parece mejor ocupar de una manera más ordenada el territorio (ordenamiento territorial) en vez de gastar ingentes sumas en controles que tarde o temprano se muestran insuficientes. Recuérdese otra vez a Katrina y a New Orleans, que creció tras unos fantásticos muros de contención que, al cabo de unos años, tampoco aguantaron. Porque lo peor de estas obras es

que la gente, confiada en ellas, ocupa zonas de alto riesgo. Así, por ejemplo, y para volver a sucesos recientes en Colombia, gran parte del enorme impacto por la ruptura del Canal del Dique es que los muros de contención tienen más de cuarenta años y, aunque más o menos habían aguantado, ya no aguantaron más. Pero dieron tiempo suficiente para que, entretanto, crecieran pueblos y fincas en zonas de riesgo, para preparar el desastre que hoy atribuimos en exclusiva a La Niña.

Valga aquí plantear, ya en trance de poner término a estas reflexiones, algunas cosas inquietantes. Según la FAO, en Colombia el área inundable supera los 10.000.000 de hectáreas; el sólo plano de inundación del Caribe

cubre 2.175.400 hectáreas que se inundan (¿o inundaban?) al menos una vez al año, de las cuales alrededor de 1.600.000 entre uno y tres meses, además de 326.000 hectáreas de ciénagas permanentes. Los reportes sobre la ola invernal a finales del 2010 hablan de la inundación de 1.324.000 hectáreas en Colombia, esto es, sólo una fracción del área inundable del Magdalena y del país. Si es así, ¿qué pasó? Si sólo se inundó una parte menor por qué se inundaron tantos pueblos y hubo tantos damnificados? A modo de hipótesis cabe plantear algunas explicaciones, que tendrían que ser objeto de análisis más profundo.

Una inicial, muy simple, es que las cifras estén mal; habría que revisarlas pues quizá no incluyen áreas inundadas donde no hubo desastres (probablemente porque no se han cometido los errores que en otras). La segunda es que, si bien La Niña ha sido indisciplinada y está agravada por la deforestación en las cuencas, no es la única y podría no ser la principal causa del problema; las inundaciones de 2008, sin Niña, sugieren lo mismo. La siguiente es que, por intervenciones humanas indebidas incluida la colmatación del plano por sedimentos resultantes de la deforestación y la erosión, el río no se puede desbordar por donde debe y lo hace por donde puede: desplazado de su plano natural, el río encuentra otras áreas de desborde. Una más, no excluyente con las anteriores, es que, confiando en las obras de defensa, se ocuparon áreas de alto riesgo: pueblos y fincas se extendieron sobre terrenos inundables artificialmente secos. Otra, tampoco excluyente, sería que las zonas fueron ocupadas no por confianza sino por necesidad, dada la inequitativa distribución de las tierras, la pobreza y el desplazamiento, que impiden ocupar tierras más seguras. En conjunto: un desastre no tan natural como se ha venido insistiendo, y si provocado por la imprudente intervención humana y empeorada por los desequilibrios sociales.

De ser, al menos en parte, así, la mitigación de las catástrofes, que no de las inundaciones, no dependería de emprender más obras de control, que es lo que se ha venido proponiendo en Colombia, sino, por el contrario, eliminar algunas que han desecado ciénagas, impedido el desborde natural del río y/o creado condiciones de falsa seguridad. Para hacer esto con juicio, es importante ordenar el territorio, de manera que se identifique cuáles zonas son o no inundables y, dentro de las que lo son, cuales y cómo son aprovechables en actividades temporales, conocimiento que por lo demás tienen muchos de los lugareños. Debe tenerse en cuenta que las ciénagas y áreas inundables son, como se indicó, muy productivas y que darles el uso adecuado no sólo no disminuye la producción sino que la incrementa, mientras reduce los costos del desastre.

Y recordar que las inundaciones fertilizan los suelos y los humedecen para los períodos secos (y no los destruyen, como algunos han dictaminado), lo que es bueno y debe aprovecharse. Tan es así, que me atrevo a predecir buenas cosechas y una recuperación de la pesca a partir de este mismo año, aunque las vacas gordas no van a llegar mientras no haya un esfuerzo más sustancial por alcanzar adecuados niveles de equidad y de justicia económica y social. Y, mientras tanto, hay que prepararse para las verdaderas vacas flacas, las sequías que deben llegar, dentro de la regularidad de los ciclos planetarios, en 4 ó 5 años, a más tardar

Ya que en buena hora se ha decidido hacer de la reconstrucción, luego del desastre invernal, una nueva oportunidad para Colombia, ojalá aprendamos algo de las lecciones del pasado y nos reconciliemos con nuestros ríos. Y que vuelva la subienda, para que podamos celebrar la recuperación con unos buenos bocachicos o un viudo de capaz.

RIESGOS Y AMENAZAS DE INUNDACIÓN POR EL MAR Y EL RIO MAGDALENA[1]

Manuel **Alvarado Ortega**
Director del IDEHA- Universidad del Norte

La ciudad de Barranquilla es la que más agua tiene en Colombia, porque está frente al mar y al río Magdalena. Siendo ésta una ventaja estratégica para su desarrollo, es un riesgo para sus habitantes, porque no está preparada actualmente ante la presencia de eventos catastróficos

Este documento presenta los riesgos y amenazas por el mar que afectan a la ciudad de Barranquilla (ascenso relativo del nivel del mar, huracanes y tsunamis), y las eventuales inundaciones producidas por el río Magdalena, que afectan su Área Metropolitana. El interés es darlo a conocer y familiarizarlo con la población, y para que las autoridades departamentales y municipales los incluyan en sus planes de gobierno.

RIESGOS Y AMENAZAS POR EL MAR.

El área marina de Colombia es de 928.660 Km2, que representan el 45% del país; con acierto el INVEMAR lo tiene como eslogan "Colombia 50% mar". Un desconocimiento que tenemos de esta área, que es mayor que cualquier territorio continental del país. Nuestra línea de costa en el Caribe es de 1.642 Km y en el Pacifico 2.188 Km, y no somos un destino internacional de playas. Ante este panorama, nuestro objetivo está concentrado en la zona costera del Caribe, con relevancia en la erosión costera incluyendo la recuperación de playas, ofrecimiento al turista agua-arena de excelente calidad, lograda entre otros con el cubrimiento total de servicios públicos en las poblaciones y garantizando un proceso racional de administración y gestión de playas.

El panorama para la costa Caribe colombiana es preocupante por los riesgos y amenazas por el mar. La costa no es ajena a eventos naturales como el paso de huracanes y tsunamis y el ascenso relativo del nivel del mar. Lo que es claro, es que no estamos preparados para su ocurrencia.

Ascenso relativo del nivel del mar. En Colombia, no hay registros de ascenso del nivel del mar, que permitan valorar, con confiabilidad, los cambios que han ocurrido en el tiempo. El único mareógrafo con largo registro es el de Cartagena, ubicado dentro de la bahía, que presenta errores por la morfología propia de la bahía, la descarga del Canal del Dique desde 1950 y los vientos, y como tal no representa las condiciones del mar afuera.

Desde el punto de vista geológico, en los últimos 10.000 años, el mar ha subido 20 m. Estudios en Colombia indican que en los últimos 3.000 años, el mar frente a las costa de Córdoba y Cartagena, se encontraba 3.0 m por debajo del nivel actual.

En el país se han realizado dos estudios relacionados con el tema. El del IDEAM (2002) y el del INVEMAR iniciado en 2000. Este último concluyó en el eventual ascenso del nivel del mar en las costas colombianas de un metro en los próximos 100 años, por lo que recomienda se inicien las eva-

1 *Esta ponencia fue presentada en el evento Reencuentro con el Río, el 3 de marzo de 2011, en Barranquilla, organizado por el Parque Cultural del Caribe en alianza con la Universidad Simón Bolívar y ADN, y cedida gentilmente por su autor y por el PCC.*

luaciones correspondientes en los municipios seleccionados como críticos (Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Buenaventura, Tumaco y San Andrés), y además se evalúen los cambios que pueden presentarse en los límites internacionales, por la desaparición de islas y cayos. Actualmente trabajan en estudios de vulnerabilidad y adaptabilidad para los planes de manejo y ordenamiento, para la protección de Tumaco, Cartagena y Santa Marta. Recientemente, con las mediciones que se realizan a partir del satélite Topex-Poseidon, se ha precisado para el Caribe colombiano un ascenso del nivel del mar entre 1.0 y 2.5 mm/año.

En los últimos años se ha identificado una generalizada erosión costera, la cual es debida a las condiciones geológicas propias de cada sector, al ascenso del nivel del mar y además por la restricción al aporte de sedimentos (arenas) de los principales ríos debido a la construcción de obras hidráulicas: Tajamares de Bocas de Ceniza en el río Magdalena (efecto del cañón submarino), río Ranchería (presa) y río Sinú (presa)

Tsunamis. En los últimos 500 años han ocurrido 88 eventos en el mar Caribe, 30 de los cuales han producido grandes daños y la muerte de 9.600 personas (Lader-Whiteside,1997).
Como una anécdota, hay referencias históricas que el terremoto de Lisboa (1755), creó un tsunami que se sintió en las islas del Caribe 9 horas después. Como ejemplo, si se presenta la erupción de gran magnitud del volcán Kick'em Jenny (Granada), que ha presentado 12 erupciones entre 1939-2001, se podría generar un tsunami en sentido Oeste, que llegaría a la desembocadura del río Magdalena, dos horas después de formado.

En 1949 la NOAA puso en marcha el sistema de alerta del Pacifico. Después del tsunami de Asia en 2005, quedó el

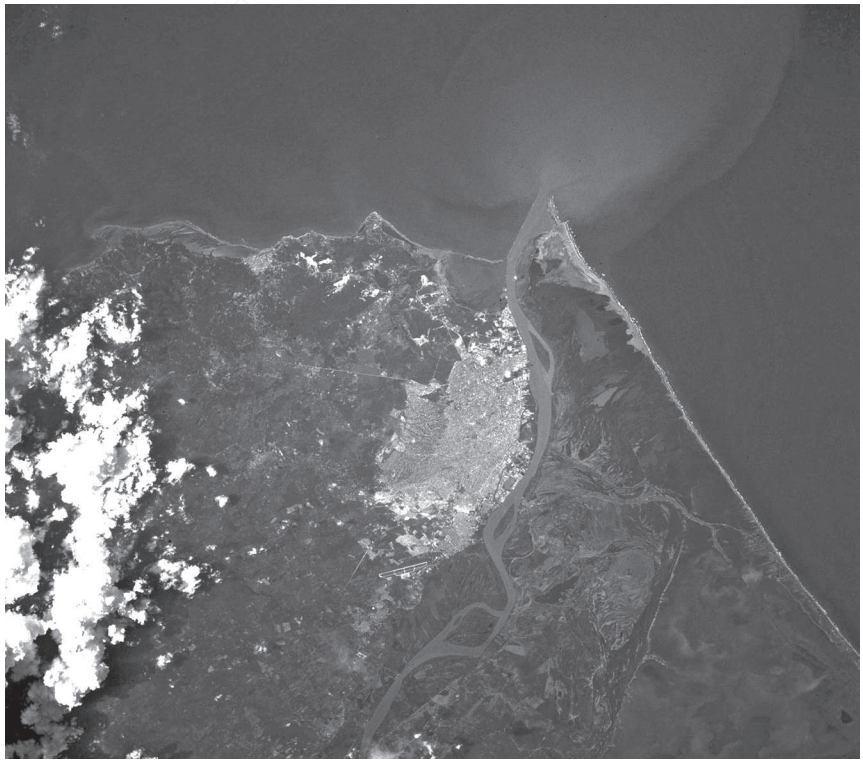


Foto satelital de Barranquilla y de la desembocadura del Magdalena. Foto tomada de Internet.

compromiso en la ONU de expandir el sistema al Índico, Atlántico, Mediterráneo y Caribe, para contar con una red internacional de alertas. El Caribe es en el momento el más atrasado en el proceso, y en Colombia, es muy poco lo que se ha realizado sobre el tema.

Se hace indispensable mejorar la información sobre el conocimiento de la composición geológica de las Antillas Menores, del lecho del mar, sobre las amenazas y riesgos relacionados con la tectónica y volcanes y su efecto sobre nuestras costas.

Huracanes. El origen de los huracanes se encuentra generalmente al Este de las costas colombianas y todos los años su ocurrencia puede presentarse de junio a noviembre. Por el alineamiento que tiene la zona costera entre la Guajira y Urabá, normalmente la zona más afectada es la primera, mientras que la Sierra Nevada de Santa Marta ofrece protección para Barranquilla; pero sí se han sentido los efectos por lluvias continuas y erosión sobre las costas por efecto de los oleajes. En 100 años, ya se presentó el paso de un huracán en sentido contrario de Oeste-Este; por el paso del huracán Lenny en noviembre de 1999, se presentó la muerte de dos personas y la afectación notoria del Tajamar Occidental, que requirió de una inversión de US$10 millones.

Finalmente, se han identificado las siguientes propuestas a corto plazo, donde su implementación contribuiría a mejorar las condiciones de vida de los habitantes de la Región Caribe, caracterizada como una de las más pobres del país.

- La ocurrencia de eventos desastrosos causados por el mar en otros sitios, como las inundaciones en 1953, los monzones frecuentes en Bangladesh, el paso del huracán Katrina sobre Nueva Orleáns en 2004 y los tsunamis de Asia en 2005 y Japón en 2011, merecen toda nuestra atención. Se requiere el apoyo de las autoridades locales y nacionales para que ejecuten los estudios e investigaciones que permitan tener el conocimiento necesario de nuestra zona costera y mar territorial, en beneficio de la protección de la población. Paralela-

mente, tenemos que iniciar procesos preventivos de educación ciudadana sobre los desastres que nos pueden afectar.

- Diseño e implementación de instrumentación electrónica mediante sensores remotos, para las mediciones de olas, mareas y corrientes.
- Se tiene conocimiento del comportamiento fluvial del río Magdalena en su último tramo, pero se requiere mejorar el conocimiento de la zona marina próxima a la desembocadura.
- Nuestro país carece de información topográfica para valorar los efectos de ascenso relativo del nivel del mar. Se requiere contar con dicha información sobre una franja de la línea de costa.
- Es escasa la información disponible a nivel nacional sobre las corrientes y los oleajes en el mar. Se debe promover la realización de campañas de medición durante el año y la instalación de mas boyas de registro de oleaje.
- Se debe hacer una valoración detallada de la erosión costera en el Caribe colombiano, identificando inicialmente las soluciones hacia las poblaciones afectadas. Como complemento, se deben seleccionar las playas que sean susceptibles de mejorar, garantizando cubrimiento se servicios públicos y procesos de administración y gestión, que permitan su explotación para el turismo.
- Ante eventos como un huracán y en caso de que, como medida preventiva, se requiera evacuar las ciudades costeras, se requiere construir amplias vías hacia el interior del país.
- Es de prioridad para la región Caribe que su población cuente con cubrimiento total en los servicios de acueducto, alcantarillado, aseo y el tratamiento de aguas servidas, para así evitar la contaminación hacia pequeños cauces, ríos y el mar.

INUNDACIONES POR EL RIO MAGDALENA.

El régimen natural normal de niveles-caudales en la cuenca del río Magdalena, están afectados por la presencia de los fenómenos de "La Niña" y "El Niño". El primero, está asociado a niveles extremos altos y el segundo niveles extremos bajos. La presencia marcada de uno de ellos causa normalmente inundaciones y el segundo restricciones en la navegación.

En el 2010, entre la primera semana de agosto y finales de año, el río Magdalena presentó niveles extremos altos por encima de su cota de desbordamiento, con ocurrencia de los niveles y caudales más altos del registro disponible en la estación del IDEAM en Calamar. El 30 de noviembre de 2010, hacia las 4:00 p.m., se presentó la rotura del dique carreteable Calamar – Las Compuertas en el K3+300 (K0 en la bifurcación del Canal del Dique en Calamar), estructura que servía para el control de las inundaciones producidas por el Canal del Dique en el sur del departamento del Atlántico que afectó directamente a 26.000 familias. La posible causa de la rotura se debe a la existencia de mangueras en el cuerpo del dique, entre el Canal y las fincas, que produjeron por tubificación la falla geotécnica de la estructura.

La inundación penetró hacia el área recuperada para riego y drenaje en el sur del departamento, cubriendo 400 Km2, inundando totalmente las poblaciones de Algodonal, Campo de la Cruz, Bohórquez, Carreto y Santa Lucia, y parcialmente las poblaciones de Manatí y Candelaria. La inundación sobrepasó el 7 de diciembre la presa de Polonia (5 Km de longitud), que confina el embalse de El Guajaro al Este, para penetrar al embalse e inundar parte de las poblaciones de Repelón, Rotinet, Villa Rosa, Aguada de Pablo y La Peña, llegando inclusive a afectar la Carretera de la Cordialidad en el sector de Arroyo de Piedra. El 9 de diciembre, pobladores de la región rompieron parcialmente la presa de Villa de Rosa (5 Km de longitud), ubicada al sur del embalse, y se inició el desembalse de El Guajaro hacia el Canal del Dique. Nuevamente estas aguas en el Canal, produjeron una inundación adicional en el sistema cenagoso que se ubica entre Villa Rosa (K33) y el puente de Gambote (K68), debido a que los accesos al puente construidos sobre ciénagas, funcionaron como presas.

La única población que no se inundó fue Suan, que está fundada sobre un depósito aluvial y protegida por un dique contra inundaciones del río Magdalena al Este y la Carretera Oriental al Oeste. Por las filtraciones que se presentaron, estuvo permanentemente en alto riesgo de inundación.

SECTOR	AREA (Km^2)	VOLUMEN (Mm3)	EVACUACION DE LA INUNDACION
Inundación por Gambote	90	100	Por gravedad
Embalse El Guajaro	150	150	Por gravedad
Sur Atlántico	400	1200	Por gravedad 90% Por bombeo 10%
TOTAL	**640**	**1450**	

Vista aérea del boquete en el Canal del Dique. Foto tomada de Internet.

Otros aspectos adicionales inherentes a la infraestructura afectada, está relacionada con el deterioro geotécnico de la carretera Oriental (27 Km), del dique carreteable Calamar - Las Compuertas (25 Km) y presa de Polonia (5 Km), que protegen la región de las inundaciones, y por evaluar, las posibles afectaciones a la cimentación de los puentes sobre el Canal del Dique en Calamar y Gambote.

El Sur del Atlántico es un caso muy especial en Colombia. Hasta los años 1968-1970, correspondía con las mismas poblaciones actuales, a una zona cenagosa y de amortiguación de crecientes, que fue transformada en distrito de riego y drenaje de 40.000 hectáreas, siendo hasta antes de la inundación de 2010, un distrito de riego de pan coger, con la mayoría del área destinada a la ganadería. Adicionalmente, durante los últimos 40 años, ha presentado dos inundaciones catastróficas. La primera inundación ocurrió en noviembre - diciembre de 1984, con un volumen de inundación, que no requirió la evacuación de las poblaciones. Estos son argumentos fuertes para pensar que llegó el momento de realizar una intervención para garantizarle a la población que no se vuelva a inundar.

Al interior del IDEHA hemos considerado, que la inundación evidenció que el esquema de desarrollo y ordenamiento territorial actual en la zona no responde a las condiciones de riesgo de inundación, a la situación socio-económica de la población y al entorno natural original. A pesar de las inversiones realizadas para la construcción del distrito de riego y drenaje, está demostrado que el desarrollo agrícola proyectado no ha generado los beneficios esperados.

Como se requiere reducir el riesgo de consecuencias negativas para la población, el medio ambiente, el patrimonio cultural, la actividad económica y la infraestructura asociadas a las inundaciones, es necesario planificar el proyecto de control de inundación desde un contexto local - regional - nacional, involucrando en el análisis, los efectos del río Magdalena y el Canal del Dique, con el fin de no incrementar artificialmente los niveles del agua y que las velocidades del río no aumenten los procesos erosivos marginales y la operación del puerto de Barranquilla; logrando, además, condiciones y alternativas productivas que garanticen un mejor futuro para la población. El proyecto se debe ejecutar con el concurso del Estado, Gobernación, Alcaldías, y con el apoyo y discusiones con la comunidad, de tal manera que las acciones propuestas tengan como principio la planeación participativa, los planes locales, regionales y nacionales.

Existen proyectos regionales como el Plan de Restauración Ambiental del Canal del Dique, que busca reducir los aportes de sedimentos a las bahías de Cartagena y Barbacoas, las vías que se decidan construir al Sur de Cartagena y Barranquilla, para permitir la evacuación de las ciudades por riesgos y amenazas asociadas al mar (huracanes y tsunamis) y la construcción de la nueva carretera Palermo - Plato y, que deben hacer parte del análisis. Sobre esta última, hoy existe un carreteable entre Palermo y Pedraza pegado a la margen derecha del río, que ha sido destruido en varias oportunidades, durante las crecientes del río Magdalena, condición que ha garantizado que las crecientes lleguen disipadas en un 15%-20% a Barranquilla, y no se presente afectación por las inundaciones en poblaciones del Área Metropolitana y altas velocidades en el canal de acceso al puerto. Si construyen la nueva carretera reforzando la actual, por su afectación hacia la margen izquierda del río, aumentaría el riesgo a las inundaciones en el Atlántico. Se recomienda que su diseño contemple los aspectos ambientales relacionados con la amortiguación natural a las inundaciones que ofrece el complejo lagunar de la ciénaga Grande de Santa Marta, a través de los flujos posibles por los paleo causes principales de Salamina y Sitionuevo.

Todos estos proyectos y los que se identifiquen, deben contemplar los que se realicen en los ríos al interior del país para mitigar las inundaciones, porque las actividades humanas en las llanuras aluviales y en las zonas de amortiguamiento de las crecientes, están contribuyendo a que aumente las probabilidades de ocurrencia de las inundaciones. Lo anterior es importante, porque la región entre Plato y Calamar, está controlada lateralmente por depósitos resistentes a la erosión lateral, que limita la conformación de zonas cenagosas, que impiden la posibilidad de reducir el aporte de caudales altos al sistema del Canal del Dique.

Finalmente, el país requiere la formulación – aplicación de una política para el control de las inundaciones, donde prevalezcan los intereses públicos a los privados y que se logre el manejo ambiental de las inundaciones, porque hacen parte de la dinámica natural de los ríos y son indispensables para su buen estado ecológico.
Será una labor de muchos años, pero se requiere iniciarla lo más pronto posible, porque los estudios sobre el cambio climático informan que el calentamiento global repercutirá en una mayor frecuencia y magnitud en las lluvias y de las crecientes en los ríos.

LA CARRETERA FANTASMA[1]

Catalina **Ruiz - Navarro**

El 30 de noviembre, el Canal del Dique se llevó un pedazo de casi tres metros de la carretera que comunicaba el municipio de Santa Lucía con la carretera Oriental, que bordea el río Magdalena. La presión rápidamente abrió un boquete de unos 214 metros que borró a todos los pueblos entre Santa Lucía y Bohórquez, la tragedia más grande que ha sufrido el departamento del Atlántico: cinco municipios bajo el agua y más de 92.000 damnificados. Este es un relato del viaje que se puede hacer por carretera desde Barranquilla hasta el boquete del Canal del Dique recorriendo la carretera Oriental, que pasa por los municipios de Malambo, Sabanagrande, Santo Tomás, Palmar de Varela, Ponedera, Campo de la Cruz y Suán.

Salimos por la vía al aeropuerto. Primero atravesamos el mercado barranquillero que siempre huele un poco a fruta podrida. En la 45 parqueamos el carro, porque empezó a caer un fuerte aguacero y el arroyo estaba subiendo. Cuando escampó nos atascamos en un trancón después del puente Simón Bolívar. Tomamos la 30, pasamos por el aeropuerto Ernesto Cortissoz y salimos por Soledad, seguimos por Malambo, Sabanagrande, Santo Tomás y Palmar de Varela. En algunos de estos municipios se notaba una lluvia reciente, pero todos conservaban esa sensación seca, esa fina capa de arena ocre que parece cubrir todos los colores de los pueblos del Atlántico, incluso cuando se oscurece el cielo.

Antes del puente de Ponedera la cosa cambia. Junto a la carretera hay una hilera de carpas improvisadas con palos y bolsas plásticas, adentro se ven niños, perros y gallinas. Jóvenes en bicicleta delinean la carretera y algunas mujeres chancletean con su caminado cadencioso, y chicles fucsias, y camisetas de rayas. Casi no se puede caminar entre las casas improvisadas, pues están muy cerca del carril de los carros.

Un joven de unos 12 años nos pide ayuda para el acpm. Nos cuenta que en el campamento hay gente de Campo de la Cruz, de Suán, que todavía no sabe a dónde ir o que simplemente no ha querido irse. "Yo tengo novia y no la quiero dejar", dice, pero su familia está planeando ir donde el familiar de un amigo en Soledad, y después verán qué pueden hacer.

Después del puente se ve cómo el río Magdalena se ha metido a la carretera hasta ocupar un carril. La orilla está marcada con tierra junto a la línea punteada de la vía y en la superficie crece lama verde y se ven, a veces, los techos de algunas casas sumergidas. Dicen las noticias que aquí hay caimanes que el río ha sacado de sus madrigueras y probablemente se esconden entre los árboles.

El drama de Bohórquez

Antes de llegar a Bohórquez el agua ocupa ambos lados de la carretera. El asfalto, de hecho no se ve, se inundó hace 12 días. Por algunos tramos pasa gente en motos y bicicletas, a lo lejos vienen buses y camiones levantando agua. Vamos en un Hyundai Getz, así que dudamos en atravesar el tramo

1 *Crónica publicada el 18 de diciembre de 2010 en la edición dominical de El Espectador. Cedida especialmente por su autora.*

inundado, pero un señor que pasa en bicicleta, protegiéndose del sol con un trapo rojo, nos dice que sólo son dos kilómetros, y que después se puede llegar hasta Campo de la Cruz.

La corriente es fuerte. Hay que atravesarla en diagonal con el carro en primera, algo que se aprende cuando uno ha manejado en Barranquilla y tiene que lidiar con los arroyos. El agua sube 50 centímetros aproximadamente, hasta la puerta del carro. Tenemos las ventanas cerradas, pero empieza a entrar un olor a hierba muerta. No es el olor del mercado que se asocia con movimiento y con vida, este es un olor seco, callado, como a agua de florero empozada. No se mueve nada ni a la derecha ni a la izquierda, salvo los carros, camiones y motos que pasan a veces. El olor inunda el carro como pidiendo arcadas.

Más adelante se divisa carretera seca. Unos 100 metros antes hay un hombre pescando con una red, Milton (como el poeta). Yo le pregunto que qué pesca, si huele a muerto. Él dice: "Pa que vea". Y saca con la red unos pescaditos de unos 12 centímetros y se los pasa a un amigo que los mete a un balde. Han construido una especie de islote con sacos de arena sobre el que se paran a pescar.

Después se ve Bohórquez. Es decir, se ven los techos de Bohórquez. Este corregimiento está a diez kilómetros de Campo de la Cruz, y su mayor orgullo eran las escuelas: presentó los mejores índices de comprensión de lectura cuando la Corporación Luis Eduardo Nieto Arteta realizó su programa "Leer y escribir bien para vivir mejor" en los municipios del departamento del Atlántico.
Todo el pueblo está bajo el agua. Sobre la superficie crece taruya, una planta flotante de raíces sumergidas, verde brillante, más, porque hace sol de lluvia. A la derecha van dos hombres en una canoa transportando una carretilla y nos saludan. Después otra canoa. Esta vez cuatro hombres sacan un colchón por el techo de una casa. Ya habíamos visto un par de camiones llenos de colchones viejos en el camino, también en los campamentos de la carretera. Ollas y colchones parecen ser las posesiones más preciadas. Unos metros más adelante emerge sobre el borde del agua un letrerito de Unidos con Juan Manuel, y al fondo cables de luz caídos, y más techos de casas. El agua parece haber subido dos metros, y la carretera, como está levantada, se conserva. Pasan dos señoras con falda y cartera, y saludan a los hombres del colchón.

Campo de la Cruz, sumergido
El siguiente pueblo es Campo de la Cruz. Este es uno de los municipios más grandes del Atlántico. Fue fundado en tiempos de la Colonia. Según las cifras del Dane, en 2005 tenía 18.354 habitantes que gozaban de servicios públicos en un 90%. El municipio es famoso por la fiesta patronal de San José y por una gallera muy popular en la región.

Nos damos cuenta que llegamos porque la orilla de la carretera está llena de motos, bicicletas y más carpitas improvisadas. En las carpas pasa de todo. Son pequeñas salas donde las mujeres cocinan (se acerca la hora del almuerzo) y los viejos se sientan con bastones y sombreros en improvisadas sillas de canastas de cerveza a jugar dominó. Hay mujeres lavando ropa a la orilla de la carretera y un letrero que dice "LLAMADAS, minuto a 600".

Cambuches de refugiados. Foto tomada de Internet.

Elizabeth Correa cuenta que la comida se la reparten, pollo y algunas cosas básicas, y que lo mejor es hacer un sancocho porque es lo que más rinde. Cuando comenzó la inundación ella pensó en seguida en sacar de la casa la olla más grande, y llenarla de ropa, una manta y un jabón. La olla en realidad era bastante grande, y en ella flotaban un par de huesos, papas y cebollas. No alcanzó a sacar las fotos de sus hijos y agradece haber tenido puestos los zapatos cómodos porque de resto todo se perdió.

Más adelante un letrero sumergido dice "Campo de la Cruz, tierra de paz y progreso". Antes este letrero indicaba la entrada principal a Campo de la Cruz, pero esa calle ya no se ve. Alrededor hay una jauría de perros. Varias. Campo de la Cruz está lleno de perros callejeros, organizados en jaurías. Algunos se pelean y se le atraviesan a los carros y otros copulan bajo el sol, que sigue siendo sol de lluvia. Los perros son tantos que no se quitan de la carretera, y la gente sale a espantarlos, los carros pitan, los perros no se van. La carretera, entonces, está llena de perros muertos que nadie recoge y que parecen parte del asfalto.

Hay una bomba de gasolina que funciona. Venden gaseosa. Le echamos gasolina al carro y nos tomamos una bolsita de agua. Varias personas se sientan ahí, a la sombra de la gasolinera, a hablar. Llevan tapabocas. Aquí están unos de los pocos policías que hemos visto hasta ahora, acompañados de dos hombres del Ejército. Todos llevan tapabocas. El señor de la gasolinera dice que el negocio ha bajado, pero que como son la única bomba por ahí tampoco les ha ido tan mal. La venta de gaseosa no es de ellos, pero le ha dado buen ambiente a la gasolinera y "a la gente le gusta estarse ahí". Eso sí, "el problema son los perros".

Después de Campo de la Cruz falta poco para llegar al Canal del Dique. Pasamos por Suan, un corregimiento pequeño, que también está inundado. La gente se reúne alrededor de una Virgen, bajo una carpa, junto a la carretera. La Virgen tiene claveles, pompones y margaritas. Las flores no se ven marchitas. Parecen traídas del día anterior.

Taponando el Canal

Al llegar al Canal del Dique vemos el puente intacto. Lo atravesamos hasta Calamar. Calamar (que pertenece al departamento de Bolívar) parece estar bien, o tal vez, ahora todo nos parece bien en comparación con los municipios que acabamos de pasar. Nos devolvemos para coger la carretera que va a Santa Lucía, otro de los pueblos

que según las noticias se borró del mapa. Como a kilómetro y medio se ven camiones y gente, el Ejército nos detiene y nos dice que no podemos seguir. Hasta aquí llegó la carretera. Parqueamos el carro y seguimos a pie. Hay una casa sumergida en el canal y en la carretera una carpa donde preparan sancocho. Más adelante hay un brazo de arena que se alza sobre el agua. Los obreros descansan y se secan el sudor y me dicen que al fondo está el ingeniero.

Canoa con mudanza forzosa. Foto tomada de Internet.

Explica el ingeniero encargado, Germán Venecio, que inicialmente tienen unas profundidades de cuatro metros, ahí se creó un brazo artificial de tierra con bulldózers, bases en piedra y bolsas de arena forradas en plástico que traen desde Calamar. Llevan 55 metros a cada lado y se calcula que queda un boquete de 100 metros. Este trabajo comenzó el 2 de diciembre. Más adelante hay unas profundidades hasta de 8 metros, entonces se cambió de estrategia. Se están poniendo unos pilotes para sostener las bolsas de arena.

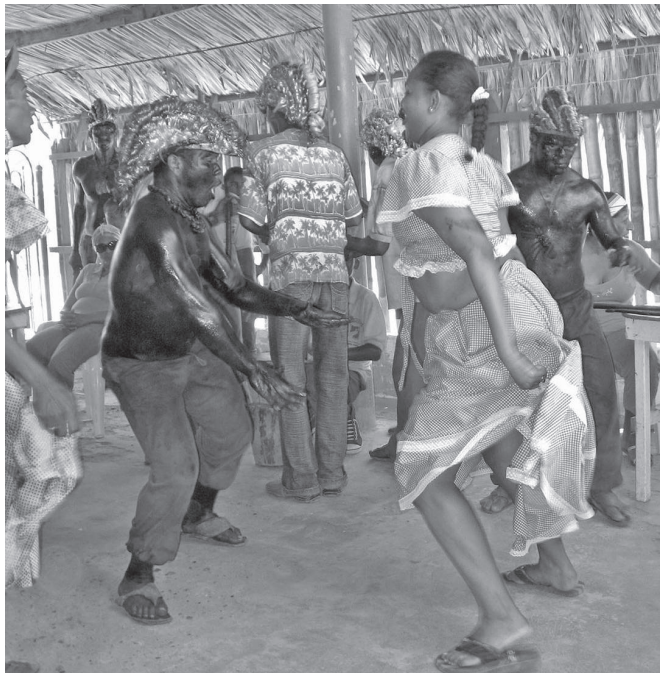
El ingeniero dice que una vez este tramo esté tapado se empezará a bombear el agua de los pueblos, pero la solución más fácil es que, cuando el Canal del Dique baje, se abra un boquete controlado para desaguar a los pueblos. El Canal del Dique alcanza a bajar cinco metros, hasta ahora ha bajado un metro, por Bohórquez el agua ya se rebosó y ya está saliendo otra vez al río, ya encontró por dónde salir (por el tramo inundado de la carretera). El desastre fue alrededor de 400 kilómetros cuadrados de zona. Manatí y Candelaria también se están inundando. El ingeniero calcula que lograrán cerrar el boquete con diez días más de trabajo.

Al regreso vemos un letrero de venta de ganado, irónicamente acompañado de un par de vacas famélicas, como muchas que hemos visto en la carretera, vacas y caballos a los que les cuelga el cuero como caricaturas de Rocinante.
Sobre el agua flota una balsa hecha de tablas sobre llantas. Encima se alza una pequeña casa de madera, cartón y metal, con una película de anjeo, un techo de tejas, plásticos y una tabla que hace las veces de muelle entre la casa y la carretera. En un costado, escrito con aerosol, se lee El Arca de Noé. Adentro dos hombres reposan en una colchoneta. La casa es de Israel Cabarcas, técnico en producción agropecuaria de Suán, tartamudo y "hacedor de limonada", en vista de que el cielo le ha mandado tantos limones. Tiene un televisor, dos colchonetas, dos hamacas y unas gallinas que son su reserva alimenticia. Lo acompaña Antonio Anicharico, trabajador de la finca que Israel administraba. "El agua puede subir todo lo que quiera y no nos va a ganar", dice Israel, quien ya ha llamado la atención de la prensa local. Pero a él no le gustan las fotos y quiere que todo esto sea pronto sólo una historia.
Sin embargo, falta mucho para que el Arca de Noé reciba su ramita de olivo. Se calcula que las lluvias se extenderán por todo diciembre y hasta febrero no estará la tierra seca. De todas formas el casco urbano de Suán, Santa Lucía, Campo de la Cruz, Bohórquez y algunos corregimientos menores es irreparable. La carretera Oriental será por un buen rato una vía de pueblos fantasmas surcados por los gallinazos, que de hecho, ya se empiezan a ver en el cielo del Atlántico.

EL CARNAVAL DESPUÉS DE LA INUNDACIÓN[1]

Libardo **Barros E.**[2]

Hoy es domingo de carnaval en Soplaviento, como lo es para San Cristóbal, Arenal, Campo de la Cruz, Villa Rosa, Santa Lucía o cualquiera de los pueblos inundados en diciembre pasado por el desbordamiento del Canal del Dique. Sus habitantes están de vuelta después de más de dos meses de ausencia. Hace apenas tres semanas, los pocos que habían llegado se asustaban entre sí como si fuesen fantasmas o ánimas en pena. Y aunque parezca triste, algunas familias se quedaron en otros pueblos. Pero el agua no es más terca que nosotros, dijo alguien. Ya está la fiesta, el disfraz, el baile y esta felicidad a borbotones que los congrega.



Hace dos años Guillermo Orozco, el bailador más gracioso de la danza de negros de Soplaviento, se reponía de una operación a corazón abierto. Había perdido veinte kilos de peso. Cuando se sintió recuperado, la creciente de este diciembre lo puso a prueba otra vez. Pero al fin llegó el carnaval, y aunque no hace los mismos recorridos de antes, por lo menos festeja y se entusiasma cuando escucha el tambor alegre y canta para sí:

"Eh, eh, eh, la rama del tamarindo.
Esa emoción la viví muchas veces en Santa Lucía, Cartagena, Barranquilla o cualquier otra parte a la que fuimos. Es un lujo estar entre esos muchachones blandiendo mi machete de peje sierra. El tambó tocando finito y los versos de Anto animando. Esa música me sofoca cuando la oigo, al costado, atrás o adelante. Hay que hacerlo con gracia si no, no sale bien."

Esos bailes cantaos poseen un poderoso atractivo. La gente los siente piel adentro. Es muy llamativo ver esos cuerpos desordenarse, desbordados de alegría y sin parar de reírse, con ese canto correteando la música, sin tregua. Con Orozco alentando al de la voz cantante:
¡Vamos, Anto! mételes el grito.

La mujer blanca y tetona
No sirve pa' molendera (bis)
Con el sobijo e' las tetas
Echa la masa pa' fuera (bis).

1 *Crónica ganadora del Premio Semana - Petrobras, 2011*
2 *Todas las fotos que ilustran este artículo son de Libardo Barros.*

Eh, eh, eh, la rama del tamarindo.
Tienes la espinilla larga
Y el jarrete delgadito (bis)
Las bolas las tienes grandes
Y el pitongo chiquitico (bis).

Tambor y guacharaca van marcando el paso. Es una marcha en ritmo de conga, los bailarines van gozando y los que ven no se resisten y bailan con los negros cuerpo a cuerpo. Y otra vez Orozco:

"Otro, échate otro, caray! De esos amorosos."
Anoche yo tuve un sueño
Y en el sueño te veía (bis)
Que besaba yo tu boca
Y en tus senos me dormía (bis).

"La primera vez, en el festival Son de negro de Santa Lucía, nos miraban como de otro mundo. Nos ganamos el trofeo. Repetimos en el segundo año y el cuarto. Después, al año siguiente, nos declararon fuera de concurso. Volvimos a ganar hace cinco años, y el último fue el año antepasado. Ganamos hasta un congo de oro, para otros. Hace nueve años, como aquí en Soplaviento no nos apoyaban, participamos representando a Santa Lucía en el carnaval de Barranquilla y ganamos; pero ese congo se lo cogió esa gente."

Habían pagado con su propia plata la inscripción para participar en el carnaval; pero la demora en los trámites del transporte y la comida del viaje estuvo a punto de echar a perder todo. Entonces apareció un patrocinador que mandó un bus y dio la comida con la condición de que participaran a nombre de su pueblo.

"Éramos 12 negros, dos mujeres y ocho músicos. Imagínese esa gente morisquetera suelta en la calle. Éder Ramírez, que es un artista de verdad para eso de las muecas, más lo que yo hacía con Franky, mi hijo, y el resto de muchachos; dejamos locos a todo el mundo. La gente no paraba de reírse a nuestro paso. Cuando Anto metía el parlamento, se me rizaba el pellejo y la lágrima que me rodaba se confundía con el sudor. Tenía puestas un par de abarcas de rejo mala ley, que bailaban solitas. Y ya está."

***

En muchos pueblos ribereños del departamento de Bolívar prefieren más el carnaval que las fiestas de noviembre; Soplaviento es uno de ellos. En el léxico nativo se dice "jugar carnavales", y lo han sabido hacer desde la llegada de los primeros pobladores. En esas fiestas es común que los hechos más significativos de la vida cotidiana los dramaticen en público jóvenes espontáneos. Por eso, Jorge Mendoza (El Chachi), guionista, escenógrafo y director, distribuirá los papeles entre Los Cupas, sus amigos de infancia. Y quien esté dispuesto a pagar por ver la obra tendrá una función para alegrar su calle. Las peleas de los damnificados con el alcalde, los amores de los curas, las infidelidades serán dramatizadas, con lujo de detalles, por el grupo. Pero esa gracia narrativa también aflorará en la música y el canto.

Una mujer infiel, sorprendida por un vecino, fue blanco de burlas gracias al ingenio de un verseador anónimo que a voz en cuello cantó en unos carnavales:
Lucha le dijo a Acevedo
Cuando la encontró embordá (bis)
Acevedo no digas ná
Que yo te doy el folleyo (bis).

Por eso, cuando los negros llegan no hay otra gracia mayor. Seducen de golpe a la gente. Y se los permiten porque sienten que una parte de ellos está en ese baile de repentinas morisquetas. Debe ser excitante sentirse en la sangre de bailarines que exprimen su cuerpo, que lo joroban hasta la imprudencia, sacando las manos de donde no es posible que salgan, agobiando sin aflicción un cuerpo que se acostumbró a rutinas indeseables y que, como se puede ver y sentir en el agite del baile, no ha perdido la memoria de su primigenia libertad.

"Arrea, cuerpo viejo, ¡carajo! No se arrugue, primo hermano, que la pelea es peliando. Eso es, ¡sí señor! Vuelve y clava Martín a Zoila ¡Que sirvas el trago! ¿Acaso no entendiste? ¡Atézate, grapa vieja que estás osando guayacán!

¡Cíñete, cíñete! ¡Que suene más duro ese tambó! ¡Llegó el huracán de marzo, caray! ¡Ni me espantan luces ni me asustan sombras!"

En 1964, George List se interesó por investigar en algunos pueblos del norte del departamento de Bolívar los orígenes y desarrollo de la música y la raigambre oral de los cantos tradicionales. Este musicólogo estadounidense fue guiado por los hermanos Manuel y Delia Zapata Olivella, y gracias a un serio trabajo de campo pudo sistematizar con rigor algunos géneros de la oralidad en el Caribe colombiano. Su libro, publicado en 1994, se centra en la música y la poesía en el pueblo de Evitar. El área de influencia de esta investigación abarca a Mahates, San Basilio de Palenque, Malagana y Soplaviento, poblaciones del departamento de Bolívar. Es uno de los primeros que mencionó la danza de negros.

Los bailes cantados de la cuenca del Canal del Dique, aunque no se apartan de los patrones de los del río Magdalena, introducen diferencias importantes que se pueden constatar en la danza de negros, una danza bufa que no parece tener un origen religioso porque rompe con la procedencia ritual de otras danzas tradicionales. La danza de negros no tiene una coreografía específica, un vestuario característico; sí tiene, en cambio, una música que la identifica como tal.

En la danza de negros el cuerpo se mueve a voluntad, tratando de dar a cada movimiento la idea de desazón o cansancio hacia lo establecido. Demostrando a la vez que fuera de los cánones hay un universo poco explorado; que el cuerpo es una presencia que no necesita tanta parafernalia; que para bailar y cantar basta con tener ganas, lo demás lo sabe hacer el cuerpo; que el aire puede ser azotado por unas caderas atrevidas, que el rostro puede dejar rodar su máscara y hacer las muecas que siempre quiso; que la boca puede acariciar la nada con labios de beso; que las manos pueden inventar de nuevo el espacio y que los pies pueden darnos otra presencia en la tierra. Por eso, la danza de negros es también combate sin pelea contra las opresiones y los opresores del cuerpo.

En Soplaviento, esta danza tiene la misma edad del pueblo. Antonio Almeida, actual director del grupo de danza de negritos, como le llaman allí, nos contó que esa danza se la enseñó su abuelo negro, quien la había aprendido de su abuelo más negro, a quien también le había enseñado su abuelo más negro todavía. En esta sucesión ilimitada de abuelos negros, los bailarines soplavienteros le fueron agregando a la música con la que se acompaña este baile versos jocosos y otros movimientos a la danza que le dan razones al cuerpo para que siga violando su propia estructura.
Otro ingrediente de los bailarines soplavienteros consiste en haber inventado un sombrero en forma de canoa, el cual decoran con cintas de colores vivos, que usan a lo largo y a lo ancho, según el gusto de cada bailarín.

En los últimos diez años ha habido una gran difusión de la danza de negros en los departamentos de Atlántico, Magdalena, Sucre y Bolívar. Su gran acogida ha permitido que se acepte el privilegio que en cada pueblo se le da a la música, al baile o al canto. Esto ha permitido reconocer diversidad expresiones y la vez ratificar autenticidades o falseamientos en coreógrafos y difusores de los centros urbanos.

Afortunadamente, los descendientes de los auténticos creadores de esta

danza siguen aún en sus pueblos pescando o cultivando la tierra. No tienen que ir más lejos para continuar con una tradición centenaria que les recuerda su condición de pobres y les alimenta la esperanza de trocarla por un mundo más justo y equitativo.

***

Guillermo Orozco rumia su nostalgia de veterano bailarín de danza de negros en la puerta de su casa. Aunque no lo quiera, su voz delata una dolencia motivada por una enorme cicatriz en mitad de su pecho. Los recuerdos de otras fiestas se conservan intactos. Ha forjado su vida entre ratos de chistes, largas jornadas de pesca en la Ciénaga de Capote y el Dique; más los ajetreos de los cultivos, de yuca y maíz, cuando las crecientes se lo han permitido.

"Hace dos años se me salieron las lágrimas al verlos tan contentos y yo aquí con el pecho hendido por el medio. Pero este año no, porque bailo un poquito y acompaño en el canto."

A sus 63 años, Guillermo Orozco enfatiza que empezó a bailar "negros" desde muy joven, viendo a los más viejos: Gregorio Almeida, Manuel Barcasnegras, Máximo Mañé, Tomasito Castillo, Mingo Maromero, Ángel y José Dolores Cueto, sus tíos maternos. Ya más grande, con su papá aprendió la agricultura y con sus hermanos la pesca. Pero lo del baile le nació solo desde una noche que le pidió a los viejos que lo dejaran bailar. Y lleva en ello más de 48 años.

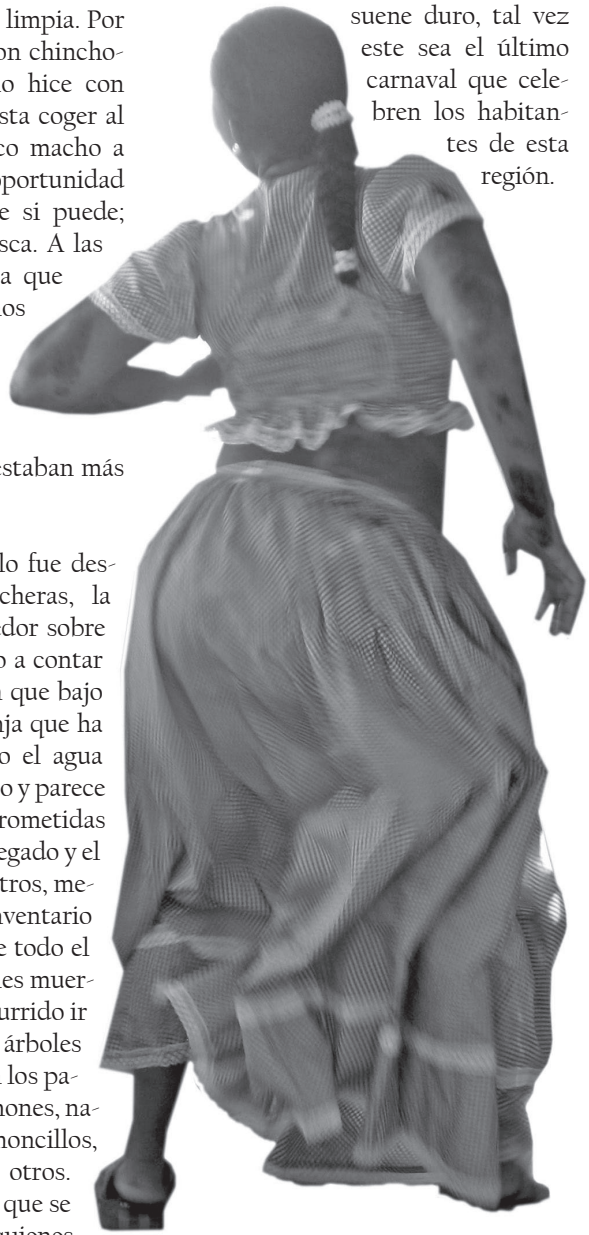
No dejó la agricultura ni la pesca, a las cuales se dedica con devoción y mística. Después de 8:00 p.m., cuando no había luna, ésa era la hora precisa. Observaba, deslizándose en su canoa, al bocachico alborotado corretear a la hembra, roncándole por los costados para que lo aceptara; como lo hacen en el Dique el barbudo y el cachillo, y en tierra, el morrocoyo. Orozco recuerda que:

"En las noches oscuras es cuando el peje sube, come, juega y se limpia. Por eso yo no pesqué nunca con chinchorro ni guimbe. Siempre lo hice con atarraya porque no me gusta coger al animal indefenso. Lo pesco macho a macho, para que tenga oportunidad de defenderse y escaparse si puede; ahí está la gracia de la pesca. A las 12:00 a.m., cuando ya veía que teníamos el balde lleno, nos íbamos con el compañero. Bogábamos rápido para encontrarnos, según él, a las mujeres en mitad del sueño, porque a esa hora estaban más calientes."

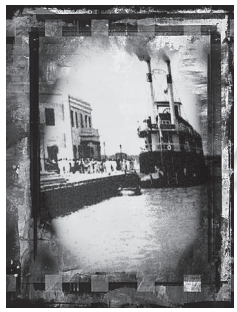
Como el parque del pueblo fue destrozado para hacer trincheras, la gente se sienta a su alrededor sobre piedras o pedazos de muro a contar historias. Algunos jurarían que bajo el pueblo existe una esponja que ha absorbido en poco tiempo el agua que había anegado el pueblo y parece que fuera así porque las prometidas motobombas aún no han llegado y el invierno está de regresó. Otros, menos optimistas, hacen un inventario imprevisto recordando que todo el mundo habla de los animales muertos pero a nadie se le ha ocurrido ir de casa en casa a contar los árboles ahogados que se pudren en los patios: mangos, guayabos, limones, naranjos, guanábanos, momoncillos, nísperos y plátanos, entre otros. Lo consideran otro crimen que se les debe cargar también a quienes dejaron inundar el pueblo.

Los negros seguirán danzando de sol a sol por las calles polvorientas de Soplaviento. Irán con el canto y el baile alegrando casas y casetas, aunque sea por un rato. Al tiempo, disfraces y actores repentistas se perderán en su propio carnaval, hasta el anochecer.

Y Soplaviento, como el resto de pueblos de la cuenca del Canal del Dique, parece vivir sus últimos días. Debido a la negligencia del actual Gobierno que no se muestra interesado en solucionar el problema de las inundaciones provocadas por el Canal, su desaparición parece inminente. Y aunque suene duro, tal vez este sea el último carnaval que celebren los habitantes de esta región.



"La ciudad, creada para el bien del hombre, máxima expresión de la civilización, no ha de continuar siendo un espacio de manipulación del poder, ya sea el político o el del dinero, o la unión de ambos.



¿CÓMO SE PERDIÓ EL RÍO?

Porfirio **Ospino Contreras**

Un día lejano de 1533, guiado por indígenas de Galapa, el conquistador Pedro de Heredia dentro de su correría por Tierradentro llego a conocer el Río Grande de la Magdalena. No halló allí pueblo alguno, dice el Cronista Gonzalo Fernández de Oviedo en su Natural y General Historia de Indias, "*sino un varadero de canoas y estaban allí unos indios mercaderes de la Gobernación de Santa Marta que tenían dos canoas llenas de camarones secos que traían por mercadería, e iban a aquel rio grande a atracar con aquella mercadería y con sal y otras cosas*".

Sin proponérselo, con este puerto de comercio los indígenas que habitaban las orillas de la Ciénaga Grande de Santa Marta, Heredia y los indios Mocaná marcaron el sitio donde años más tarde el encomendero de los indios de Galapa, Nicolás de Barros ubicaría la Barranca de su hacienda San Nicolás a partir de la cual surgió el asentamiento de libres que hoy lleva el nombre de Barranquilla, en una clara alusión a la poca altura de su barranco. No hubo anclaje de la bandera ni juramento para tomar posesión de aquel puerto en nombre del Rey como se acostumbraba por parte de los conquistadores españoles, pero esta historia sirve para mostrar la estrecha relación que desde sus más remotos orígenes ha tenido Barranquilla con el rio. Por obvias razones de la topografía, el asentamiento no se dio directamente sobre el rio sino sobre los bordes del caño que circundaba los pantanos y humedales de lo que hoy conocemos como la isla de Barranquillita.

Plazuela Ujueta o del Acueducto en 1880

Sin embargo, ese emplazamiento en la confluencia de la esquina Mar Caribe con Calle Río Magdalena, que era la principal vía de comunicación de nuestro país hasta comienzos del siglo XX fue determinante para su vertiginoso desarrollo y dejar rezagadas a las otras ciudades vecinas de mayor antigüedad y abolengo. Por eso, la fachada principal de la ciudad daba de frente hacia los cuerpos de agua por donde se accedía al rio.

Plazuela Ujueta en 1912

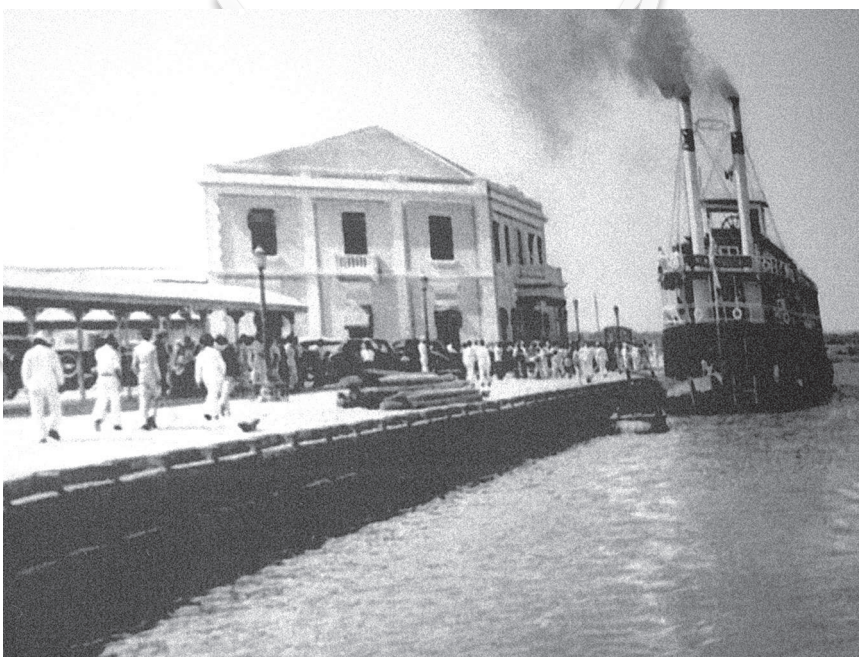
Plazuela Ujueta y caño del Mercado en 1920

Eran las fachadas de las casas de bahareque con techo de paja de la Calle 30 que a partir del siglo XVII se fueron transformando en casas de mampostería construidas con las técnicas constructivas y la distribución espacial de la era colonial. Ese mismo proceso ocurrió con la iglesia de San Nicolás, cuya fachada principal mira hacia el rio por la prolongación de la Carrera 41 y termina en el primer puerto donde se desarrolló una plaza conocida como Plaza Ujueta en la cual se daban las más importantes transacciones del comercio de la ciudad.

Por eso allí se construyó de frente al caño y a la plaza el edificio hoy conocido como Mercado de Granos. Igualmente ocurrió con el otro mercado que se ubicó directamente sobre el borde del Caño del Mercado entre las carreras 41 y 43. Esa es la razón por la cual el caño en ese sitio lleva ese nombre. Allí, en las escalinatas del mercado atracaban las canoas con los productos que venían por el rio.

En el extremo norte de este mismo Caño, en su confluencia con el de las Compañías, se ubicó, también de cara al rio, el edificio de la Intendencia Fluvial en donde atracaban los más lujosos vapores que transportaban pasajeros y cargas hacia el interior del país.

Su amplio muelle se extendía hasta en frente del edificio de la Aduana construido en 1920 por el arquitecto jamaiquino Leslie Arbuin y adonde llegaba desde 1871 el ferrocarril de Bolívar que unía ese puerto fluvial con el puerto marítimo de Sabanilla y posteriormente en 1889 con Puerto Colombia. En esta franja de ribera del caño marcada al sur por la plaza Ujueta y al norte por la Intendencia Fluvial y la Aduana es donde se da de manera directa la relación de Barranquilla con sus cuerpos de agua y el rio. Esa relación posteriormente se fue perdiendo por varias razones. La geográfica, porque a partir de la Aduana siguiendo el curso del ferrocarril hacia Sabanilla y que hoy conocemos como Vía 40 quedó una franja de terrenos bajos que no permitían acercarse directamente al rio y que fueron copados por las industrias que se ubicaron al lado de esa línea férrea. Detrás de sus grandes edificaciones y muros quedan vacíos hasta hoy unos grandes playones que año tras año se vienen agrandando porque la corriente del rio y su hidrodinámica se está desplazando hacia el lado del Departamento del Magdalena.

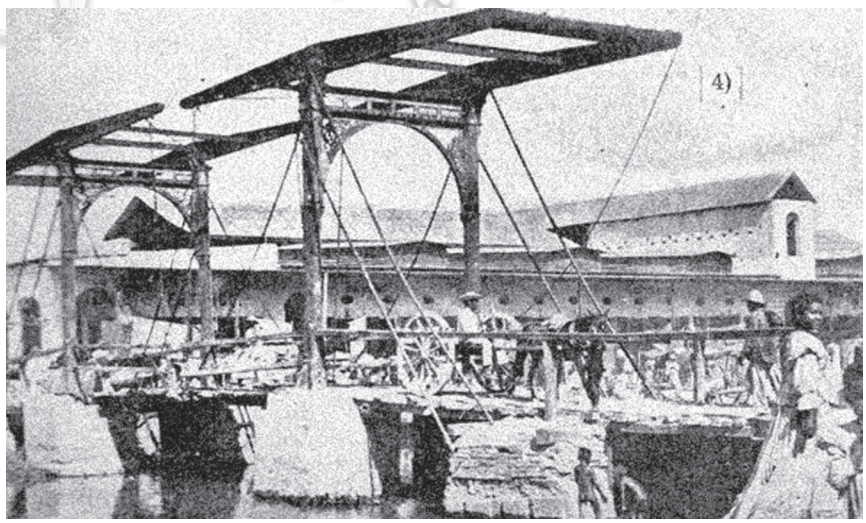


Intendencia Fluvial y paseo de Rodrigo de Bastidas - Caño de las Compañías

En la parte económica, se dieron dos situaciones que también conllevan a ese alejamiento. Al final de la década del 20 con el traslado del puerto marítimo al interior del rio, aunque se construyo un largo muelle sobre la ribera del rio rellenando los pantanos frente al barrio Rebolo y posteriormente en los años 50 se construyo la Zona Franca, estas infraestructuras portuarias e industriales son cerradas por altos muros y no permiten el acceso de los ciudadanos comunes a sus instalaciones.

La otra, es que con la desaparición de la navegación comercial por el rio, las autoridades municipales de manera equivocada construyeron los puentes de las Carreras 43, 44 y 46 para unir a la ciudad con la isla de Barranquillita en donde Julio E. Gerlein y William

Intendencia Fluvial y Caño de las Compañías, hoy. Al fondo los edificios de la Caja Agraria y el Banco Popular. Foto Haroldo Varela.



Antiguo puente levadizo Ferrand, hoy desaparecido. Foto Archivo Histórico del Atlántico.

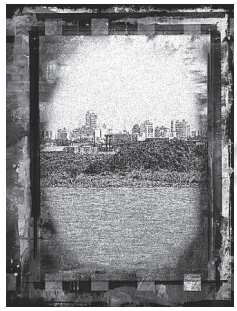
Laad habían construido desde 1929 una urbanización para albergar a las industrias que se deberían ubicar al lado del nuevo puerto. Esos puentes fueron construidos con un gálibo tan bajo que no permitiría el paso ni de una canoa. Lo mismo ocurrió con el puente levadizo ubicado sobre la Carrera 41 al lado sur del antiguo mercado conocido como el Puente Ferrand o Reyes el cual fue demolido.

Todo esto pareciese que hubiera sido hecho como para que nunca la ciudad tuviese la posibilidad de navegar por estos caños. Para rematar, a comienzos de los años noventa, luego de que un contratista había ya cegado el Caño del Mercado con rellenos supuestamente para construir sobre él un parque lineal, con el resultado de un estudio contratado por EDUBAR se vieron obligados a destaponarlo, pero la canalización propuesta y que hoy conocemos redujo su ancho y su profundidad de ocho metros con que contaba en la época en que entraban los vapores a escasos 2 o 3 metros que solo sirven de aliviadero para el desagüe de los arroyos y los colectores de alcantarilla que aun siguen contaminando ese cuerpo de agua en donde la ciudad por los años de 1880 ubicó la bocatoma de su primer acueducto.

El amplio espacio del muelle contiguo al patio de trenes de la Aduana, desapareció para darle paso a la invasión del Barrio Barlovento. Así entonces, con la perdida de esta visual y de las actividades portuarias y comerciales sobre los caños la ciudad fue perdiendo en su memoria la relación diaria con el rio. La nueva Barranquilla que se extendió hacia el norte y hacia el sur quedó separada del rio por las paredes de las zonas industriales de la Vía 40 y la Calle 17 y solo ha quedado como consuelo observarlo desde los pisos altos de los edificios o esperar un esporádico paseo de domingo para comprar pescado al barrio Las Flores, muy cerca de su desembocadura.

Por esto, resulta estratégico dentro de la nueva revisión del Plan de Ordenamiento Territorial –POT- el retorno de la ciudad al rio y el rencuentro con su entorno ribereño. La mesa de trabajo denominada El Rio Como Referente Urbano es no sólo la oportunidad para lograr una ventana al rio sino también que es la ventana de la ciudad al mundo globalizado. Esa área de industrias y bodegas venidas a menos es el espacio ideal para la localización de los centros de ferias y convenciones, los hoteles, las oficinas y restaurantes que demanda la nueva inserción de Barranquilla en los circuitos de los negocios en el mundo y esa inserción debe ser con un sello propio, único, el del paisaje que ofrece el principal rio de Colombia. Esperemos que así sea.

El Paseo de Colón, antigua calle Ancha, en 1880.
En la casa de mampostería que se ve en el centro, habitó el Libertador en 1830.



LA CIUDAD Y EL RÍO: OTRO DIÁLOGO INTERRUMPIDO

Miguel **Iriarte**

Antes de entrar en materia sería interesante retomar algunas observaciones planteadas en el seno de las discusiones relacionadas con los ejercicios de planificación desarrollados durante pasados procesos de formulación del Plan de Ordenamiento Territorial de Barranquilla (POT), en los que el autor de este ensayo tuvo la oportunidad de participar.

Botes pesqueros en las Flores con la ciudad al fondo. Foto Fabiana Flores.

En algún momento de estos ejercicios se aclaraba, como presupuesto básico de la discusión, que antes de ponernos a pensar la ciudad hacia falta plantearnos en serio qué tipo de ciudad queríamos: si una ciudad vivible, una biociudad, o si queríamos, en su defecto, solamente un gran centro comercial, o un gran parque industrial; es decir, una ciudad en función de estrictos intereses productivos de la industria y el comercio. Si acaso se tratara de esto ultimo, los argumentos presentados en este estudio desde una preocupación cultural resultarían sobrando en el mejor de los casos, o siendo francamente inconvenientes para quienes creen que tienen la ciudad perfectamente clara y definida frente a los desafíos del futuro.

En el contexto del país actual, entre la premodernidad y la postmodernidad, han ido adquiriendo un gran valor político y cultural los ejercicios de pensar las ciudades con nuevos instrumentos teóricos y académicos que han permitido indagar de modos menos esquemáticos y más creativos en la vida de las ciudades colombianas. Prueba de ello es la extraordinaria literatura que hoy tenemos con experiencias como las de Bogotá, Cali y Medellín. En cierto sentido, aunque de manera incipiente, ya hemos comenzado a hacer lo propio con las ciudades del Caribe Colombiano, y por eso considero que ésta es una oportunidad absolutamente crucial para producir las primeras aproximaciones sobre temas sobre Barranquilla que no han sido tratados con anterioridad y con los que sin duda estamos en mora de hacerlo antes de que nos adentremos más en el calendario de un nuevo milenio. Y uno de esos temas tenía que ser por fuerza la relación Ciudad y Río.

Estas ideas están, por lo tanto, fundamentalmente motivadas desde la elemental observación, digamos crí-

tica, del tipo de relación claramente anómala que ha vivido la ciudad de Barranquilla con relación al río Magdalena en los últimos cincuenta años de su historia. No intentaremos por lo tanto explicar el fenómeno de esta anomalía desde un abordaje histórico, político o económico, porque los pocos estudios que en ese sentido han tenido como referente la ciudad en los últimos quince años sólo se han concentrado en reunir y comentar algunas fuentes documentarias especificas de esas temáticas, absolutamente necesarias porque no las teníamos, así como en la elaboración de un corpus teórico inicial para estudios más amplios y diversos, pero que, hasta donde conozco, no han tocado sino de manera tangencial el expediente cultural de sus procesos.

Lo importante aquí es empezar a señalar la urgente necesidad de que comencemos a mirar a través de diferentes intereses intelectuales la relación Ciudad y Río como un problema que los barranquilleros no podemos seguir soslayando, en tanto nos parece que será el tema crucial de la ciudad de cara a los nuevos desafíos del mundo globalizado y de la vida contemporánea; si es que aspiramos a vivir en una ciudad a tono con los nuevos desafíos de la modernidad, entendida ésta, para el caso de una ciudad, corno la armonización de los intereses de lo público y lo privado y la asunción de lo cultural como un factor definitivo en su proceso. Es decir, una ciudad resueltamente decidida a convertirse en una importante unidad económica de producción, de organización social y de generación de conocimientos, como la concebiría el profesor Fabio Giraldo[1].

Comoquiera que el tema de este estudio no ha sido nunca asumido desde la perspectiva cultural, la aproximación de este trabajo está cruzado de distintos intereses teóricos que están más en cierta sintonía con los estudios culturales a través del cual intentamos explorar y explicar razones y comportamientos que han intervenido en la interrupción de un diálogo entre ciudad y río, que nos permitiría definir posteriormente un tono investigativo para estudios más rigurosos y complejos.

En principio, lo difícil para todo aquel que quiera entender el problema es intentar explicarnos cómo una ciudad como Barranquilla, que debe su más íntima razón de ser histórica a su destino geográfico de estar a orillas del gran Río de la Magdalena sobre los últimos 22 kilómetros de su ribera occidental, emprende un proceso de abandono paulatino del río, rompe el lazo de contigüidad que había generado toda su importancia como «ciudad regional» y como «ciudad nacional» durante las dos últimas décadas del siglo pasado y en las tres primeras de este siglo.

Sin entrar entonces a profundizar, pues, en las razones, políticas, naturales, sociales y económicas que afectaron el tráfico fluvial por el Magdalena y el desmantelamiento de la estructura productiva alrededor del río y de la navegación, pero mirándolas de reojo, y acudiendo prioritariamente a la reflexión cultural, intentaremos explicar la naturaleza del problema y sus profundas e insospechadas consecuencias para la ciudad.

Y tendríamos que empezar con una aproximación como la siguiente: El oficio del río es simplemente estar ahí, discurrir, siempre nuevo y distinto. Su sola presencia es una realidad inapelable, un planteamiento filosófico clásico, un destino. Podremos no estar de acuerdo con él pero tenemos que enfrentarlo. Al margen de los peces que pueda dar, y de los ahogados que pueda arrastrar, o de los desastres que pueda causar, el río es ante todo un personaje-paisaje con el que se tiene la obligación de aprender a convivir, respetándolo y dominándolo con inteligencia, sensibilidad, tiempo, ciencia y dinero, y ante todo leyéndolo cada día e interpretándolo como un signo fundamental de toda comunidad que tenga la fatalidad histórica de estar en sus riberas, como ha ocurrido con las grandes ciudades de la historia que han sido forjadas por los ríos[2].

Barranquilla es una ciudad que no podrá jamás recuperarse del gran error histórico de haber pasado los últimos cincuenta años del siglo XX, los cincuenta años más definitivos del mundo contemporáneo, negándose la posibilidad de contar con un espacio urbano moderno y de construir una ciudadanía con un verdadero espíritu de estos tiempos, por el solo hecho de haber abandonado la posibilidad de desarrollar una vida coherente frente al río. Es una ciudad que ha dilapidado vergonzosamente un tiempo definitivo de su historia despreciando las posibilidades de vivirse y desarrollarse en una espacialidad que sólo alcanzaría su máximo sentido de plenitud contando con la experiencia que le significa el río. Que le arrebató a Puerto Colombia su carácter original de puerto legítimo sobre el Caribe para no saber después definir qué tipo de relación iba a tener por fin con el río con un gesto que en el ámbito Caribe significa "ni rajar ni prestar el hacha".

Y entonces, entre debate y de-

1 *GIRALDO, Fabio. Pensar la Ciudad. Bogotá, T.M.. Editores.*
2 *IRIARTE, Miguel. La ciudad como espacio de cultura. Ensayo inédito.*

Los estaderos del barrio Las Flores: La única posibilidad de encontrarnos con el Río. Foto Fabiana Flores.

bate, y entre frustración y frustración, terminó por cancelar de tajo el derecho de sus ciudadanos a vivir a la orilla del río construyendo un muro de ignominia, una barrera de aislamiento que impide físicamente que cualquier hijo de vecino barranquillero se levante un día y satisfaga el derecho elemental de desayunarse una porción de paisaje de la geografía que él mismo habita. Y lo peor es que ese derecho elemental nunca figuró en la agenda gubernativa ni en las grandes decisiones que tiene relación con el futuro de la ciudad, y desde luego, tampoco en el imaginario del habitante barranquillero, porque como expresa Juan Carlos Pérgolis[3] en relación a la semiótica de quinta generación, nadie desea ni ama lo que no conoce, y porque en verdad alrededor del tema ronda el convencimiento de que no se trata de algo que tenga realmente que ver con lo que algunos llaman la ciudad pensada en serio. Y esa es la gran equivocación.

Lo cierto es que al plantearnos el problema surge de inmediato la pregunta: ¿Cómo es posible que la ciudad no pueda disponer del río como espacio público y aun así esto no sea considerado como un grave problema político, social, cultural, urbanístico, territorial y humano? Esa grave carencia, la falta de esa espacialidad urbana del río denuncia la noción equivocada de ciudad que se ha tenido en Barranquilla durante todo este tiempo señalado. Lo que quiere decir que se ha confundido la inercia de los procesos de crecimiento y urbanización de sus espacios con, el compromiso fundamental de hacer ciudad. Y en este caso, quitándole al río su importante significado colectivo para convertirlo en un feudo de intereses muy especializados que sólo se expresan en función de la navegabilidad o no del río.

Esto ocurre en una ciudad como la nuestra en la que desaparecidas las esquinas, la calle, el andén y el parque como espacio de disfrute, se hace más que nunca necesaria la recuperación del río como bien público, como espacio público y como paisaje público. Desde esa idea de ciudad incompleta, sin el río, podríamos perfectamente llegar a decir que el barranquillero no es ciudadano porque Barranquilla es una ciudad falseada, por la no tan sencilla razón de que precisamente el río no es sólo un espacio físico-geográfico sino también, o debería serlo, un espacio en la mente del habitante barranquillero, una entidad fundamental en su imaginario.

En coherencia con esas consideraciones, una ciudad debe parecerse a los habitantes que la viven. La una y los otros deben merecerse, tienen que identificarse. De no ser así, los ciudadanos no reconocen su ciudad, y desde luego la ciudad no les pertenece. En consecuencia, sin esa pertenencia, lo más probable sea que la ciudad termine siendo una composición escénica en la que los actores no reconocen las exigencias de sus papeles, ni encajan, por lo tanto, en el desarrollo de la historia que tiene entre manos. Y para poner ejemplos incontrastables de lo anterior, no tenemos sino que mirar a nuestro alrededor para sacar las respectivas conclusiones: el divorcio realidad-imaginario, la comunicación interrumpida de ciudad y río, los estragos de la nostalgia por encima de la conciencia del presente, la carencia de una noción clara de lo que es la política, el poco o nulo sentido de pertenencia, entre otras variables.

A propósito de esa composición escénica sin coherencia y sin participación, conveniente es aquí citar al profesor Fernando Viviescas cuando dice que «Se ha construido el entorno urbano tratando de evitar el hacer ciudad. Ha habido un simple ejercicio de construcción de edificios y planes viales (muchas veces muy mal planeados) con el único pragmático interés de que sirvan como ámbito ordenador de la producción, soslayando el concomitante espíritu ciudadano que la ciudad conlleva y que se ubica en la libertad política y en el enriquecimiento y potenciación cultural»[4].
Se trata entonces de que Barranquilla

3 *Conversación con Juan Carlos Pérgolis, Bogotá, 2006.*
4 *VIVIESCAS, Fernando. Urbanización y ciudad en Colombia. Ediciones foro Nacional.*

ha limitado exclusivamente la esencia de su problema frente al río en los términos simplistas de tener o no tener un canal navegable, sin trascender la elemental naturaleza puramente coyuntural de falta de recursos económicos o la expresión de una inconveniencia ingenieril, mientras el río sigue allí «tan lejos tan cerca» esperando formar parte alguna vez de la vida de la ciudad y de los ciudadanos, más allá de las dragas y de los diques direccionales.

Es por eso entonces que decimos que Barranquilla es una ciudad incompleta. Nadie se ha puesto a pensar jamás qué tipo de lesiones ha provocado en el sensorium de la ciudad esa mutilación de la parte más genuina de su ser como ciudad. Nadie se ha puesto a pensar por qué ella misma ha originado, en consecuencia, un tipo de ciudadano tan atípico. ¿Será entonces que esa tan celebrada bacanidad, esa laxitud, ese bello abandono, esa «cheveridad» tan envidiada por tantos en otras ciudades no es el producto de ninguna ventaja temperamental, sino la carencia profunda de un compromiso a fondo, y no precisamente folclórico, con la vida y con el entorno, algo que tal vez no pueda ser llamado de otro modo sino desarraigo, la falta de una «raíz antigua», esa esencia que no pueden tener sus habitantes porque la ciudad misma no la tiene?.

En ese sentido podrían a lo mejor resultar sorprendentes estudios de sicología social con muchas y muy interesantes hipótesis que constatar. Hagamos el ejercicio de pensar en lo que significa para la naturaleza de cualquier cosa viva, y una ciudad lo es, por definición, el ser al mismo tiempo una cosa y no serla. Estar a la orilla de la desembocadura de uno de los ríos más importantes de nuestro continente y no vivir, en consecuencia, las características distintivas de su ser ribereño. Podríamos comparar esta ciudad con una mujer muy loca y muy hermosa que luego de disfrutar mucho la vida sufrió, siendo aún muy joven, los estragos de una trombosis que la dejó hemipléjica, es decir, que le dejó un lado muerto. En este caso, el lado del río. A esta mujer aún le quedan vestigios de esa hermosura y ha asumido como oficio inapelable el de ponerse a vivir de la nostalgia de sus famosas peripecias y de sus reconocidos prestigios pasados. Sólo que los que no la vemos caminar o no bailamos con ella, los que siempre la vemos estratégicamente sentada o en fotografías, viviendo del cuento y de los viejos tiempos, no podremos jamás sospechar qué tipo de traumas ha ido acumulando esta mujer, qué dolorosa realidad esquizoide la atormenta.

A propósito de esta metáfora, recogemos un frase muy contundente que el famoso pensador europeo Claude Levy-Strauss, en un conocido escrito sobre las ciudades latinoamericanas, parece haber pensado para aplicar a esta pobre mujer. Decía que nuestras ciudades habían pasado directamente de la lozanía a la decrepitud sin llegar a ser nunca antiguas.

Por otra parte, la naturaleza cultural que configura o lleva a configurar una identidad cultural en la ciudad viene de la tendencia lúdica recreativa que la cotidianeidad impulsa en la ciudad. Y el río es presencia cotidiana. Allí está «humillado y sucio lavándole los pies a la ciudad», todos los días, desde antes que existiera la ciudad, en un gesto que nadie reconoce. Es por eso que no podemos pretender que el carnaval sea nuestra única tabla de salvación cultural, nuestra única raíz identificatoria. Que desde luego también lo es, pero le hace falta esa esencia cotidiana y esa permanente presencia que sí tiene el río. El carnaval, por principio filosófico, es un momento excepcional en la vida de una comunidad. Y es esa esencia excepcional, esos cuatro días suspendidos en el tiempo, los que nos impiden estar todos los días en estado carnavalero, porque estaríamos proponiendo entonces una especie de Jardín de las delicias del Bosco en vez de una ciudad.

El mismo Fernando Viviescas al explicar que la ausencia de una cultura urbana plantea el problema del deterioro de las formas de vida dice que «la separación tajante del ciudadano de los destinos de su entorno inmediato tiene, desde luego, consecuencias negativas de todo tipo, pero donde se toma mas peligrosa es en el campo de la cultura, en la medida en que falta la refe-

Perfil de la ciudad desde el Río. Foto Fabiana Flores.

rencia identificatoria de pertenencia a un lugar — por el mismo hecho de que no se puede participar de manera activa y creativa ni en su planteamiento ni en su transformación- va eliminando en la población la posibilidad de establecer lenguajes de representación, por ejemplo espaciales, que activen el enriquecimiento y la recreación de los elementos que actúan en el elevamiento de las condiciones de existencia»»[5].

Ahora bien, el hecho de que hasta hoy el habitante barranquillero haya renunciado de alguna forma a reclamar su derecho al río, a disfrutar esa porción de paisaje auténtico y legítimo, en virtud de su contigüidad con una naturaleza no construida, comoquiera que la margen Oriental del río frente a la ciudad es un largo discurso paisajístico todavía incontaminado de intervenciones urbanísticas, tal vez se deba a un proceso de devaluación de las aspiraciones que en general se ha vivido

Río y Mar, en los botes y en las canciones, pero no en la vidad de los barranquilleros. Foto Fabiana Flores

en la ciudad, a la par que en el país, en el contexto de una equivocada noción urbanística de progreso y de un empobrecimiento progresivo del habitante urbano, debido a la crisis del espacio planificado, a la explosión del problema de los desplazados y al consiguiente crecimiento de la marginalidad, y a la obligación de sentirse consolado y/o sobornado con la aspiración a la propiedad legal de una «vivienda», no importa en qué tugurio y en qué condiciones, y lejos de las nociones de dignidad, decencia, cultura y desarrollo intelectual. En 1940-1950 se luchaba por una casa efectivamente dotada, dice Fabio Giraldo, ahora se aspira meramente a un «lote con servicio». Ni qué hablar del derecho al paisaje, a la recreación y a la cultura.

La negación del río como elemento integrante fundamental del ser de la ciudad es una grave alteración topológica, un exabrupto geográfico, una incongruencia morfológica, una mutilación ontológica peligrosa, un atentado a la integridad de su territorio, y por lo tanto una desterritorialización.

¿Por qué no habremos nunca relacionado el poco o ningún sentido de pertenencia de los barranquilleros con esta pérdida parcial de la ciudad? ¿El mismo concepto estereotipado que se tiene de sus ciudadanos no será una resultante más que lógica de ese vivir en una ciudad incompleta? Existen estudios escamoteados por algunos intereses que apuntan a que en el imaginario de la ciudad no existen hitos urbanos que relacionen esencial y coherentemente al ciudadano con la ciudad, y mucho menos con el río. Cuando se ha hecho el ejercicio de indagar en ese sentido, las respuestas van de una barbaridad a otra sin ninguna reflexión, denunciando un terrible sentido de desorientación y de falta de pertenencia. Se pasa del Puente Pumarejo al Zoológico, del edificio Miss Universo a la Catedral, del Teatro Amira de la Rosa al edifico Girasol, del Sao de la 93 al Super Ley, de la calle 84 al edificio de la Aduana, del Estadio Metropolitano al corredor de la 5 IB, de cualquier bailadero de moda a otro, del Júnior a la Danza del Torito o la del Congo, y de la Marimonda a la Burra Mocha, cuando no a la representación del conjunto del carnaval. Pero nadie o casi nadie coincide con otro barranquillero en considerar al Río Magdalena como hito urbano reconocible, como un claro referente de identificación para la ciudad y para sus habitantes. Y eso es grave, porque renunciar al río, o seguir pensando que puede seguir siendo algo prescindible o postergable para la vida de la ciudad es desconocer peligrosamente la naturaleza esencialmente simbólica del ciudadano. Lo que llevaría entonces a preguntarnos, ¿cuál es la espacialidad característica de Barranquilla sin el río? ¿Qué es lo que en verdad la representa? ¿Cuál es entonces el encanto de Barranquilla que todo lo tiene y nada le pertenece?.

Un imaginario así tan inestable, tan precario y tan poco coherente con la historia y con la vida esencial de la ciudad no parece tener origen en una cosa distinta que no sea en la falta de una cultura del río. Es decir, la inexistencia de un sistema de vida armónico fundamentado en razones verdaderas que circulen con fluidez creadora entre ciudad, río y ciudadanos. Así las cosas, por eso tal vez se explique la conciencia casi inexistente que de la ecología y del medio ambiente se tiene en la ciudad. Cómo no, si el crimen ecológico más execrable no consiste en llenar el río de basuras a través de los arroyos, o el vertimiento de sustancias tóxicas en sus aguas, o botar muertos en su corriente, sino la privación misma que del río padece el ciudadano, y que es considerada por algunos expertos economistas y planificadores como un

5 *Op.Cit.*

reclamo romántico que no tiene nada que ver con lo que la ciudad realmente necesita para salir adelante con sus problemas fundamentales del empleo, el puerto, la reactivación económica, los nuevos corredores comerciales o las nuevas industrias, con lo cual se niega el extraordinario potencial redinamizador que ofrecería el río para una nueva concepción de la economía en la ciudad.

El hecho de que el río haya desaparecido del imaginario de la ciudad, si es que alguna vez estuvo, tal vez quiera decir que es una ciudad que no ha sido nunca imaginada, es decir, planificada, pensada, ordenada y regulada, y que lo que en ella hay de afín a estos procesos ha sido el producto de contactos esporádicos, truncos o mal interpretados en el marco de una inercia histórica a través de la cual le han ido acomodando de manera asistemática, improvisada, anómala y tardía cosas, ideas, normas, contratos, edificios, proyectos, trazados, simulaciones de planes, etc., que no le han permitido lucir una verdadera fisonomía y estructura de ciudad al día con los tiempos y con las necesidades vitales de sus habitantes.

Podríamos intentar también una explicación de ese comportamiento de la ciudad con relación al río en los términos de ese obstinado ejercicio que siempre se ha hecho en Barranquilla de desplazar el presente hacia el pasado en la forma de una nostalgia lastimera de su pionerismo múltiple y de sus días de gloria, hoy ya perdidos de manera irremediable, por lo que con toda razón se dice que la utopía de la ciudad se encuentra en el pasado, o desplazándola también en el futuro como un futuro deseado, un futurible, pero nunca, en todo caso, de frente y a fondo con el presente.

Cuando el profesor Martín Barbero, acude al concepto denominado « los modos de estar juntos» del historiador argentino José Luis Romero[6] para referirse a esas formas particulares que generan un espacio citadino en sus habitantes para hacerlos precisamente, a través de lenguaje de unos espacios públicos que la ciudad provee para comunicarse con sus habitantes, no podemos evitar pensar en el papel definitivo que jugaría el río en una ciudad de desplazados como Barranquilla frente a la sensible necesidad de unificar alrededor de referentes comunes a esa amplia y diversa masa de gente de diversas procedencias para hacer con ellos ciudadanía y construir en ellos esos referentes urbanos culturales de clara significación colectiva, en función de una mejor calidad de vida.
Pero no solo en el sentido de ser factor en la construcción de ciudadanía, pensemos también en la dimensión estética de la ciudad. De qué manera sin el río los Barranquilleros hemos renunciado a disfrutar de una ciudad con las ventajas y virtudes que le puede significar un gran paseo del río, una especie de cinturón verde lleno de espacios publicos y recreativos, turísticos y culturales con restaurantes, bares, cafés, librerías, galerías, hoteles, almacenes de artesanías, y un museo fluvial, por ejemplo, que permitiera subsanar todo el olvido de la historia de la ciudad en función del río. Al tiempo que fuera también el hito urbano citadino de mayor significación vital y de más alto valor simbólico para todos los barranquilleros, así como el redimensionamiento de la estética de la ciudad.

Porque desde el punto de vista de una lógica ordenada, una estética tiene que ser la resultante de un proceso cultural, de un aprendizaje de razones sólidamente intercomunicadas y de un complejo de relaciones entre lo individual y lo colectivo, lo pasado y lo presente, la historia, la experiencia y la imaginación, el hoy y el mañana. Y si partiendo de lo anterior, hablamos de la dimensión estética de una ciudad sin esas razones fundamentales, la estética no sería más que una simple operación cosmética, la belleza sin merecimientos y sin correspondencia.

Y eso sólo es posible si pensamos la ciudad desde la cultura. Porque es entonces asumirla desde un punto de vista creativo y creador. Es decir, nos permite abandonar las trincheras de las certezas absolutas y de las

6 *BARBERO, Jesús Martín. La Ciudad Virtual. Revista Universidad del Valle, Nº 14, Especial de La Ciudad.*

Otra vista de la ciudad desde el Río. Foto Haroldo Varela.

verdades reveladas, para arriesgarnos a pensarla desde la utopía o desde la realidad misma, pero con un horizonte decididamente nuevo y revolucionario. De una manera compleja y aleatoria. Como dice el profesor Fabio Giraldo: «El caos, el azar y el desorden también se encuentran actuando en la naturaleza y la cultura»[7].

El mismo profesor Giraldo, parafraseando a Castoriadis, dice: «La ciudad es lo que somos todos, y lo que no es de nadie. Lo que jamás esta ausente y casi jamás presente como tal, un no ser más real que todo ser, aquello en lo cual estamos sumergidos, pero que jamás podemos aprehender en persona».

No nos quedan dudas cuando pensamos que el futuro de la ciudad sólo tendrá sentido cuando haya un acuerdo ciudadano que retome y enmiende el diálogo cultural entre Ciudad y Río interrumpido de manera progresiva por una inercia y una noción equivocada del progreso que creyó que la modernidad de la ciudad estaba en el fuego fatuo de unos signos que sus dirigentes no han sabido interpretar en el tiempo, y empezaron a empujar a la ciudad alejándola del río y construyendo entre éste y aquélla una barrera que más temprano que tarde tiene que abrir unos amplios espacios de reencuentro del barranquillero con esta presencia absolutamente imposible de desconocer. Ese es, sin duda, el proyecto cultural más importante y al mismo tiempo más urgente en el que la ciudad tiene que entregarse sin reserva.

El maestro Rogelio Salmona, con palabras sin duda mucho más inteligentes y sabias, hace una sentencia que resume lo inmediatamente anterior en los siguientes términos: "La ciudad, creada para el bien del hombre, máxima expresión de la civilización, no ha de continuar siendo un espacio de manipulación del poder, ya sea el político o el del dinero, o la unión de ambos. Tampoco es el lugar de la especulación del constructor, o el coto reservado del planificador al servicio del Estado o del poder financiero, como eran los terrenos de cacería de feudos y caciques".[8]

En el caso de Barranquilla, desafortunadamente los intentos que hasta ahora se han dado para acercar la ciudad al río no han logrado aún hacerse realidad: el Parque del Río en el barrio Las Flores, la avenida del río varada en su primer kilómetro inicial, el centro de eventos y convenciones... proyectos todos que sin duda podrían representar no la solución definitiva pero sí un proceso de acercamiento para reconciliar ciudad y rio y para empezar a generar un reencuentro paulatino y reflexivo del ciudadano con el río.

Y cuando esto ocurra no todo se habrá solucionado. Vendrá entonces el desafío de liberar más espacios hacia el río y de comenzar a desarrollar una pedagogía nueva de ciudad, porque sin duda se tratará de una verdadera revolución en la percepción de la misma. Ello dará a los barranquilleros la oportunidad de re-encontrarse con su vocación ribereña, de descubrir que el río forma parte de nuestra propia geografía sentimental de ciudadanos, de tal suerte que podamos por fin reincorporarlo de una vez y para siempre al lugar de donde nunca debió ser desterrado: de nuestro corazón y nuestra mente, y por supuesto del centro de nuestra vida cotidiana. Lo que en el fondo significaría asumir con serio compromiso el proyecto cultural de reconciliar ciudad y río en el que todos los habitantes y el gobierno tendrán que hacer todas sus apuestas. La integración con el río de nuestra antigua grandeza, el gran «río de la vida», como lo llamó alguna vez García Márquez.

7 *GIRALDO, Fabio. Opus Cit.*
8 *SALMONA, Rogelio. La Poética del Espacio II. Entrevista recogida en el volumen Pensar la Ciudad. Bogotá, T.M. Editores.*

EL RÍO GRANDE DE LA MAGDALENA: ¿UN RÍO PARA LOS CIUDADANOS O PARA LOS MONOPOLIOS?

Luis **Sánchez Bonett**

La finalidad de estas notas sobre el Río Grande de la Magdalena y su relación con el entorno construido de sus piezas urbanas, apunta hacia la formulación de una hipótesis acerca de la dinámica urbana de carácter excluyente en lo social y en lo espacial, que podría desarrollarse en una ciudad como Barranquilla al intervenirse ésta urbanísticamente desde un imaginario de estructuras urbanas que toman como punto de referencia las experiencias de las intervenciones urbano ambientales y arquitectónicas de carácter competitivo y globalizante de Puerto Madero en Argentina, Santa Fe en Méjico y Guayaquil en Ecuador.

1.- Un proyecto para ser "impensado"

Dejamos de lado cualquier pretensión de analizar los procesos de una intervención urbana desde el punto de vista de su contextualización con el entorno, de su zonificación espacial en términos de los usos del suelo, de la funcionalidad de su distribución espacial, de sus recorridos, de su integración estética, ambiental, cultural o topográfica, de su volumetría, de sus proporciones, de sus tipologías, de su organización morfológica y de su factibilidad económica, para contextualizar su dinámica desde espacios más comprometidos con la construcción de ciudad en términos de lo que ella es: una construcción histórico-social, y así formular una hipótesis distinta que tenga en cuenta su naturaleza de ciudad difusa, de ciudad centralizada, de ciudad informacional, de ciudad del riesgo, de ciudad metropolitana, de ciudad región, etc.; es decir, de la ciudad como un espacio de cultura.

Son las primeras algunas de las "adjetivaciones" con que se ha calificado por parte de sus estudiosos el actual proceso histórico y social de carácter globalizador y de sus impactos en las nuevas configuraciones urbanas. Así mismo, conceptos como los de totalidad, fragmentación, centralidades, difusión, complejidad y muchos otros van construyendo una nueva jerga en la literatura y en el discurso que quiere dar cuenta de su dinámica.

Nos interesa entonces precisar los términos con que formulamos la hipótesis en cuestión. En esta dirección consideramos que las "adjetivaciones" mencionadas, esconden no sólo cargas teóricas para la explicación de la nueva cuestión urbana, sino que expresan también el rebasamiento cognitivo del objeto de análisis: la ciudad.

En efecto, el proceso de urbanización contemporáneo nos está remitiendo a la formación de grandes desplazamientos territoriales que abandonan sus límites físicos, uniendo y correlacionando municipios, pueblos, áreas urbanas, departamentos, regiones, estados, para convertirse en espacios metropolitanos o megalopolitanos generando con ello nuevas realidades que no alcanzan a explicarse desde la "caja de herramientas" ecologicista, funcionalista o estructuralista, y más aun, cuando dicho proceso genera igualmente nuevas disciplinas como las medio ambientales, así como nuevas emergencias urbanas como movimientos ambientales, de género, que amplían el espectro de circunstancias que vitalizan el espacio urbano.

En búsqueda de esas nuevas formas cognitivas, categorías como las de totalidad y complejidad se formulan como compresivas del proceso globalizador que junto con los procesos locales generan dinámicas totalizantes, que en lo urbano se expresan por la

Ciudad y Río en Puerto Madero, Buenos Aires, Argentina. Foto Internet

dialógica local, metropolitana, regional, nacional y mundial.

Estas consideraciones van a encontrar en un autor como Inmanuel Wallerstain un punto de vista interesante, cuando plantea que es común y natural que cuando una explicación de un fenómeno no cumpla con su inserción o deje de tener valor explicativo, los investigadores repiensen el fenómeno; sin embargo, existen, enraizados en sus mentalidades, hilos invisibles que no les permiten desatarse de las viejas consideraciones que tratan de revalorar, de allí, que él llame a "impensarlas", es decir, a despojarse, en un esfuerzo cognitivo, de esos prejuicios que actúan en contravía de la construcción de una realidad compleja.

Este "impensar", ya sea dirigido a la ciudad o una intervención proyectual urbano-arquitectónica específica, dadas las dinámicas ya mencionadas del proceso globalizador, implica considerarlas llevándolas a escalas locales, metropolitanas, regionales, nacionales y mundiales.

Así, una implementación urbana cualquiera, parodiando a Emilio Pradilla Cobos, por ejemplo la firma de un tratado comercial, impacta toda la economía de la ciudad, su nivel metropolitano y sus localizaciones, y puede ocurrir que con los nuevos centros comerciales y su efecto en las rentas del suelo, lo que a su vez implica unas políticas de uso de los mismos, generan una nueva centralidad o un nuevo corredor urbano con sus implicaciones viarias y sus consecuencias en la movilidad de su población trabajadora, o bien la elaboración de una política urbana con relación de los municipios conurbados. Esta conexión entre el todo y las partes es más problemática si tenemos en cuenta la ausencia de mecanismos metropolitanos y regionales de concentración de políticas y planes y de coordinación cotidiana de las acciones públicas y privadas.

Esta visión periférica, compleja, es lo que nos permite acceder a la conjunción de diversas escalas problemáticas sobre el territorio y evitar la construcción de un conocimiento parcelado e incompleto. Tal es el caso de los temas de la dinámica poblacional y los movimientos de población, de la economía formal, del empleo y del ingreso de la lógica de estructuración urbana y de la localización de las actividades de la cuestión hidráulica y del medio ambiente. De la vialidad, del transporte en su conjunto, de la delincuencia organizada y de la violencia, entre otros problemas, como afirma Pradilla.

De la misma forma, pensamos que el papel del río y su carácter determinante en la configuración urbana de la ciudad dada a través de las piezas urbanas que lo limitan de acuerdo al Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla (POT), encuentra su dinámica y valoración desde la ventana de ese "impensar" la ciudad a partir de la dialógica local, metropolitana, regional, nacional y mundial.

2.- La globalización: el hechicero de moda.

Existe, tanto en los medios académicos, como en la burocracia estatal, así como también en los gremios y actores ligados a ciertos intereses que de una u otra forma acompañan al Establecimiento, una imagen del proceso globalizador como algo natural en el funcionamiento y características que asumen los espacios militares, ambientales, económicos, políticos, culturales y sociales en la dinámica que adquiere la sociedad contemporánea y en la cual desempeña el papel del hechicero que conjura todos sus conflictos.

Precisemos. La ciudad, construcción histórico-social, lugar de inclusiones y exclusiones, de tensiones entre lo público y lo privado, dibujada por Marx en el *Manifiesto...* como el espacio más

Ciudad y Río en Santa Fe, México. Foto Internet. ¡Cuál es el modelo para Barranquilla!.

significativo construido por la burguesía en nombre de la humanidad, su más alto desarrollo tecnológico y productivo, su más alta capacidad creativa alcanzada en su desarrollo cultural, estético, filosófico y político, pero igualmente creadora también de las dramáticas condiciones de habitabilidad de los núcleos urbanos estudiados por Engels en su texto *La situación de la clase obrera en Inglaterra, 1848* dos caras de una misma moneda: opulencia y miseria, presente y futuro. Texto argumentado por primera vez, de acuerdo con Pradilla, por autores como Ohmae y Parker, para llamar la atención de un grupo de grandes empresarios, acerca de la necesidad de cambiar las estrategias de las ganancias, dadas las condiciones del librecambismo y desregulación, así como el desarrollo de la informática y las comunicaciones que facilitarían el intercambio social, económico y cultural.

Desde entonces, el concepto ha venido desempeñando el papel del hechicero que conjura las condiciones depredadoras y pauperizantes en las que habitan millones de seres humanos en asentamientos caracterizados por una penuria en la vivienda, en los deficientes servicios de agua potable, energía eléctrica, alcantarillado, deterioro de sus centros históricos, aniquilamiento de su espacio público por interés privado, procesos de creciente terciarización, incremento de los procesos de desindustrialización y expansión horizontal que devora los territorios agrícolas. Intervenciones urbanas que incrementan las rentas del suelo, limitan los equipamientos de la salud y la educación, generando una arquitectura abstracta, impositiva de códigos que chocan con las características de identidad del lugar.

Entendemos entonces el proceso globalizador como el concepto que define los intercambios económicos, sociales y culturales propios del modo de producción capitalista que hoy con una velocidad sin precedentes los mundializa con desiguales condiciones técnicas y sociales, así como los somete a la concentración monopólica del capital y su carácter transnacionalizante.

El proceso globalizador, su mundialización encuentra su historicidad en un arco temporal que podríamos situar desde el siglo XIII y XIV hasta bien entrada la década del setenta del siglo XX, en tiempos en los que se define su temporalidad política y su espacio territorial que dependerá de la movilización de la sociedad civil y de su espíritu ciudadano para desdoblarse en la apropiación de la plaza, del parque, de la calle, como lugares donde construirá su discurso alternativo.

En ese marco histórico señalado sólo referenciaremos algunas coyunturas que le dan sentido a su historicidad, y que una vez consolidada caracterizaría los comportamientos, militares, políticos, económicos y culturales de la sociedad contemporánea, revisando sus expresiones en América Latina como lugar donde encontramos el territorio de las intervenciones urbanas que nos sirven de referencia en la formulación de la hipótesis del "impensar" que antes anunciamos.

3.- La historia como antídoto de los universales.

Para nosotros la validez universal de las múltiples circunstancias en un fenómeno como el espacio, el territorio no deja de tener sentido en tanto esos fenómenos expresan dinámicas de situaciones concretas de naturaleza histórico-social. Así, por ejemplo, definir la arquitectura desde la pregunta ¿que es la arquitectura?, resultaría un tanto metafísica, pues ella existiría desde tiempos indefinidos. Y es sabido que en la historia de la arquitectura y la ciudad los soportes materiales no siempre han sido considerados como

arquitectura, ni el arquitecto ha sido definido siempre por su habilidad en la preconcepción del diseño. El viejo texto de Marina Weisman nos recuerda cómo la vivienda no era reconocida como objeto arquitectónico e igualmente ocurría con los edificios industriales.

¿Cómo han llegado a incorporarse estos nuevos objetos? ¿qué mecanismo se ponen en juego para descubrirlos o para inventarlos? ¿por qué no se había advertido antes su existencia? ¿por qué y cómo, paralelamente, desaparecen otros objetos, los estilos, la belleza? No se trata aquí de un simple acto de voluntad o de particular clarividencia, pues "no se puede hablar de cualquier cosa en cualquier época, no es suficiente abrir los ojos o tomar conciencia para que de pronto se iluminen nuevos objetos. El nuevo objeto toma existencia dentro de condiciones reguladas por un complejo haz de relaciones... relaciones entre instituciones, procesos económicos y sociales, formas de comportamientos, sistemas de normas, técnicas, modos de caracterización..." y en ese mismo complejo juego de relaciones pueden esfumarse, desaparecer o simplemente perder vigencia objetos que otrora pudieron considerarse importantes.

De manera similar ocurrió con el arquitecto, éste antes de ser lo que es hoy, fue relojero, carpintero, escultor, zapatero, y sólo en el Renacimiento recibió el estatus de diseñador al dividirse el proyecto de diseño presentado en planos y la construcción como un segundo momento de la producción del objeto arquitectónico, evidentemente que todo ello necesitó del aval del estado y de la sociedad que lo legalizara. Fue sin duda una decisión política situada en el tiempo en la que concurren diferenciadamente el conjunto de instituciones que se ven afectadas.

4.- El río como estructurante del diseño de la ciudad

Voy a utilizar un término que en el diseño arquitectónico y urbano utilizamos quienes trabajamos en el proceso de "moldear" las especialidades anotadas. Voy a utilizar el término estructurante con una intención semántica similar al concepto de "determinante del diseño". Entenderíamos por este la relación causa efecto, es decir, la forma que es moldeada según la presión que reciba desde el exterior. Visto así el proceso de formalización caería preso de la razón instrumental, quedando por fuera todo contenido de posibilidades polisémicas que pueda tener el contexto en que se desarrolle la propuesta formal.

El Paseo de Bolivar desde el Caño de las Compañias. Foto Haroldo Varela.

Durante largo tiempo hemos escuchado que la ciudad "le da la espalda al río", o bien, que es necesario rescatar al río por su sentido histórico con respecto a la ciudad o bien integrarlo para conformar un paisaje urbano que ilumine la ciudad. Nosotros pensamos que al respecto hay que dar respuesta a algunos interrogantes. En primer lugar de qué historia hablamos. La historia para quién o la historia para qué. En segundo lugar, interrogarnos acerca de lo que es el paisaje urbano y el reduccionismo que conlleva observar desde una dimensión "esteticista".

¿Hablamos de la historia de construcción de la ciudad a partir de los mitos de Hollopeter o del barrio El Prado? ¿Hablamos de la arquitectura moderna que avanza en la construcción de los perfiles del Paseo Bolívar en los años sesenta, como igualmente de los perfiles de la propiedad horizontal iniciados hacia el norte de la ciudad en la misma década, o de la geometría pura del Colegio Biffi o del Colegio Alemán? o bien, ¿de las residencias de ilustres vecinos de la ciudad? ¿o hablamos de una historia en términos de conquista que para el tema que nos atañe tendría como referente el suelo urbano? Y señalar cómo toda conquista es pragmática y positivista, que como bien afirmaba el profesor Hardoy al relacionarla con los países de América Latina al decir que lejos de estar influenciada la ciudad para que desempeñara diversidad de usos ésta ha sido organizada como un artefacto para ser usado de acuerdo a lo que determinaran quienes suponían saber cómo construirla y hasta cómo administrarla.

Y ¿cómo se construye una ciudad y se administra desde el entorno de esa influencia? Mr. Parrish, en ese sentido, fue bien pragmático en su respuesta, pues para él la inversión de la ciudad es como "cualquier otro negocio", como nos dice Valencia citando a Eduardo Posada Carbó en *Karl Parrish: un empresario en los años 20.* Boletín Cultural y Bibliográfico del Banco de la República, citado en la tesis página 13.

Buena parte del significado del Barrio El Prado encuentra su sentido en esa

dirección, es decir, como expresión de la conquista del suelo urbano de Barranquilla. El barrio es la respuesta a los intereses del negocio empresarial de la construcción y su articulación con los empréstitos para los servicios públicos, que al decir del investigador del CINEP, Mauricio Archila, en cultura e identidad obrera 1910-1945, pág. 64, "sólo garantizaban un eficiente servicio para los sectores Norte y Noroccidental, lugares donde se edificaría la metrópolis. En contraste con el Sur y el Suroccidente, la prensa escrita de la época reseñaba que "algunas casas estaban más apropiadas para cerdos que para habitación de personas".

En esa conquista Marco Fidel Suárez advertía sobre la necesidad de invertirle en servicios por ser la puerta de acceso del foráneo. En boca Le Corvousieur esta visión la definiría como, "urbanizar es valorizar. No gastar dinero, sino crear dinero". Por su parte, Parrish, ante la urgencia de empezar a construír el barrio declararía en entrevista a El Comercio (23 de Octubre de 1922), "Me interesa ganar mucho dinero. Time is money". Con esta visión de ciudad en el año 1922 el área que representaba la Urbanización El Prado era de 130.17 hectáreas, frente a las 88 de los barrios San Roque, Rebolo, Barrio Abajo, Chiquinquirá y la invasión de Montecristo. Es decir, la ciudad empezaba a construir muy rápidamente el escenario de la monopolización y concentración de sus tierras.

En efecto, este es el sentido con que gira la inversión en la época, el profesor Antonio del Valle en su artículo *La modernización del ejercicio político en el decenio de los veinte*, citando a Meisel Roca, nos muestra cómo los bancos de la ciudad que habían acumulado en sus arcas alrededor de 2 millones de pesos, eran utilizados para movilizar la tierra y los bienes inmuebles y las hipotecas entre otras transacciones, las cuales alcanzaban el millón de pesos, lo que nos da una idea del sentido ordenador y de conquista de la ciudad, pues mientras esto ocurre, en ella también se genera un movimiento por mejores condiciones de habitabilidad, como sucedió con "La liga de inquilinos", que cobijó a 5.000 miembros que reclamarían el cumplimiento de la ley 46 del 1918, en materia de construcción de vivienda de lo que hoy denominaríamos de "interés social". Así, en medio de esta polarización, se conquistó la ciudad y así se construyó.

Abordaremos a continuación nuestro segundo interrogante acerca de que entendemos por paisaje urbano. Si bien el estudio del paisaje urbano se relaciona con disciplinas como la lingüística, la semiótica y el sicoanálisis entre otras disciplinas, también es cierto que su especificación no escapa a la cultura y a la historia, lo ha planteado el semiótico soviético Valentin Voloshinov, al afirmar que toda materia está preñada por la ideología, la historia y la cultura.

Desde esta perspectiva, Hegel precisa que el hombre es un filogenético y anteogenético que se relaciona con la naturaleza, en tanto que Heidegger, en su ensayo "Pensar, habitar y construir", enseña que habitamos porque construimos, mas no construimos porque habitamos.

De la anterior interacción hombre-naturaleza, se colige que el paisaje urbano no es simplemente perceptivo, por el contrario, forma todo un sistema holístico en el que cualquiera que lo mire de esa manera nos estaría proponiendo el simple camino del esteticismo, en donde el objeto percibido procedería de lo metafísico o trascendental y no de una situación concreta que debidamente contextualizada le da sentido al objeto percibido.

No basta, pues, con establecer dicha relación, es necesario tener un conocimiento profundo de la cultura, de las costumbres y modos de vida, para comprender las dimensiones de un mundo asociativo, imaginativo y simbólico, y por tanto su cualificación sensible. Y esto es mucho más complejo cuando se trata de una sociedad analfabeta en lo espacial y formal, por las razones que le obligan a cosntruir un paisaje a brazo torcido, en el que, como diría Fernando Viviescas, no tendría tiempo para reflexionar sobre el sentido de la naturaleza ocupada.

El paisaje urbano construido en Barranquilla a finales de la década del sesenta tiene como telón de fondo la estrategia del milimetrismo político del Frente Nacional, así como la demanda del suelo urbano por parte de sus habitantes. En esta dirección, consideramos la relación existente entre las decisiones del Concejo Municipal y la construcción de un paisaje urbano que surge condicionado por las prácticas políticas depredadoras y por intereses ajenos al desarrollo de Barranquilla.

¿Es con esta historia "sucia y revuelta" con la que tenemos que observar una estructura urbana para acercarse al río, o es como una historia y un significado que ni los términos propuestos de "impensar" la ciudad abren su abanico desde lo local hasta lo global? Lo que en otros términos quiere decir, que en su desarrollo reconoce la mirada poética de Neruda en sus versos que presagian el devenir del continente, cuando desde su pluma dirige una mirada hacia el Río Magdalena:

"...Ya van, ya van, ya llegan,
Corazón mío, mira las naves,
Las naves por el Magdalena,
Las naves de Gonzalo Jiménez
Ya llegan, ya llegan las naves,
Deténlas, río, cierra
Tus márgenes devoradoras,
Sumérgelas en tu latido,
Arrebátales la codicia,
Échales tu trompa de fuego..."

Pero el río también puede ser lugar que nos enseña el acceso a una cultura, a unos procesos tecnológicos, a unas ideas renovadoras de lo social y de lo político, que se conjugan de tal manera, que dan paso a la formación de la clase obrera en el país y lugar en el que por primera vez el grito del "internacionalismo proletario" y del "no somos esclavos" son expresión de un desarrollo industrial de 14.000 asalariados que benefician a 150.000 habitantes en momentos en que la ciudad ocupa el primer lugar como centro portuario e industrial del país. Ver Archila.

Es un río que interpreta la historia que bordea sus riberas y con ello "la relación del hombre con el medio ambiente en la que Ulles señala cómo la vivienda del hombre ribereño brota del suelo y se organiza interior y exteriormente a través de sus recursos materiales y responde a la furia del río en momentos de la creciente para trasladarse de un lugar a otro, lo que le da un paisaje muy particular más aún cuando su morfología lineal corre paralela a la ribera del río.

¿Es este el paisaje del que se quiere "hacer uso" para la construcción de ciudad, o es un paisaje natural y construido con un sentido esteticista en el que el manejo de la naturaleza ocupa un lugar utilitarista en la conformación de los centros urbanos? ¿o es un paisaje que como ha señalado Edgar Rey Sinnin en su texto *El hombre y su río*, al hicimos alusión anteriormente, nos hace recordar el paisaje de Macondo, aquel que diseñó Aureliano Buendía, en el cuál todas las casas eras iguales, todas giraban sobre la misma calle, todas recibían el mismo sol, todas miraban al agua?, organización estructurante esta que en términos contemporáneos podríamos calificar como un paisaje topofílico.

Para nosotros la respuesta histórica de estructuración del río y la ciudad, y de la ciudad con el río, gira en torno a reconocer, no la causa-efecto de su relación, sino el significado múltiple que le imprime la fuerza vital de la transformación y alternación que podemos encontrar al retomar al profesor Fabio Giraldo cuando al célebre pensamiento de Descartes de "Pienso, luego existo" él contrapropone una construcción de ciudad en la que "...disfruto el espacio público, luego existo".

Rescatar el río para involucrarlo en la estructura urbana no es adelantar un ejercicio de diseño para ver cómo se comporta un accidente geográfico en una relación causa-efecto con la estructura de la ciudad. Todo lo contrario. Debe dimensionar su espacio

Foto Haroldo Varela.

local en cuanto a su dimensión ambiental que no le es propia, sino que recoge todo significado cultural, así como todo deterioro ambiental generado a nivel del país, pero también recoge las expresiones populares y una extensa memoria nacional que, al igual que su sedimentación, se concentra en la ciudad, unas para servir de encallamiento a los barcos y otras para reivindicar el sentir de un patrimonio como el Carnaval. Pero no solamente lo que significa el río en lo local y regional, sino también la dimensión planetaria en tanto papel que juega en momentos en que el líquido arremolinado de sus aguas se convierte en elemento estratégico para el desarrollo de la humanidad.

Entonces, en el debate de las relaciones de la ciudad y el río, las significaciones van mucho más allá de los enunciados ya casi vacíos de que "la ciudad no mira al río" o que "la ciudad le ha dado la espalda al río", expresiones que se han convertido ya en simples lugares comunes. El tema hay que asumirlo desde nuevas complejidades para el cual el ejercicio de "impensarlo" puede ofrecer nuevas posibilidades de análisis.

5.- Una visión no compartida

En momentos en que la administración distrital se encuentra adelantando el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) para los próximos años conviene hacer alguna precisión en torno a lo que consideramos como reduccionista de los alcances o de la mirada compleja de su contenido.

En primer lugar, hay que señalar cómo tanto el PIDAM (Plan Integral de Desarrollo del Área Metropolitana) lo mismo que el POFT (Plan de ordenamiento Físico Territorial) y el POT (Plan de Ordenamiento Territorial) e incluso, los planes adelantados por la Misión Japonesa han tomado sin mayores consideraciones críticas las experiencias latinoamericanas en materia de sus intervenciones urbanas en la que se ha privilegiado el concepto de construir ciudad antes que construir ciudadanos, y esto es así por la corta "visión de la visión". Este concepto nos remite a la definición de ser un "espacio físico para la excitación" donde lo fundamental es el sentido perceptivo, en tanto se aleja de toda consideración teórica, dándole paso a un sentido existencialista en la proyección de ciudad.

Este sentido existencialista se observa en la configuración física, urbana y arquitectónica del abstraccionismo de los códigos semánticos, ideológicos y culturales de las grandes cadenas hoteleras y de las transnacionales de la informática. Proyectos articulados al desplazamiento de la movilidad y su accesibilidad de las autopistas, tanto físicas como satelitales, que conectan aeropuertos y puertos buscando mayor eficiencia.

En este sentido, a este urbanismo globalizante, al decir de Jordi Borja, hay que implementar intervenciones urbanas sustentadas en un urbanismo ciudadano, esto es de identidad, de cultura, de estética, firmemente diseñado por la sociedad civil, que es el espíritu ciudadano que inició el siglo XXI, no en forma apocalíptica, sino en la plaza, en la calle, en el parque.

EL PUERTO DE BARRANQUILLA: RETOS Y RECOMENDACIONES

Andrea **Otero**

El comercio internacional, como instrumento indispensable para el desarrollo de las economías de mercado, ha ocupado un lugar importante en las agendas internas de la gran mayoría de países del mundo. A partir del siglo XVI, de la mano de las teorías mercantilistas, se inició el estudio de los intercambios comerciales entre países como una herramienta que ayudaba a generar riqueza. Luego vinieron los clásicos con sus teorías de la ventaja absoluta y ventaja comparativa, y más adelante, la corriente neoclásica y su gran aporte: el modelo de Heckscher-Ohlin. En general, todas las teorías sobre el comercio expuestas coinciden en afirmar que el comercio acompañado de una política comercial adecuada es bueno y tendrá repercusiones positivas no sólo en la economía como un todo, sino que también sobre el bienestar de los individuos.

Pero para poder obtener los beneficios que se derivan del intercambio comercial de bienes y servicios se requiere contar, como mínimo, con una infraestructura física que permita movilizar, de manera eficiente, los bienes producidos en el país hacia el exterior, y del mismo modo, que facilite el ingreso de mercancías desde otros países al territorio nacional. La infraestructura requerida va desde la construcción de fábricas con tecnología de punta en los sectores en los que el país es altamente competitivo hasta la construcción de carreteras primarias y secundarias, puentes, aeropuertos y puertos marítimos y fluviales que funcionen de manera óptima.

Buque saliendo del Puerto de Barranquilla. Foto Haroldo Varela.

Los puertos son una pieza clave para el desarrollo del comercio en una determinada región, ya que por medio de ellos se realiza un alto porcentaje de las operaciones de entrada y salida de bienes. Por lo tanto, dado que gran parte del comercio internacional de un país se desarrolla por vía marítima, la infraestructura portuaria del país debe

Barco entrando al canal navegable de Puerto de Barranquilla. Foto Fabiana Flores.

estar en la capacidad de satisfacer las necesidades, tanto de exportadores como de importadores, para poder obtener las ventajas derivadas del comercio.

El puerto de Barranquilla

El puerto de Barranquilla se encuentra ubicado sobre la margen occidental del río Magdalena, a 22 km de su desembocadura en el mar Caribe. Este puerto posee las instalaciones portuarias más extensas del país ocupando 200 hectáreas, y aún cuenta con terreno disponible para seguir creciendo. En los últimos años, también se construyó una sociedad portuaria sobre la margen oriental del río y del puerto, la cual aunque geográficamente pertenece a la jurisdicción del Departamento de Magdalena, administrativamente hace parte de la zona portuaria de Barranquilla y no de Santa Marta.

El puerto de Barranquilla es en la actualidad el cuarto puerto más importante del país por volumen de carga transportada (en promedio, en los últimos 8 años, han transportado un poco más de 5 millones de toneladas por año) pues los primeros lugares están ocupados por los puertos de Santa Marta (25.9 millones de toneladas por año), Cartagena (11.4 millones de toneladas por año) y Buenaventura (8.8 millones de toneladas por año). Sin embargo, es el puerto multipropósito más importante de la región Caribe dado que el de Cartagena se ha especializado en el transporte de contenedores y el de Santa Marta en graneles secos.

La zona portuaria está conformada por puertos tanto públicos como privados y entre sus fortalezas se encuentra la facilidad para transportar carga hacia el interior del país por vía fluvial a través del río Magdalena o por carretera. De acuerdo con el Estatuto de Puertos Marítimos promulgado en 1991, la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla, SPRB, tiene una concesión por 20 años para administrar los puertos públicos de la zona portuaria de Barranquilla sin perder su carácter de sociedad autónoma privada.

Uno de los principales problemas del puerto desde su construcción es el bajo calado, ya que se remonta a principios de los años treinta, cuando éste aún estaba ubicado en el municipio de Puerto Colombia y se decidió su traslado a Bocas de Ceniza para aumentar la profundidad del muelle del puerto. Cuando se finalizó la construcción del nuevo puerto, se creyó que éste ya no requería más inversiones ni mantenimientos, pero en 1942, debido a los sedimentos que el río arrastra, ocurrió la primera gran formación de la barra[1] y posteriormente su deslizamiento, por lo que se debieron iniciar las obras de ingeniería hidráulica necesarias para garantizar la navegabilidad del canal. En 1947 se realizó el primer trabajo de dragado para aumentar el calado del puerto, sin embargo, esta solución no fue suficiente por lo que se debió contraer la distancia entre los tajamares a 610 metros, como lo recomendó una firma consultora especializada con el

fin de aumentar el caudal del río en ese punto y favorecer el desplazamiento de sedimentos para que no se acumularan en el canal disminuyendo el calado.

A pesar de las intervenciones realizadas, en 1959 se presentaron nuevamente problemas de navegación y por recomendación de una nueva firma especializada, se realizó la siguiente obra de ingeniería en el canal que finalizó en 1964: "Se construyó un dique interior de encauzamiento de 1.340 metros de longitud que se desprendiera del tajamar oriental con curva hidrodinámica hacia el mar, para formar un nuevo tajamar oriental y reducir la desembocadura a 510 metros" (SPRB, 2006)

1 La barra es un banco de arena y sedimentos que se forma justo en la entrada al canal navegable del puerto como respuesta al choque de la corriente del río que va en un sentido y la corriente del mar que viene en dirección opuesta.
2 Talweg o vaguada: es la línea que marca la parte más honda de un valle, y es el camino por el que discurren las aguas de las corrientes naturales.

Con el nuevo tajamar, el canal recuperó la profundidad habitual de 30 pies y para lograr mantener ese calado, fue necesario dragar las constantes acumulaciones de sedimento que pudieran afectar la navegación. Sin embargo, nunca existió ni ha existido una política constante de dragado preventivo del canal y se recurre a esta alternativa sólo cuando la acumulación de sedimentos se convierte en un problema. Es por esta falta de políticas preventivas que en 1972 se formó una isla de sedimentos llamada "Isla 1972", que desvió el talweg[2] del río hacia su margen oriental, reduciendo así el calado de las instalaciones portuarias del margen occidental de manera considerable. Luego de algunos años se construyó un dique direccional para resolver el problema causado por la Isla 1972. Éste inició su funcionamiento en 1993 y desde entonces parece funcionar el sistema de dique direccional y tajamares, ya que la acumulación de sedimentos a lo largo del canal se ha reducido.

Aunque en la actualidad el canal de acceso tiene la mayor parte del año un calado de 36 pies y las operaciones de dragado no se requieren con tanta frecuencia como antes, ahora el principal problema del puerto no se encuentra dentro del canal sino fuera de éste. Gracias a las obras de ingeniería realizadas, el caudal del río aumentó considerablemente para permitir que la corriente misma arrastrara los sedimentos y evitara su acumulación a lo largo del canal, pero este hecho ha agravado el problema de la barra que se encuentra en el mar, en la entrada del canal, puesto que la barra se forma por el choque de las dos corrientes opuestas: la del río y la del mar, y mientras más corriente tenga el río, más sedimentos arrastra y, por consiguiente, más sedimentos arroja al mar. Si bien las condiciones de navegación del puerto han mejorado a través del tiempo, el calado 34 a 36 pies aún no es suficiente para permitir el ingreso de grandes navieras a la zona portuaria. Lo que posiciona en desventaja, en términos de competitividad, a Barranquilla frente a puertos como el de Cartagena (hasta 45 pies de calado) y Santa Marta (hasta 60 pies de calado) por los costos de los fletes. De hecho, por las restricciones de profundidad del canal, el puerto de Barranquilla aún no puede recibir buques Panamax (294,1 metros de eslora y 39,5 pies de calado) que son los buques que tienen el tamaño máximo permitido para pasar por el Canal de Panamá, y mucho menos buques post-Panamax (400 metros de eslora y 50 pies de calado) que son los barcos que permiten transportar mayor cantidad de carga y que, por lo tanto, obtienen mayores beneficios de las economías de escala del transporte marítimo. Hoy en día el puerto sólo recibe buques con un calado autorizado de 30 pies, aunque dependiendo las condiciones de navegación del día pueden recibirse naves con un poco más de calado.

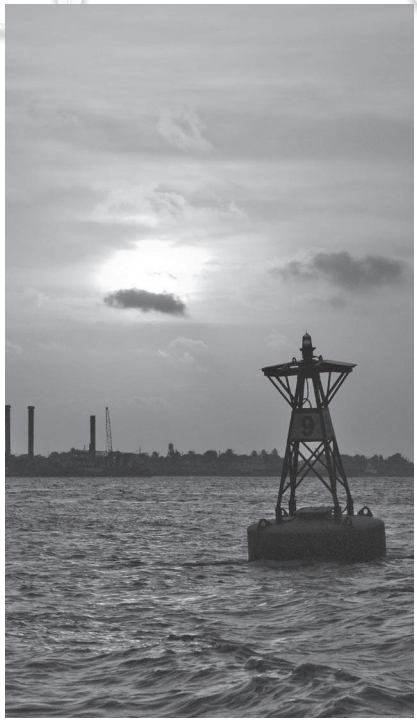


Foto Fabiana Flores.

Otra posible desventaja del puerto frente a los otros dos grandes puertos del Caribe está relacionada con la formación de la barra y las malas condiciones climatológicas que se presentan en la temporada de huracanes que producen fuertes vientos y olas de gran tamaño en Bocas de Ceniza. Estos dos factores en conjunto han causado el encallamiento de algunas embarcaciones cuando tratan de superar la barra para entrar al canal del puerto. Sin embargo, para evitar los problemas de encallamiento de buques, se recurre a la pericia de los pilotos prácticos de la Capitanía de Puerto quienes adoptan nuevas maniobras para la entrada y salida de buques al puerto.

Ahora bien, el puerto de Barranquilla presenta también algunas ventajas sobre los puertos de Cartagena y Santa Marta como lo es la posibilidad de seguir expandiéndose a medida que crecen las necesidades de almacenamiento de la mayoría de los puertos privados y públicos que ahí se ubican. Esta capacidad de expansión incluye la construcción de un gran patio para almacenamiento de carbón en la SPRB, para satisfacer las necesidades de las empresas exportadoras de carbón, ya que el manejo de este producto exige ciertos requerimientos técnicos, como que el patio donde se almacene el carbón se encuentre apartado de las demás bodegas de almacenamiento, en términos de espacio, ya que el tamaño máximo para los arrumes de carbón es de 5 metros, para evitar incendios y se debe completar en pilas de 5 metros, la carga necesaria para llenar un buque carbonero.

Otra fortaleza del puerto de Barranquilla es la facilidad para el transporte multimodal que ofrece, ya que a menos de una hora de distancia se puede acceder a las principales troncales viales del país para transportar la carga por vía terrestre o también se puede utilizar el río para transportar la carga, pues el transporte fluvial se caracteriza por su bajo costo comparado con el transporte por carretera[3]: una tonelada/km por río cuesta $57 mientras que por carretera cuesta $127.

Del mismo modo, también se debe destacar que el puerto de Barranquilla, al favorecer la conformación de un conglomerado industrial en la ciudad bastante diversificado, también ha contribuido a generar oportunidades laborales para la ciudad. Es decir, aunque el puerto por sí solo no ha generado un alto número de oportunidades laborales, la industria que se ha ido desarrollando en la ciudad como consecuencia de la instauración del puerto fluvial y marítimo en Bocas de Ceniza, sí ha sido un motor importante para la generación de empleo en la ciudad. En este punto, también hay que tener en cuenta que la ciudad de Barranquilla genera un alto porcentaje del volumen de carga de exportación que se moviliza por el puerto, y al igual, una buena parte de las importaciones se quedan en la industria local. En estos dos puntos, Barranquilla tiene una clara ventaja frente a Cartagena y Santa Marta, ya que en la primera ciudad la industria genera una tercera parte de las oportunidades laborales que se crean en Barranquilla; y en la segunda, aunque no existen los datos a nivel de ciudad, se observa que el Departamento del Magdalena no tiene un sector industrial desarrollado y el empleo generado por el mismo es reducido en comparación con Barranquilla.

Futuro del puerto y algunas recomendaciones

El puerto de Barranquilla tiene el potencial suficiente para seguir creciendo, pero para poder lograrlo debe aprovechar sus fortalezas, como la capacidad que aún tienen de expansión física para más patios de almacenamiento de productos como el carbón, para que puedan satisfacer la demanda por espacio en los puertos de los pequeños productores de este mineral del interior del país, su especialización en el manejo de carga general y la posibilidad de transporte intermodal a lo largo del río Magdalena. En los próximos años, el gobierno nacional realizará grandes inversiones que recuperar la navegabilidad del río Magdalena entre la Dorada, Caldas y Barranquilla, y las autoridades locales y algunas empresas privadas, llevarán a cabo otros proyectos que buscan aumentar la competitividad del puerto.

Ahora bien, para el puerto también sería conveniente mirar a mediano plazo la posibilidad de convertirse en un destino atractivo para los barcos que cruzan por el Canal de Panamá. Y si se quiere atender este tipo de embar-

Foto Haroldo Varela.

3 Tomado del Plan Nacional de Desarrollo 2002-2006, p. 119.

caciones se debe tener en cuenta que la Autoridad del Canal de Panamá está llevando a cabo un proyecto de ampliación del canal que busca adecuarlo para permitir el paso de buques del tipo post-Panamax, ya que por las limitaciones de tamaño de las esclusas y el calado de las mismas, hasta ahora sólo pueden pasar buques tipo Panamax o de menor tamaño, y no las grandes navieras que dominan el comercio mundial en la actualidad. Por lo tanto, los trabajos de aumentos del calado del canal de acceso deben continuar si se quiere responder a las necesidades del comercio mundial.

De esta manera, sería conveniente institucionalizar la política de mantenimiento del canal de acceso, la cual debe contar con un programa de dragado preventivo del canal de acceso, y no como ocurre en la actualidad que se utiliza el dragado como una medida correctiva y únicamente en los puntos señalados de bajo calado por las batimetrías. También es conveniente tomar otra medida de igual importancia que la anterior: se debe incluir la zona donde se ha formado la barra de sedimentos (en la desembocadura del río en el mar Caribe) dentro del contrato de mantenimiento del canal de acceso, ya que en la actualidad se sabe cuál institución encargada del mantenimiento del canal de acceso, pero no existe claridad sobre cuál es la institución responsable por el dragado de la barra. Esta medida es fundamental ya que de poco o nada sirve mantener una profundidad determinada a lo largo del canal de acceso, si el calado en la desembocadura del río, donde se forma el banco de arena, es inferior al del canal que impide la entrada de grandes buques.

El puerto de Barranquilla ya no es lo que fue a principios del siglo pasado, pero con voluntad política, apoyo de la industria privada y de la mano del caudaloso río Magdalena, la puerta de entrada de esta casa volverá a ser de oro.

Bibliografía

Acosta, A. (2010). "A pensar en grande (a propósito del río Magdalena)" Documento descargado en enero de 2011.

ALCALDÍA DISTRITAL DE BARRANQUILLA, Barranquilla, consultado el 21 de noviembre de 2010.

Alvarado, M. (2008). "Barranquilla, ciudad con río y con mar" en Entorno natural de 17 ciudades de Colombia, ed. Por Michel Hermelin y actualizado por Manuel Alvarado, Medellín, Fondo Editorial Universidad EAFIT.

Bonilla, L. (2010). "El sector industrial de Barranquilla en el siglo XXI. ¿Cambian finalmente las tendencias?" Documento de Trabajo sobre Economía Regional No. 136, Cartagena, Banco de la República.

Cartensen, F., W. Lott, S. Mcmillen y H. Shrestha (2001). "The Economic Impact of Connecticut Deepwater Ports. An IMPLAN and REMI Analysis", Connecticut Center for Economic Analysis, University of Connecticut.

DNP. (2009). "Plan de expansión portuaria 2009-2011: puertos para la competitividad y el desarrollo sostenible", Documento CONPES 3611, versión aprobada: septiembre de 2009, Bogotá D.C.

DNP. (2008). "Política nacional de logística" Documento CONPES 3547, versión aprobada: octubre de 2008, Bogotá, D.C.

El Tiempo, Bogotá, D.C. (Consultado el 12 de febrero de 2011 y el 14 de febrero de 2011).

INSTITUT ARBEIT UND WIRTSCHAFT. (2006). "The transformation of European Port Cities" Universitat Bremen.

Krugman, P. y M. Obstfeld (1995). Economía internacional, teoría y política. Madrid, Mc Grow Hill.

La República, Bogotá D.C. (Consultado el 21 de enero de 2011).

MINISTERIO DE TRANSPORTE (2005). "Caracterización del transporte en Colombia: diagnóstico y proyectos de transporte e infraestructura", Bogotá, D.C.

Noguera, E., C. Vargas y K. González (2003). Impacto socioeconómico del complejo portuario de Barranquilla. Barranquilla, Fundesarrollo.

Posada, E. (1987). Una invitación a la historia de Barranquilla. Barranquilla, Cámara de Comercio de Barranquilla.

Pérez, G. (2007). "Historia, geografía y puerto como determinantes de la situación social de Buenaventura", Documentos de Trabajo sobre Economía Regional No. 91, Cartagena, Banco de la República.

Pérez, G. (2005). "La infraestructura del transporte vial y la movilización de carga en Colombia" Documentos de Trabajo sobre Economía Regional No. 64, Cartagena, Banco de la República.

PROEXPORT. (2006). Cartilla de transporte marítimo para exportación, Bogotá, D.C.

SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BARRANQUILLA. (2009). Manual del puerto de Barranquilla 2009-2010.

SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BARRANQUILLA. (2007). Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla 70 años.

Viloria de la Hoz, J. (2006). "Ciudades portuarias del Caribe colombiano. Propuesta para competir en una economía globalizada", Cartagena, Documentos de Trabajo sobre Economía Regional No. 80, Banco de la República.

LA FLOTA AÉREA DE BOCAS DE CENIZA

Patricia **Iriarte**

¿Peces rumiantes? ¿Anzuelos voladores? ¿Pescadores que no se hacen a la mar? En los tajamares de Bocas de Ceniza, la única obra de ingeniería colombiana que -según dicen- se ve desde la luna, todo es posible. Es lo que se siente al llegar a esta angosta franja de piedra donde viven los únicos pescadores de Colombia que usan cometa en lugar de redes. La ventaja de estos sobre sus colegas de otros lugares es que no necesitan bote, barco ni canoa para sacar la pesca. No precisan de velas, remos, ni ruidosos motores porque ellos conocen la ingeniosa forma de traer los peces desde el mar a la tierra a través del aire.

Carlos Monroy y Mario Mendoza, dos de los miembros de este particular grupo, nos cuentan que el invento lo trajo un paisa que llegó aquí hace 34 años. Sin embargo, se sabe que la técnica es antigua y proviene de Asia y Oceanía. Aquí la adoptaron los pescadores de Bocas de Ceniza y desde entonces la han perfeccionado agregando varios anzuelos a cada cometa -a diferencia de lo que se hace en otros países- aprovechándolas al máximo; unos para vivir de esto, otros como un deporte que no cambian por nada en el mundo.

Lo primero que hay que hacer, después de conseguir un buen carrete de nailon y una cometa adecuada (hecha necesariamente en plástico), es conocer el viento. Saber que aquí sopla desde el norte durante casi todo el año, excepto en septiembre y octubre; recordar que hay meses para la pesca de río y otros para la de mar. Que octubre, por ejemplo, es época de róbalo (el más caro del mercado), mientras que en noviembre y diciembre la captura es de chivo. Que una pesca promedio puede ser de 40 o 50 kilos de pescado, pero que cuando pica el sábalo la cordada puede traer hasta 60 kilos en varios vuelos.

Luego hay que estar dispuesto a levantarse a las cuatro de la mañana a preparar los aparejos para comenzar a las cinco y trabajar hasta las diez, o hacer la jornada de seis a seis, batallando con el viento en una franja de piedra de siete metros de ancho y bajo un sol canicular que azota sin posibilidad de escapatoria. A mano izquierda golpean, a veces con verdadera furia, las olas del mar; y unos pasos a la izquierda se explaya, entero, el caudal del Magdalena, con sus siete mil metros cúbicos por segundo. Allí no hay árboles, no hay carpas, no hay nada donde refugiarse del sol o la lluvia, pero debe ser muy placentero sentarse en un paraje como este en las horas frescas de la mañana o al atardecer a elevar una cometa y pastorear su viaje hasta las nubes, hasta ver la cosecha de peces colgando de la cuerda.

Monroy, que antes de escoger este oficio trabajó varios años como conductor en Barranquilla, es de los pescadores que fabrica sus propios anzuelos y señuelos, fundiendo el plomo en latas de sardina que calienta sobre un pequeño fogón. Luego vierte el metal líquido en los moldes, que a veces también son de su propia factura. En un recipiente con agua que tiene frente a su rancho nos muestra una serie de señuelos hechos con plumas de gallo fino, que son las mejores para engañar a los peces. Al colgar y desplazarse suavemente sobre el agua, las largas plumas semejan pequeños peces nadando cerca de la superficie, aunque también usan, por supuesto, carnadas reales como la lisa.

Es fundamental saber qué le gusta comer a cada especie: a los peces de mar les gustan los de río, que son blancos casi todos, por eso es codiciada la pluma blanca, que atrae buenas presas de agua salada. Algunos de agua dulce, como la dorada, son rumiantes, es decir que tienen dientes, y son capaces de picar hasta un pedazo de bollo limpio.

Un barrio de nadie, sólo del mar

A unos 500 metros del conjunto de casas, sobre una enorme laja de mármol pulido que debió llegar por error a este lugar, don Jairo Díaz se prepara para enviar a su cometa por peces a mil metros del tajamar. Tiene entre sus pies un carrete de 800 metros y otro de 200, y mientras hace los arreglos con ayuda de su socio, un paisa socarrón que se llama Aníbal, nos cuenta que de sus 59 años de vida le ha dedicado 20 a este oficio, alternándolo a ratos con una venta de "drogas blancas" que tiene en el mercado: así le llama él a su negocio de canela, clavito, boldo y otras hierbas medicinales que conoce tanto como los peces del Magdalena y del Caribe. Después de prestar el servicio militar don Jairo trabajó como guachimán y como albañil, pero se convenció de que eso no le iba a servir de mucho para levantar a los once hijos que ha tenido con cuatro mujeres. Además, no hay nada mejor que ser dueño de su propio tiempo.

Muchos llegaron hace varias décadas y literalmente, contra viento y marea, se convirtieron en una comuna donde se vive, se trabaja, se sufre y se goza como en cualquier otro barrio de Barranquilla. La calle es una sola, la de la vieja carrilera del tren que alguna vez sirvió para llevar los materiales y los trabajadores que construían los tajamares. Al culminarse la obra muchos se quedaron y otros fueron llegando después.

Falta de trabajo en otros frentes y deseos de libertad son dos motivos que abundan entre los hombres y mujeres que decidieron vivir aquí. Hoy los pescadores suman más de un centenar y están organizados en una cooperativa. Las mujeres atienden negocios de comida en dos estaderos que les venden a los vecinos y a los turistas que todavía se aventuran a llegar hasta aquí en los rudimentarios vagones que quedaron del "trencito turístico".

Foto Juan Camilo Segura

Algunos tienen su casa en otro barrio de Barranquilla pero mantienen un rancho en Bocas de Ceniza como base para sus faenas de pesca, de manera que van y vienen periódicamente y a veces hasta traen a su mujer y a sus hijos para acompañarse y trasmitirles la técnica. Otros levantaron aquí una casucha de madera y plástico, porque de qué otra cosa se puede construir en un espolón que no les pertenece y que por obvias razones no ha tenido nunca acueducto, alcantarillado ni energía legal.

Foto Juan Camilo Segura

Foto Juan Camilo Segura

Bocachico contra carbón

En efecto, este barrio de dos kilómetros de largo por siete metros de ancho sobrevive sin servicios públicos desde hace más de 40 años, pero ya no lo hará por mucho tiempo. Donde hoy sólo parece haber "tugurios" se construirá algún día un superpuerto cuya primera etapa costaba (hace dos años), 180 millones de dólares. Patios de acopio de carbón, zonas de descarge de barcazas, bandas transportadoras y terminales de embarque podrían comenzar a levantarse allí mismo donde hoy zumban las cometas.

En realidad, el macroproyecto debía haber comenzado hace años, pero a pesar de que todo está listo (se le adjudicó, incluso, la gerencia a una firma norteamericana), siempre ocurre algo que retrasa el inicio de las obras y el consecuente desalojo de los pescadores. Como si algo los protegiera.

Todo es posible, sin embargo. La globalización seguirá su curso inexorable y tarde o temprano abrirán ese puerto para que el "progreso" tenga una puerta grande por donde entrar. La empresa sacó a la venta acciones a un costo de quince mil pesos y sólo podía adquirirse un mínimo de mil millones que debían pagarse en un solo contado. El contraste no puede ser mayor. El pescado cuesta entre cinco y diez mil pesos el kilo; la tonelada de carbón, cien dólares.

Mientras que el Ministerio de Comunicaciones reubica el cable submarino, o los políticos de turno se ponen de acuerdo con los inversionistas, esta comunidad seguirá pescando con cometa hasta el último minuto y recibiendo a los visitantes curiosos que vienen a ver de cerca la desembocadura del famoso Magdalena; a contemplar el encuentro sempiterno del río con el mar y a sorprenderse con esa flota área de pesca que, como cosa de magia, trae con la brisa una cosecha de peces agitados.

Foto Juan Camilo Segura.

EN BOCAS DE CENIZA SI ENTRAN MOSCAS.

Juan Camilo **Segura**

Cometa, papalote, volantín, barrilete, pandero...

Son solo algunos de los nombres que recibe una sencilla estructura de guadua y papel que en el extremo de una delgada cuerda vuela por los aires gracias a la acción del viento, vuela por el globo terráqueo desde hace unos 2.500 años; en el otro extremo, un niño, un adulto que sueña, un científico, un militar, un deportista extremo, un filósofo o un pescador.

Cuando observamos las cometas en Bocas de Ceniza recordamos nuestra infancia, cuando nos enteramos de su propósito nos maravillamos del ingenio de estos hombres, cuando buscamos información y conocemos sus usos y su historia milenaria somos conscientes de estar presenciando un hecho que no es fortuito, que se vincula con la historia de la humanidad, con el desarrollo, con la economía, con el ambiente y con las tradiciones.

Con la construcción del tajamar occidental en la desembocadura del rio Magdalena en Bocas de Ceniza con el propósito de crear el canal navegable desde el mar Caribe hasta el puerto de Barranquilla, inaugurado en 1936, se

crearon, sin saberlo, las condiciones necesarias para un uso no previsto de su estructura: La pesca con cometa o kite fishing como se denomina en otras latitudes a esta técnica ancestral.

Bocas de Ceniza está ubicada en el extremo norte del departamento del Atlántico, al norte de Barranquilla y más al norte del "Barrio Las Flores". Si tomamos como referencia Puerto Mocho, punto en el cual se encuentran a pocos metros el mar Caribe, el rio Magdalena y la ciénaga de Mallorquín, el tajamar occidental penetra aproximadamente 4.900 metros mar adentro a manera de lengua artificial de tierra.

En esta zona los vientos corren de este a oeste la mayor parte del año con mayor o menor intensidad de acuerdo a la estación que se presente, en estas aguas se encuentran los peces de agua dulce que bajan con el rio y los peces de agua salada que de manera natural llegan a buscar los alimentos que proveen sus aguas.

El barrio "Las Flores" tiene una vocación pesquera, una buena cantidad de sus habitantes viven de la pesca o del turismo que se nutre también del pescado que es ofrecido en los restaurantes situados a orillas del río Magdalena.

Es en este sector del Caribe colombiano donde se encuentran las condiciones necesarias para la pesca con cometa: hay peces, hay viento y no es necesaria una embarcación para adentrarse en el mar, se puede acceder por tierra. Sumemos a estas condiciones, las necesidades de los miembros de una comunidad cuyo único horizonte es el horizonte del mar que tienen en frente.

Cuentan algunos que hace como veinticinco años vino un turista de Bucaramanga con una cometa y un anzuelo y se fue con su buena pesca, cuentan

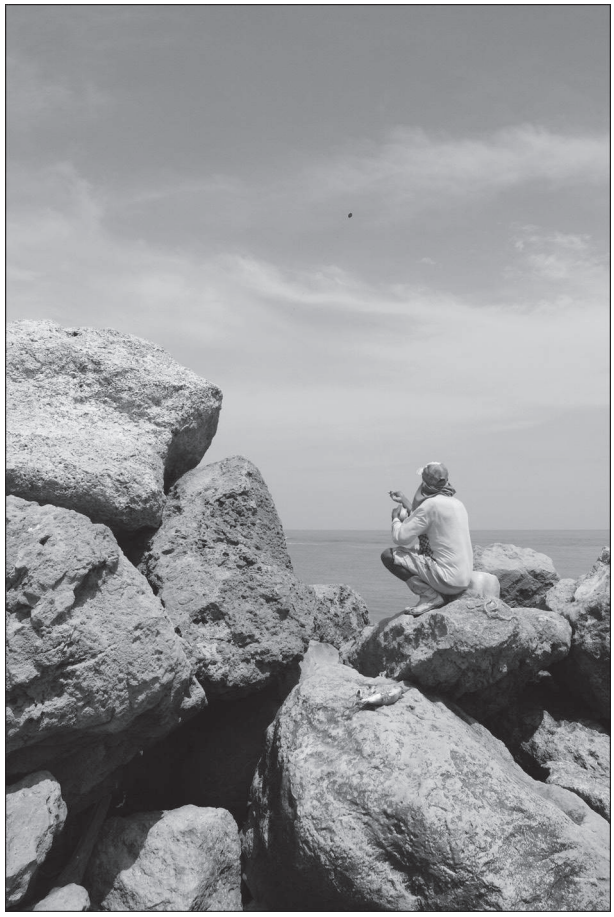
otros que fue por 1934 (antes de la inauguración del puerto), que vino un paisa con su cometa, su anzuelo y consiguió también su buena pesca. Como quiera que haya sido, hace veinticinco o setentaisiete años, en algún momento alguien apareció en Bocas de Ceniza con una cometa, un anzuelo y obtuvo del mar su recompensa, esto animó a los locales a poner en práctica esta -nueva- forma de pescar.

Existen en Barranquilla algunas asociaciones de pescadores que aglutinan a quienes viven de la pesca artesanal, entre ellos un grupo que a diario pesca en el extremo del tajamar con cometa. Estos son tal vez los más artesanales de los artesanales, por llamarlos de alguna manera, sus herramientas son económicas al mismo tiempo que ecológicas; en ocasiones solamente pescan lo de su sustento y de vez en cuando algo más que comercializan para obtener algunos pesos.

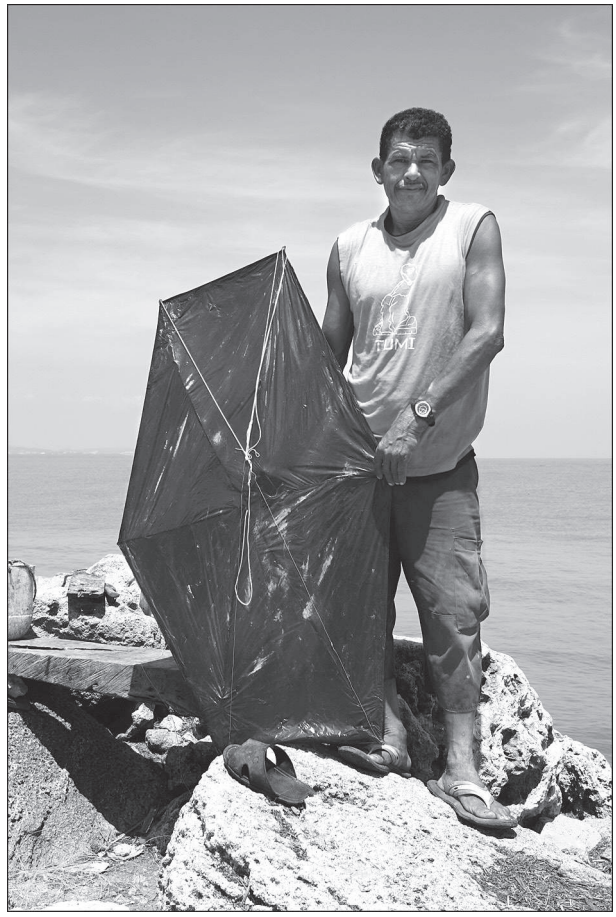
Son estos pescadores sin saberlo, herederos y expresión local de una práctica milenaria que se inició hace siglos en la lejana china y que actualmente, desde el lejano oriente hasta los confines de occidente, se utiliza como recurso para la obtención de alimentos a bajo costo y alto contenido proteínico. Son ellos y su manera de hacer las cosas patrimonio, patrimonio local, patrimonio nacional y patrimonio de la humanidad.

En el extremo del tajamar occidental cuando no se cuenta con pedazos de arenque o lisa fresca, se implementa una carnada artificial denominada "pollo", se trata de una pieza de plomo adornada con una cola de cerdas plásticas, en el lenguaje técnico de la pesca se trata de una "Mosca", es por eso que contrario a lo que dicen por ahí:

En bocas de ceniza si entran moscas.



1.



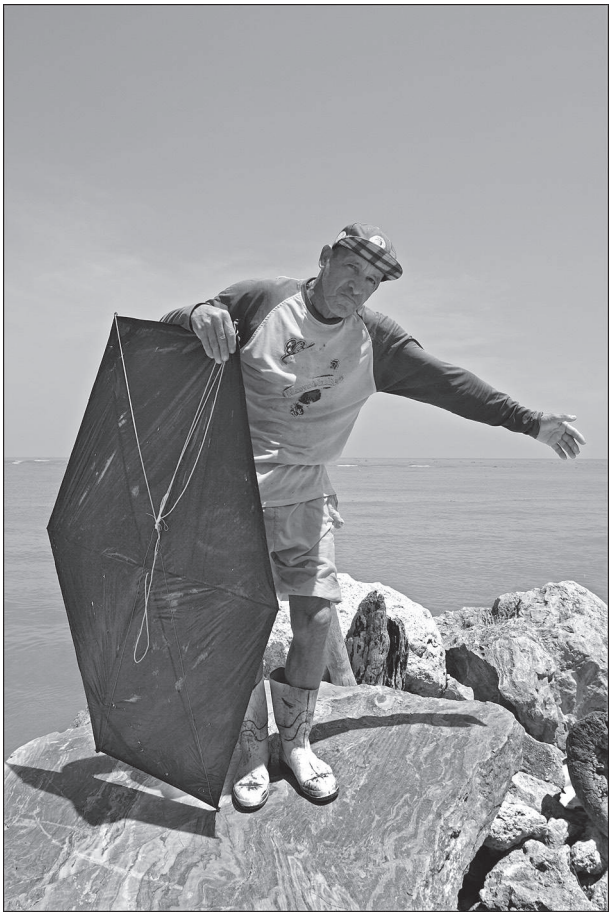
2.

1. *El señor Rodrigo atento a su cometa*
   Barranquilla, "Las flores", tajamar occidental.
   Fotografía digital
   2011

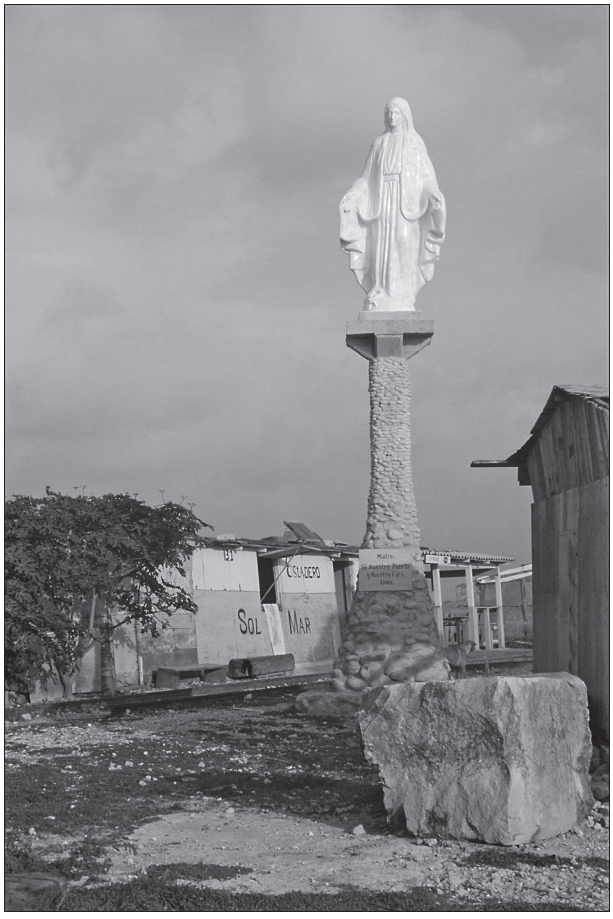
2. *Julio con la cometa del millón*
   Barranquilla, "Las flores", tajamar occidental.
   Fotografía digital
   2011

3. *El señor Rodolfo con la cometa de Julio*
   Barranquilla, "Las flores", tajamar occidental.
   Fotografía digital
   2011

4. *"Madre Sé Nuestro Puerto y Nuestro Faro Amen"*
   Barranquilla, "Las flores", tajamar occidental.
   Fotografía digital
   2011



3.



4.

5.

6.

7.

8.

9.

10.

5. *El horizonte*
Barranquilla, "Las flores", tajamar occidental.
Fotografía digital
2011

6. *"Uva" con un pez globo*
Barranquilla, "Las flores", tajamar occidental.
Fotografía digital
2011

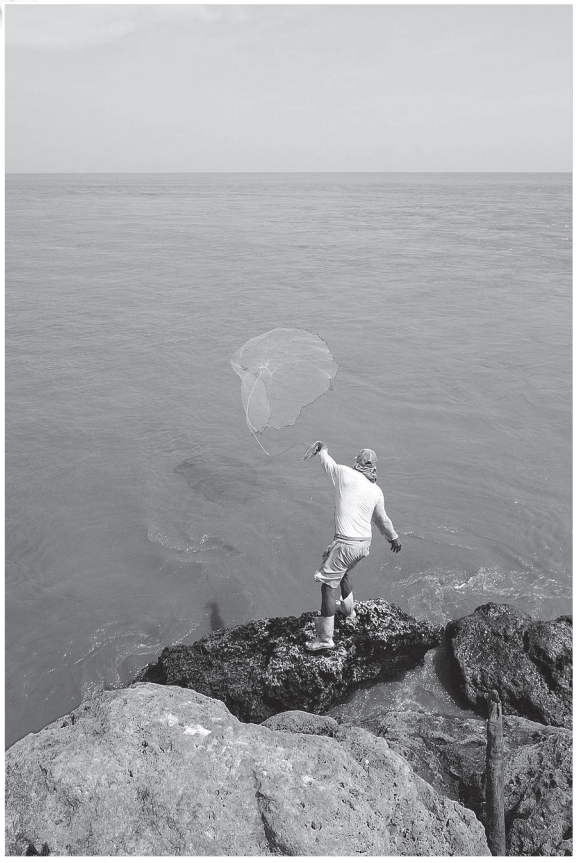
7. *Las manos*
Barranquilla, "Las flores", tajamar occidental.
Fotografía digital
2011

8. *Algunos "pollos"*
Barranquilla, "Las flores", tajamar occidental.
Fotografía digital
2011

9. *Pescando en las rocas ii*
Barranquilla, "Las flores", tajamar occidental.
Fotografía digital
2011

10. *Robin construyendo una cometa*
Barranquilla, "Las flores", tajamar occidental.
Fotografía digital
2011

11.



11. El señor Rodrigo pescando lisa para carnada
Barranquilla, "Las flores", tajamar occidental.
Fotografía digital
2011

12.

12. Carlos "el arrugao" con su set de pesca
Barranquilla, "Las flores", tajamar occidental.
Fotografía digital
2011

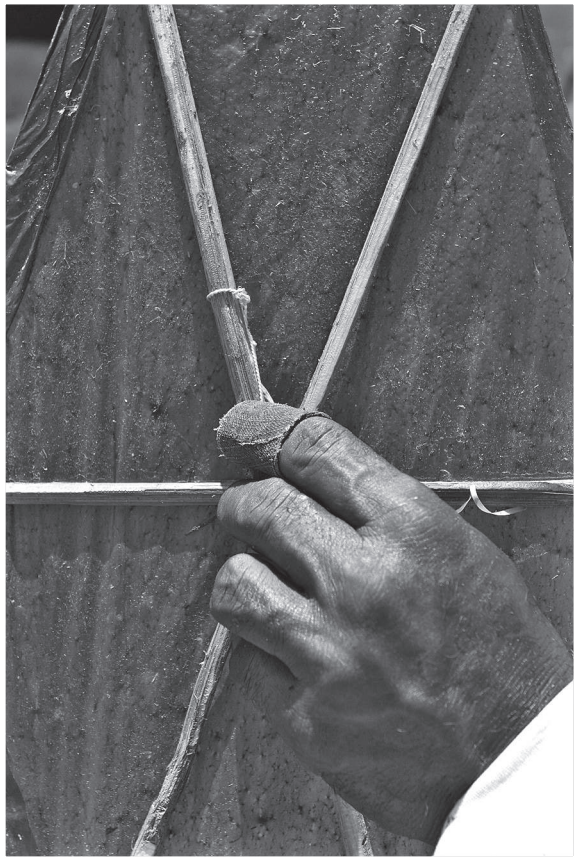
13.

13. Otro "pollo"
Barranquilla, "Las flores", tajamar occidental.
Fotografía digital
2011

14.

15.

16.



13. *El tajamar*
Barranquilla, "Las flores", tajamar occidental.
Fotografía digital
2011

14. *Un rato de esparcimiento*
Barranquilla, "Las flores", tajamar occidental.
Fotografía digital
2011

16. *La cometa en la mano*
Barranquilla, "Las flores", tajamar occidental.
Fotografía digital
2011

EN OJOS CERRADOS NO ENTRAN FOTOS O LA IMAGEN EN EL OJO AJENO

Miguel **Iriarte**

El ojo de Juan Camilo Segura, al que me he referido ya en varias ocasiones, de frente y de reojo, desde que tengo la oportunidad de conocer y disfrutar su trabajo versátil y creativo, tiene un talento que sabe hallar en el siempre milagroso hecho fotográfico, ya esté referido a las imágenes escénicas de una obra teatral, a un objeto aparentemente anodino, o en una escena callejera del Carnaval de Barranquilla, el pretexto para ofrecernos una imagen diferente de aquello que ya sabemos visto y procesado pero que su ojo de fotógrafo se permite reinventar bien sea desde el inocente ademán convencional de la foto analógica o bien desde cualquier asombroso procedimiento experimental con el que agrega o resta razones al pretexto inicial y produce siempre un hecho excepcional para la mirada del otro. La nuestra.

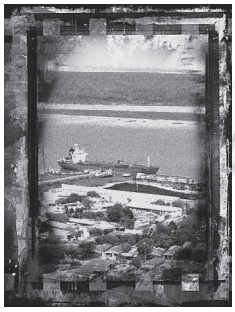
Con ese mismo ojo, y en compañía de su compañero de fórmula de muchos trabajos y coequipero en este colectivo de dos, el joven productor David Lombana, Segura decide un día hacer la consabida excursión a los tajamares de Bocas de Ceniza, en la turbia desembocadura del río Magdalena, para armar esta vez con la herramienta conceptual, sabia y poética, del blanco y negro, el relato de las ya casi legendarias jornadas de pesca con cometa que desde hace 25 ó 70 años, no importa desde cuándo, son estrategia alimentaria para una comunidad de pescadores del barrio Las Flores en Barranquilla, pero también faena espectacular del ingenio y la supervivencia para todos aquellos, propios y visitantes, que deciden encontrarse con el mar y el río

Fotos Juan Camilo Segura

allí donde precisamente el mar y el río se encuentran incesantemente desde hace miles de años, escenario en el que se reactualiza la maravilla artesanal de un procedimiento que se remonta a una época milenaria en la antigüedad china, pero esta vez desde aquí desde este Caribe colombiano de miseria y de prodigio.

La elección del motivo y la decisión de contar el cuento con el mismo ánimo creativo con el que lo haría un cineasta representa un acierto indiscutible de este trabajo que ilustra una vez más, pero desde otra orilla, una historia de vida como lo hubieran podido hacer también, tocados por la misma poesía de la pobreza, Juan Rulfo, Luis Buñuel, Leo Matiz o Nereo López.

El resultado es el logro de la simplicidad y el asombro mirados desde un ojo que sabe hallar lo esencial, bello o terrible, de una historia.



ENTREVISTA APÓCRIFA AL RIO MAGDALENA

Aníbal **Tobón**

Los buenos periodistas, los psicólogos y los detectives deben ser maestros en el arte de entrevistar. Profesiones que, aunque no son del mismo tipo, en el fondo tienen varias coincidencias: entre ellas, que buscan descubrir algo a través de las preguntas y lo consiguen, por supuesto, con las respuestas.

En estos días estuve rumiando el tema de las entrevistas y pensando en PoeMaRío, el Festival de Poesía de Barranquilla que es como un río y un mar de palabras, y decidí hacerle una entrevista al Río Magdalena. Que en los últimos tiempos ha tenido un triste papel noticioso por sus crecientes e inundaciones, y al que durante mucho tiempo le han negado el protagonismo que se merece, por ejemplo, en esta Barranquilla de dios y del diablo.

Todo el mundo sabe que esta ciudad vive de espaldas a su río, que es un decir común pleno de certeza. Y por desgracia, y "gracias" a las fábricas de la Víacuarenta, es un río invisible para la mayoría de los barranquilleros y los visitantes, si se exceptúa a Siape y Las Flores. Un río cercano, que incluso está íntimamente ligado con la fundación de Curramba, dicha La Bella, nos está negado. Lo han desplazado de nuestras miradas y nuestros pies.

Por estas razones ayer me dirigí hasta Las Flores, caminé por las traviesas de la oxidada línea férrea del espolón llamado Tajamar, y llegué hasta la cercanía de las Bocas de Ceniza, que me pareció un lugar adecuado para tener una conversa con "El Río Madre". Me senté en una roca a contemplar el enfrentamiento de los potentes caudales del río y del mar, prendí un cigarrillo y comencé:

-Buenas tardes señor Río, ¿Cómo está usted?

-Caramba que sorpresa, hace bastante tiempo que no hablaba con nadie que no fuera El Moján... (Miro para todos lados a ver si diviso al Espíritu de las Aguas y también lo entrevisto, pero nada me indica que esté cerca) Bueno, contestando a tu pregunta, te digo que estoy mal, muy mal...

-¿Y eso?

-¿En qué mundo vives mijito? ¿No ves todo este basural contaminante que arrastro? (Veo un taruyero que se extiende salpicado de botellas de plásticos y sandalias de caucho, mientras una vaca muerta, con un gallinazo en el estómago, pasa flotando en estilo mariposa). Eso sin contar con el mercurio de la minería, los desechos tóxicos de la industria, la pesca con dinamita, y hasta el polvillo de carbón aquí mismo en mi desembocadura. Estoy enfermo, aunque todavía no sea de manera terminal, estoy mal.

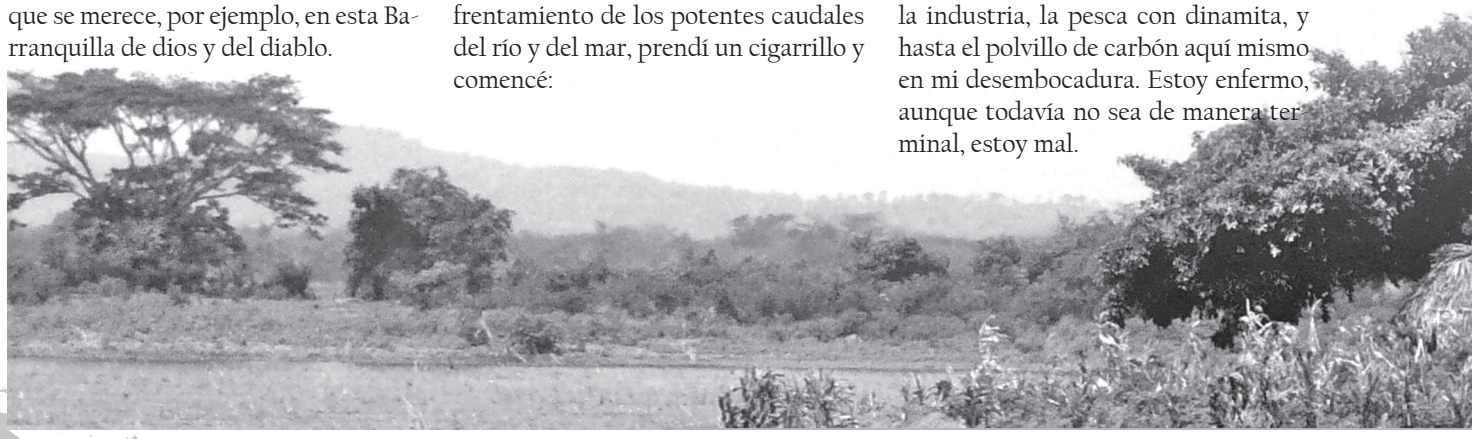


Foto Archivo Histórico del Atlántico

-A propósito de Terminal, ¿qué es lo que pasa con el de los buques?

-Eso es historia patria pelaíto. Cuando a principios del siglo pasado se les dio por la cambambería de trasladar el Terminal desde el Muelle de Puerto hasta mi desembocadura, han sido unos zambapalos de dragados y encallamientos. (Viene a mi memoria el viejo muelle desamparado que se partió en dos, y que a los pocos días partió definitivamente Meira Delmar, nuestra poetisa). Es que aquí primaron más los intereses de unos pocos cachacos, y barranquilleros piratas, ante eso que llaman el bien común. Era cantado que los bancos de arena creados por mis sedimentos iban a taponar la entrada tarde o temprano, pero la plata es la plata y el negocio se hizo. Ahora, yo no respondo ni doy declaraciones sobre Foncolpuertos o Dragacol, porque a lo mejor hasta me sicarean, como dicen ahora.

-¿Dónde nació usted?

-Yo estoy naciendo todos los días. Broto como un riachuelo desde la laguna de La Magdalena en el Páramo de las Papas a unos 3.700 metros del nivel del mar. Y muero todos los días aquí, donde estamos hablando, frente al mar y por mis Bocas de Ceniza. (El Río se acomoda en la orilla del tajamar y mira hacia lo lejos en una especie de nostalgia húmeda, mientras a poca distancia el mar Caribe lo espera)

-¿Es cierto que usted es un Río Madre?

-Esas son calumnias de la oposición. Son apodos que me ponen los literatos ociosos y los vagos metafóricos. Mis nombres han ido variando, he sido llamado Río Yuma, Guacahayo, Cariguaña y hasta Karacalí, como me conocieron durante siglos en la época precolombina. Pero después vino el bobo de Bastidas y me bautizó Río Grande de la Magdalena, por María Magdalena, que me he enterado que no era tan santa como dicen. Y bueno, es un nombre al que me ido acostumbrando con el correr de las aguas.

-Realmente ¿cual es su importancia?

-Mijito, ¿tú no estudiaste geografía e historia de Colombia? Tengo más de 1.500 kilómetros de largo, de los cuales casi mil son navegables, desde Honda hasta Quilla. (En ese momento cruza el cielo una bandada de alcatraces en formación como si fuera la Fuerza Aérea del Río, mientras unos barcos esperan su turno de entrada a los muelles del Terminal). Atravieso 18 departamentos sirviendo de vía natural de comunicación, soy una inmensa reserva de agua y comida, y por mis caudales y afluentes entró el progreso al resto del país ¿Te parece poco?

-¿Usted se considera un portavoz de la naturaleza?

-Déjate de mariqueras, o de preguntas pringamoceras, como dice Chelo de Castro el cronista más vicario de Quilla. Pero lo cierto es que el rumor de mis aguas va contando la historia del país en mis riberas. Además soy un río raro, como el Nilo: voy de sur a norte, cuando la gran mayoría va al este, oes-

72. BOCAS DE CENIZA

Foto Archivo Histórico del Atlántico

te o al sur. También es cierto que cada tanto emito alarmas ecológicas, que la gente y las autoridades no escuchan. Todo el mundo sabe que me hace daño la tala de árboles en mis riberas y la destrucción de mis recursos naturales. Pero nadie hace nada, y lo más triste del caso es que los perjudicados son ustedes mismos.

-¿Qué hay de cierto en el refrán que dice "Si el río suena piedras trae"?

-¿No sabes que esa vaina la han reformado? David Sánchez, que en paz descanse, dijo que si el río sonaba era porque se había ahogado una orquesta. Pero fíjate, que las inundaciones del año pasado hubieran podido evitarse si me paran bolas a tiempo. Ahora todo el mundo a llorar y a echarme la culpa del despelote, cuando era vaina anunciada. Y eso va a volver a repetirse, ponle la firma...

-Continuemos hablando de tragedias...

-Huy te pusiste tétrico, bueno, te complazco. Entre ahogados naturales, suicidas y náufragos de la vida, más todos los asesinados que han botado a mis corrientes, soy la fosa común más grande de este país. Cuenta los muertos de la famosa Conquista española a sangre y fuego contra los indígenas. Luego contemos los decapitados de la guerra de la Independencia y los de la Patria Boba, eso ya suma un montonón. Agrégale los muertos por la Violencia de los años 40 y 50, los del bandidaje de los años 60 y 70, los de los paracos y guerrillos en los 80, 90 y a comienzos de este siglo, y ya tenemos una cifra escalofriante, que ni te la digo... Te repito, soy la fosa común más grande de Colombia...

-Cambiando de tema, ¿Qué opina de Heráclito, que dijo que uno no puede bañarse dos veces en el mismo río?

-Esas son cuestiones filosóficas y yo me filosorrío de todo eso... Yo quisiera invitar a Heráclito a que se diera una pasadita por Mompox, tierra de dios donde se acuesta uno y amanecen dos, y se metiera en mi cauce para que vea que sí puede bañarse dos veces, una por dentro y otra por fuera. ¿Cómo la ves? (Lo que veo es a unos pescadores sin camisa y con un pañuelo pirata en la cabeza, que elevan unas cometas con las que van pescando. Cosas del ingenio y del rebusque, que es la fuente de trabajo que el pobre tiene que cranearse para sobrevivir). Ahora dándole la vuelta al cuento tampoco será nunca el mismo Heráclito el que entre al río, cada vez que quiera bañarse.

-¿Y qué puedes contarme del Hombre caimán?

-Mi hermanito, eso pertenece al mundo de nuestra mágica realidad. Aquí todo es posible, sobre todo lo imposible. Claro que esa historia la han condimentado con ingredientes de todo calibre. Lo cierto es que era un man ribereño que le gustaba cogerles punta a las lavanderas del río en Plato y Zambrano. Parece que una vez el Moján le dio una pócima que lo convertía en caimán, para poder acercarse más a las muchachas. Pero un buen día se enamoró de una morena con cuerpo de sirena, la raptó y se la llevó a vivir a Barranquilla. El Hombre caimán es hoy uno de los actores del Carnaval, y hasta donde sé ellos todavía viven juntos y felices. La muchacha pariendo todos los años niñitos y caimancitos, y él anda de batalla de flores en combate de placeres.

-Un recuerdo que lo haya estremecido...

-Ayayay, recuerdos es lo que tengo. Sin embargo uno de los que más me ha emocionado fue ver a Simón Bolívar bajando por mis corrientes. Deteriorado físicamente, y bastante desilusionado venía el Libertador, aunque eso ya lo ha contado el señor García Márquez en El general en su laberinto. Pero lo que más me impactó fue cuando cruzó mi cauce, en estas Bocas de Ceniza, en diciembre de 1930. Venía de Sabanilla acodado en la borda del bergantín Ma-

nuel, escoltado por la fragata gringa Grampus, para que los capitalinos y los gringos pudieran estar seguros de que se marchaba del país. Eso fue triste: un hombre derrotado que moriría a los pocos días en Santa Marta. No olvido esos ojos enfebrecidos y su mirada de despedida. Qué vaina...

-¿Hay algo que le quieras agregar a esta entrevista informal?

-Hombre sí. No me preguntaste por Candelario Obeso que se sentaba en mi orilla a contarme como bogaba sus penas y a recitar "Qué trite que etá la noche, la noche qué trite etá". Ni tampoco me preguntaste por José Barros que también piraguaba en mis aguas sus "bogas con la piel color majagua". (Pienso entonces en poemas que son como riadas de palabras flotando, y en poetas que han llevado el río por dentro, así como otros llevan su procesión). Ni hiciste referencia al Carnaval de Barranquilla que bastante que se ha nutrido de la cultura de mis riberas. Nos quedan muchos temas sobreaguando pero ya que te decidiste a conversar conmigo puedes volver. Siempre estaré aquí. Unas veces manso y rumoroso y otras bravo y pavoroso. Siempre aquí, abrazado a mis meandros y a mis recuerdos...

El río calla mientras la tarde se refleja en el agua. Me levanto, saludo a las cometas con colas de pescados y me marcho. Camino ahogado de la emoción y con los ojos llenos de agua. He entrevistado al río Magdalena y soy feliz. Mañana será el turno del mar Caribe, ese que siempre me dice ola y nunca me dice adiós.

El Buque Escuela Gloria de la Armada Nacional de Colombia saliendo del Magdalena frente al barrio las Flores. Foto Fabiana Flores.

INDICE DE AUTORES

Germán Márquez.

Biólogo, doctor en Ecología Tropical, profesor titular del Departamento de Biología de la Universidad Nacional de Colombia y cofundador del Instituto de Estudios Ambientales IDEA. Ha dedicado gran parte de su vida al estudio de las relaciones complejas entre los sistemas naturales y los sistemas sociales, para tratar de comprender sus mutuas interacciones y aproximarse a una sociedad más armónica y sostenible.

Manuel Alvarado Ortega.

Ingeniero Civil de la Universidad Santo Tomás. Con formación y experiencia en hidráulica e ingeniería de ríos y costas. Editor de los libros: *Canal del Dique, Plan de Restauración Ambiental (2001) y Río Magdalena, Navegación Fluvial y Marítima 1986-2008 (2009)*. Actualmente, es el Director del Instituto de Estudios Hidráulicos y Ambientales - IDEHA de la Universidad del Norte.

Rafael Campo Vives.

Guitarrista, pedagogo musical, arreglista y musicógrafo. Inició sus estudios con su padre el compositor Rafael Campo Miranda, y más tarde con maestros como Pedro Biava, Gunter Renz, Ramiro Isaza Mejía, Guillermo Abadía Morales y Otto de Greiff. Estudió en el Conservatorio de Música "Pedro Biava" (Barranquilla), en el Conservatorio Nacional de Colombia (Bogotá) y en el Real Conservatorio Superior de Música de Madrid (España) donde estudió con los maestros Jorge Ariza, José Luis Rodrigo y Luis de Pablo. Más tarde ha estudiado también con guitarristas internacionales como Eduardo Fernández, (Uruguay) Jürgen Schollman (Alemania), Angelo Ferraro (Italia), y Gonzalo Solari (Uruguay).

Adriano Guerra.

Director del Archivo Histórico del Atlántico, Historiador Universidad del Atlántico, Máster en Historia del Mundo Hispánico, Candidato a Magíster en Historia Universidad Industrial de Santander, Profesor Catedrático Universidad del Norte y Universidad del Atlántico. Los fragmentos de los viajeros aquí utilizados hacen parte de un trabajo suyo compilatorio titulado *Viajeros por el Caribe colombiano*.

Anibal Tobón.

Nacido en Barranquilla y radicado en Salgar (Atlántico) luego de un largo recorrido por diversos países del mundo como Francia, España, Suecia y Venezuela. Poeta, periodista, dramaturgo, titiritero, actor, director de teatro y autor de libros infantiles. Premio Nacional de Artes Plásticas en 1978 con el Grupo Experimental El Sindicato de Barranquilla. También aparece incluido en la antología de poesía sueca Poeternas Strad. Ha publicado los poemarios: *Pandemonium*, *Testimonios de naufragios y Ocios del oficio*. Es además autor de los libros infantiles: *Nimba la nubecita viajera y El Caballo y la bicicleta*.

Catalina Ruíz-Navarro.

Nacida en Barranquilla y radicada en Bogotá. Poeta, ensayista, periodista, artista plástica y filósofa de la Universidad Javeriana y Magíster en Literatura de la Universidad de los Andes. Es autora del poemario inédito *Se va a caer la cama*, directora de la revista Hoja Blanca y columnista de El Espectador.com. Es catedrática de Periodismo de Opinión en la Facultad de Comunicación de la Universidad Javeriana. Sus textos y columnas pueden leerse en su blog catalinapordios.wordpress.com

Patricia Iriarte.

Nació en Sincé. Es Comunicadora Social, periodista y escritora; también ha sido editora, realizadora audiovisual y estudiosa de la cultura Caribe. Ha publicado tres libros de poemas: *Mal de amores (1992)*, *Territorio de delirio (1998) y Libro de viaje (2008)*, además de un *Manual para cubrir la guerra y la paz (1999)* y un reportaje biográfico titulado *Totó, nuestra diva descalza (2004)*. Quedó finalista en un concurso interamericano de cuento en argentina y ganó una beca nacional de creación del Ministerio de Cultura en el 2001.

Libardo Barros Escorcia.

(Soplaviento, Bolívar), Licenciado en Idiomas; Especialista en Pedagogía de la lengua escrita; Magister en Desarrollo cultural; Doctor en Ciencias Históricas, Mención Antropología Cultural (Universidad de La Habana), autor del libro de crónicas: *Río arriba hacia Altos del Rosario* y *Las huellas orales del tigre*. La crónica que aquí publicamos ha sido gentilmente cedida por su autor y fue inicialmente publicada en El Heraldo. Con ella recibió además el Premio de Periodismo Semana-Petrobras, 2011.

Miguel Iriarte.

Poeta, ensayista, gestor cultural y catedrático de Semiótica y Comunicación de la Universidad del Norte de Barranquilla. Ha publicado los siguientes libros de poesía: *Doy mi palabra*, Bogotá, 1985; *Segundas Intenciones*, Barranquilla, 1995; *Cámara de Jazz*, Barranquilla, 2005; *Poemas reunidos*, Bogotá 2009, *Semana Santa de mi boca*, Bogotá, 2011. Es cofundador de PoeMaRío, Festival Internacional de Poesía en el Caribe que se realiza en Barranquilla, trabaja como director de la Biblioteca Piloto del Caribe.

Juan Camilo Segura.

Fotógrafo y catedrático de fotografía. Estudió artes plásticas, lectura de la imagen fotográfica y diseño e iluminación. Sus trabajos han participado en diversas exposiciones en la Biblioteca Luis Angel Arango, Bogotá; Museo Nacional de Bellas Artes, La Habana, Cuba; Museo de Arte Moderno, Bogotá; Jornadas Fotográficas, Mérida, Venezuela; XXX Salón Nacional de Artistas, Bogotá; Museo de Antioquia, Medellín; Museo de Arte Moderno, Bogotá; Festival Iberoamericano de Teatro, Bogotá; Festival Iberoamericano de Teatro, Cádiz, España; Internasjonal Kultur Center, Stavenger, Noruega; entre otros.

Porfirio Ospino Contreras.

Arquitecto con estudios de Postgrado en Gestión y Planificación del Desarrollo Urbano y Regional. Asesor y consultor en el campo de la planeación y el ordenamiento territorial para entidades públicas y privadas. Entre sus publicaciones se destacan: *El Desarrollo Urbano de Barranquilla y su Dinámica Regional 1777 – 1993* publicada por el Observatorio del Caribe y la Universidad del Atlántico, y el *Manual del Espacio Público de Barranquilla MEP BQ*, adoptado por medio del Decreto 709 de 2009. Actualmente es asesor de la Gobernación del Atlántico y consultor del Centro de Consultoría y Servicios de la Universidad del Norte.

Gustavo Bell Lemus.

Abogado e historiador nacido en Barranquilla. Fue Gobernador del Atlántico, Vicepresidente de Colombia y Ministro de Defensa durante el período 1998 – 2002 y director del periódico El Heraldo. Es autor de las siguientes publicaciones: *El Caribe colombiano*, selección de textos históricos; *Cartagena de Indias: de la Colonia a la República*; y *Costos y beneficios de dos modelos de ordenamiento territorial para el Caribe colombiano*, entre otras. Actualmente es el Embajador de Colombia en Cuba.

Ariel Castillo Mier.

Escritor, ensayista y crítico literario vinculado como profesor de tiempo completo de la Universidad del Atlántico en Barranquilla. Doctor en Letras Hispánicas del Colegio de México. Compilador y prologuista de la obra crítica del maestro Carlos J. María y de la poesía y prosa de Meira Delmar. Es coordinador de la Especialización en Literatura del Caribe Colombiano y del programa Cátedra del Caribe, del Observatorio del Caribe colombiano.

José Ermides Cantillo Prada.

Poeta, escritor e historiador. Licenciado en Ciencias de la Educación, especialidad Ciencias Sociales de la Universidad del Atlántico; docente de la Universidad del Tolima, seccional Barranquilla, y del Movimiento de Educación Popular Fe y Alegría. Ha ganado varios premios nacionales de literatura y sus textos creativos e investigativos han sido publicados en diversos medios académicos, periodísticos y culturales locales y nacionales. Vive y trabaja en Barranquilla.

Andrea Otero.

Economista del Centro de Estudios Económicos Regionales, CEER, del Banco de la República, sucursal Cartagena. Este artículo está basado en un documento del mismo título presentado en una conferencia en el Teatro Amira de la Rosa en Barranquilla, en el marco de un ciclo sobre el Río Magdalena. Las opiniones de la autora no reflejan aquellas del Banco ni de su Junta Directiva. Para consultar la versión original, visitar http //www.banrep.gov.co/documentos/publicaciones/regional/documentos/DISER-141.pdf

Eduardo Guerrero.

Decimero y cuentero nacido en Suán de la Trinidad (Atlántico), ha sido ganador de distintos certámenes regionales y nacionales dedicados al cultivo de la décima, y es considerado unos de los mejores decimeros del Caribe colombiano. Su texto sobre los paseros del río Magdalena ha sido gentilmente cedido a víacuarenta.

Luis Ernesto Sanchez Bonett.

Arquitecto de la Universidad Piloto de Colombia. Profesor Titular Facultad de Arquitectura Universidad del Atlántico y Magister en Investigación y Docencia de la Universidad Nacional Autónoma de México. Coordinador del Grupo de Investigación del Observatorio del Caribe Colombiano para el trabajo *Reflexiónes sobre las ciudades del Caribe colombiano (2005)*.

Aurelio Arturo

Poeta colombiano nacido en La Unión, Nariño, (1906 – 1974). Doctor en Derecho por el Externado de Colombia, publicó, en 1928, cuando todavía era estudiante, sus primeros poemas en la revista Universidad, dirigida por Germán Arciniegas. Dedicado por entero al ejercicio profesional del derecho, ejerció también la escritura poética y la traducción de manera constante. En 1963 se editó su único libro, *Morada al Sur* por el que obtuvo el Premio Nacional de Poesía Guillermo Valencia. Meses antes de su muerte recibió el doctorado Honoris Causa en Filosofía y Letras por la Universidad de Nariño.

Nicolás Guillén

Camagüey, Cuba, 1982 – 1989. Comenzó a estudiar Derecho en la Universidad de La Habana y se vincula activamente al periodismo cultural y político creando, escribiendo y dirigiendo diversas revistas. Algunas de sus obras más importantes son: *Motivos de son (1930)*, *Portugal (1937)*, *El sol me lo como entero (1947)*, *Elegías (1948-1958)*, *La paloma de vuelo popular (1958)*, *Tengo (1964)*, *En algún sitio de la primavera (1966)*, *El gran zoológico (1967)*, *La rueda dentada (1972)*, *El diario que a diario (1972)*, *Por el mar de las Antillas anda un barco de papel (1977-1978)*, entre otros. Su poema Canción en el Magdalena es producto de una visita que hace a Barranquilla en junio de 1946.

Gustavo Ibarra Merlano.

Cartagena 1910 - Bogotá 2001. Hizo parte del círculo que animaba en el periódico "El Universal" Clemente Manuel Zabala, en compañía de Gabriel García Márquez, Jorge Artel, Ramiro de la Espriella y Héctor Rojas Herazo, durante los años 1948 y 1949. Ha cultivado especialmente la literatura griega y el cine, siendo pionero de la crítica cinematográfica en Colombia. Ha publicado las siguientes obras: *Hojas de tarja*, *Ordalías*, *Los días navegados (Poemas)*, *Lápida (relatos)*, entre otros.

Álvaro Mutis.

Poeta y narrador nacido en Bogotá en 1923. Es autor de los siguientes libros de poesía: *La Balanza*, Bogotá, 1948 (en colaboración con Carlos Patiño Roselli), *Los elementos del desastre*, Buenos Aires, 1953, *Reseñas de los hospitales de Ultramar*, Separata revista "Mito", Bogotá, 1955, *Los trabajos perdidos*, *Ciudad de México*, 1965, *Summa de Maqroll el Gaviero*, Barcelona, 1973, *Caravansary*, Ciudad de México, 1981, *Los emisarios*, Ciudad de México, 1984, *Crónica regia y alabanza del reino*, Madrid, 1985, *Un homenaje y siete nocturnos*, Ciudad de México, 1986, entre otros.

Jorge Gaitán Durán.

Poeta, periodista, cuentista, ensayista, dramaturgo y traductor colombiano nacido en Pamplona, Norte de Santander, en 1924. Radicado desde temprana edad en Bogotá, inició sus estudios de Derecho sin llegar a terminarlos. Fundador de una de las revistas culturales más importantes en Colombia, la Revista Cultural Mito, e integrante del grupo de poetas conocidos como los Cuadernícolas. Su obra poética se encuentra fundamentalmente contenida en los siguientes libros: *Insistencia en la tristeza* (1946), *Presencia del hombre* (1947) y *Ausencia* (1949). Falleció en un trágico accidente de aviación, en 1962.

Jaime Jaramillo Escobar.

Nació en Pueblorrico, Antioquia, 1932. Con su libro *Los poemas de la ofensa*, uno de los libros más importantes de la poesía colombiana contemporánea ganó el premio Cassius Clay de poesía en 1967. Es autor además de los libros *Sombrero de ahogado* (1984) y *Poemas de tierra caliente* (1985), con los que ganó, respectivamente, los Premios Nacionales de Poesía Eduardo Cote Lamus y Universidad de Antioquia, en 1983. En su *Antología Selecta* (1987), incluye poemas de dos libros inéditos: *Poesía revelada y Poesía pública*.

Jaime Manrique Ardila.

Nació en Barranquilla en 1949. Poeta, traductor y novelista. Recibió el Premio Nacional de Poesía Eduardo Cote Lamus por su libro *Los adoradores de luna* (1976). Es también autor de los poemarios *Mi cuerpo y otros poemas* (1999), *Scarecrow/ Espantapájaros* (1990) y *My Night with Federico García Lorca/Mi noche con Federico García Lorca* (1995). Otros libros suyos son: *El cadáver de papá* (novela), *Notas de cine*, *Confesiones de un crítico amateur* (reseñas y ensayos), *Colombian Gold* (novela), *Latin Moon in Manhattan* (novela), *Twilight at the Ecuator* (novela) y *Eminent Maricones* (autobiografía). Vive en la actualidad en Nueva York.

Juan Manuel Roca

(Medellín, 1946). Poeta, periodista, ensayista. Ha obtenido varios premios nacionales de poesía (Premio Eduardo Cote Lamus y Universidad de Antioquia). Ha publicado, entre otros, los siguientes libros: *Memoria del agua (1973)*; *Luna de ciegos (1975)*; *Los ladrones nocturnos (1977)*; *Señal de cuervos (1979)*; *Fabulario real (1980)*; *Antología poética (1983)*; *País secreto (1987)*; *Ciudadano de la noche (1989)*; *Luna de ciegos -antología- (1990)*; *Pavana con el diablo (1990)*; *Lugar de apariciones (2000)*; *Arenga del que sueña (2002)*. *Las hipótesis de Nadie (2005)*, *El ángel sitiado y otros poemas (2006)*, *Testamentos (2008)* y *Biblia de Pobres (2009)* .

Tallulah Flores.

Nació en Barranquilla. Poeta, ensayista, educadora. Estudio Filosofía en la Universidad Javeriana y Lingüistica en la Universidad Popular de Bucarest (Rumania). Ha publicado los libros: *Poesía para armar*, 1988; *Voces del tiempo*, 1993; *Cinematográfica*, 1997; y la antología *Nombrar las voces y otros poemas* (2008). En 2004 ganó el Gran Premio Internacional de Poesía Curtea de Arges, Rumania. Hace parte del equipo organizador del Festival Internacional de Poesía en el Caribe, PoeMaRío y del Consejo Editorial de la Revista víacuarenta.

Jorge García Usta.

(Ciénaga de Oro, 1960 - Cartagena, 2005). Poeta, periodista, ensayista. Publicó cinco poemarios: *Noticias desde otra orilla (1985)*, *El reino errante: poemas de la migración y el mundo árabes (1991)*, *Libro de las crónicas (1989)*, *Monteadentro (1992)* y *La tribu interior (1995)*. Es autor de las investigaciones *Cómo aprendió a escribir García Márquez (1995)* y *Vigilia de la lámpara* y *La magnitud de la ofrenda (2003)*, sobre la obra periodística de Héctor Rojas Herazo. Obtuvo el Premio Internacional de Poesía (Compañía Suramericana, Bogotá, 1984) y el Premio Nacional León de Greiff (1984).

Oscar Torres Duque.

Poeta, ensayista, editor y profesor universitario nacido en Bogotá en 1963. Ha publicado, entre otros, los libros: *La poesía como idilio* (ensayo, 1992), Premio Nacional de ensayo Colcultura; *Manual de cultura general* (poesía, 1994), *El mausoleo iluminado.* Antología del ensayo en Colombia (1997 y 1998), *Visitación del hoy* (1998), Premio Nacional de poesía Colcultura; y *Otro* (poesía, 1999).

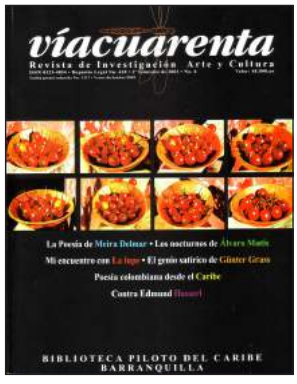
víacuarenta

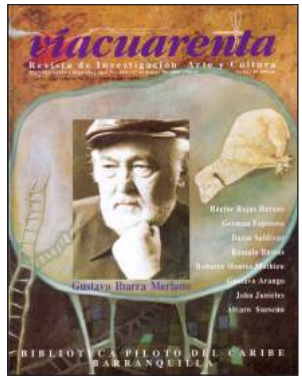
Revista de Investigación, Arte y Cultura

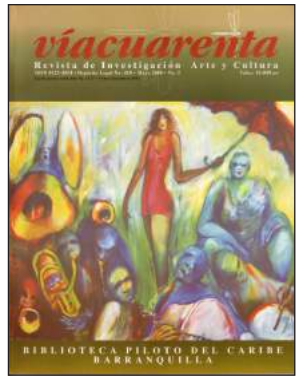
(BIBLIOTECA PILOTO DEL CARIBE)

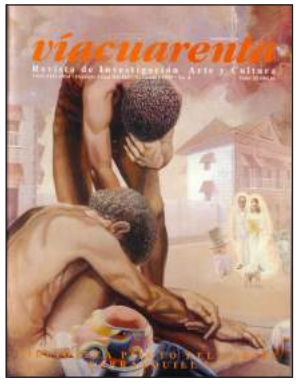
EDICIONES - REGISTRO - AUTORES - CONTACTO

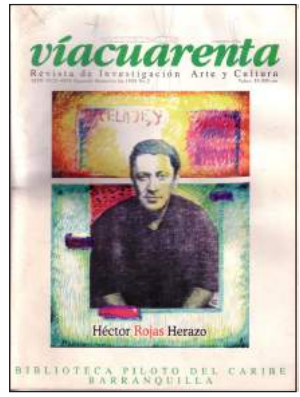
Estimado Lector:
En adelante, las reseñas críticas e informativas, habitualmente publicadas en esta revista podrá hallarlas ahora en el blog: revistaviacuarenta.wordpress.com

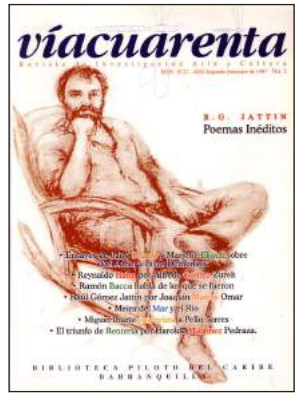


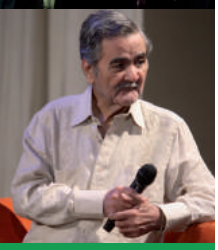












2008 - 2011

Los años que nos devolvieron la sonrisa.

Impulso a la dinámica cultural de la ciudad:

- 87 eventos de la agenda cultural de la ciudad con más de 250 actividades al año, de acceso gratuito y en las cinco localidades del Distrito
- $485.000.000 en estímulos para la población afrodescendiente de Barranquilla a través de sus organizaciones culturales.
- $882.500.000 en premios, becas y estímulos a los artistas locales con talento, a través de la convocatoria distrital Portafolio de Estimulos.
- 96 nuevos proyectos artísticos que nos representan en mercados culturales, generando la circulación del arte y el intercambio con la comunidad.
- $1.600.000.000 para organizaciones de hacedores del Carnaval, para seguir democratizando la Fiesta más importante de Barranquilla y garantizando su permanencia.
- Barranquilla convertida en nuevo destino turístico, por su potencial cultural, presente en las principales ferias internacionales de turismo.
- Reconocimientos a los artistas y gestores destacados que sirven de ejemplo a la juventud con su vida y con su obra.

Logros en infraestructura cultural e hitos urbanos:

- Plaza Mario Santo Domingo del Parque Cultural del Caribe, para el disfrute de los barranquilleros y la realización de magnos eventos, como la Noche de Río.
- Plaza e Iglesia de San Nicolás, para que sigamos mirando al centro, con orgullo y dignidad.
- Monumentos a Pacho Galán y Joe Arroyo, para que con el arte de la escultura no olvidemos a estos dos grandes de la música que llevaron a Barranquilla en el corazón.

ALCALDÍA DE BARRANQUILLA
Distrito Especial, Industrial y Portuario
SECRETARIA DE CULTURA PATRIMONIO Y TURISMO

CULTURA
PATRIMONIO
TURISMO