RÍO MAGDALENA NAVEGANDO POR UNA NACIÓN



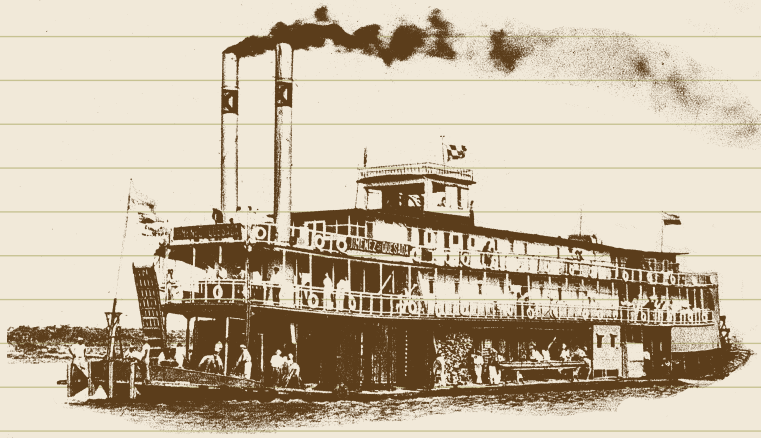
RÍO MAGDALENA
NAVEGANDO POR UNA NACIÓN

MUSEO NACIONAL DE COLOMBIA
SEGUNDA EDICIÓN, 2010


COLOMBIA

RÍO MAGDALENA
NAVEGANDO POR UNA
NACIÓN.

MUSEO NACIONAL DE COLOMBIA



RÍO MAGDALENA
NAVEGANDO POR UNA NACIÓN

MUSEO NACIONAL DE COLOMBIA
SEGUNDA EDICIÓN, 2009

Río Magdalena:
Navegando por una Nación.

Museo Nacional de Colombia

a



b



c



d



e



f



g



h



i



a. Acordeón.
b. Torres Méndez, Ramón. Champán en el Río Magdalena. Colombia. 1878. Litografía en color. Colección Museo Nacional.
c. Pescador, fotografía de Juan Camilo Segura.
d. Brújula. ICH Scheffer & Sohn. Colección Museo Nacional
e. Río Magdalena.
f. Vapor Jímenez de Quesada.
g. Puente Navarro.
h. Vista del Río Magdalena a la altura de Cambao.
i. Vegetación de paramo en el Macizo Colombiano. Fotografía de Armando Cabrera.

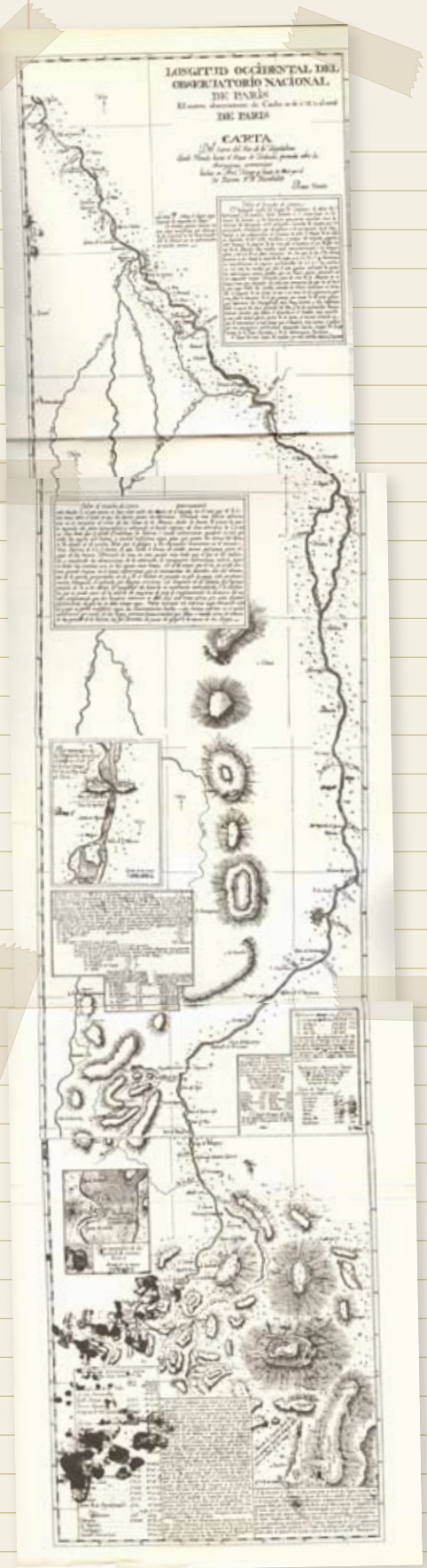




Plano topográfico del río Magdalena en 1803.



Plancha del Atlas de Colombia. 1811

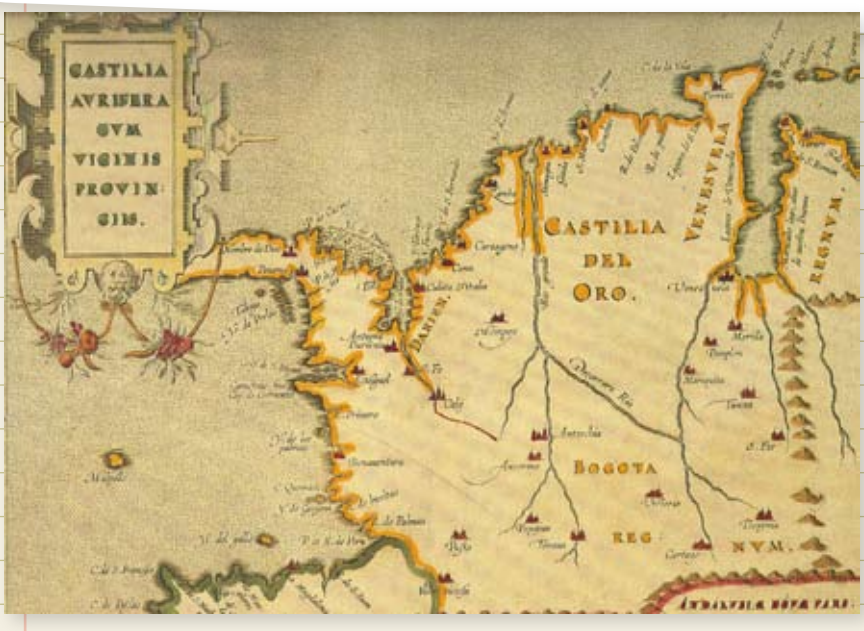


Carta del curso del Río Magdalena desde Honda hasta el Dique de Mahates, elaborado por el señor Barón F. A. de Humboldt en 1801.

INTRODUCCIÓN GENERAL

Navegando por una nación es una invitación a recorrer el río Magdalena desde su nacimiento hasta la desembocadura. Como todo buen viaje es una experiencia cargada de emociones, de conocimiento, que supone una apertura mental para para comprender un país que se fue tejiendo en sus riberas. La exposición ofrece una mirada a veinte lugares representativos que dan cuenta de la construcción de una nación, que fluye como nuestro río, entre la vida y la muerte, el dolor y la esperanza, la alegría y la tristeza de lo que fue y de lo que nos espera.

Viajar por el Magdalena es sentir y conocer a Colombia, redescubrir la geografía y la historia, los orígenes, las culturas, el mestizaje y el desarrollo económico; la emoción de identificar arquitecturas e ingenierías inscritas en el paisaje; el disfrute de bambucos y cumbias, de tamboras, acordeones y gaitas; el respeto y la tolerancia por las creencias políticas y religiosas, y el reconocimiento de la diversidad étnica y regional que, asomadas al río, han soñado una nación.



"Castilla Aurífera cum vicinis provinciis", año de 1594.



"Este río de la Magdalena es un ameno paraíso que deleita a los que en él navegan todos los sentidos del cuerpo, y cuando a la vista ofrece tanta variedad de objetos, que para ello era menester mucho papel para escribirlo, y yo tengo poco".

Fray Juan de Santa Gertrudis
(1756-1777. Maravillas de la Naturaleza.

GENERALIDADES DEL RÍO MAGDALENA



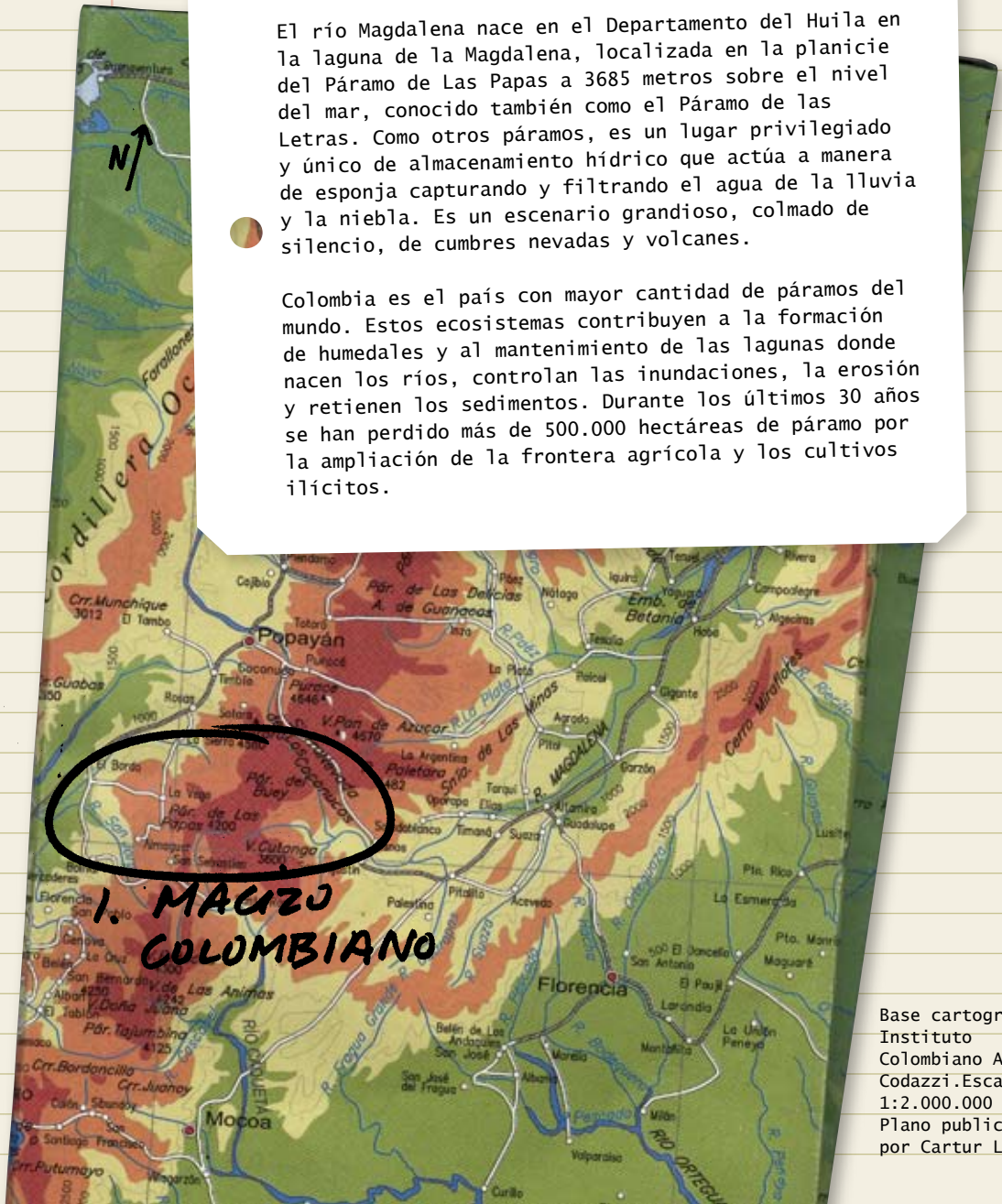
- El río Magdalena es un río “joven”. Su proceso de formación terminó hace sólo 3 millones de año, a partir del levantamiento de la Cordillera Oriental que tuvo lugar hace 40 millones de años.
- El río Magdalena nace a 3.685 metros de altura en el Macizo colombiano y desemboca en el mar Caribe.
- Longitud del Magdalena en comparación con otros ríos del mundo: Magdalena 1.540 km, Nilo 6.673 km, Amazonas 6.570 km, Ganges 2.494 km, Rhin 1.320 km, Sena 761 km, Tamesis 338 km, Tajo 1.000 km.
- El ancho del río es variable de acuerdo con su curso: en El Estrecho es de apenas 2.2 m, en Honda 230 m, en El Banco 800 m y su mayor anchura la adquiere en las poblaciones de Plato y Zambrano con 1.073 m., en promedio.
- Área de la cuenca del río Magdalena: 257.440 km2, que corresponde al 23 % de la superficie total de Colombia donde habita el 80 % de la población y se realiza el 85 % de la actividad económica.
- En su gran cuenca el río vincula 18 departamentos y 728 municipios.
- En las orillas del río están asentados 128 municipios.
- El río tiene 42 afluentes directos y un total de 151 cuencas tributarias.
- El río Magdalena ha tenido diferentes nombres de acuerdo con los pobladores que han habitado sus riberas: GUACA-HAYO o “río de las tumbas” en el Alto Magdalena; Los Muiscas lo llamaron YUMA o “río del país amigo”. En la región del Magdalena Medio, lo llamaron ARLÍ o ARBÍ, “río del pez” o “río del Bocachico”, y los caribes lo llamaron KARAKALÍ, “Gran río de los caimanes” o KARIHUAÑA, “Agua grande”.
- Los españoles lo bautizaron *Río Grande de la Magdalena* al ser descubierto por ellos en abril de 1501, día cristiano en que se conmemora la conversión de Santa Magdalena.

MACIZO COLOMBIANO
El origen

En el Macizo Colombiano y Nudo de los Pastos, que conforman una unidad montañosa previa a la separación de las tres cordilleras, se encuentra un conjunto de lagunas de gran riqueza de aguas en medio de páramos, glaciales y bosques altoandinos. De este maravilloso escenario bioclimático, se desprenden cinco de los ríos más importantes del país: el Magdalena y el Cauca hacia el norte, el Caquetá y el Putumayo hacía el suroriente y el Patía hacia el suroccidente. Ellos constituyen lo que se conoce como *la gran estrella fluvial de Colombia.*

El río Magdalena nace en el Departamento del Huila en la laguna de la Magdalena, localizada en la planicie del Páramo de Las Papas a 3685 metros sobre el nivel del mar, conocido también como el Páramo de las Letras. Como otros páramos, es un lugar privilegiado y único de almacenamiento hídrico que actúa a manera de esponja capturando y filtrando el agua de la lluvia y la niebla. Es un escenario grandioso, colmado de silencio, de cumbres nevadas y volcanes.

Colombia es el país con mayor cantidad de páramos del mundo. Estos ecosistemas contribuyen a la formación de humedales y al mantenimiento de las lagunas donde nacen los ríos, controlan las inundaciones, la erosión y retienen los sedimentos. Durante los últimos 30 años se han perdido más de 500.000 hectáreas de páramo por la ampliación de la frontera agrícola y los cultivos ilícitos.



Base cartográfica Instituto Colombiano Agustín Codazzi.Escala 1:2.000.000 Plano publicado por Cartur Ltda.





Paisajes del Macizo Colombiano. Fotografías de Armando Cabrera.

Nota de viaje

“Me di gusto caminando diez días admirando la belleza del Macizo y llorando por la notable destrucción de los bosques. En la laguna del Magdalena me di gusto de dejar que el río fluyera entre mis piernas, en el preciso lugar donde se desprende de la laguna… Lo que hay que hacer ahora para salvar el Macizo es exactamente lo mismo que se ha dicho siempre… solucionar los problemas de la violencia, proteger como sea los bosques, los páramos, los nacederos de agua, comprando o expropiando e inyectando ayuda al campesino, salud, educación, mercado para los productos y la sustitución de cultivos en las áreas claves para los ríos y en todo el macizo”.
Andrés Hurtado. El Tiempo, 03/08/2004



Laguna de La Magdalena en el Páramo de Las Papas, donde nace el río Magdalena. Fotografía de Armando Cabrera.



Páramo de Las Papas. Anónimo. Escuela Humboltiana. Óleo sobre tela. ca. 1840. Colección BLAA



2. SAN AGUSTÍN E ISNOS.

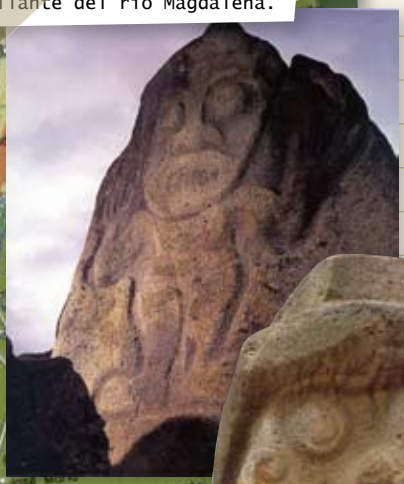


Imagen tallada in situ: La Chaquira vigilante del río Magdalena.



Estatua con rasgos felinos que sostiene con pez en las manos. Museo Parque Arqueológico de San Agustín.

Un río que nace para nombrar lo sagrado
SAN AGUSTÍN E ISNOS

El Alto río Magdalena se convirtió desde hace más de 3.500 años en el eje territorial y de intercambio comercial de los primeros pobladores, cazadores y recolectores (3.500 a.C.), grupos de agricultores (2.500 - 200 a.C.) y sociedades complejas (200 a.C. - 800 d.C.). Estos grupos humanos construyeron centros funerarios monumentales y esculturas en piedra a lado y lado del río. Bautizaron el cauce de este cañón estrecho y bullicioso con el nombre de Guaca-Hayo, el río de las tumbas.

Los escultores prehispánicos otorgaron a las cabeceras del río un sentido sagrado expresado en estatuas esculpidas en piedra que representan guerreros, deidades, figuras humanas, animales como búhos, serpientes, lagartos, pescados, ranas, centinelas que portan peces entre sus manos y tumbas con sarcófagos en forma de cocodrilo. El agua como símbolo indiscutible del valor de la vida que fluye, está representada en grabados lineales y figuras acuáticas talladas en las rocas de la quebrada de Lavapatas.



El Estrecho del Magdalena, el punto más angosto del río con tan sólo 2.20 m. Fotografía de Carlos Tapia.



Tapa de sarcófago con cabeza de cocodrilo y cuerpo raniforme. Parque Arqueológico Alto de los Ídolos, San José de Isnos.



Escultura antropozoomorfa con dos peces en las manos. Parque Arqueológico Alto de los Ídolos, San José de Isnos. Montículo No. 8.

"San Agustín, el primer pueblo que baña (el río Magdalena), está habitado de pocas familias de indios, y en sus cercanías se hallan vestigios de una nación artista y laboriosa que ya no existe. Estatuas, columnas, adoratorios, mesas, animales, y una imagen del sol desmesurada, toda de piedra, en número prodigioso, nos indican el carácter y las fuerzas del gran pueblo que habitó las cabeceras del Magdalena".

Francisco José de Caldas. (1797).
Semanario del Nuevo Reino de Granada.

"Muy especial las ruinas que he visitado en las cercanías del Pueblo de San Agustín, a orillas del alto Magdalena, convencen que los indígenas de este país no solo formaban, cuando fueron conquistados y aniquilados su existencia civil, algunos centros o núcleos de naciones bastante civilizadas, sino que estas sociedades tenían ya una teogonía completa y destinaban determinados lugares al culto".

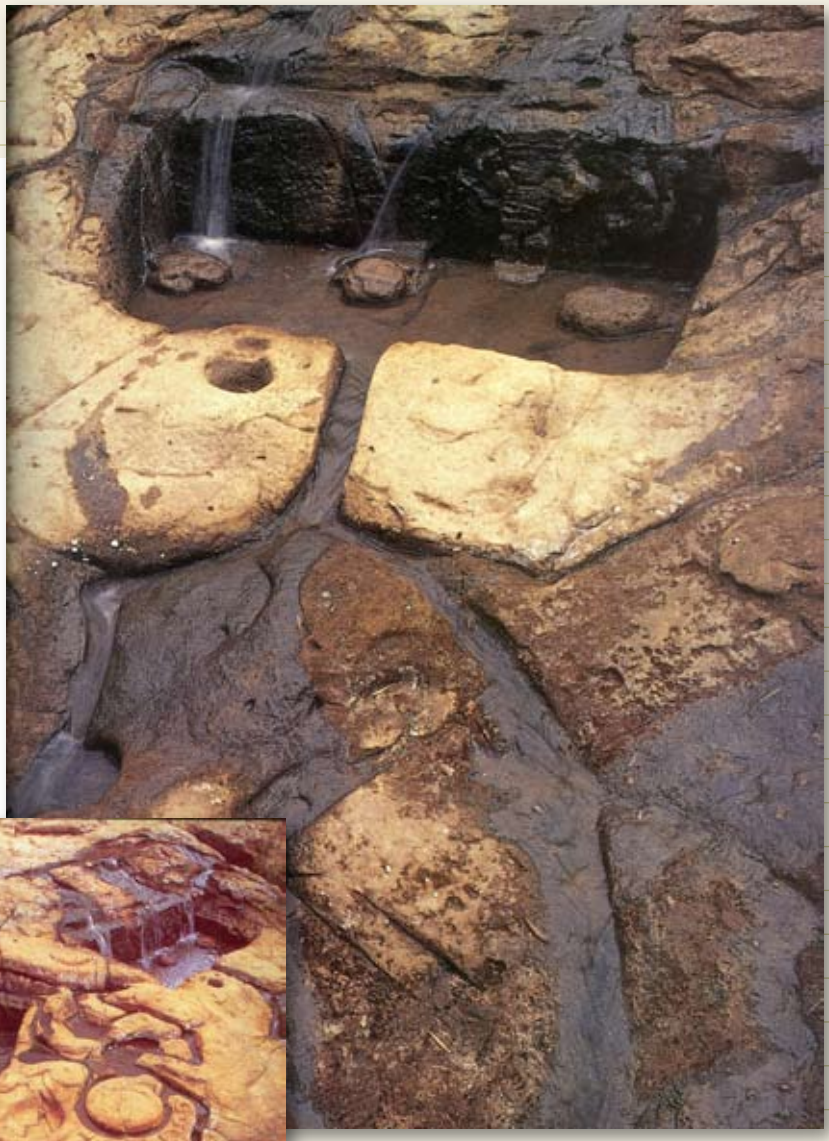
Agustín Codazzi. (1857).
Geografía Física y Política de los Estados Unidos de Colombia



Salto de Bordones en el Alto Río Magdalena. Fotografía de Fredy Gómez.

Estatua con rasgos felínos que sostiene una serpiente en las manos.





Fuente Ceremonial de El Lavapatas. Parque Arqueológico de San Agustín.Fotografías de Margarita Reyes.



San Agustín: patrimonio de la humanidad

Por su valor histórico y cultural, los parques arqueológicos de San Agustín y Alto de los Ídolos en el departamento del Huila, fueron declarados patrimonio cultural de la humanidad por la UNESCO, en 1995, como un "testimonio único y excepcional de una civilización ya desaparecida". La estatuaria, ubicada en los actuales municipios de San Agustín e Isnos, en el Huila, fue erigida por escultores que orientaron sus monumentos hacia el gran río Magdalena otorgándole especial valor religioso y definiendolo como eje territorial.





Cota de malla.
Anónimo. Siglo XVI. Argollado (acero dulce). Prenda utilizada por los conquistadores españoles. Colección particular

3. TIMANÃ

TIMANÁ
Símbolo de resistencia, dominación y esperanza

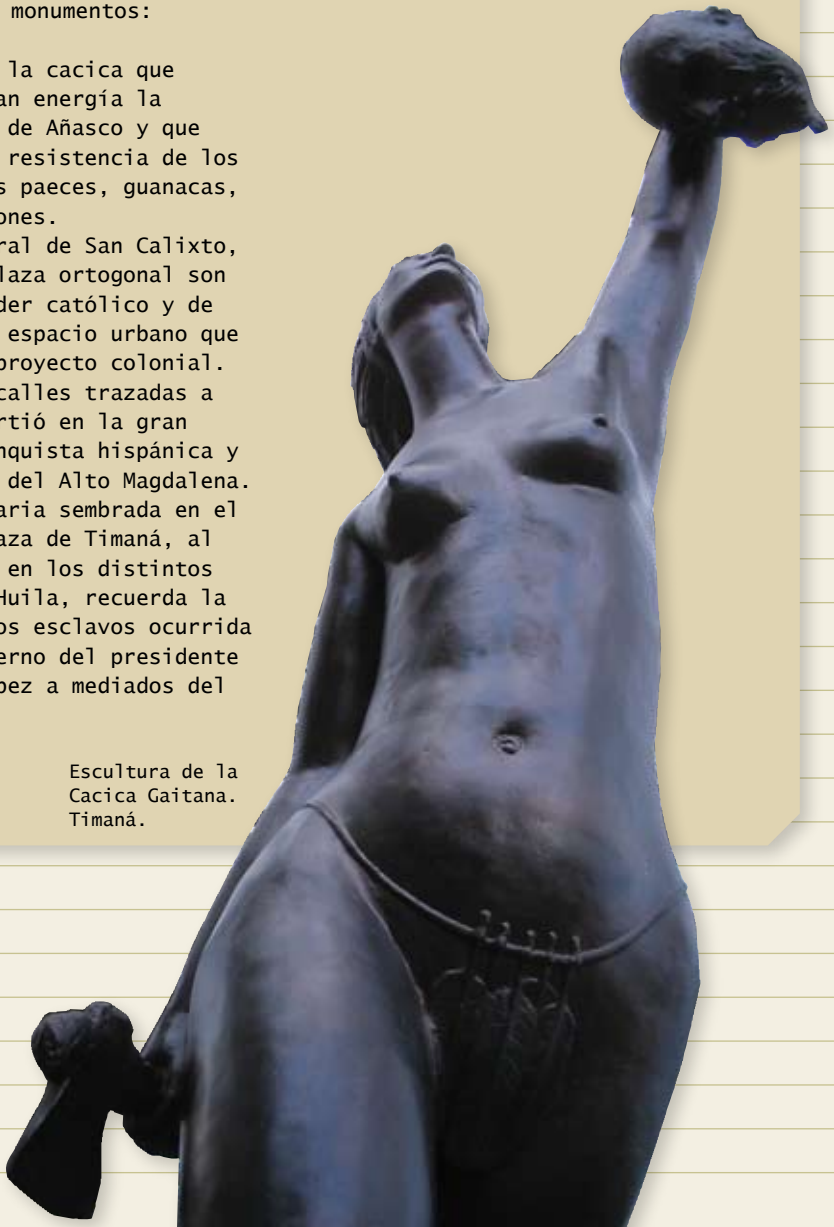
La Cacica Gaitana: su nombre repercute con sonoridades de epopeya en esta villa de Timaná fundada en 1538 por el capitán Pedro de Añasco, para consolidar la comunicación con Popayán. Aquí, en el alto valle del Magdalena, bajo el liderazgo de la Gaitana, se dieron unas de las luchas y resistencias más encarnizadas de los grupos indígenas frente a los conquistadores.



Parque central de Timaná: Escultura, Catedral y Ceiba

En el parque principal del municipio actual de Timaná se erigen simultáneamente tres monumentos:

1. La escultura de la cacica que enarbola con gran energía la cabeza de Pedro de Añasco y que nos recuerda la resistencia de los grupos indígenas paeces, guanacas, apiramas y yalcones.
2. La enorme catedral de San Calixto, su atrio y la plaza ortogonal son símbolos del poder católico y de la creación del espacio urbano que acompañaron el proyecto colonial. Timaná con sus calles trazadas a cordel se convirtió en la gran ciudad de la conquista hispánica y católica al sur del Alto Magdalena.
3. La Ceiba centenaria sembrada en el centro de la plaza de Timaná, al igual que otras en los distintos municipios del Huila, recuerda la liberación de los esclavos ocurrida durante el gobierno del presidente José Hilario López a mediados del siglo XIX.

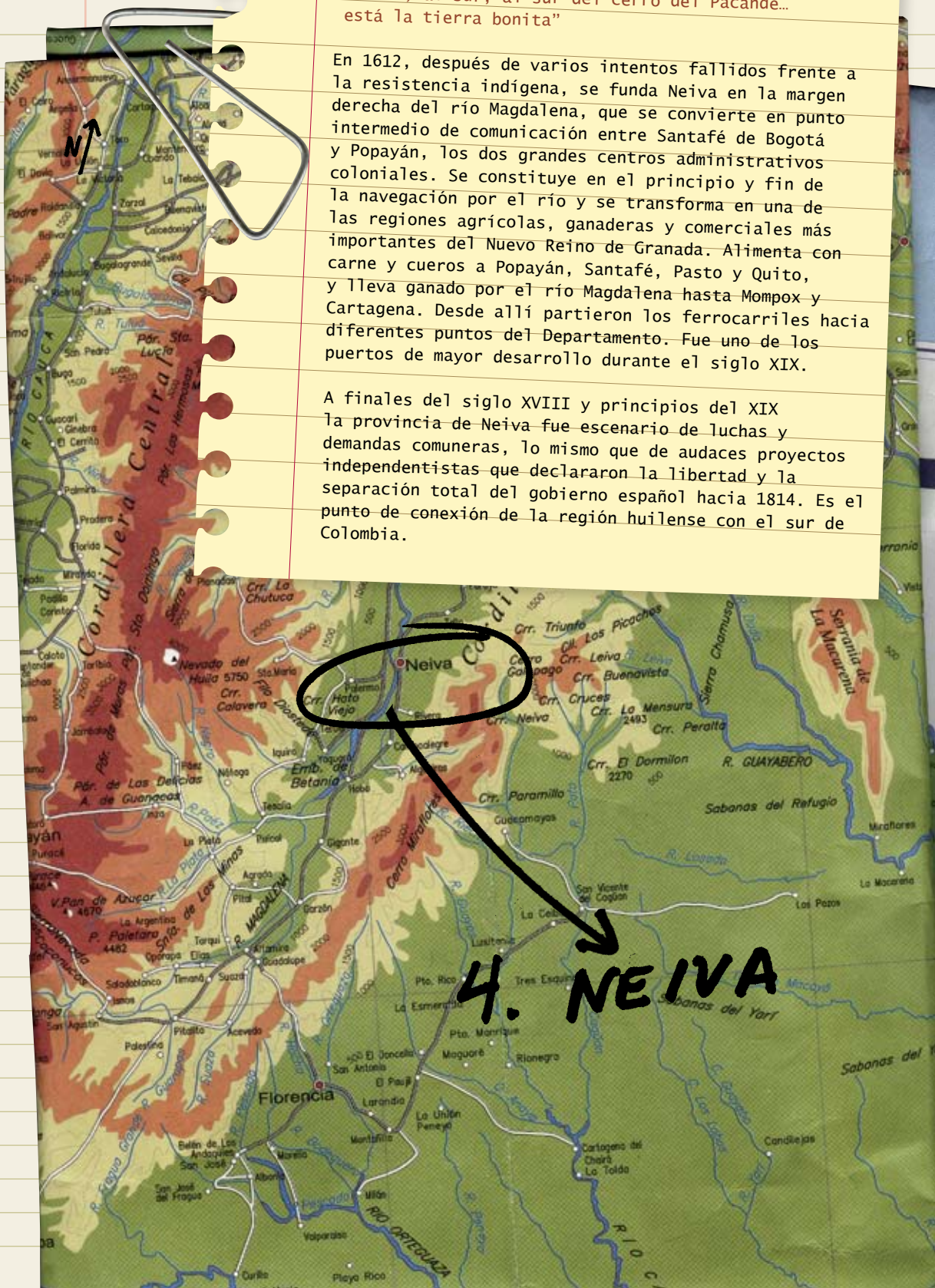


Escultura de la Cacica Gaitana. Timaná.

NEIVA
"Al sur, al sur, al sur del cerro del Pacandé…
está la tierra bonita"

En 1612, después de varios intentos fallidos frente a la resistencia indígena, se funda Neiva en la margen derecha del río Magdalena, que se convierte en punto intermedio de comunicación entre Santafé de Bogotá y Popayán, los dos grandes centros administrativos coloniales. Se constituye en el principio y fin de la navegación por el río y se transforma en una de las regiones agrícolas, ganaderas y comerciales más importantes del Nuevo Reino de Granada. Alimenta con carne y cueros a Popayán, Santafé, Pasto y Quito, y lleva ganado por el río Magdalena hasta Mompox y Cartagena. Desde allí partieron los ferrocarriles hacia diferentes puntos del Departamento. Fue uno de los puertos de mayor desarrollo durante el siglo XIX.

A finales del siglo XVIII y principios del XIX la provincia de Neiva fue escenario de luchas y demandas comuneras, lo mismo que de audaces proyectos independentistas que declararon la libertad y la separación total del gobierno español hacia 1814. Es el punto de conexión de la región huilense con el sur de Colombia.





Balsa para transportar productos. Dibujo de A. de Neuville. Tomado de *Geografía Pintoresca en 1869*. Iluminada por Javier Lizarazo.

Notas de viaje

"Por todos estos sitios la navegación se hace en balsas que tienen por quilla un tronco y cuyo puente y bodega están hechos de caña… Cuando un pobre agricultor se dispone a ir a Honda, construye a toda prisa una balsa, carga en ella algunos sacos de cacao, instala a su mujer, pone a su lado el perro y dirige por entre los rompientes del río la frágil navecilla que lleva sus esperanzas y a su amiga, cuya mantilla de tela de algodón, izada a veces en lo alto de un palo, se hincha e impulsa la marcha de la embarcación".

Gaspar Mollien. (1823). *Viaje por la República de Colombia*.

NAVEGACIÓN

Los primeros carpinteros de barcos

Los antiguos habitantes de las riberas del Magdalena tenían un importante conocimiento de la navegación y la construcción naval. A pesar de no contar con evidencias arqueológicas prehispánicas, por los cronistas se conoce que las primeras embarcaciones para la navegación fluvial fueron las balsas, canoas y piraguas que median entre 4 y 6 metros de largo y 80 centímetros de ancho y que eran impulsadas mediante remos o canaletes. Estas tenían capacidad para transportar un considerable número de tripulantes.

¿Cómo se construían las canoas y las balsas?
Para construir las canoas se utilizaban troncos grandes de madera blanda y recta que eran ahuecadas con utensilios como la concha, la piedra y el fuego controlado. Las balsas se formaban con varios troncos grandes atados entre sí. Usualmente este tipo de construcciones permitía tener una cubierta elevada para que tripulación y carga quedaran protegidas del agua.

Durante la Colonia el comercio a través de la navegación por el Alto Magdalena partía de Neiva, bajaba por Purificación hasta Ambalema y Honda y de allí a Santafé de Bogotá, en embarcaciones, canoas y champanes, colmadas de cargas de tabaco, cacao, sombreros Suaza, zurrones de miel, maderas, tejidos y alfarería, entre otros.



Acuarela la Comisión Corográfica. Colección Biblioteca Nacional.



Canoas en el Río. Neiva. Fotografía de Carlos Tapia.



Baile del Sanjuanero,
Fotografía de Juan Carlos Balcázar

Las fiestas del Tolima Grande

En las fiestas de Huila y Tolima todos los parranderos salen a las calles a festejar el jolgorio de un pueblo. Las celebraciones de San Pedro, San Juan, Corpus Christi y el Reinado Nacional del Bambuco son las más importantes. En ellas se vive la gran diversidad de danzas y músicas de esta zona del río. Se interpretan guabinas, torbellinos, cañas, cucambas y joropos, así como diferentes formas del bambuco: el sanjuanero, el rajaleña y el bambuco fiestero, entre otras.

En las calles se recrean las leyendas y seres mitológicos de las montañas y llanos tolimenses y huilenses, como el Mohán, la Madremonte, la Patasola y el Mandingas quienes habitan el río. Igualmente salen a escena comparsas tradicionales como los chulos, los matachines y los pijaos, quienes le imprimen un carácter mágico e histórico a la celebración.

Importantes músicos y compositores colombianos nacen y se hacen en estas fiestas. Se destacan Cantalicio Rojas, Jorge Villamil, Milciades Garavito, Alfonso Castellanos, Pablo Emilio Sierra, Carlos Emilio Campos y Leonor Buenaventura, entre muchos otros.

José Eustasio Rivera

Rivera nació en Neiva en 1888. Su trabajo lo llevó a navegar por otros ríos tropicales como el Orinoco, el Inírida y el Guainía. Su poesía y narrativa están impregnadas de paisaje y de contacto directo con la naturaleza. Su obra poética está bien representada en Tierra de promisión (1921) y su narrativa en La Vorágine (1924), la cual recrea la selva y la inhóspita naturaleza capaz de devorarnos. José Eustasio Rivera murió en Nueva York en 1928.

Soy un grávido río y a la luz meridiana
ruedo bajo los ámbitos reflejando el paisaje;
y en el hondo murmullo de audaz oleaje
se oye la voz solemne de la selva lejana.
...
Un crepúsculo inmenso la imponencia realza
de este río letárgico que en los montes se interna
van silbando los bogas una música tierna
y a sentir el paisaje, me reclino en la balsa

Tierra de promisión (1921)

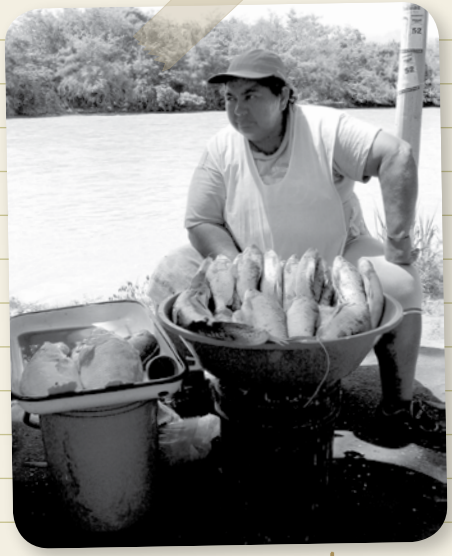
Soy un grávido río. Siempre he sido eso: un río que copia paisajes, un rió nostálgico que canturrea por la voz del oleaje las canciones de la selva de donde vengo, de la entraña selvática de donde nací.

Siempre he sido río, un río que da de beber y de pescar, que corre y se detiene... Sí, siempre he sido río por vocación.

Nada me doblegaba. Nada podía conmigo, con mi vocación de ser río... Sí, eso soy yo: un poco poeta, un gravido río.

José Eustasio Rivera

Tomado de Colombia País de regiones. Cinep y El Colombiano, 1993.



Vendedora de pescado. Fotografía de Carlos Tapia.

Entre la chunca y el chunco
Formaron un alboroto
la chunca tranca la puerta
Y el chunco a meterle el ñoco

Una vieja y un viejito
Estaban jugando tute
La vieja que se descuida
Y el viejo ganó la mano.

Rajaleña. Versos tradicionales.



Alfonso Ramírez Fajardo, "Día de San Pedro", 1952. Acuarela y lápiz. Museo Nacional.





Manuel María Paz. Piedra con jeroglíficos en Aipe. 1857. Acuarelas de la Comisión Corográfica. Colección Biblioteca Nacional.



Pedro Pablo, el gura de Villavieja y Aipe. 2005.

Corrales de piedra.



Ganado de Villavieja.



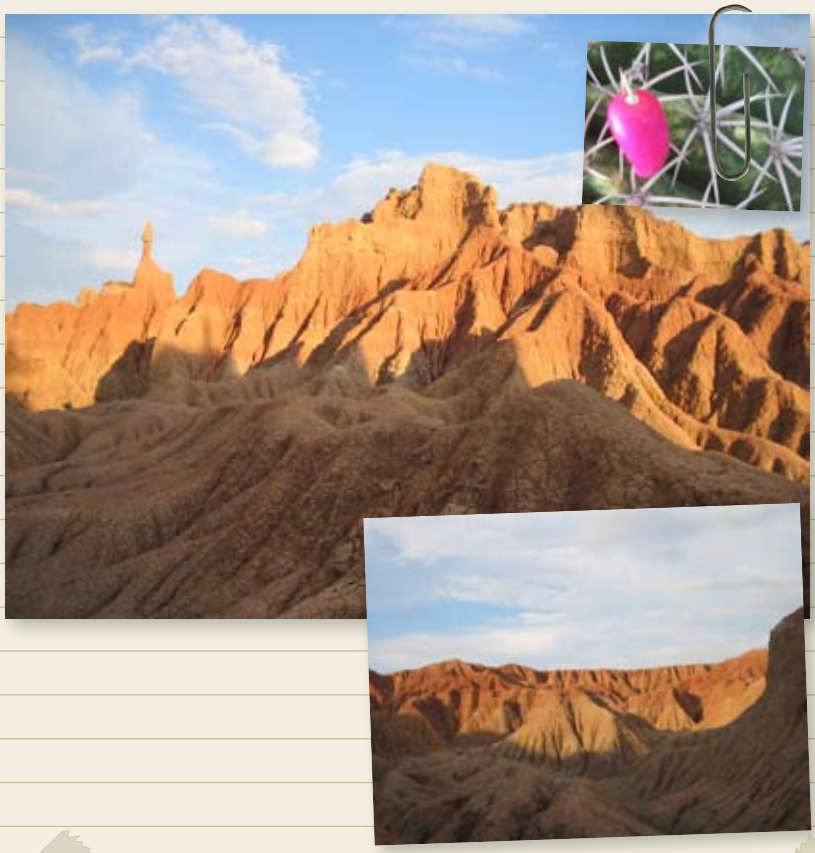


VILLAVIEJA
Memoria de todos los tiempos

"Villavieja ciudad ilustre", fundada en 1550, fue puerto fluvial sobre el río Magdalena y posteriormente puerto férreo. La belicosa y aguerrida resistencia de sus indios doches, totoyoes y pijaos, no permitió que allí se fundara Neiva, pues la incendiaron y la atacaron en varias oportunidades. Al trasladarse la ciudad a su lugar actual, en 1612, este sitio recibió el nombre de Villavieja. Sus tierras fueron sometidas a la campaña "civilizadora" de La Compañía de Jesús que, en 1631, adquirió extensas regiones para el pastoreo, el ganado vacuno y caballar.

En 1767 con la expulsión de los jesuitas, la administración de sus 16 haciendas, "Los Aposentos de Villavieja", quedó en manos del esclavo negro, Juan Fortunato, a la espera de ser rematadas.

Hoy, después de efímeros esplendores, como la llegada del tren, Villavieja es de nuevo un poblado tranquilo de pescadores y pastores que se adaptan y sobreviven a las condiciones extremas del desierto de La Tatacoa y disfrutan, al igual que los visitantes, la nitidez de la bóveda celeste, observatorio natural de estrellas. El casco urbano del municipio de Villavieja recibe las aguas del Magdalena en toda su amplitud, utilizadas para el consumo e importantes sistemas de riego.



El desierto de la Tatacoa

Ubicado en Villavieja, es uno de los más imponentes ecosistemas de la geografía colombiana con un área aproximada de 335 km2. Conocido como “desierto” por su aridez y procesos de erosión, La Tatacoa es en realidad un “bosque seco tropical” y un complejo ecosistema. Las quebradas La Tatacoa, Las Lajas y el río Cabrera atraviesan el desierto y desembocan en el río Magdalena, irrigando su parte noroccidental.

La Tatacoa es rica en fauna y flora. Se destacan varias especies de cactus como *cabecinegro, candelabro, arepo* y *pitaya roja,* y más de 72 especies de aves, varias de ellas endémicas del norte del Huila. También es rico en material fósil: el yacimiento de *La Venta*, ofrece importante evidencia de la historia paleontológica de los mamíferos de la región.



Variedad de Cactus. Candelabro y Cabecinegro)

Gentes de Villavieja





Doña Rosalina Martínez de Clévez, ¡conocida como la reina del desierto!



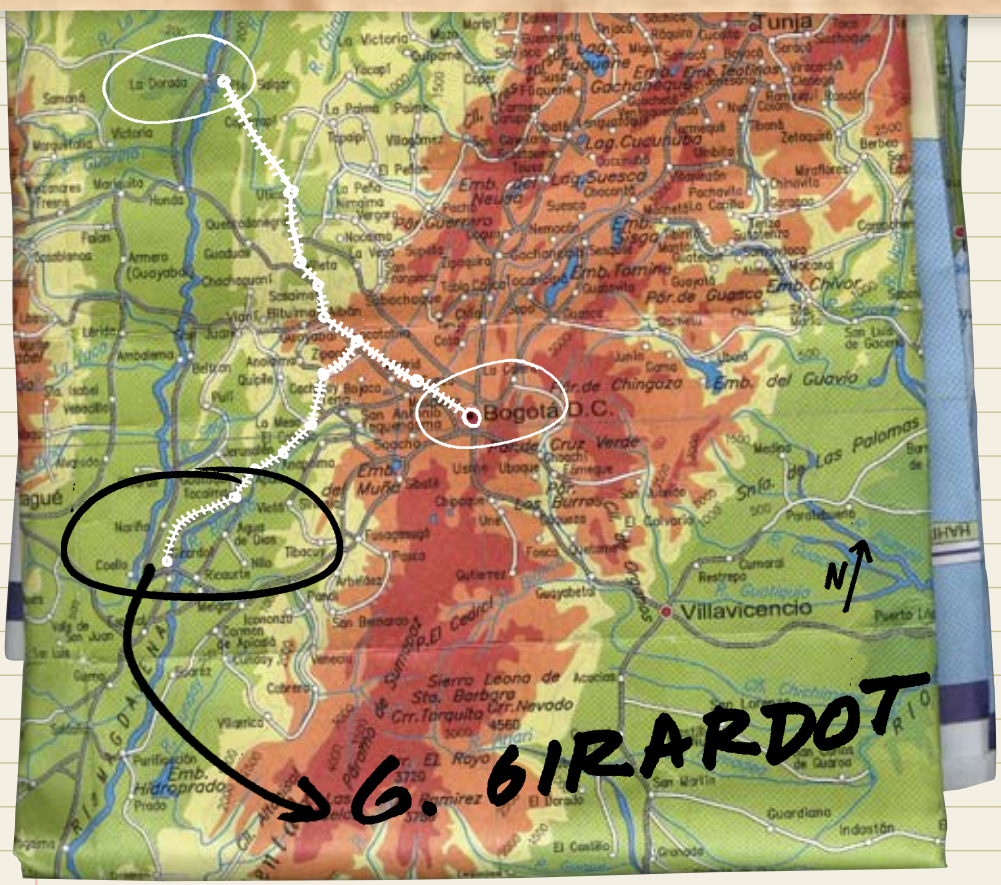
Horno donde se prepara el asado huilense, los insulsos,bizcochuelos envueltos de maduro, bizcochos de achira y otras delicias.

GIRARDOT
El esplendor de las comunicaciones

Girardot pasó de ser un pequeño poblado conocido como La Chivatera o Paso de Flandes a convertirse, durante la segunda mitad del siglo XIX, en uno de los puertos más importantes del río Magdalena. Su ubicación central le confirió la posibilidad de comunicar varias regiones del sur (Huila y Tolima) con el centro (Honda y Dorada) y norte del país (Barranquilla). En 1907, el ferrocarril de Girardot conectó a Bogotá con el puerto y, a través del río Magdalena, con el mundo. Girardot en su carácter de puerto fluvial, férreo y más tarde aéreo, abrió las puertas al desarrollo económico, comercial y agro exportador de la región de Cundinamarca. Años después compartiría su importancia con Puerto Salgar, estación de tren al nororiente y en estrecho vínculo con la dinámica población de La Dorada Caladas.

A finales del siglo XIX y principios del XX, la bonanza del café cundinamarqués se concentró en Girardot y generó la construcción de varios puertos y de grandes bodegas y trilladoras.

Girardot fue cuna de la navegación aérea comercial al recibir, el 19 de octubre de 1920, el vuelo inaugural desde Barranquilla del hidroplano junker “Colombia” de la Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo “Scadta”, luego llamada Avianca. Ese mismo año improvisó una terminal de hidroplanos que cubrían la ruta desde Barranquilla, siguiendo el curso del río Magdalena, y acuatizaban junto a los buques transportando pasajeros, periódicos y correos. En la década del cincuenta se construyó el puente automotor Ospina Pérez.



"… el puerto hervía de actividad: la carga para media república se cruzaba en los rústicos descargaderos y la mercancía colmaba la avidez insaciable de las bodegas… Sobre sus brazos el día y la noche no conocieron descanso, ya que exprimían la jornada continua en turnos ininterrumpidos. Más de 8.000 braceros estremecieron el puerto… el dinero abundaba… Fue el tiempo de las migraciones europeas y asiáticas en que el extranjerismo de más de veinte nacionalidades prestó al puerto ambiente internacional con filosofías y creencias exóticas, voces y procedimientos de culturas antiguas, especialmente mercantiles" (1866).

Misioneros en las acacias del Yuma.

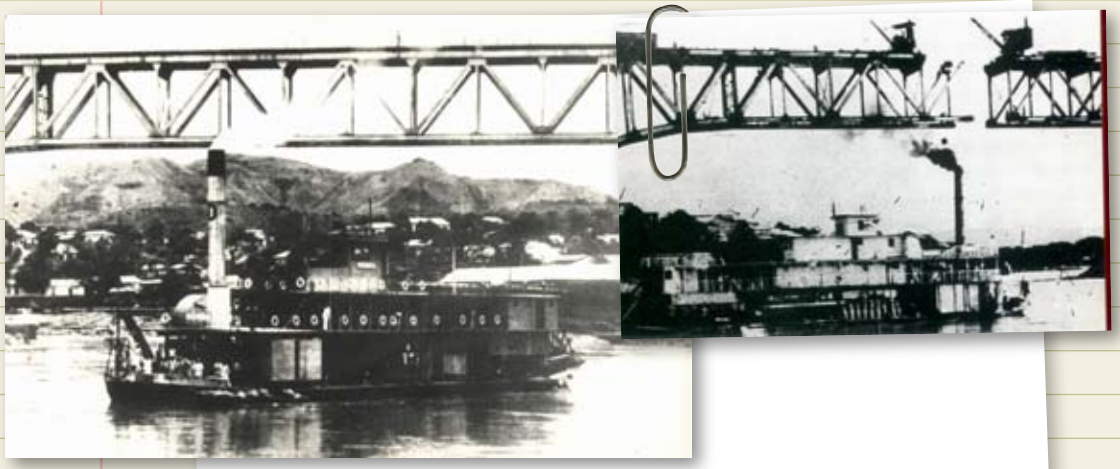




Teatro Olympia

Fotografías del Archivo Fotográfico Castro Viscaya. Girardot.





A través del río y del puerto, Girardot transmitió por vía férrea a Bogotá las formas de vida, los ideales, el consumo europeo y norteamericano que la ciudad soñaba alcanzar como ideal de modernidad. Por el puerto y su camino de hierro llegaron los hoteles, el cinematógrafo, la literatura, los "veraneos", las fincas de recreo, el deseo de viajar, la moda, los bailes y los nuevos ritmos con sus orquestas... La navegación a vapor convirtió a Girardot en el puerto más dinámico del Alto Magdalena y en el balneario preferido de los capitalinos. El dominio sobre el río se manifestó en la construcción del puente férreo, que conectó el oriente con el occidente colombiano en 1930.





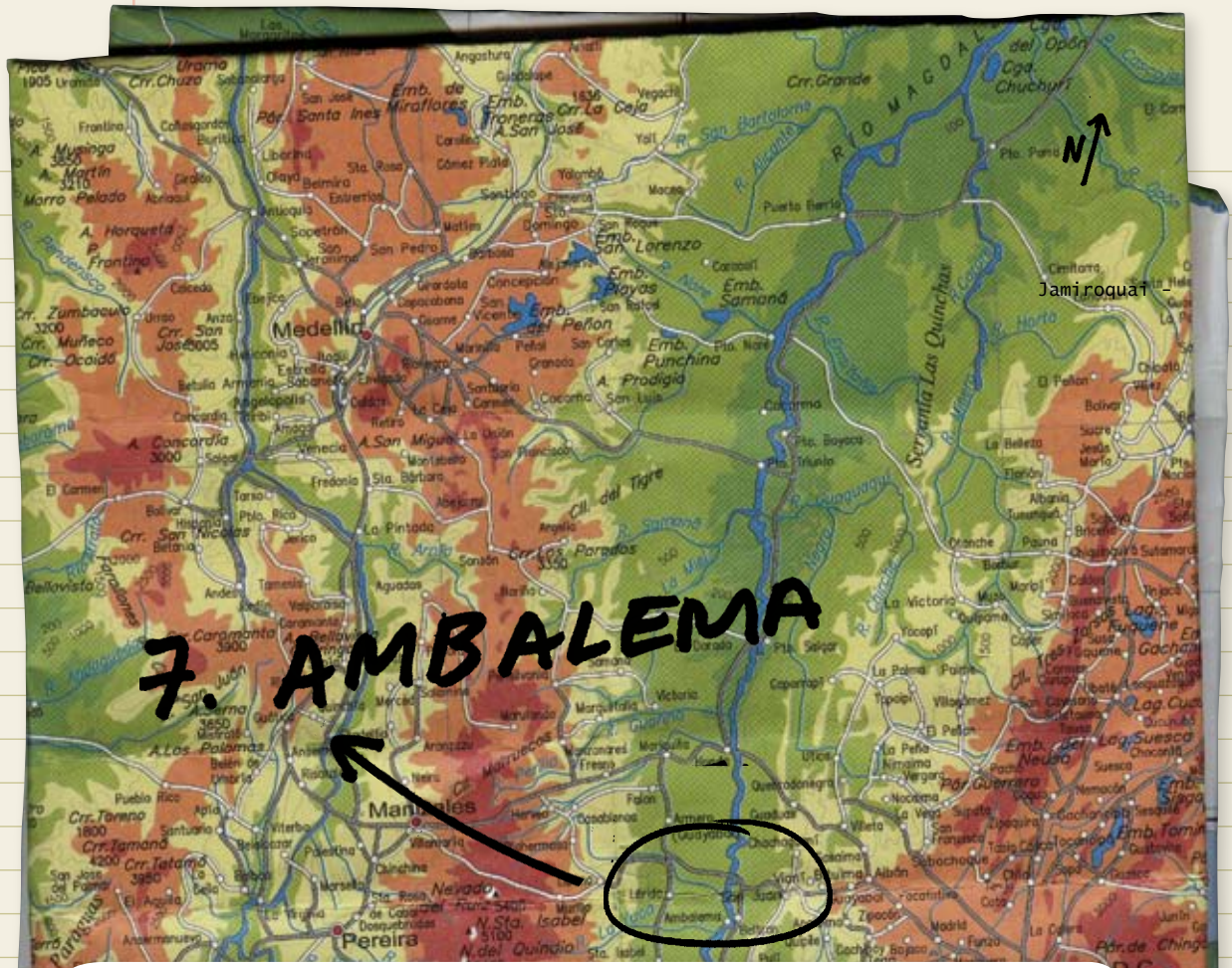
Tomada de “Una historia con alas” de Herbert Boy. 1955







Fotografías del Archivo Fotográfico Castro Viscaya. Girardot.



AMBALEMA
Dame un tabaco y moveré el mundo

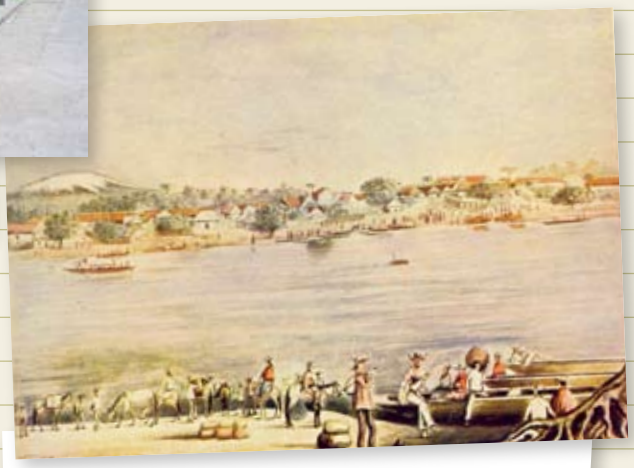
Para 1627 se funda el poblado en el sitio llamado *Ambalema de Bocanegra*, en la ribera izquierda del río grande de la Magdalena, por tener "*iglesia, un llano grande, capaz de poblarse y buena cantidad de indios hasta las eras del dicho río grande, tierras muy fértiles y estar como está en el floreciente paso de la canoa del camino real para la ciudad de Mariquita*".

A comienzos del siglo XIX en Ambalema, Tolima, nació la navegación a vapor por el Magdalena, para sacar, río abajo, la muy codiciada y aromática hoja de tabaco. Aparte del oro, el tabaco se convirtió en el primer producto de exportación que se transportaba, gracias a la iniciativa de grandes empresarios alemanes, ingleses y colombianos.

Ambalema, creció bajo esta efímera economía. Sus calles y casas de homogénea arquitectura, con sus mil y un columnas, son expresión y huella de un sueño de país que se abría a la actividad comercial en medio de grandes dificultades. Con el incremento del precio del tabaco que pasó de $3.5 dólares el kilo en 1845 a $23.6 dólares en 1865, aumentaron las exportaciones y el volumen de carga de los vapores y champanes, convirtiendo por fin la navegación en un negocio rentable.



"Ambalema la ciudad "de las mil y un columnas"



Edward Walhouse Mark. "Ambalema". 1846. Acuarela.

Joseph Brown, "El vapor Unión en su primer viaje por el Río Magdalena en agosto de 1839", Acuarela y tinta.



Este vapor perteneció al empresario Francisco Montoya, lo leí en el libro que sobre él escribiera el historiador Luis Fernando Molina.

"Las antes pobres y despobladas comarcas del Alto Magdalena, merced a los capitales desparramados en útiles empresas, i la poderosa iniciativa del señor Montoya, adquirieron población y riqueza. A él debe Ambalema el ser una de las más importantes del país. El impulso que dio a la industria del tabaco, aumentó extraordinariamente los consumos y el bienestar en Mariquita, creó las grandes especulaciones de pastales, i por repercusión aumentó el movimiento y la riqueza de la sabana".
Eliseo Reclus. 1856 Geografía de Colombia.

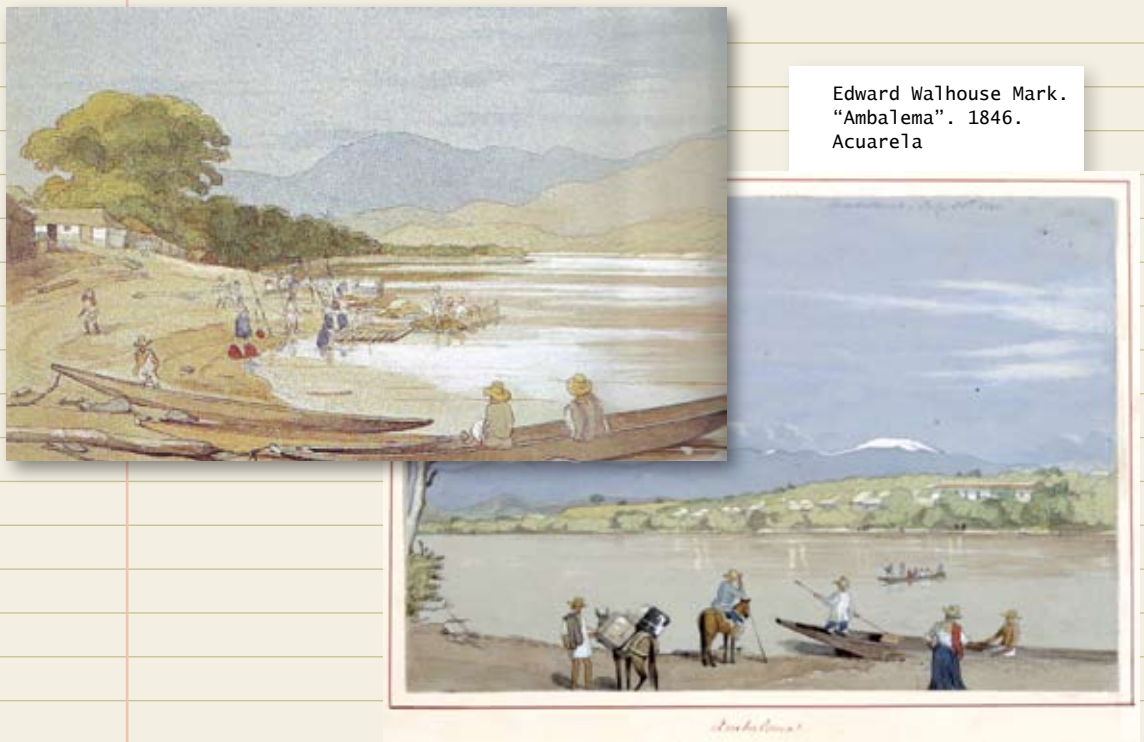
El tabaco: la hoja divina que se volvía humo

De las laderas cordilleranas y del altiplano, hombres y mujeres bajaron al caluroso río en Ambalema en busca de nuevas formas de progreso como *trabajadores de tierra caliente*, alimentados por la ilusión de la hoja divina que se volvía humo. Para 1858, Ambalema producía más de dos tercios del total del tabaco del país. Durante la primera mitad del siglo XIX, en la región comprendida entre Girardot y Honda, la industria tabacalera alcanzó su mayor auge dada la excelente calidad de la hoja y las nuevas políticas exportadoras. Su comercio decayó en el año 1841 por la competencia con los cultivos de Sumatra y Java. En 1850 se decretó la abolición del monopolio a la producción del tabaco imprimiéndole un nuevo aire a su exportación.



Fotografías de Sergio Trujillo.

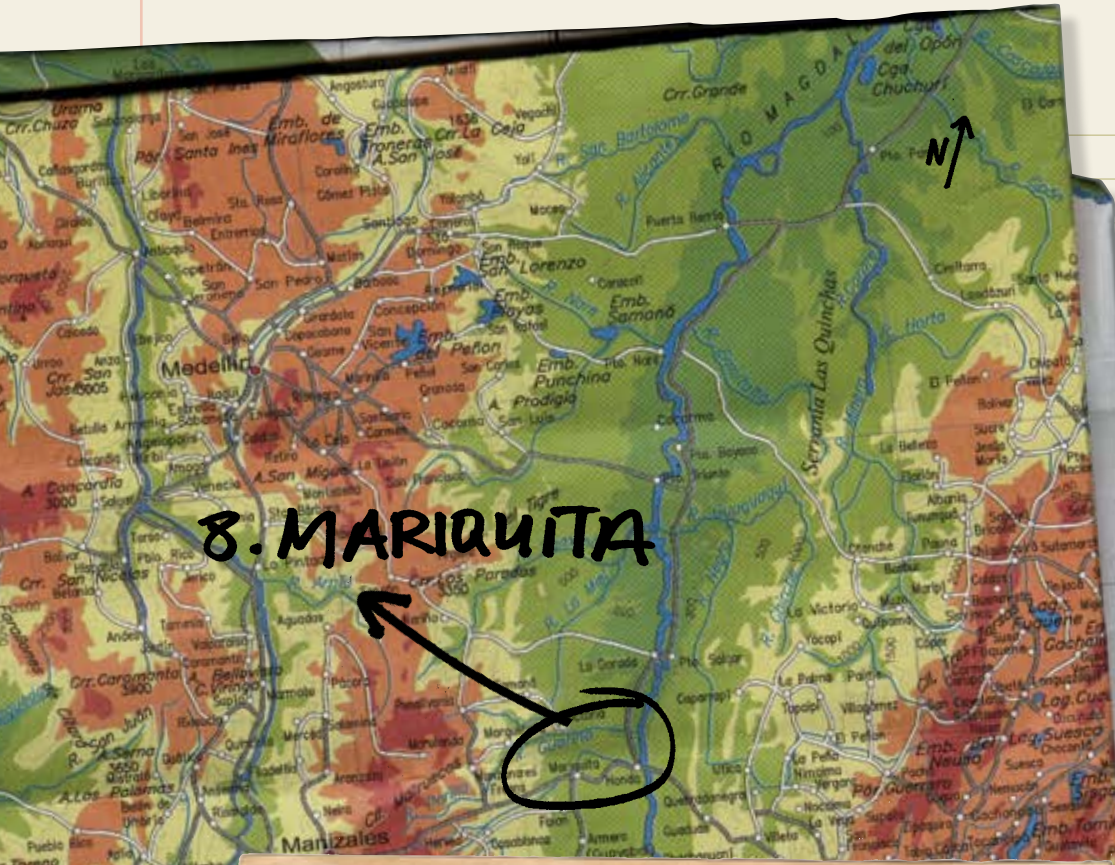




Edward Walhouse Mark. "Ambalema". 1846. Acuarela



Interior de un caney: cosecheros de tabaco ensartando las hojas. Separación y empaque del tabaco. Acuarelas de la Comisión Corográfica dibujadas por Enrique Price. Colección Biblioteca Nacional de Colombia. 1850-1852.



MARIQUITA
La riqueza de minas, flora y fauna que viajan por el río

Muy cerca de Honda se encuentra la antigua población de Mariquita, fundada en 1551. Tierra rica en minas de oro y plata, productos que ilusionaron hasta el delirio a los conquistadores españoles y que impulsaron a Gonzalo Jiménez de Quesada a organizar la epopéyica expedición por el río Grande hacia el interior del país en búsqueda de los preciados minerales.

Desde Mariquita hasta Ibagué todos los ríos tributarios del Magdalena fueron trabajados por pequeños mineros. Durante el siglo XVII, Mariquita fue el centro de la economía minera y sus ricos yacimientos de oro y plata vincularon a más de 500 indígenas traídos de Santafé y Tunja. En los períodos de auge, la ciudad de Mariquita se convirtió en un gran mercado para la compra y venta de ganado, mulas, miel, maíz y todo tipo de productos que tenían salida por el río a través de Honda.

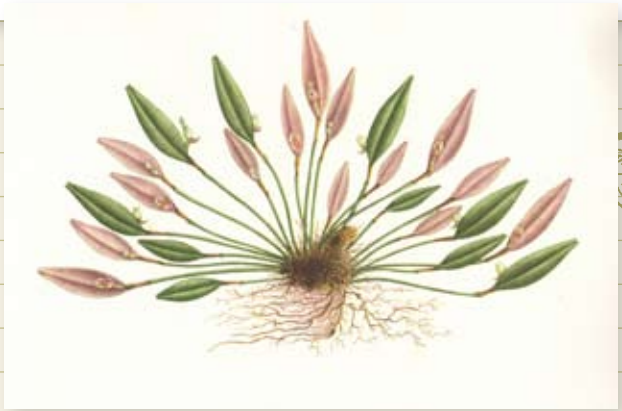


Retrato de José Celestino Mutis elaborado por Pablo Antonio García del Campo. Ca. 1805. Obra que se puede apreciar en el Museo Nacional.

La Real Expedición Botánica: el laboratorio de un sabio

En las cálidas tierras de Mariquita, nació la ilusión de forjar una nueva sociedad, surgida del entusiasmo científico por conocer e identificar de manera empírica los valores de la flora, la fauna, los minerales y la diversidad de nuestro territorio. Así, estas riquezas fueron registradas, clasificadas e inventariadas por la famosa Real Expedición Botánica, con sede en Mariquita en 1783, bajo la dirección del científico José Celestino Mutis (1732-1808).

Su producción gráfica y sus descubrimientos tuvieron gran repercusión en la comunidad científica internacional. Todo el material recogido se compiló en un grandioso volumen titulado “La flora de Bogotá”. La Expedición tuvo formidables investigadores como Francisco José de Caldas y Sinforoso Mutis e importantes pintores Salvador Rizo y Francisco Javier Matis.



Lepanthes hemirhoda. Garay





LA EXPLORACIÓN ADELANTADA POR MUTIS DURANTE VEINTICINCO AÑOS cubrió unos 8.000 kilómetros, utilizando para sus efectos el eje longitudinal del río Magdalena, cubriendo de esta manera diversos climas y regiones del país. Se dibujaron 5.393 láminas que representaban un total de 2.696 especies, prolijamente dibujadas por los pintores adscritos a la Expedición, a quienes el sacerdote español imprimió una rigurosa disciplina.

Guía para visitantes del Jardín Botánico
José Celestino Mutis. Bogotá, 1977





Mutis cultivó en el jardín de Mariquita la canela de Andaquíes; la Nectandra Cinnamomoides Neés; la otoba Myristica Otoba H. et B., el cafeto y la quina al igual que el añil, el tabaco, el cacao y el algodón, importantes renglones comerciales de esta tierra americana.

Luis Eduardo Nieto Arteta, *Economía y cultura en la historia de Colombia*. Bogotá, 1977



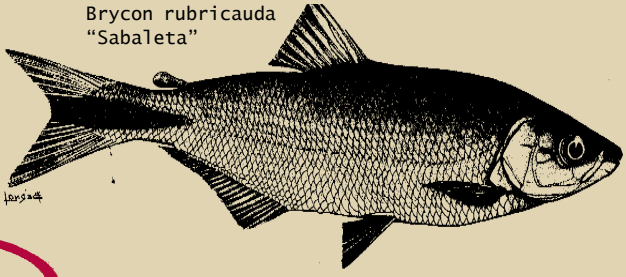
Dibujo de Nury Espinosa. 2008

Hay algunas inexactitudes, todo lo que narraba era considerado pez !

José Celestino Mutis elaboró en 1761 el primer inventario de peces del Magdalena:

"Guacarote, mancagua, betón, chai, manatí, vizcaynito, doncellita vieja, barbado, bocachico, doncella, dorada, picuda, bagre pintado, pataló, corvinata, mojarra, sardina, pejesapo, sardina de cadenita, cutumbí, pataconcita -especie de sardina-, ~~tortuga,~~ tina, pejeratón, coron coron corón, ~~galápago, caimán, babilla~~ -parece al caimán-, tiburón, pejespada, anguila, gualimoncito, sietecueros, matacaimán, capitanejo, pejechucha, tapaculito, tingueno, morrocoi (…)".

!

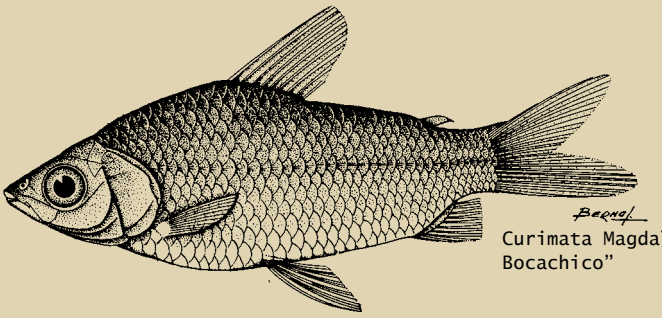


Brycon rubricauda
"Sabaleta"

Ojo !

Se están muriendo los peces!

En la actualidad según estudios de Cormagdalena las cifras de disminución de la producción pesquera son alarmantes y varias especies han desaparecido. para 1978 se extraían 63.700 toneladas de pescado y 20 años después, en 1998, la captura disminuyó a ¡7.552 toneladas! Una disminución del 88%. Se ignora cuantas especies de peces de las 139 identificadas en el río, se han extinguido y cuantas están en proceso de desaparición.
¿Qué habrá pasado en estos diez últimos años?



Curimata Magdalenae "Madre del Bocachico"

A QUIEN ENGAÑAS ABUELO

Bambuco de Arnulfo Briceño.
Interpretado por Silva y Villalba.

A quién engañas abuelo?
yo sé que tú estas llorando
ende que taita y que mama
arriba están descansando;
nunca me dijiste cómo,
tampoco me has dicho cuándo,
pero en el cerro hay dos cruces
que te lo están recordando.

Bajó la cabeza el viejo
y acariciando al muchacho,
dice tienes razón hijo,
el odio todo ha cambiado,
los piones se jueron lejos
y el surco está abandonao
a mí ya me faltan juerzas,
me pesa tanto el arao
y tú eres tan sólo un niño
pa'sacar arriba el rancho.

Si si me dice Chucho el arriero
el que vive en los cañales,
Que a unos los matan por godos,
y a otros por liberales,
pero eso qué importa abuelo,
entonces qué es lo que vale,
mis taitas eran tan guenos,
a naide le hicieron males,
sólo una cosa comprendo
que ante Dios somos iguales.

Se aparecen en elecciones
unos que llaman caudillos,
que andan prometiendo escuelas
y puentes donde no hay ríos,
y al alma del campesino
llega el color partidizo,
y entonces aprende a odiar
hasta a quien fue su buen vecino,
todo por esos malditos
politiqueros de oficio.
Ahora te comprendo abuelo,
por Dios no sigas llorando.

LA MÚSICA ANDINA DE CUERDAS: DUETOS, TRÍOS Y ESTUDIANTINAS

La música andina de cuerdas: duetos, tríos y estudiantinas
En medio de las labores del campo, los cantos y las dulces melodías tolimenses surgen para convertirse, a inicios del siglo XX, en trabajo de académicos y en los ritmos más representativos de la música nacional.

En formatos de salón, los duetos, tríos y estudiantinas interpretan sus guitarras, tiples y requintos para arrancarles ritmos de bambuco, pasillo, danzas y valses.

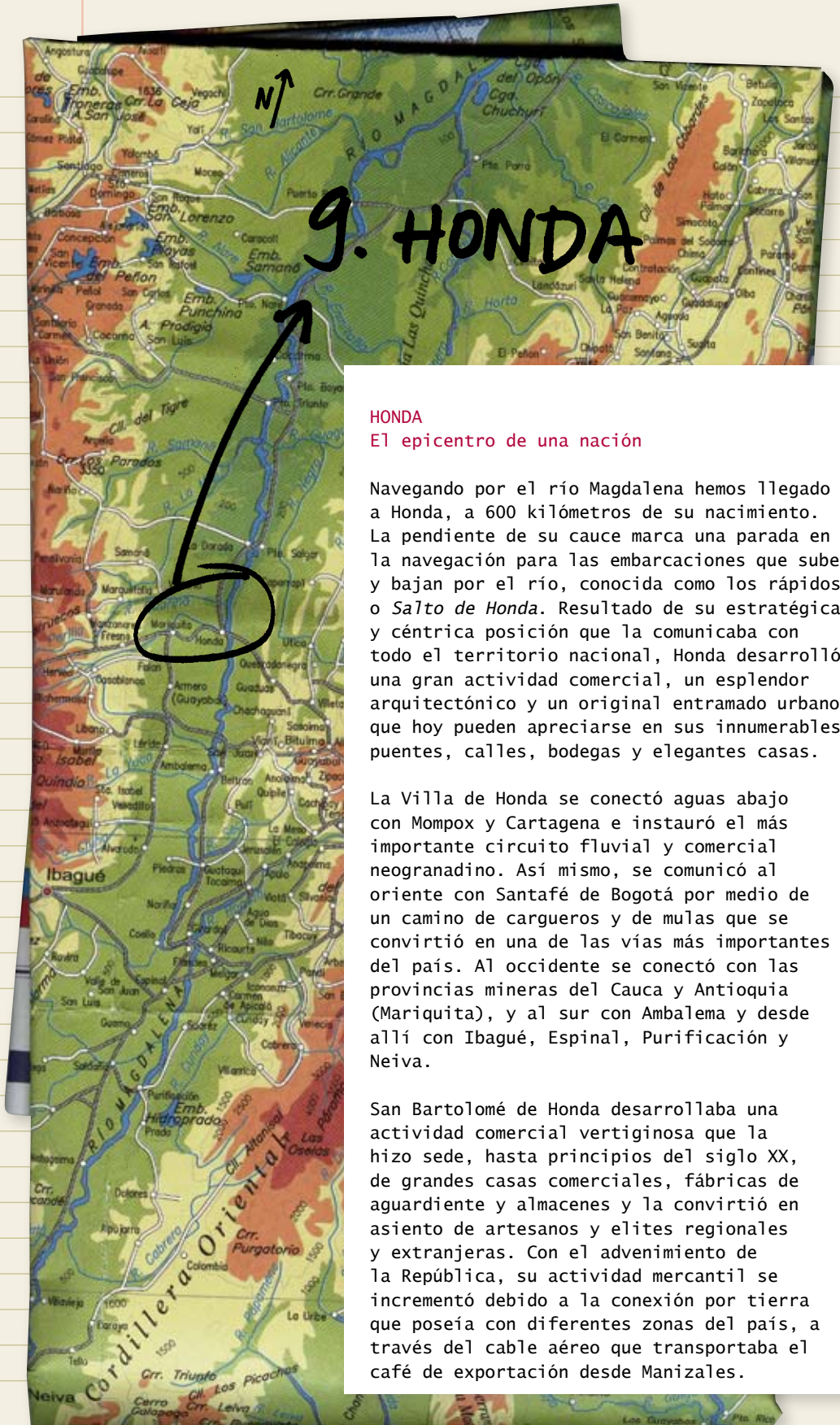
Entre los grandes intérpretes de la música andina colombiana, en formato de cuerdas, encontramos a los duetos “Garzón y Collazos”, “Silva y Villalba”, las estudiantinas de Emilio Murillo y “La Lira”, de José A. Morales quienes han compuesto y grabado gran cantidad de melodías ya clásicas del repertorio andino y otros de gran arraigo popular cómo “Emeterio y Felipe: Los Tolimenses.



Dueto Garzón y Collazos. Musicos del Tolima siglo XX - Carlos Orlando Pardo.



Dueto Silva y Villalba. Musicos del Tolima siglo XX - Carlos Orlando Pardo.



HONDA
El epicentro de una nación

Navegando por el río Magdalena hemos llegado a Honda, a 600 kilómetros de su nacimiento. La pendiente de su cauce marca una parada en la navegación para las embarcaciones que suben y bajan por el río, conocida como los rápidos o *Salto de Honda*. Resultado de su estratégica y céntrica posición que la comunicaba con todo el territorio nacional, Honda desarrolló una gran actividad comercial, un esplendor arquitectónico y un original entramado urbano, que hoy pueden apreciarse en sus innumerables puentes, calles, bodegas y elegantes casas.

La Villa de Honda se conectó aguas abajo con Mompox y Cartagena e instauró el más importante circuito fluvial y comercial neogranadino. Así mismo, se comunicó al oriente con Santafé de Bogotá por medio de un camino de cargueros y de mulas que se convirtió en una de las vías más importantes del país. Al occidente se conectó con las provincias mineras del Cauca y Antioquia (Mariquita), y al sur con Ambalema y desde allí con Ibagué, Espinal, Purificación y Neiva.

San Bartolomé de Honda desarrollaba una actividad comercial vertiginosa que la hizo sede, hasta principios del siglo XX, de grandes casas comerciales, fábricas de aguardiente y almacenes y la convirtió en asiento de artesanos y elites regionales y extranjeras. Con el advenimiento de la República, su actividad mercantil se incrementó debido a la conexión por tierra que poseía con diferentes zonas del país, a través del cable aéreo que transportaba el café de exportación desde Manizales.

Mecedora de cable, mueble de descanso a través del Río Magdalena



Ventana de Cecilia Polanco de Laverde













La esperanza de "La Subienda"

Notas de viaje
Tiene la villa mucho comercio, porque todo lo que de España va a Cartagena por precisión ha de subir por la Magdalena a Honda para internarse tierra adentro en todo el Virreinato de Santa Fe. A Honda es que bajan a emplear para su comercio los mercaderes. No tiene la villa más que la parroquia, nuestro convento, el de San Juan de Dios, y de la otra parte del río Gualí en donde está el puerto y la tercera parte de la villa, había un colegio de jesuitas, que entonces se fabricaba de nuevo. Fuera de la villa, al canto, tiene una loma algo más alta, adonde a la tarde se va a tomar el fresco". Fray Juan Santa Gertrudis (1757). Maravillas de la naturaleza.



Cóngolos a la espera

El puente Navarro

Honda es conocida como la “ciudad de los puentes”. Desde finales del siglo XIX ya estaba cruzada por cuatro, tres sobre el río Gualí y otro colgante y de estructura metálica que atravezaba el río Magdalena, conocido como el puente Navarro.

Puente Navarro:

- Estructura de acero mandada a fabricar en Estados Unidos por el comerciante Bernardo Navarro Bohórquez a la San Francisco Bridge Company
- Años de construcción:1894 - 1898
- Longitud: 550 pies = 167.64 m
- Ancho: 17 pies = 5.18 m.
- 5.544 remaches o tornillos.
- Costo de la obra: $100.000 pesos oro.
- Ingenieros residentes: J. Nichols en 1895 y J. M. Villa desde 1897.



Tarifa
DEL
PUENTE NAVARRO

Por cada pasajero a pie	$ 2	p. m.
„ „ „ montado	„ 4	„ „ „
„ „ bestia suelta	„ 2	„ „ „
„ „ carga de equipaje	„10	„ „ „
„ „ „ hierro en bruto ó maquinaria para agricultura ó minería, panela, azucar y cacao	„10	„ „ „
Por cada carga de legumbres, maderas aserradas ó labradas, rieles, tubos para agua ó gas, siempre que no pasen en rastra.	„ 5	„ „ „
Por cada carga de artículos de exportación	„ 5	„ „ „
„ „ „ „ importación	„20	„ „ „
„ „ „ „ matecariales de construcción como ladrillo, cal	„ 2	„ „ „
Por cada cabeza de ganado menor	„ 2	„ „ „
„ „ „ „ „ mayor	„ 5	„ „ „

Honda, Julio 4 de 1913

BERNARDO NAVARRO & C.ª



Vapor remontando el río a la altura del Puente Navarro, año de 1920



Puente Navarro, 2008.

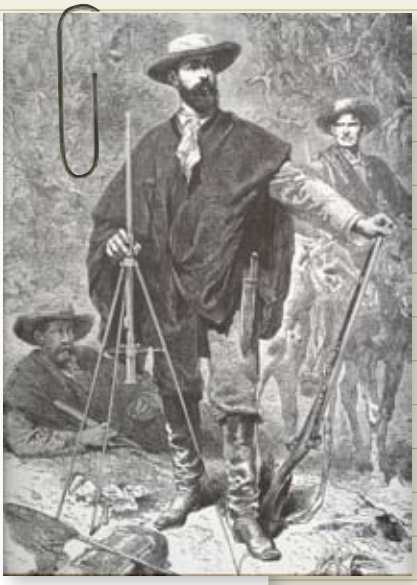


Acuarela de Eduard W. Mark. “Honda. Río Magdalena”. s.f. Colección BLAA.

NÓTESE QUE A MARK LE TOCABA AÑADIR EL PAPEL PARA LOGRAR UN MAYOR FORMATO.



Sextante solar de la comisión científica de Boussingault, Ca. 1823. Colección Museo Nacional.



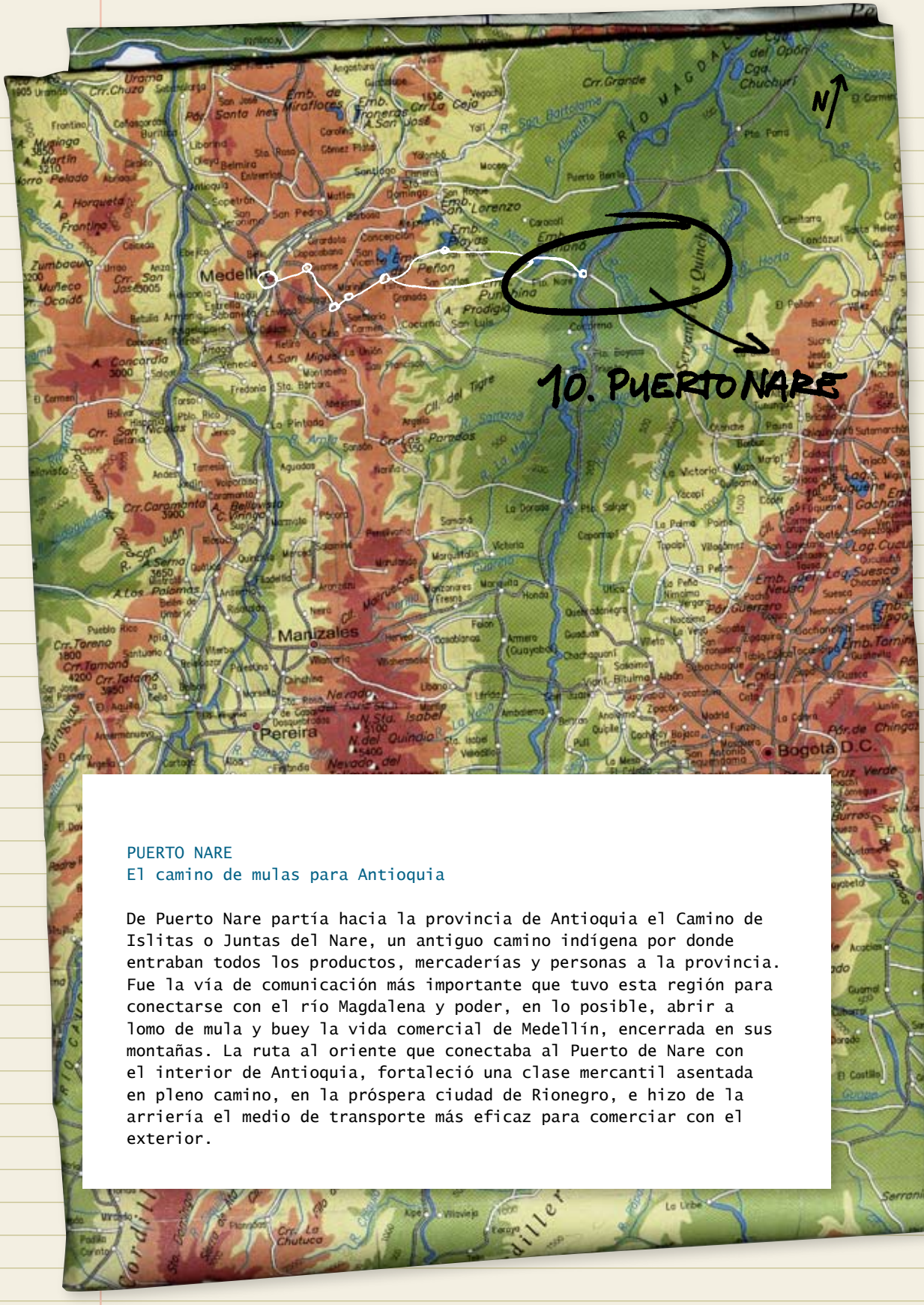
El viajero Edouard André dibujado por Bayard. Siglo XIX. Tomado de: “Geografía Pintoresca de Colombia”.



Cronómetro de la fragata Colombia que utilizó la Comisión Corográfica. Hornby, Richard. Ca. 1845. Colección Museo Nacional.



Anteojo de larga vista que perteneció a Agustín Codazzi. Spencer Browning & Rust Ca. 1840.Colección Museo Nacional.



PUERTO NARE
El camino de mulas para Antioquia

De Puerto Nare partía hacia la provincia de Antioquia el Camino de Islitas o Juntas del Nare, un antiguo camino indígena por donde entraban todos los productos, mercaderías y personas a la provincia. Fue la vía de comunicación más importante que tuvo esta región para conectarse con el río Magdalena y poder, en lo posible, abrir a lomo de mula y buey la vida comercial de Medellín, encerrada en sus montañas. La ruta al oriente que conectaba al Puerto de Nare con el interior de Antioquia, fortaleció una clase mercantil asentada en pleno camino, en la próspera ciudad de Rionegro, e hizo de la arriería el medio de transporte más eficaz para comerciar con el exterior.





Los arrieros

Los encargados de transportar las mercancías que llegaban por el Magdalena a las nacientes ciudades del país eran los arrieros. Con la ayuda de sus mulas, estos pequeños comerciantes trepaban y bajaban por las montañas llevando y trayendo aquellos elementos que forjaron el desarrollo de la región, desde artículos suntuarios hasta aquellos destinados a la creación de las primeras minas y fábricas.

Conozcamos algunos ejemplos de pedidos hechos a París por las casas comerciales antioqueñas en 1885.

- 6 docenas de pañuelos de seda para corbata muy bonitos de última moda que no sean de raso y entre éstos que vengan una parte con las esquinas bordadas.
- 50 botecitos, esencia de rosa, propios para las señoras cargar en el seno.
- 12 lentes para leer con dos lunas finas engastadas en carey, propios para personas de cuarenta años.
- 400 ponchos de algodón, fondo blanco y de colores, con vistas variadas, alegres y hermosas que no destiñan.
- 3 docenas de pilas de agua bendita.
- 2 kilos en dos frascos de un kilo de cianuro de potasio fundido.
- 2 lunas de espejo finas de 1.21 m x 82, ángulos rectos en una caja. Se encarece especialmente el empaque.
- 74 kilos, de una caja de machetes, acero fundido (con dibujo en la cocha).
- Además de pedidos de brandy, paraguas de seda, ligas para señora, botones, frasquitos de pomadas, camándulas, láminas de hierro, libros sobre extracción de plata y oro.

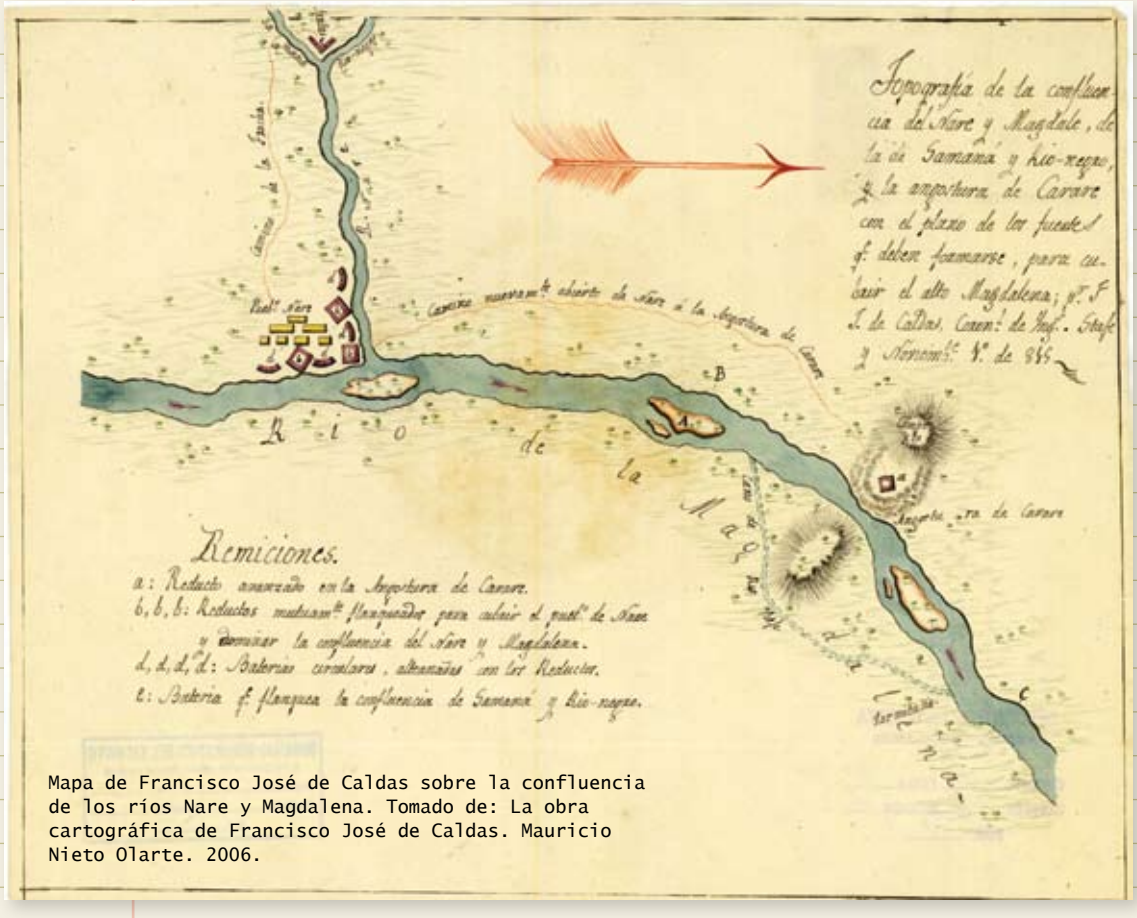
Archivo Ospina Hermanos. FAES, Medellín.

Hernán Galeano, el arriero que me enseñó su oficio.



"Nare es una pequeña ciudad en la margen izquierda del Magdalena, a poca distancia del sitio donde el río del mismo nombre se une con aquel. Tal ubicación ha hecho del lugar un punto notable como puerto, por el cual todos los productos de las provincias bajan y las mercaderías de los comerciantes extranjeros ingresan a la provincia de Antioquia".

Carl August Gosselman
(1825) Viaje por Colombia.

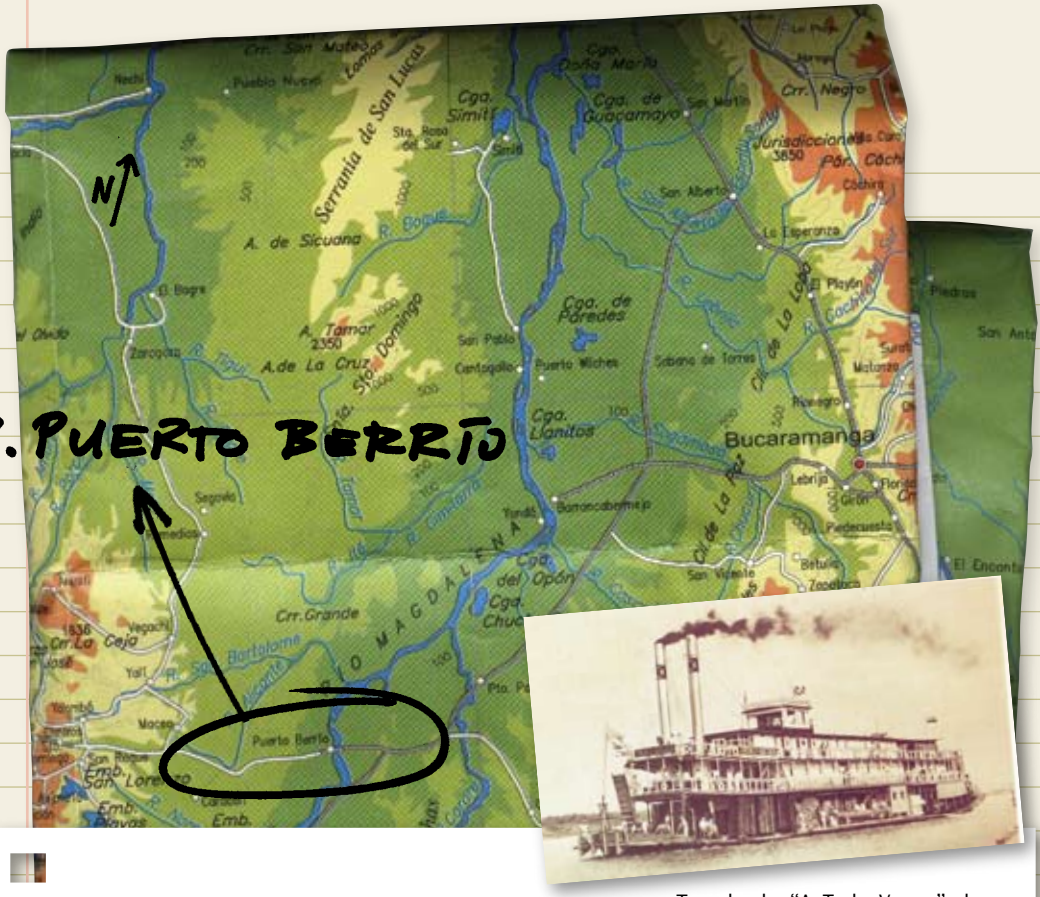


Mapa de Francisco José de Caldas sobre la confluencia de los ríos Nare y Magdalena. Tomado de: La obra cartográfica de Francisco José de Caldas. Mauricio Nieto Olarte. 2006.

Bodega en Puerto Nare: A la espera de los arrieros

"una casa bastante grande, que sirve para depósito comercial y en ella se guardan todas las mercancías destinadas al interior durante un período que varía de una semana a seis meses... de acuerdo al estado de los caminos y la facilidad de los medios de transporte. Allí vi una porción de objetos abandonados por sus propietarios, europeos los más, a causa de la falta de medios para transportarlos a su destino o bien por su forma y peso. Había calderas para evaporar la sal o azúcar, instrumentos de sondaje, planchas de metal, piezas de hierro de una draga, una pequeña máquina de vapor y otros muchos instrumentos e industria que se quedaron a la puerta del país, porque esta puerta no era bastante grande".
Charles Safray (1869). *Viaje a la Nueva Granada.*

11. Puerto Berrío



Tomado de “A Todo Vapor” de Antonio Montaña.

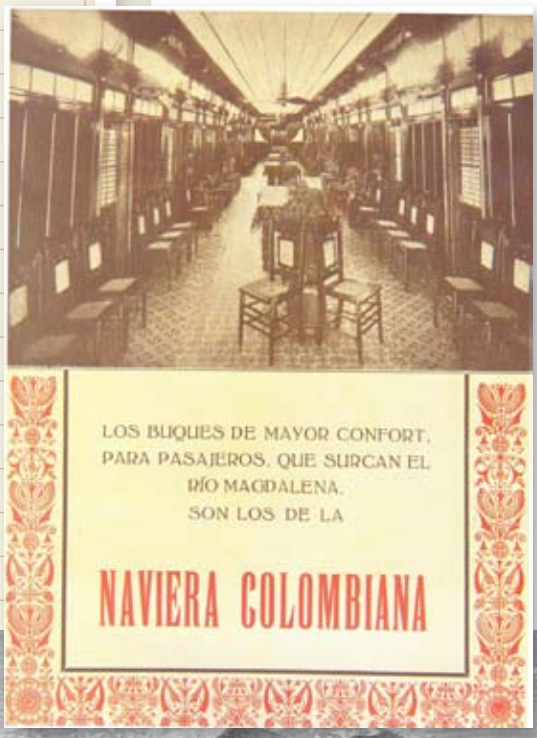
PUERTO BERRÍO
Modernidad a toda máquina

A finales del siglo XIX y principios del XX Puerto Berrío fue el portal moderno de Antioquia cuya historia estuvo fuertemente vinculada con la construcción del ferrocarril. Puerto Berrío funcionaba antes como un pequeño puerto fluvial y un muelle artesanal para las actividades de comercio.

El desarrollo ferroviario, motivado en gran parte por la actividad agro exportadora del café, continuaba con una misma orientación: desde las alturas de los Andes hasta el río Magdalena, asegurando la exportación e importación de mercancías. Honda empezaría a perder el monopolio y surgirían nuevos y modernos puertos fluviales y férreos. La construcción del ferrocarril se inició en Puerto Berrío en 1876 y llegó a Medellín en 1914, convirtiéndola en la gran ciudad comercial e industrial que hoy conocemos.

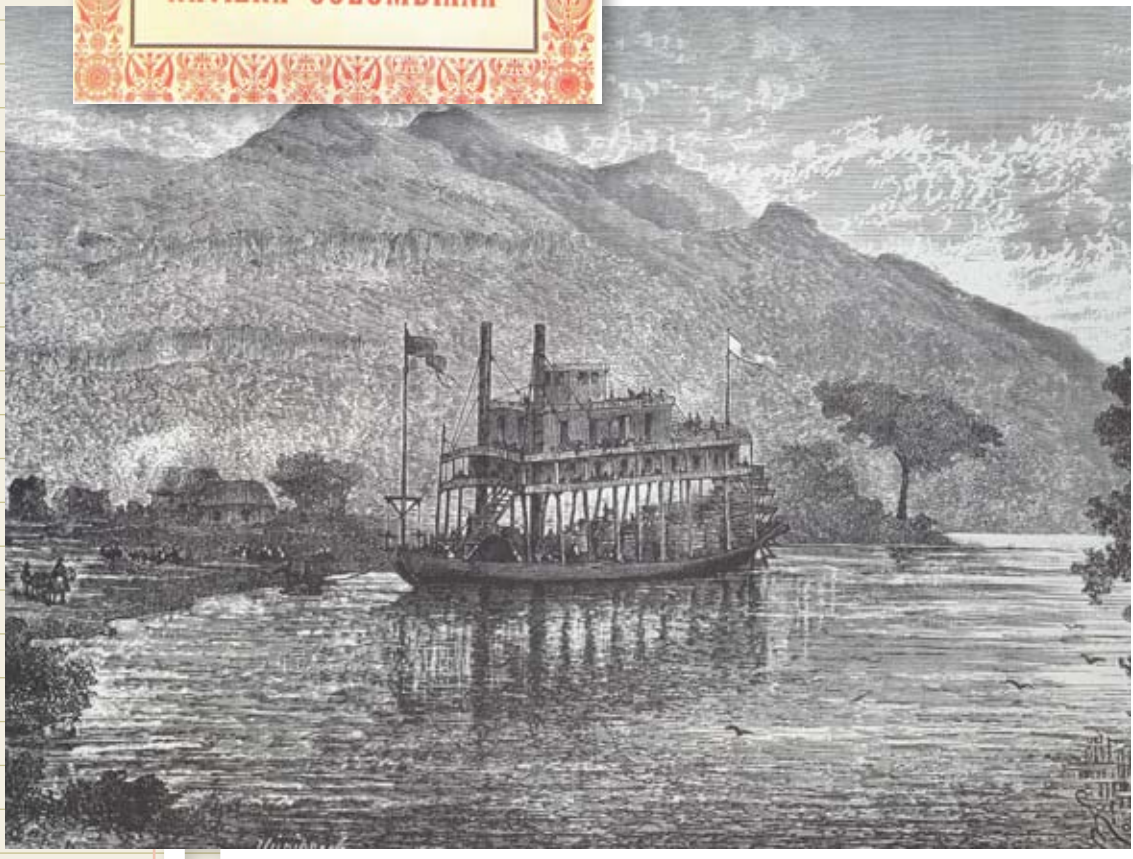
Puerto Berrío se transformó en la puerta de salida para productos como el café, pieles, plantas, caucho, sombreros y minerales, así como en el punto de entrada para el ganado del Sinú, maquinaria, textiles, licores, explosivos, sal, cigarrillos y otros muchos productos. Esta actividad generó un crecimiento acelerado con la llegada de inmigrantes antioqueños, muchos de los cuales comenzaron a trabajar como jornaleros en maniobras de carga y descarga de mercancías. A instancias de este vigor económico se construyeron grandes hoteles, restaurantes y negocios que hicieron de esta población la Meca del consumo, el derroche y la modernidad.

Anuncio de la Naviera Colombiana. Interior de un vapor. Tomado de "A Todo Vapor" de Antonio Montaña.



Notas de viaje

"La navegación en el Magdalena ha sido uno de los grandes placeres de mi vida: no lo perturbaban ni las grandes paradas de entonces en los leñateros; ni me parecía pésima la comida como a los demás pasajeros; ni dormía la siesta para no perder la visión siempre encantada de los paisajes ribereños; me divertían las conversaciones ininteligibles de los llamados marineros; las varadas no me inquietaban, porque me daban la oportunidad de descender a tierra y curiosear los ranchos de los pescadores y leñadores..." Justiniano Macía Vélez. (1905). *Mis memorias*.



El Vapor Simón Bolivar en el Magdalena, grabado de Riou en Geografía Pintoresca de Colombia.

El Hotel Magdalena fue fundado en 1874 por Francisco Javier Cisneros. Surgió, al igual que tantos otros, en torno al desarrollo ferroviario del país. Su ubicación cercana al río le confirió un doble propósito: hotel de estación y de puerto. En 1898 se inició la construcción del nuevo edificio remodelado en 1922, una de las primeras edificaciones en concreto armado del país, hoy declarado bien de interés cultural.

El Hotel Magdalena se convirtió en uno de los hoteles más prósperos y modernos de Colombia. Fue el escenario de importantes eventos sociales y políticos, y signo de distinción y modernidad: Olaya Herrera inscribió allí su candidatura a la presidencia en enero de 1930 y el Hotel fue visitado por políticos de todos los partidos como Jorge Eliécer Gaitán, Mariano Ospina Pérez y el general Rojas Pinilla. También fue el sitio preferido para las lunas de miel y escenario de las grandes orquestas: los Black Stars, los Hispanos y Lucho Bermúdez, acompañado por su cantante Matilde Díaz.



Hotel Magdalena en Puerto Berrío. Archivo fotográfico, de la familia Arbeláez Jaramillo.

Hotel Magdalena en Puerto Berrío. Archivo fotográfico, de la familia Arbeláez Jaramillo.



Se decía que era más fácil que el río se devolviera a que faltaran las fiestas en el Hotel Magdalena, especialmente las de fin de año. Los habitantes esperaban con anhelo los pitos a media noche de los vapores enfilados en el puerto y del tren, para continuar el baile que era amenizado hasta por tres orquestas.



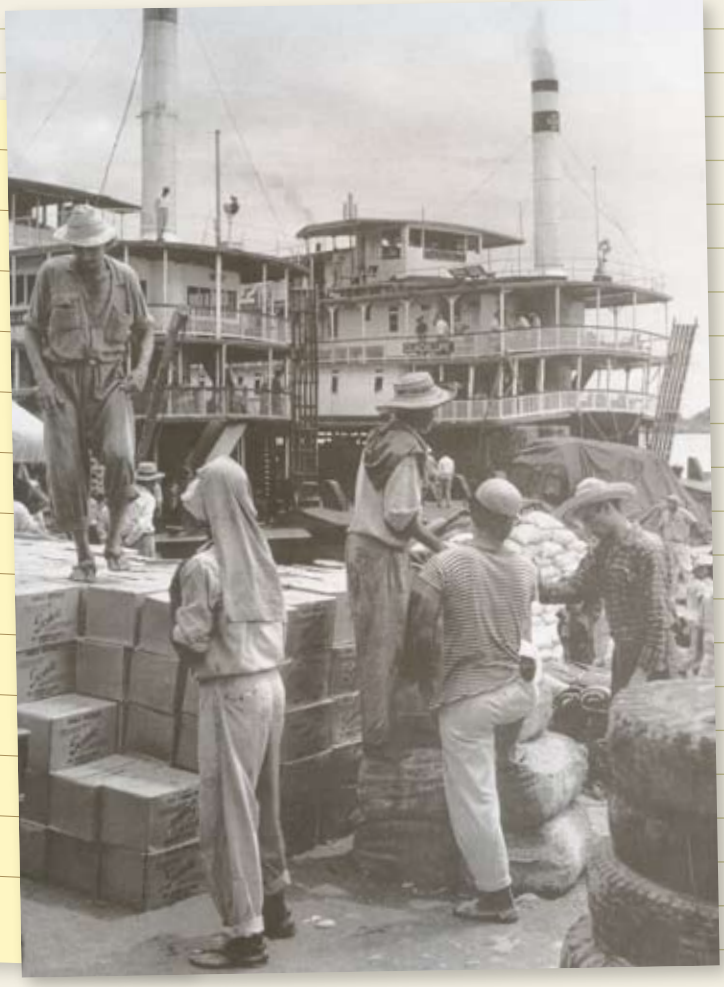
Don Guillermo Arbeláez Hinestroza. Gerente del Hotel Magdalena, 1955.

Los inicios de la navegación a vapor

Las máquinas de los primeros barcos a vapor actuaban sobre una o más ruedas de paletas situadas en la popa o en sus costados. Este tipo de embarcación se construía desde el siglo XVIII, pero sólo en el XIX entraron en funcionamiento en el río Magdalena.

La navegación a vapor surgió con la concesión otorgada a Juan Bernardo Elbers en 1823, que le dio el derecho de navegar por 20 años. El primer vapor llamado Fidelidad realizó pocos viajes y fue devuelto a los Estados Unidos por su inadecuado calado. Nuevas embarcaciones aparecieron varios años después como el Santander en 1825 y el Gran Bolívar, que encalló y se incendió en 1829. Los primeros barcos resultaron inapropiados para las constantes variaciones en las profundidades del río.

En 1839, la empresa liderada por Francisco Montoya construyó varios vapores como el Unión, y se regularizó el servicio de navegación a vapor por el Magdalena. Más tarde vendrían el *Magdalena*, el *Nueva Granada, Calamar, Atlántico* y muchos otros más livianos y con mayor potencia en su desplazamiento.



Braceros y descarga de mercancía. Tomado de: "A todo vapor". Antonio Montaña. 1996.





BARRANCABERMEJA
Oro negro, luchas sociales y vallenato

Tora, ubicada en parte de lo que hoy es Barrancabermeja, fue el puerto más importante de intercambio de productos del Yuma (río Magdalena) en el período prehispánico, lugar de encuentro de andinos y caribes y punto terminal de los caminos que bajan de la cordillera y de las embarcaciones que remontan la corriente desde el mar. Denominada La Tora de los barrancos bermejos, Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés refiere los relatos que dos compañeros de Quesada hicieron con respecto a esta zona en 1541: "*hay una fuente de betún que es un pozo que hierve y corre fuera de tierra, y en gran cantidad y espeso licor. Y los indios tráenlo a sus casas y úntanse con este betún porque le hallan bueno para quitar el cansancio y fortalecer las piernas; y es ese licor negro y de olor de pez que es peor, y sírvense de ello los cristianos para brear los bergantines*".

Lo que fue una humilde ranchería y puerto de pescadores hasta 1921, se transformó en un centro de riquísimos yacimientos petrolíferos, puerto fluvial petrolero y sede de la refinería más importante del país, procesando 200 mil barriles diarios de crudo.

Descubriendo el oro negro a orillas del Magdalena

Al ver disminuida la productividad de su empresa de navegación a fines de 1904, José Joaquín Bohórquez, decidió explotar los bosques para la extracción de caucho y tagua. Cerca al Puerto de Las Infantas encontró la primera fuente de petróleo que brotaba naturalmente del suelo. Posteriormente, a orillas del Caño San Antonio encontró más evidencias, confirmando que la zona estaba cubierta por una capa de brea, betún o chapapote.

A mediados de 1905, Roberto De Mares conoce desde Barranquilla la existencia de este producto, viaja a Barrancabermeja y adquiere una concesión con el gobierno del presidente Rafael Reyes para su explotación. En 1921 la abundante producción petrolífera estaba a cargo, principalmente, de la compañía norteamericana Standard Oil Company y la subsidiaria Tropical Oil Company (TROCO). En 1926 Barranca produjo más de 6 millones de barriles destinados a la exportación que se transportaban por el río en cinco vapores, como el Opón y Tigre, movidos con fuel-oil a cambio de leña, iniciando una importante transformación tecnológica y ambiental.

En 1951, la TROCO hizo entrega de sus vapores e instalaciones al gobierno nacional y se constituyó la Empresa Colombiana de Petróleos, ECOPETROL.





Operarios y refinería a orillas del Magdalena. Archivo fotográfico Ecopetrol.

Contexto social y político del Magdalena Medio

Barranca es el punto intermedio del río, entre lo caribe y lo andino, de una región conocida como Magdalena Medio que posee cuatro importantes puertos: dos en su margen izquierda en Antioquia, Puerto Nare y Puerto Berrío, y dos en la margen derecha en Santander: Barrancabermeja y Puerto Wilches. Estos pueblos ribereños se han ido estructurando a través de oleadas migratorias generadas por la navegación a vapor, el comercio por el río, la construcción de los ferrocarriles que llegaban al Magdalena y, más tarde, la industrialización del petróleo, que generó riqueza y nuevas opciones de trabajo. En ellos se ha conformado una importante colectividad obrera, relacionada con el transporte fluvial, la madera, el petróleo y la palma. Su organización, la gran tradición de lucha laboral y las reivindicaciones sociales, han tenido especiales repercusiones en todo el país. En esta zona los hechos violentos emergen con intensidad, por la confluencia de enormes intereses económicos, políticos y sociales.

Texto basado en entrevista a Germán Plata 2007



María Cano preside concentración en 1927 . Crónica de la Concesion de Mares. Miguel Ángel Santiago Reyes.



Día de pago refinería. 1928. Crónica de la Concesión de Mares. Miguel Ángel Santiago Reyes.

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.

Nicolás Guillén. (Poeta cubano). Viajó por el río en el Vapor "Medellín". Año de 1946.



Rusbel Chimenty, acordeonero del Magdalena Medio, en San Pablo (Bolívar).
Tomada de “Los Olvidados: resistencia cultural en Colombia”. Kim Manresa y Juan Gonzalo Betancur. 2004.

El vallenato o la música de acordeón

La tradición de la música vallenata surge a partir de las décimas y villancicos españoles, los diferentes cantos de monte de origen criollo y los bailes cantaos afrocolombianos. Su ritmo comienza a adquirir fuerza con la llegada del acordeón a nuestro país en el siglo XIX. El juglar vallenato, acompañado de su acordeón, la caja y la guacharaca, viajaba de pueblo en pueblo contando las historias, noticias y chismes de las comarcas vecinas, y mantenía a todos informados en medio de la parranda. La influencia de estos juglares sobre el río fue tan fuerte que uno de los festivales vallenatos más grandes del país se lleva a cabo en Barrancabermeja: el Festival Cuna de Acordeones del Río Grande de la Magdalena.



Rafael Escalona, Nicolás “Colacho” Mendoza, Leandro Díaz, Toño Salas y algunos amigos. Tomada de: Premio nacional vida y obra 2002. Ministerio de Cultura. 2002.

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.

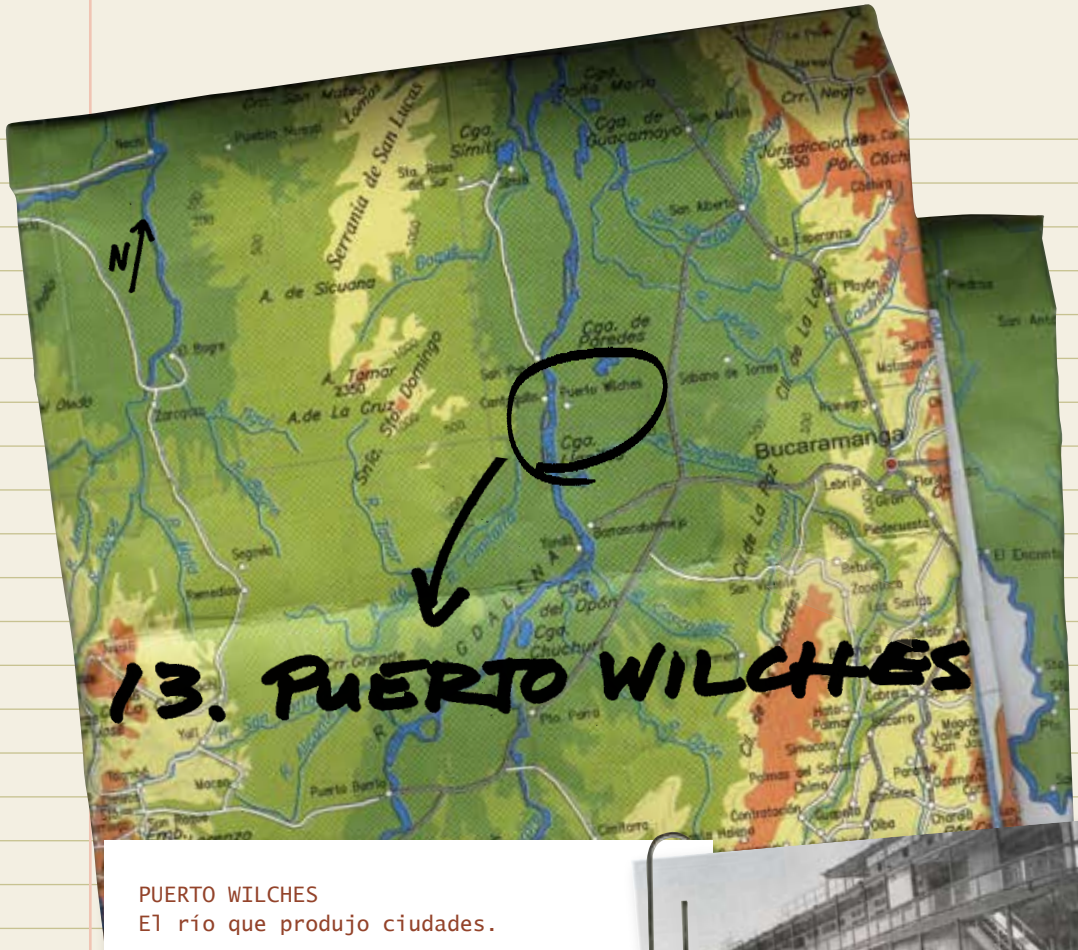
Todo llega a la tierra caliente empujado por las aguas del río que sigue creciendo: la alegría de los carboneros, el humo de los alambiques, la canción de las tierras altas, la niebla que exorna los caminos, el vaho que despiden los bueyes…

Llega la noche y el río sigue gimiendo al paso arrollador de su innúmera carga.

• • •

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.

Álvaro Mutis (1945-1947). “La creciente”, en Los elementos del desastre.



PUERTO WILCHES
El río que produjo ciudades.

A mediados del siglo XIX Puerto Wilches es un pequeño caserío conocido como Montecristo. Más tarde, con la construcción de una vía férrea que conectó a Bucaramanga y al entonces Estado Soberano de Santander con el río Magdalena, Puerto Wilches se convierte en un punto protagónico y estratégico.

El progreso de Puerto Wilches atrajo muchos colonos que contaban únicamente con su fuerza de trabajo y la de su familia. Llegaban, quemaban o tumbaban monte y se iban apropiando de los terrenos transformándolos para su subsistencia. La madera obtenida era vendida al ferrocarril y en los terrenos talados construían sus ranchos y sembraban arroz, plátano o yuca.



El David Arango en puerto. Tomado de "A todo Vapor". Antonio Montaña.

Un río que produjo ciudades

Para 1881 se ofrecieron lotes de diez hectáreas de tierras baldías a quienes se asentaran a lo largo de la línea férrea. Para el poblado de Wilches fueron asignadas cien hectáreas, donde se trazaron calles, se construyó la casa de gobierno, cárcel, templos, escuelas, un parque y se reservaron espacios para bodegas y almacenes de la Empresa del Ferrocarril.

En sus inicios el puerto tenía poco movimiento y llegaban semanalmente de dos a cuatro vapores a proveerse de leña. Posteriormente, se construyó un pequeño taller para reparar embarcaciones, al igual que plantas de luz, de hielo y de envases de gaseosas. En 1923, se convirtió en una escala importante para la navegación aérea y el correo a través de los hidroaviones de Scadta. Para la década de 1930, el ferrocarril pudo ser utilizado en toda su extensión lo cual dinamizó la actividad económica y comercial de la población.

El arroz fue uno de los productos que llegó a tener mayor salida en la región. Se sacaban hasta 4.000 bultos en cada cosecha. Actualmente, otros productos como el sorgo, la palma africana y la ganadería de búfalos son las principales actividades económicas de Puerto Wilches.



Puerto Wilches. Malecón, tramo de madera. Tomado de El Río Magdalena M.O.P. 1933

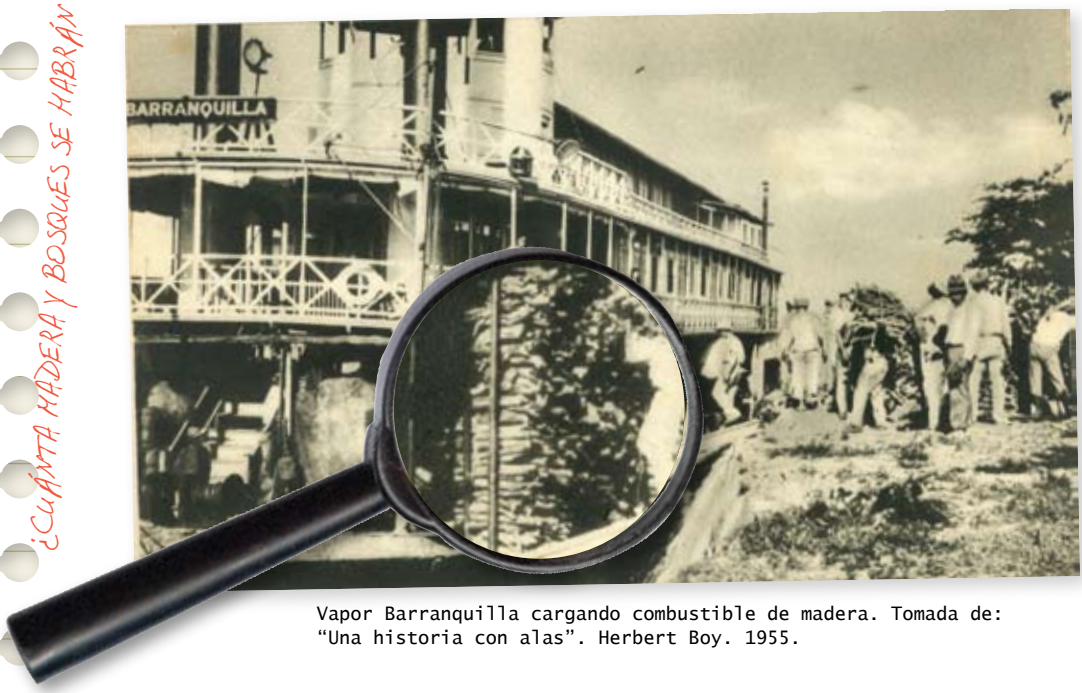
¿CUÁNTA MADERA Y BOSQUES SE HABRÁN CONSUMIDO?

Los burros que acabaron con los bosques!

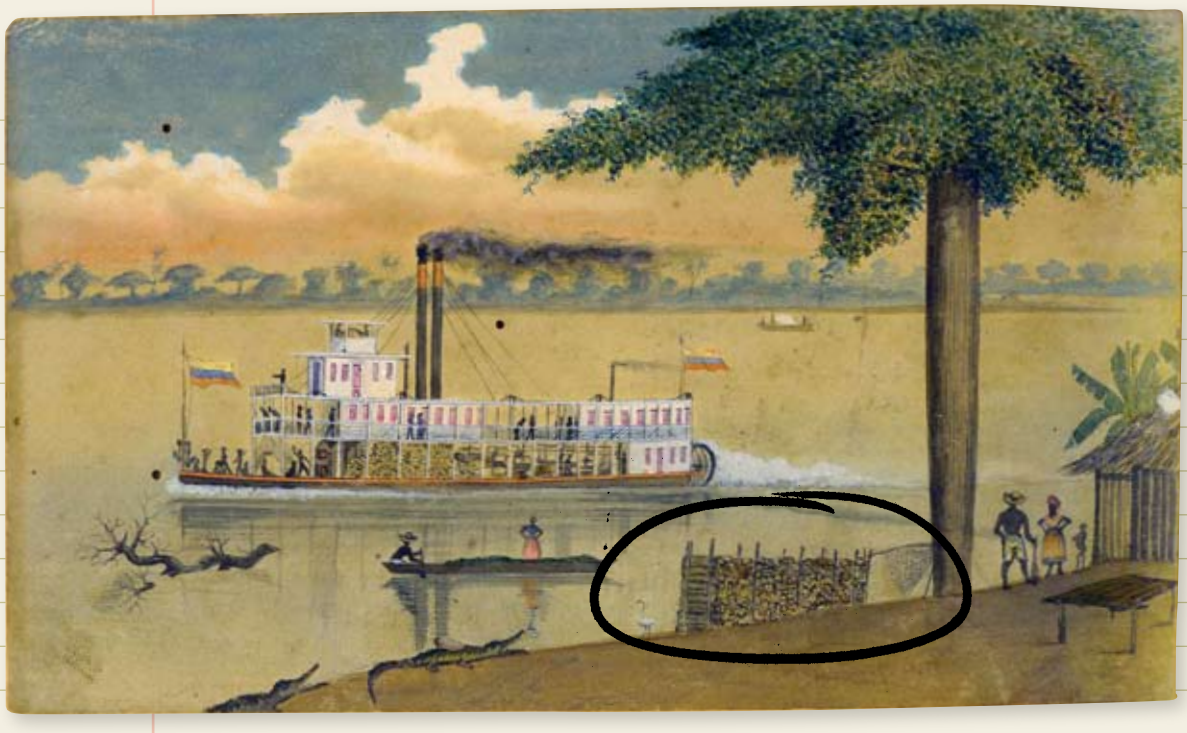
- El vapor Santander en 1825 consumía 80 kilos de leña por hora. Los vapores hacían permanentes paradas en los más de 40 leñateos, donde se proveían del único combustible: la madera.
- La madera comprada en burros equivalía a 70 trozos de 75 cms de largo.
- Un vapor gastaba de 40 a 50 burros de leña diarios.
- Precio de un burro: un peso fuerte.
- A medida que se iban acabando los árboles de la orilla, los leñadores avanzaban hacía el interior y desde allí traían burros cargados de leña.
- Un viaje de ida y regreso entre Honda y Barranquilla podía consumir en promedio 300 burros de subida y 100 de bajada.
- El viajero alemán Von Schenck, en 1880, llamó la atención sobre el avance de la deforestación, asunto que no era percibido por los colombianos. ¡Al parecer, la selva y la madera eran inagotables!

Cifras para recordar: Aumento de la carga y las exportaciones colombianas transportadas en los vapores durante el siglo XIX

- En 1835 823 toneladas.
- En 1859 6.493 toneladas.
- En 1880 15.063 toneladas (carga movida entre 10 y 15 buques, el equivalente a la carga de 200 champanes).
- En 1899 34.000 toneladas (40 buques navegando por el río Magdalena).



Vapor Barranquilla cargando combustible de madera. Tomada de: "Una historia con alas". Herbert Boy. 1955.



Eusebio Posada. “Barco de vapor en el río Magdalena”.
Ca. 1886. Gouache. Tomada de: “Album de mis recuerdos.”
Ocaña 1884-1888, Eusebio Posada. Museo Antón García.



Vapor Emilia Durán que navegó en el Alto Magdalena. Grabado de Moros sobre fotografía de Racines. Papel Periódco Ilustrado, 1884.

¿Cuál era el combustible de los vapores?

“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 un hombre, que contiene poco más 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.
Miguel Cané (1881). *Notas de viaje*

14. GAMARRA



GAMARRA
"La puerta de Norte de Santander"

La población de Gamarra, antiguamente Puerto Nacional, está inmersa dentro del sistema de sabanas generadas por las ciénagas de los ríos que después se conectan con el Magdalena. Es uno de los puertos de mayor importancia en la región y fue el punto de correo y conexión entre el Bajo Magdalena y los departamentos del norte del país a mediados del siglo XIX. Desde allí los pueblos de la antigua provincia de Ocaña exportaron café, azúcar, tabaco, anís, tagua y palos de tinte, entre otros. Los vapores paraban allí esperando la deliciosa oferta de panecillos de azúcar ocañera, cajetillas de arequipe, olorosos panes de maíz y tortas de cazabe.

"El río es lo que nos hace sentirnos unos a otros cerquita, iguales. Es lo que nos comunica, y por el río se sabe todo, hasta lo que está pasando río arriba" Germán Plata, Barrancabermejano.



Vapor atracado en muelle.
Tomado de: A todo vapor.
Antonio Montaña. 1996.

Estado Mayor conservador durante la Guerra de los Mil Días



Carlos Cuervo Márquez, Jorge Holguín y Henrique Arboleda Cortés, acompañados de Emilio y Eliseo Ruiz Roa. Bogotá, Ca. 1900. Copia en albúmina. Colección Museo Nacional. Fotografía de Henry Duperly. Donado por Giomar Acevedo.



Libro “A todo vapor”
Antonio Montaña.
Edición Bancafé. 1996.

La Batalla de Los Obispos

“Quien controlara el río Magdalena, la principal arteria de comunicación del país, controlaba el territorio nacional”. Éstas habían sido las palabras de Bolívar a lo largo de todo el siglo XIX, las facciones políticas liberales y conservadoras que imaginaban la construcción de una nación a punta de guerras y constituciones siguieron obedientes la sentencia del Libertador. Es así como el 19 de octubre de 1899, el médico liberal Julio Vengoechea decidió apoderarse de las dragas pertenecientes al gobierno y las utilizó para cortar el paso de los buques oficiales cerca de Barranquilla.

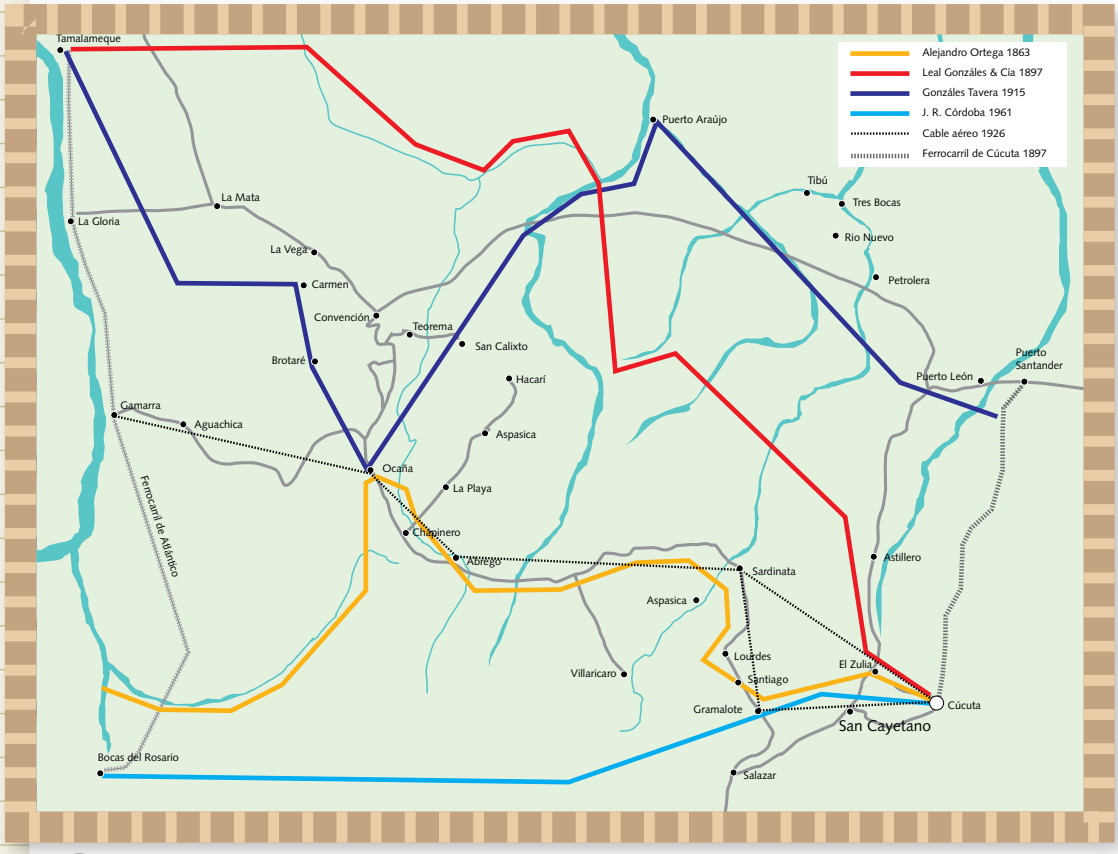
El gobierno conservador reaccionó y el 24 de octubre se desató una de las más grandes confrontaciones fluviales en el sitio denominado Los Obispos (cerca de Gamarra). Las embarcaciones oficiales, dotadas de gran armamento, se enfrentaron a las fuerzas fluviales de los liberales. El resultado fue nefasto, la mayoría de los generales, oficiales y más de 200 revolucionarios murieron en aquel episodio. Había comenzado la Guerra de los Mil Días.

¡El sueño de Cúcuta, que no pudo ser!

Debido a la centenaria incomunicación que tenía Cúcuta con el interior del país, en 1923 se recomendó la construcción de un cable aéreo que conectara el Norte de Santander con el río Magdalena, siguiendo la experiencia del cable aéreo de Manizales, construido en la primera década del siglo XX. Este debería partir de Gamarra, pasar por Ocaña y terminar en Cúcuta venciendo, en línea recta, grandes pendientes y acortando distancias con respecto a un ferrocarril o una carretera.

En 1925 comenzó la construcción del cable. Para 1926 había avanzado muy poco y a unos costos mayores a los proyectados. Con la renuncia del contratista y la inviabilidad del proyecto se ordenó concluir las obras en Ocaña y la idea de llevarlo a Cúcuta quedó abandonada. En 1929 el cable aéreo transportó pasajeros y carga, especialmente café, hacia el Magdalena y algunos artículos del río hasta Ocaña.

En 1945 el volumen de carga descendió notoriamente, lo que llevó a terminar con su funcionamiento y vender sus instalaciones como chatarra.



Diferentes Proyectos de Comunición que buscó Cucuta para conectarse con el río Magdalena.

Plano del cable de Ocaña. Tomada de: "Colgados de las nubes". Gustavo Pérez Ángel. 1997.



Dibujo del cable. Fotografía de Paola Laíno.





Cable aéreo de Ocaña a Gamarra. Tomada de: "Colgados de las nubes". Gustavo Pérez Ángel. 1997. Fondo Cultural Cafetero.

15. EL BANCO



Archivo fotográfico de Ecopetrol.

EL BANCO

Me contaron los abuelos que hace tiempo…

Nuestra Señora de la Candelaria del Banco, más conocido como El Banco, es un gran puerto maderero y pesquero sobre el río Magdalena cercano a la desembocadura del río Cesar. El Banco se rodea de una constelación de ciénagas entre las que se destaca la extensa Ciénaga de Zapatosa de 310 km2, uno de los cuerpos de agua con mayor abundancia de pesca en Colombia. Históricamente, el Banco ha sido punto de comercio, a través de las aguas profundas y navegables del río Cesar, con Chiriguaná, Valledupar, el nororiente del país y con Santa Marta y Riohacha.

En el Banco se vendían escobas y sombreros de palma, totumas con labrados de flores, artículos de loza y las famosas esteras de Chingalé, fabricadas con el junco de la ciénaga de Zapatosa. Todos estos artículos se distribuían en el Bajo y Alto río Magdalena y se consumían incluso en Bogotá en cantidades notables.



Matilde Díaz

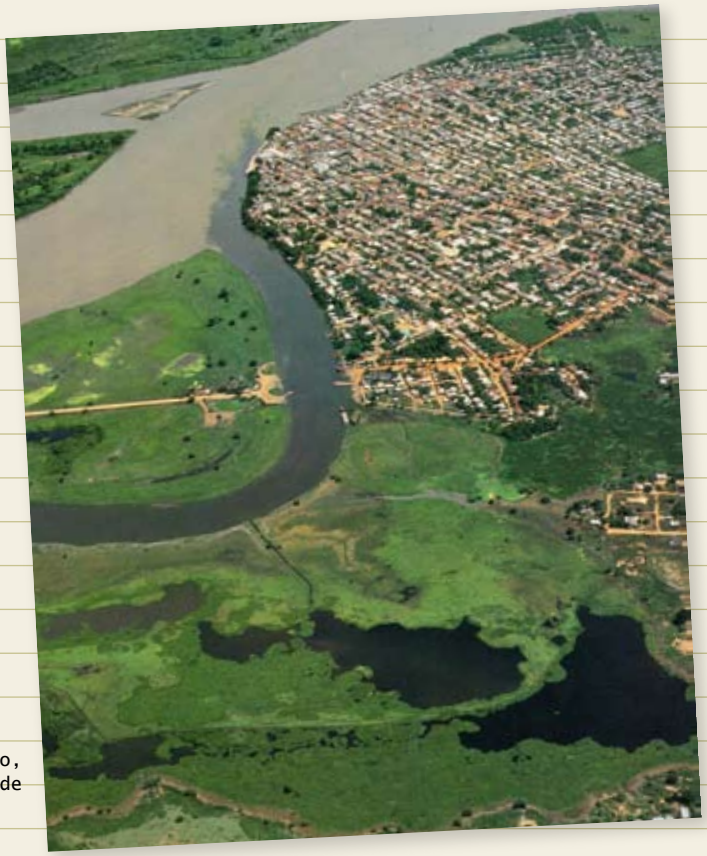
La cumbia de Colombia

Durante el predominio español, en algunas fiestas como las de la Virgen de la Candelaria celebrada el 2 de febrero, era permitido a indios y negros festejar la vida al son de sus músicas tradicionales. De la unión entre las flautas indígenas y los tambores de origen africano surge la música de gaitas y tambores. En el siglo XX, a esta música se le agrega el canto que utiliza versos con estructuras tomadas de los tradicionalmente españoles. De este origen pluriétnico se origina la cumbia.

En su primer momento la cumbia surge en un ambiente campesino (se interpreta con gaitas, millos y acordeones) y más tarde comienza a ser ejecutada por las bandas de vientos de pueblos y ciudades, para luego ser "vestida de frac" por las grandes orquestas tropicales, y exportada al mercado internacional de la música. Actualmente, la cumbia es el ritmo colombiano más difundido en el exterior. Es posible encontrar diferentes estilos de cumbia en países como México, Perú, Ecuador, Bolivia, Argentina e incluso en varias naciones europeas.

En El Banco, Magdalena, se realiza el Festival de la Cumbia, fundado por el difunto maestro José Barros, que convoca a gran número de cumbiamberos de todo el país para demostrar su arte tradicional en la interpretación de este importante ritmo.

"Si fuera posible que los hombres eligieran el lugar donde deben vivir, señalarían, entre otros, hacia ese pueblo hoy solitario y desvalido de El Banco. A sus pies se abre la más amplia y espléndida vuelta del río". Leonel Giraldo (1976). Algunas gentes del río.



Vista aérea de El Banco, Magdalena. Fotografía de Stephan Riedel.



José Barros y su piragua!
Ca. 1970. Archivo El Tiempo.



Cienaga de Zapatosa. Angela Amaris y su nieta Verónica en Chimichagua.



LA PIRAGUA

Me contaron los abuelos que hace tiempo,
navegaba en el Cesar una piragua,
que partía del Banco viejo puerto
a las playas de amor en Chimichagua.

Capoteando el vendaval se estremecía
E impasible desafiaba la tormenta,
Y un ejército de estrellas la seguía
Tachonándola de luz y de leyenda

Era la piragua de Guillermo Cubillos,
Era la piragua, era la piragua. (Bis)

Doce bogas con la piel color majagua
y con ellos el temible Pedro Albundia,
en las noches a los remos le arrancaban
un melódico rugir de hermosa cumbia.

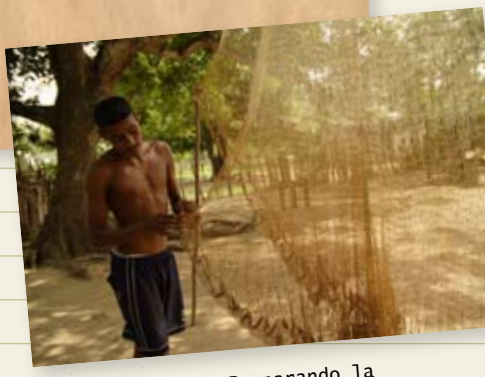
Doce sombras, ahora viejos ya no reman,
ya no cruje el maderamen en el agua,
sólo quedan los recuerdos en la arena
donde yace dormitando la piragua.

José Barros. Cumbia.

JOSÉ BARROS 1915-2007: EL HOMBRE CUMBIA.

Hijo de indígena y de ascendencia brasilera, José Barros, el hombre cumbia, nació en El Banco, el puerto que a principios del siglo XX tenía gran auge comercial. Su tío le enseñó a tocar el tiple y de niño se deslumbró con los aparatos que llegaban de Barranquilla emitiendo mágicos sonidos. José Barros cantaba canciones de moda que llegaban al puerto y que oía en las victrolas. Era el deslumbre por las nuevas tecnologías en medio de un entorno geográfico y cultural de río y de ciénagas.
José Barros participó de joven en grupos de tambora y de cumbiones que hicieron famoso a El Banco. Música de cumbia para escuchar a orillas del río en medio de peones, bogas y pescadores. En sus más de 250 composiciones, Barros inscribe los recuerdos y valores culturales de la región en obras tan reconocidas como "El gallo tuerto" (1945), "La llorona loca" (1950), "Navidad negra", (1955) o "El alegre pescador" (1961).

Años después, compuso "La Piragua" (1969) que contaba el recuerdo de infancia de un comerciante, Guillermo Cubillos, quien soñó tener una canoa que no le temiera ni a la ciénaga ni al encuentro de los ríos Cesar y Magdalena; sueño que hizo realidad al comerciar en una canoa que la gente nombró La Piragua. En 1970 salió al mercado con la voz de Gabriel Romero y se convirtió en el éxito de todas las emisoras y salas de baile, y en una de las canciones más populares de Colombia.



Preparando la atarraya. Fotografía de Juan Camilo Segura.

"El alegre pescador"

Va subiendo la corriente
Con chinchorros y atarrayas
La canoa de barenca
Para llegar a la playa

La luna espera valiente
Con su pálido esplendor
La llegada del valiente
Del alegre pescador

El pescador habla con la luna
El pescador habla con la playa
El pescador no tiene fortuna
Solo su atarraya



Canoas en la ciénaga. Fotografía de Juan Camilo Segura.



Tasajera. Fotografía de Juan Carlos Orrantia.



Arreglando la canoa. Fotografía de Juan Camilo Segura. →



Pescador en la ciénaga.
Fotografía de Juan Carlos Orrantia.

16. SAN MARTÍN DE LOBA



SAN MARTÍN DE LOBA
Una cultura anfibia

El hombre del Bajo Magdalena ha desarrollado una forma de vida que de acuerdo con el ritmo de crecientes y sequías de las aguas, combina actividades agrícolas y pecuarias con las de caza y pesca. Un ritmo ecológico complejo que el riberano ha dominado a la perfección con tecnologías, formas particulares de tenencia de la tierra, y desarrollo de una cultura material y espiritual rica en manifestaciones musicales y religiosas, que el investigador Orlando Fals Borda denomina como *Cultura anfibia*.

El principal medio de comunicación y transporte en esta región, conocida como la depresión momposina, fueron las canoas y champanes movidos por los conocidos bogas del Magdalena, descritos por muchos viajeros que osaban remontar el río.

Gran parte de estos bogas eran naturales de San Martín de Loba, región de profundo mestizaje entre indígenas y africanos esclavizados que tuvieron que desempeñar este oficio que había prácticamente diezmado a la población indígena.

El San Martín de la familia Correa Pérez en Morroa, Sucre

Notas de Viaje
Los Bogas del Magdalena

"Tigrillo era un hermoso cuarterón de 26 a 28 años, vigorosamente musculado. Iba a casarse aquella misma noche en una de las poblaciones del Magdalena, y esto me explicó el misterio de verlo adornado con una camisa de lino muy prensada y anudada en el cuello con una cinta de color de fuego.

"Sin embargo, lo repito, ¡pobres bogas! Con la vida que llevaban, comiendo solamente dos veces al día un sancocho de plátano y carne rancia; trabajando al rayo del sol o bajo aguaceros torrenciales, y durmiendo a la intemperie sobre la arena de la playa, unas veces ardiente, y empapada otras por la lluvia, ninguno dejaba de estar viejo a los treinta años, y pocos eran los que alcanzaban a vivir cuarenta". Aquileo Parra, (1845) *Mis memorias*.



Bongo sur le Rio Magdalena. Dessin de G. Vuillier, d'apres une photographie

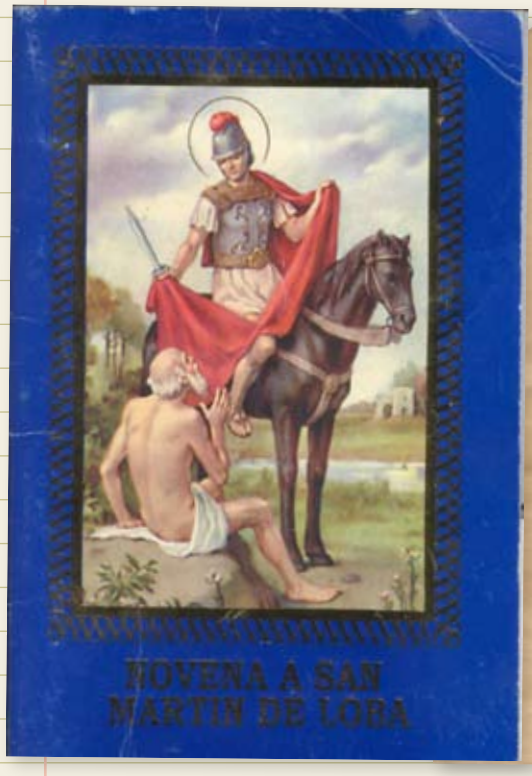
Grabado iluminado y comprado en París por el geógrafo Julio Enrique Flórez, que vive hoy en Ambalema.

La tambora el retumbar de la alegría

Cuando se acerca el día de Santa Catalina, el 25 de noviembre, la gente alista su tambora y su tambor currulao. Además de instrumento la tambora es a su vez un ritmo alegre y parrandero que lleva en sus cantos la herencia de la versificación española y los ritmos africanos.

La tambora ha estado ligada al calendario católico de fiestas religiosas. Desde el día de Santa Catalina, San Martín de Loba (11 de noviembre) y el de San Sebastián (20 de enero), se escucha el retumbar de las voces y los tambores en el Brazo de Loba.
La tambora y el chandé se extienden a lo largo del río, desde Barranquilla hasta el Magdalena Medio. Hay festivales de tambora en San Martín de Loba, Tamalameque, El Peñol y Barrancabermeja.

Leer en algún viajero que "Los bogas solían invocar a San Martín de Loba, reputado como milagroso y protector."



Oración del Boga

"Oh, María, ¡la más poderosa! ¡Bendita reina del cielo, madre de Dios, apiádate de nosotros los pobres bogas! Recorre la corriente con nosotros este día, y que los rápidos y remolinos no impidan nuestro progreso. ¡Qué el hombre blanco, nuestro patrón, aquí, nos de abundancia de brandy y tal vez un poquito de mantequilla para freír nuestro pescado! ¡Hurra por el patrón blanco y las bonitas muchachas indias de Ocaña! ¡Viva San Martín, María, el Santo San José y todos los Santos!"



Fotografías tomadas de: Musique et danse traditionnelles en Colombie: la tambora. Guillermo Carbó Ronderos. 2003.

Pareja baila en San Martin.



Misa en San Martín durante la novena.



Tambora en Altos del Rosario.

Fotografía de Carolina Herrera.

17. MOMPOX



Fotografía de Carolina Herrera.



Burro con sus aguaderas

MOMPOX
Patrimonio de la humanidad

Santa Cruz de Mompox fue fundada entre 1537 y 1540 para servir de puerto en el brazo oriental y principal que formaba el río Magdalena. La Villa fue el atracadero de los antiguos champanes provenientes de Santa Marta y Cartagena y punto de comercio y comunicación con el interior del país. Reconocida por su arquitectura colonial de iglesias y su tipología homogénea de portones, claustros y ventanas, Mompox fue inscrita por la UNESCO en la lista de patrimonio de la humanidad. Los oficios de orfebrería, ebanistería, cerrajería y forja fueron un distintivo de la región y convirtieron a la población en una de las ciudades más prósperas de principios del siglo XIX. Después de que el cauce del Magdalena se desviara por el brazo occidental de Loba, a mediados del siglo XIX, Mompox quedó sin posibilidad de navegación y cedió su camino al entonces caserío de Magangué ubicado en el nuevo curso del río.

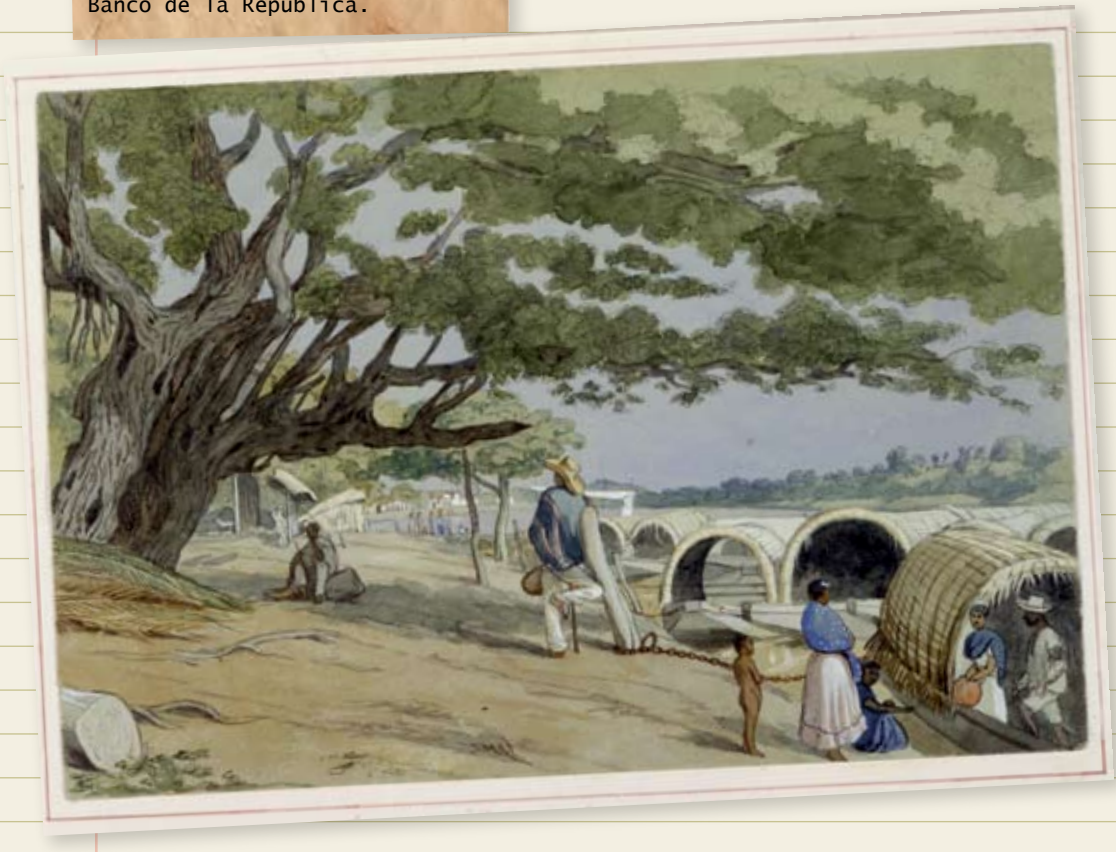


Fotografía de Carolina Herrera.

"Mompós es una ciudad interesante en todos sentidos. Su amplísimo puerto contiene siempre multitud de embarcaciones indígenas, y sus albarradas, sus corpulentas ceibas, el contraste de sus construcciones dominando la playa, y sus ricas arboledas de frutales, le dan un aspecto tan pintoresco que provoca al viajero a visitar el interior. Situada la ciudad en un terreno bajo y arenoso, sin el amparo de montañas que la dominen, la brisa falta enteramente, sus arboledas se mantienen inmóviles y el calor es tan sofocante (40 gr. cent.) que casi suspende la respiración.

"Mompós… es un depósito o puerto de escala importantisima, que hace juego con las plazas mercantiles del interior, Honda y Medellín, con la exportación agrícola de Ocaña y Valledupar, con las ferias comerciales de los pueblos del bajo Cauca y Magadalena, y con las ciudades de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta… Los vapores hacen siempre escala en Mompós: su plaza es afamada por su producción de licores, joyería esmerada, herramientas y vasos porosos elegantes y finos. En mi concepto, después de Barranquilla, tal vez Mompós es la población de más porvenir en el bajo Magdalena". José María Samper, (1858) *Un viaje Completo.*

Edward Wallhouse Mark.
"Champanes cerca de Mompox".
Acuarela sobre papel. Colección
Banco de la República.





Tomado de Recuerdos de Bogotá. Ediciones Schimmer, 1905.



Joseph Brown. Champán del Magdalena. 1840. Acuarela y tinta. Colección Royal Geographical Society. Londres.

El Champán la embarcación del Magdalena

Es una embarcación diseñada por españoles como adaptación del "sanpan" chino a las técnicas indígenas de fabricación de piraguas. Tenía un casco de madera reforzado con tablones puestos a lo largo e impermeabilizados con brea. Su uso se introdujo a mitad del siglo XVI y persistió durante 400 años compitiendo fuertemente con los vapores. Los champanes tenían entre 15 y 24 m de eslora (largo) y 2 m de manga (ancho). La parte central del champán estaba cubierta por una toldilla curva forrada en hojas de palma y bien resistente para soportar el peso de los bogas que caminaban sobre él. Los champanes tenían una capacidad de carga de entre 80 y 100 fardos (entre 10 y 12 toneladas).

Ramón Torres Méndez. Bogas del Magdalena descargando un champán. Ca. 1850. Dibujo. Colección Museo Nacional.





Los bogas: la tripulación de los champanes

"Mi puesto estaba señalado en la parte de la popa, sobre una paca de oloroso ambalema. Doce mulatos medio desnudos empuñaban su canalete, y otros cuatro sobre la cubierta alzaban sus varas delgadas para secundar el movimiento de los remeros, apoyando una punta de la vara en los árboles de la orilla y la otra en el desnudo y encallecido pecho. De repente sonó un grito general, una invocación a todos los santos del calendario, mezclada con las palabras más obscenas y las interjecciones más vulgares. Era la despedida de los bogas: el pesado champán se ponía en marcha, entregado a merced de la corriente.

"Colocados los doce bogas remeros por mitad a un lado y otro de la popa, alzaban y bajaban los remos a compás, zapateando con la callosa planta, gritando desaforadamente, imitando el rugido del tigre, el silbido de la serpiente, el grito de los pericos y la voz de otros animales. De repente los bogas dejaban la maniobra y todo entraba en una calma abrumadora y solemne; la brisa plegaba sus alas; el champán se deslizaba imperceptiblemente; las nubes de mosquitos se cernían a mi rededor; los bogas dormían al rayo del sol, bebían aguardiente o jugaban al naipe". Siglo XIX José Joaquín Borda. *Seis horas en un Champán.*

Auguste Le Moyne. Boga de la Magdalena Ca. 1835. Acuarela sobre papel. Colección Museo Nacional.



"Canción der boga ausente"

Qué trite que etá la noche,
La noche qué trite etá;
No hay en er cielo una etrella
Remá, remá.

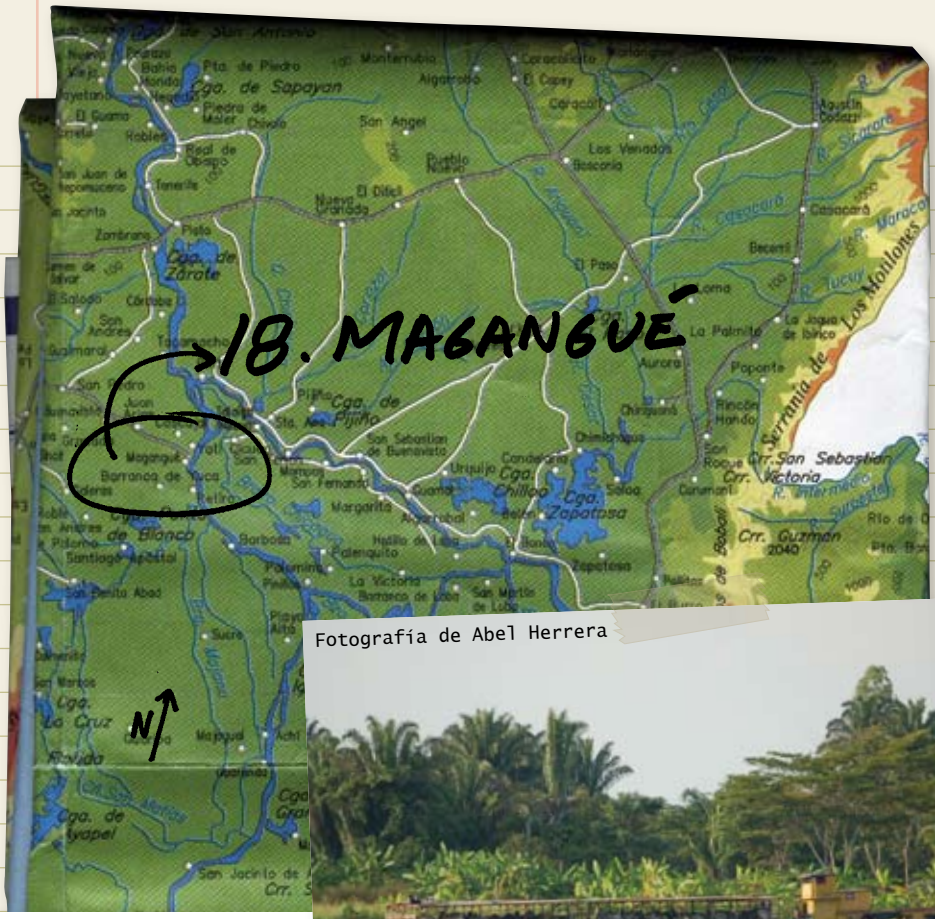
La negra re mi arma mía,
Mientra yo brego en la má,
Bañao en suró por ella,
¿Qué hará? ¿Qué hará?
Qué triste que está la noche;
La noche qué triste está,
No hay en el cielo una estrella.
¡Remá, remá!

Candelario Obeso (1849-1884)

Conocido como uno de los fundadores de la "poesía negra" en Colombia, Candelario Obeso nació en Mompox y murió a los 35 años de edad dejando una valiosa producción literaria y poética de gran originalidad. Fue militar, periodista, político, educador y un gran estudioso de las lenguas. Tradujo obras clásicas de la literatura inglesa y francesa. Su obra poética más destacada, Cantos populares de mi tierra, es construida con un lenguaje autóctono que con audacia expresa la sonoridad y el ritmo del habla de la región momposina.



Su tumba la encontré en el Cementerio Mompox



Fotografía de Abel Herrera

MAGANGUÉ
Una ubicación estratégica

En la margen izquierda del río y en el corazón del Departamento de Bolívar está Magangué. Fundada en 1610 con el nombre de Barbacoas ha sido un espacio para la celebración de intercambios comerciales de las tierras bajas con la costa norte del país. A mediados del siglo XIX, las aguas del Magdalena desviadas por el Brazo de Loba y alimentadas por la corriente del río Cauca trajeron consigo todo el comercio que anteriormente pasaba por Mompox.
En 1858 se iniciaron en Magangué las fiestas y ferias ganaderas, y el intercambio de productos venidos de las regiones de Santander, Antioquia, Boyacá, Cundinamarca y Tolima. Desde entonces la ciudad se convirtió en uno de los principales centros de comercio de la región.

Magangué es un centro fluvial que se comunica con el mar y con el interior gracias a los ríos Cauca y San Jorge. Es una zona pesquera, ganadera, y con una gran producción de maíz, ajonjolí, sorgo y plátano. Continuamente sufre inundaciones del Magdalena, problema que fue solucionado por los pobladores prehispánicos, quienes elaboraron sofisticadas obras de ingeniería hidráulica conocidas como los camellones del San Jorge, que permitieron controlar las inundaciones de las tierras bajas y hacerlas habitables y productivas.

El 2 de febrero de cada año se celebra en esta población la fiesta de la Virgen de La Candelaria, devoción que atrae a todos los habitantes de la región.

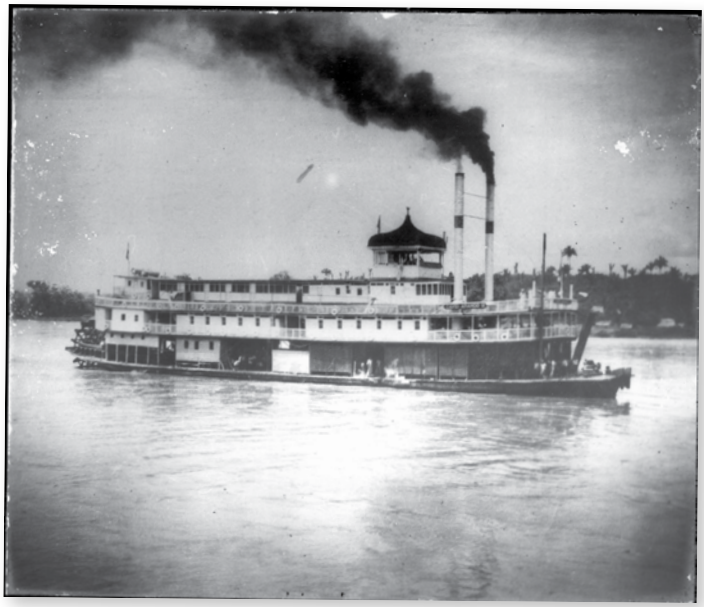


Tobías Herrera, escultor de Mompox, con su trozo de madera con el que me prometió esculpir la Virgen de la Candelaria.



Incendio del mítico David Arango

A mediados del siglo XX, 200 buques recorrían cotidianamente el curso del Magdalena, pero en 1961 sucedió lo que pareció ser el preludio del fin de estas imponentes embarcaciones: el lujoso vapor David Arango, perteneciente a la Naviera Colombiana, se incendió en Magangué. Las amarras se soltaron, el barco se fue a la deriva aguas abajo y un voraz incendio estalló en las cabinas que, tras varias horas dejó sólo el casco metálico de la antigua embarcación. Equipado con todas las comodidades, camarotes confortables y amplios salones, la embarcación marcó un hito en la historia de la navegación por el Magdalena. Fue uno de los mejores y más exitosos vapores que navegaron por el río. Tenían una capacidad de carga de 400 toneladas y 100 pasajeros. Su nombre fue un homenaje al gerente general de la Naviera, quien murió ejerciendo el cargo en 1933.

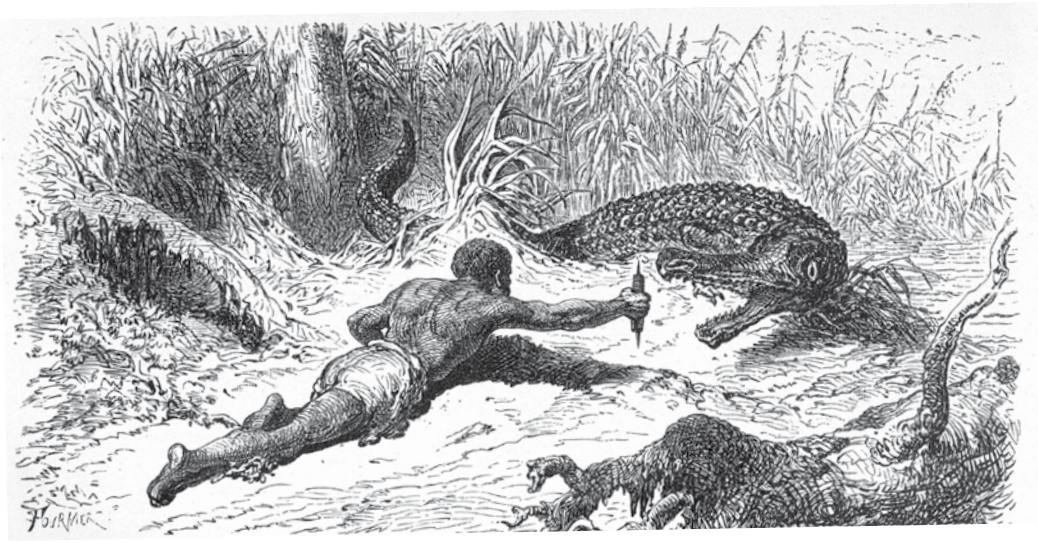


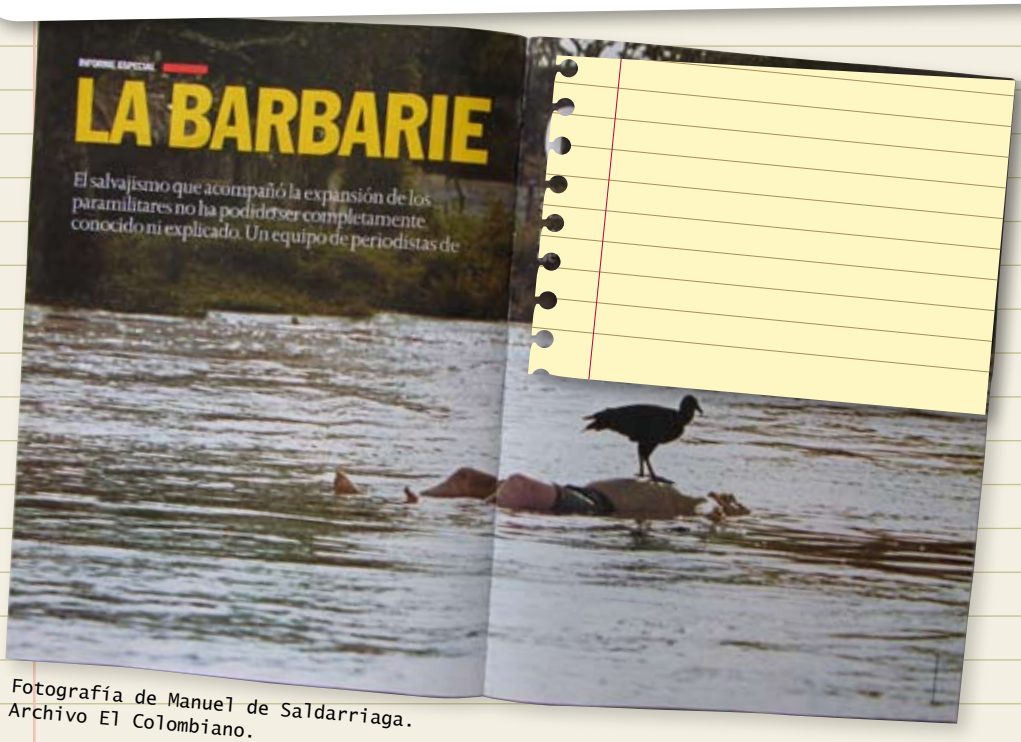
Vapor David Arango.

Fotografía que encontré en casa de Flor María en Honda.

"Los días se le hacían fáciles sentado frente al barandal, viendo a los caimanes inmóviles asoleándose en los playones con las fauces abiertas para atrapar mariposas, viendo las bandadas de garzas asustadas que se alzaban de pronto en los pantanos, los manatíes que amamantaban sus crías con sus grandes tetas maternales y sorprendían a los pasajeros con sus llantos de mujer. En un mismo día vio pasar flotando tres cuerpos humanos, hinchados y verdes, con varios gallinazos encima…nunca supo, porque nunca se sabía, si eran víctimas del cólera o de la guerra"

1899. Florentino Ariza en *El amor en los tiempos del cólera.* Gabriel García Márquez, 1985.



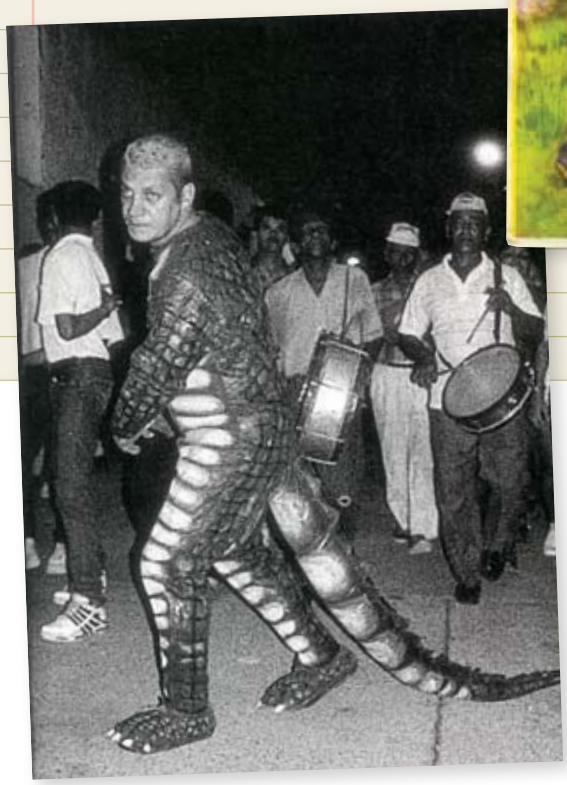


Fotografía de Manuel de Saldarriaga.
Archivo El Colombiano.

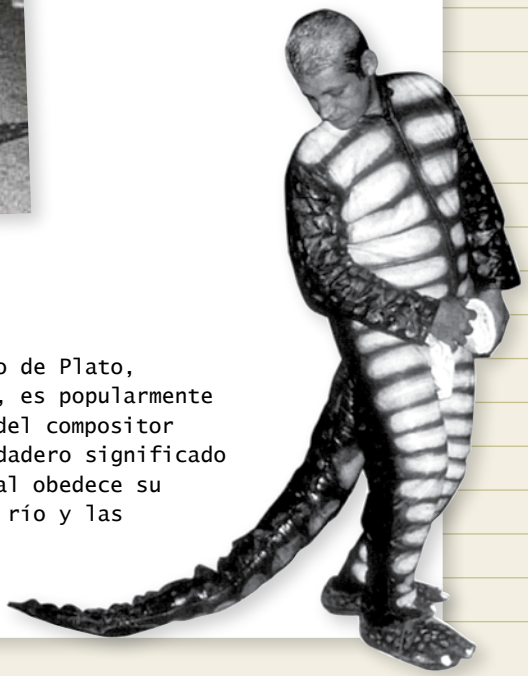
El hombre caimán

"Voy a empezar mi relato
con alegría y con afán
en la población de Plato
se volvió un hombre caimán
se va el caimán
se va el caimán
se va para Barranquilla!!





Fotografías tomadas del libro Santificad las fiestas: Reportajes y fotografías Carlos Sanchez y Eliza Mejía, 1998.



El hombre-caimán, relato mítico originario de Plato, Magdalena, y extensivo a toda esta región, es popularmente conocido por el porro "*Se va el caimán*", del compositor Antonio María Peñaranda, y expresa el verdadero significado de la *cultura anfibia* de la región, la cual obedece su existencia a una vida compartida entre el río y las tierras de la labranza.

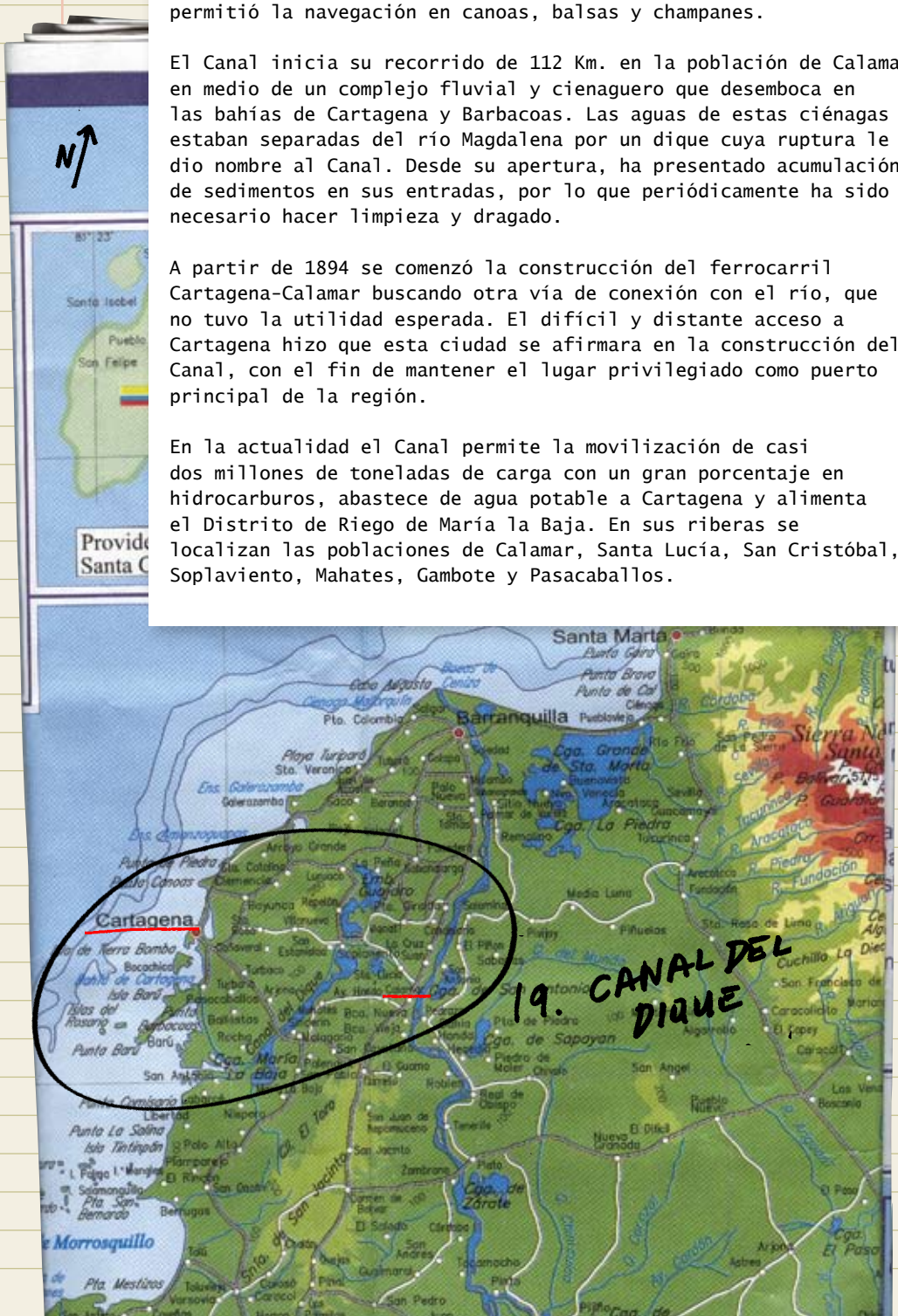
CANAL DEL DIQUE Y CARTAGENA
¡Conectar o morir!

El Canal del Dique es una obra de ingeniería española que se remonta a 1649, cuando el Cabildo de Cartagena tomó la decisión vital de hacer un canal que permitiera la comunicación entre esta ciudad y el río Magdalena. En su construcción participaron más de 2.000 indígenas y su inauguración, a mediados del siglo XVII, permitió la navegación en canoas, balsas y champanes.

El Canal inicia su recorrido de 112 Km. en la población de Calamar en medio de un complejo fluvial y cienaguero que desemboca en las bahías de Cartagena y Barbacoas. Las aguas de estas ciénagas estaban separadas del río Magdalena por un dique cuya ruptura le dio nombre al Canal. Desde su apertura, ha presentado acumulación de sedimentos en sus entradas, por lo que periódicamente ha sido necesario hacer limpieza y dragado.

A partir de 1894 se comenzó la construcción del ferrocarril Cartagena-Calamar buscando otra vía de conexión con el río, que no tuvo la utilidad esperada. El difícil y distante acceso a Cartagena hizo que esta ciudad se afirmara en la construcción del Canal, con el fin de mantener el lugar privilegiado como puerto principal de la región.

En la actualidad el Canal permite la movilización de casi dos millones de toneladas de carga con un gran porcentaje en hidrocarburos, abastece de agua potable a Cartagena y alimenta el Distrito de Riego de María la Baja. En sus riberas se localizan las poblaciones de Calamar, Santa Lucía, San Cristóbal, Soplaviento, Mahates, Gambote y Pasacaballos.





Calamar. Archivo Ecofondo.



Cartagena.

Notas de viaje

"Cuando se levantaron ya vestidos para desembarcar, habían dejado atrás los caños y las ciénagas del antiguo paso español, y navegaban por entre los escombros de barcos y los estanques de aceites de la bahía. Se alzaba un jueves radiante sobre las cúpulas doradas de la ciudad de los virreyes, pero Fermina Daza no pudo soportar desde la baranda la pestilencia de sus glorias, la arrogancia de sus baluartes profanados por iguanas: el horror de la vida real". 1949. *El amor en los tiempos del cólera.* Gabriel García Márquez. 1985.



Plano tomado de Ingeniería española de Ultramar (siglos XVI-XIX), 1992. Ignacio González Tascón. Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Madrid.

CRONOLOGÍA DE UN FUNCIONAMIENTO TRUNCO Y REHABILITACIÓN DEL CANAL

Siglo XVII al XXI:

- 1650. El Canal es administrado por el Cabildo de Cartagena. Se cobra derechos de paso por mercancías transportadas y por embarcación. El Canal es arrendado a terceros con derecho al cobro de peaje y bodegaje a cambio de su mantenimiento. A mediados del siglo XVIII los servicios del Canal se interrumpen por la acción y obstrucción de comerciantes dueños de recuas, para quienes este representa una fuerte competencia por sus tradicionales rutas de comercio. Se abandona y sólo es posible su tránsito durante los meses de la temporada invernal.

Siglo XIX

- 1823. Se solicita la rehabilitación del Canal del Dique, para lo cual se establece un contrato con don Juan Bernardo Elbers, quien obtiene el monopolio de la navegación a vapor por el río Magdalena. Las disputas entre bolivarianos y santanderistas terminan por retrasar de nuevo la rehabilitación del Canal.
- Durante todo el siglo XIX se elaboran diversos contratos y proyectos de navegación, pero sus continuas interrupciones y mal funcionamiento influyen en la decadencia temporal de Cartagena como puerto central para el comercio.
- Durante el gobierno de Rafael Núñez (1878) el Canal presenta los mayores índices de productividad del Canal.

Siglo XX

- Durante este siglo diversas compañías realizan trabajos de rectificación y dragado removiendo millones de metros cúbicos de material para tener un Canal navegable y activo durante todo el año hasta la propia bahía de Cartagena

Siglo XXI

- En la actualidad el Canal se usa para el transporte de equipos, petróleo y carbón, pero requiere del desarrollo de un plan de restauración ambiental, ya que su ampliación ha provocado la entrada de más de diez millones de toneladas de sedimentos al año a la bahía de Cartagena.



Canal del Dique. Fotografía de Juan Camilo Segura.



Vista aerea del Canal del Dique. Fotografía de Stephan Riedel. Credencial, Banco de Occidente.



Tomado de Colombia de fiesta. Fundación BAT. 2006.

Son de negro y bullerengue: sensualidad y libertad en el Canal del Dique

La rebeldía de los negros cimarrones se cimentó en relación con la madre África. La danza y la música, particularmente en los palenques, evocan sus orígenes mágicos y míticos y dan lugar a manifestaciones artísticas rituales que recuerdan a los negros su condición de libertad.

Así aparecen los bailes cantaos en esta zona del río, los cuales presentan grandes similitudes con algunas expresiones musicales de África occidental. Se caracterizan por utilizar una instrumentación muy sencilla y poderosa, que consta básicamente de voces y tambores. Entre estos ritmos sobresalen el *bullerengue* y el *son de negro.*

El Bullerengue es una danza sensual de relevo, en la cual el bailador y el tamborero compiten en habilidad, el primero con sus morisquetas y el segundo con sus repiques, para ganarse los favores de la bailarina. Por su parte, la cantaora improvisa versos en los cuales narra sus historias y comparte su sabiduría ancestral.

El son de negro es una puesta en escena, donde el negro se pinta de negro y el tambor no para de sonar, los “negritos” declaran el “cabildo abierto” y se toman las calles con sus músicas y danzas, para comunicarle al resto del palenque que es tiempo para la fiesta. Vestidos con cadenas rotas y un machete en la mano, bailan, se contorsionan, hacen gestos y alardean de su habilidad corporal.



Altar palenquero.
Ma ngombe. Nina S. de Friedemann y Richard Cross. Carlos Valencia editores.



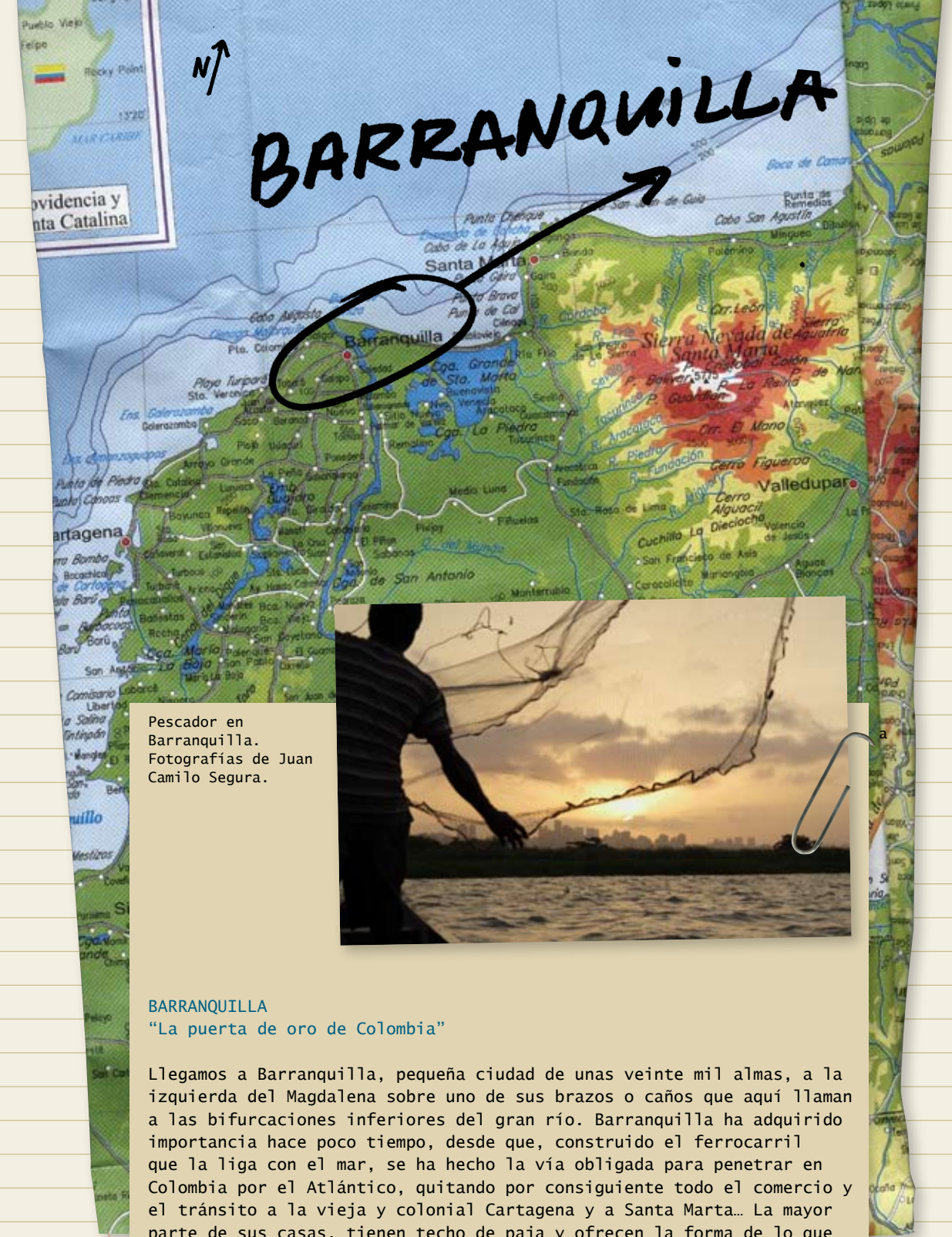
Rafael Cassiani Cassiani, voz lider y clave del sexteto Tabalá junto a su Marímbula. Fotografía de Nicolás Rico, 2008.

Mujer de Palenque de San Basilio. Tomada del libro, ma ngombe. Nina S. de Friedemann.





Yendo a la casimba por agua en palenque. Lengua y sociedad en el Palenque. Nina S. de Friedemann y Carlos Patiño Roselli.



Pescador en Barranquilla. Fotografías de Juan Camilo Segura.

BARRANQUILLA
"La puerta de oro de Colombia"

Llegamos a Barranquilla, pequeña ciudad de unas veinte mil almas, a la izquierda del Magdalena sobre uno de sus brazos o caños que aquí llaman a las bifurcaciones inferiores del gran río. Barranquilla ha adquirido importancia hace poco tiempo, desde que, construido el ferrocarril que la liga con el mar, se ha hecho la vía obligada para penetrar en Colombia por el Atlántico, quitando por consiguiente todo el comercio y el tránsito a la vieja y colonial Cartagena y a Santa Marta… La mayor parte de sus casas, tienen techo de paja y ofrecen la forma de lo que 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… Miguel Cané. (1881) *Notas de Viaje*.



Puerto Colombia. Tomada de: Barranquilla su pasado y su presente. José Ramón Vergara y Fernando E. Baena. 1922.



Puerto Colombia. Fotografías de Juan Camilo Segura.

Barranquilla se convirtió a finales del siglo XIX en la puerta de oro del comercio y la cultura internacional y en el punto privilegiado de llegada de todos los productos de exportación del interior del país. Su elite local impuso un proyecto de modernidad y crecimiento económico basado en el comercio, el desarrollo industrial, urbano y arquitectónico, la fundación de bancos, casas comerciales, astilleros, fábricas y fundación de compañías navieras, que en la primera mitad del siglo XX se consolidaría con la canalización de Bocas de Ceniza en la desembocadura del río Magdalena.

En la segunda mitad del siglo XIX Barranquilla habilitó el puerto de Sabanilla y construyó el ferrocarril de Bolívar uniendo su puerto fluvial con el marítimo. En 1889, Francisco Javier Cisneros amplió la línea férrea hasta un punto donde construyó un muelle en el que podían atracar barcos de gran calado. De esta manera quedó instalada la estación terminal férrea y surgió la población de Puerto Colombia. Unos años después, en 1893, la misma compañía de Cisneros The Barranquilla Railways & Pier Co. inauguró el gran muelle de Puerto Colombia.



Estación Montoya. Tomadas de: Barranquilla su pasado y su presente. José Ramón Vergara y Fernando E. Baena. 1922.



Vista aérea de Barranquilla, tomada del libro “Una historia con Alas” de Hebert Boy. 1955

BOCAS DE CENIZA: ¡EL FIN DEL RÍO!

La principal desembocadura del río Magdalena es conocida como Bocas de Ceniza, así llamada por los españoles por el color de sus aguas.

La presencia de una barrera natural en este lugar impedía la entrada por el río de los grandes buques hasta Barranquilla, convirtiéndose en el cuello de botella que esta ciudad tuvo que sortear.

Entre 1907 y 1919 se realizaron varios estudios para solucionar la barrera de Bocas de Ceniza. Estaba en juego el porvenir económico de Barranquilla. Frente a varias propuestas, se decidió construir dos tajamares. Los trabajos, toda una proeza de la ingeniería hidráulica permitió la entrada de los buques por el río hasta la propia ciudad.

El alto costo de las obras y su dificultad de mantener despejado el acceso, motivó numerosas protestas que proponían abandonar el proyecto frente a otros como el canal del Dique de Cartagena. En 1936 se finalizó la canalización de Bocas de Ceniza y Barranquilla pudo recibir buques de 30 pies de calado.

Familia aborda uno de los primeros F-13 en Barranquilla con destino a Girardot. Colección Gustavo Arias.





Hidroavión o bote flotante. Tomada de “Una historia con alas”. Herbert Boy. 1955.

NAVEGACIÓN

A partir de los años 50 los nuevos medios de transporte, las carreteras y la aviación, redujeron la importancia de la vía fluvial del Magdalena. En los inicios y desarrollo de la navegación aérea se tuvo como referencia principal el río. Los primeros vuelos comerciales entre 1920 y 1923 se realizaron con hidroaviones Junkers F/13 que se levantaron y acuatizaron en el ancestral río, desde Barranquilla a Girardot, haciendo escala y servicios regulares en Puerto Wilches, Puerto Berrío y Neiva.



Puente Pumarejo. Fotografía de Juan Camilo Segura.



EL CARNAVAL DE BARRANQUILLA

El Carnaval de Barranquilla es la expresión máxima de la parranda costeña en la que se reúnen anualmente todas las manifestaciones tradicionales de danza y música de la región. Desde la fundación de la ciudad, el gran número de migrantes que llega por el río Magdalena ha nutrido los procesos de mestizaje, poblamiento y manifestaciones musicales que se evidencian en este carnaval.

Es la gran fiesta de la pluralidad costeña, donde se hacen presentes las tamboras, el son de negro, el bullerengue y la champeta -de fuerte influencia africana- la flauta de millo, el son de sexteto, las trompetas y redoblantes de la banda pelayera, las gaitas de ascendencia indígena, los juglares vallenatos y las orquestas tropicales. Marimondas, monocucos, toritos, congos, cumbiambas, letanías, comedias, garabatos, indios farotos y todo tipo de animales salvajes y personajes fantásticos se toman las calles de Barranquilla para bailar y festejar la gran herencia de la diversidad.

El reinado y el festival de orquestas complementan la festividad currambera. La víspera del Miércoles de Ceniza, después de 4 días de parranda, Joselito Carnaval (quien encarna la fiesta) agoniza y se dispone a partir al otro mundo; tan sólo para volver un año después a revivir la alegría mestiza del Carnaval.



Guerrero Caribe en Carnaval.



Las Marimondas.

Tomadas de: Colombia de fiesta.
Fundacion BAT. 2006.

“La navegación se hizo más difícil, y se dio cuenta de que el río padre de la Magdalena, uno de los grandes del mundo, era sólo una ilusión de la memoria…

El sueño de otros viajes futuros con Florentino Ariza se alzó en el horizonte: viajes locos, sin tantos baúles, sin compromisos sociales: viajes de amor.”

Fermina Daza en “El amor en los tiempos del cólera”. Gabriel García Márquez. 1985.

MUNICIPIOS RIBEREÑOS

1	Barranquilla	Atlántico
2	Soledad	Atlántico
3	Malambo	Atlántico
4	Sabanagrande	Atlántico
5	Santo Tomás	Atlántico
6	Palmar de Varela	Atlántico
7	Ponedera	Atlántico
8	campo de la Cruz	Atlántico
9	Suán	Atlántico
10	Repelón	Atlántico
11	Manatí	Atlántico
12	Santa Lucía	Atlántico
13	Sitio Nuevo	Magdalena
14	Remolino	Magdalena
15	Salamina	Magdalena
16	El Piñon	Magdalena
17	Cerro de San Antonio	Magdalena
18	Pedraza	Magdalena
19	Zapayán	Magdalena
20	Tenerife	Magdalena
21	Plato	Magdalena
22	Santa Barbara	Magdalena
23	Santa Ana	Magdalena
24	San Zenón	Magdalena
25	San Sebastián	Magdalena
26	Guamal	Magdalena
27	El Banco	Magdalena
28	Cartagena	Bolívar
29	San Cristobal	Bolívar
30	Soplaviento	Bolívar
31	Mahates	Bolívar
32	Turbana	Bolívar
33	Arjona	Bolívar
34	San Estanislao	Bolívar
35	Calamar	Bolívar
36	María La Baja	Bolívar
37	El Guamo	Bolívar
38	San Juan de Nepomuceno	Bolívar
39	Zambrano	Bolívar
40	Córdoba	Bolívar
41	Achí	Bolívar
42	Magangué	Bolívar
43	Barranco de Loba	Bolívar
44	San Martín de Loba	Bolívar
45	Talaigua Nueva	Bolívar
46	Cicuco	Bolívar
47	Mompox	Bolívar
48	San Fernando	Bolívar
49	Margarita	Bolívar
50	Pinillos	Bolívar
51	Hatillo de loba	Bolívar
52	El Peñon	Bolívar
53	Morales	Bolívar
54	Altos del Rosario	Bolívar
55	Regidor	Bolívar
56	Rio Viejo	Bolívar
57	Arenal	Bolívar
58	Simití	Bolívar
59	San Pablo	Bolívar
60	Cantagallo	Bolívar
61	Guaranda	Sucre
62	Majagual	Sucre
63	Sucre	Sucre
64	Gamarra	Cesar
65	La Gloria	Cesar
66	Aguachica	Cesar
67	Tamalameque	Cesar
68	Puerto Wilches	Santander
69	Barrancabermeja	Santander
70	Puerto Parra	Santander
71	Cimitarra	Santander
72	Bolívar	Santander
73	Yondó	Antioquia
74	Puerto Berrío	Antioquia
75	Sonsón	Antioquia
76	Puerto Nare	Antioquia
77	Puerto Triunfo	Antioquia
78	Puerto Boyacá	Boyacá
79	La Dorada	Caldas
80	Victoria	Caldas
81	Puerto Salgar	Cundinamarca
82	Puerto Bogotá-Guaduas	Cundinamarca
83	Chaguaní	Cundinamarca
84	Cambao - San Juan de Río Seco	Cundinamarca
85	Beltrán	Cundinamarca
86	Guataquí	Cundinamarca
87	Nariño	Cundinamarca
88	Girardot	Cundinamarca
89	Ricaurte	Cundinamarca
90	Suarez	Tolima
91	Honda	Tolima
92	Armero- Guayabal	Tolima
93	Ambalema	Tolima
94	Venadillo	Tolima
95	Piedras	Tolima
96	Coello	Tolima
97	Flandes	Tolima
98	Espinal	Tolima
99	Guamo	Tolima
100	Purificación	Tolima
101	Prado	Tolima
102	Coyaima	Tolima
103	Natagaima	Tolima
104	Villavieja	Huila
105	Tello	Huila
106	Aipe	Huila
107	Neiva	Huila
108	Rivera	Huila
109	Campo Alegre	Huila
110	Hobo	Huila
111	Gigante	Huila
112	Garzón	Huila
113	Altamira	Huila
114	Elías	Huila
115	Timaná	Huila
116	Pitalito	Huila
117	Palermo	Huila
118	Yaguará	Huila
119	Tesalia	Huila
120	Paicol	Huila
121	Agrado	Huila
122	Pital	Huila
123	Tarqui	Huila
124	Oporapa	Huila
125	Saladoblanco	Huila
126	Isnos	Huila
127	San Agustín	Huila
128	San Sebastían	Cauca

BIBLIOGRAFÍA RECOMENDADA PARA CUIDADOSOS VIAJEROS

ACEVEDO L. Eduardo (1981).El Río Grande de la Magdalena: apuntes sobre su historia, su geografía y sus problemas. Banco de la Republica.- Biblioteca Luis Ángel Arango: Bogotá.

---------- (ed.) (1968). Geografía Pintoresca de Colombia – En 1869. Litografía Arco: Bogotá.

ALVEAR S., José (2005). Manual del Río Magdalena. Cormagdalena: Bogotá.

APRIL-GNISET, Jaques (1992). La ciudad colombiana: siglo XIX y siglo XX. Colección textos universitarios. Biblioteca Banco Popular: Bogotá.

ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN (1992). Atlas histórico geográfico; Colombia. Archivo General de la Nación, Grupo Editorial Norma: Bogotá.

ARIAS DE GREIFF, Gustavo (1999). Otro cóndor sobre los Andes: Historia de la navegación aérea de Colombia. Bancafé, Fiducafé: Bogotá.

BAENA, Fernando y José Ramón Vergara (1922). Barranquilla su pasado y su presente. Anales, efemérides y vida actual de Barranquilla.

BANCO DE LA REPUBLICA (1963). Acuarelas de Mark: un testimonio pictórico de la Nueva Granada. Banco de la República - Biblioteca Luis Ángel Arango: Bogotá.

BETANCUR, Belisario y Conrado Zuluaga (1995). El tren y sus gentes: Los ferrocarriles en Colombia. Bancafé: Bogotá.

BETANCUR, Juan Gonzalo y Kim Manresa (2004). Los olvidados: resistencia cultural en Colombia. Editorial UNAB. Bucaramanga.

BOY, Herbert (1955). Una historia con alas. Ediciones Guadarrama: Madrid.

CARBO RONDEROS, Guillermo (2003). Musique et danse traditionnelles en Colombie: la tambora. L'Harmattan (Paris).

CASTAÑO, U. Carlos (2003). Río Grande de La Magdalena. Banco de Occidente – Credencial: Cali.

DEAS, Malcolm et. al. (1989). Tipos y costumbres de la Nueva Granada. La colección de pinturas formada por Joseph Brown en Colombia entre 1825 y 1841 y el diario de su excursión d e Bogotá a Girón en 1834. Fondo Cultural Cafetero: Bogotá.

DUQUE GÓMEZ, Luis (2000). San Agustín, Colombia: Patrimonio de la Humanidad. Editora Arco. 2000.

FALS BORDA, Orlando (2002). Historia doble de la costa. Universidad Nacional de Colombia-Banco de la Republica. El Ancora Eds. Bogotá.

FERRO MEDINA, Germán (1994). A lomo de mula. Bancafé – Fondo Cultural Cafetero: Bogotá.

---------- (ed.) (2005). Vida cotidiana, viajes y política en Antioquia y Caldas. Mis memorias. Justiniano Macía. 1867-1955. Uniandes – CESO: Bogotá.

FONDO FEN COLOMBIA (1995). Caminos reales de Colombia. Fondo Fen Colombia. Bogotá.

FRIEDEMANN, Nina S de. "El carnaval rural en el río Magdalena". Disponible en: www.banrep.gov.co/blaavirtual/boleti3/bol1/carnaval.htm

FRIEDEMANN, Nina S. De y CROSS, Richard (1979). Ma Ngombe: guerreros y ganaderos en Palenque. Carlos Valencia Editores: Bogotá.

FRIEDEMANN, Nina S. De y PATIÑO ROSELLI, Carlos (1983). Lengua y Sociedad en el Palenque de San Basilio. Instituto Caro y Cuervo: Bogotá.

FUNDACIÓN BAT COLOMBIA (2006). Colombia de fiesta: Las tradiciones folclóricas regionales. Intermedio Editores, Circulo de Lectores: Bogotá.

GARCÍA, DE LOZANO, María Argénida (2001). Análisis Histórico, Económico, y Social del Cable Aéreo de Gamarra a Ocaña. Publicaciones del Común. Río de Oro Cesar.

GARCIA MÁRQUEZ, Gabriel (1985). El amor en los tiempos del cólera. La Oveja Negra: Bogotá.

GOMEZ PICON Rafael (1951). Magdalena, río de Colombia. Nuevo Mundo, 5ª Edición: Bogotá.

GUZMAN, Angela Inés (2002). La ciudad del río Honda. Unibiblos. Universidad Nacional de Colombia.

ICANH-COLCULTURA –PNR (1993). Un mundo que se mueve como el río: Historia regional del Magdalena Medio.

LEMAITRE, Eduardo (199?). Historia del canal del dique: sus pericias y vicisitudes. Constructora Sanz Cia.

LLERENA VILLALOBOS, Rito (1985). Memoria Cultural en el Vallenato FALTA RESTO DEL NOMBRE. Universidad de Antioquia. Centro de Investigaciones, Facultad de Ciencias Humanas: Medellín.

MAPA CULTURAL DEL CARIBE COLOMBIANO (1993). Ed. Consejo Regional de Planificación de la Costa Atlántica, Santa Marta.

MARULANDA MORALES, Octavio (1990). El universo de la música. Volumen II. Archivo Cultural Editores Ltda: Bogotá.

MAYOR MORA, Alberto (1999). Francisco Javier Cisneros. El inicio de las comunicaciones modernas en Colombia. Banco de la República – El Áncore Editores: Bogotá.

MILES, Cecil (1947). Los peces del Magdalena. Universidad del Tolima: Ibagué.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1933). El río Magdalena. Ministerio de Obras Públicas, Departamento de Navegación. Editorial Cromos: Bogotá.

MINISTERIO DE CULTURA (2002). Premio Nacional Vida y Obra 2002. Ministerio de Cultura: Bogotá.

MOLINA, Luis Fernando (2003). Francisco Montoya Zapata; poder familiar, político y empresarial. 1810-1862. Editorial Multifinanzas: Medellín.

MONTAÑA, Antonio (1996). A todo vapor. Editorial Nomos S.A. Bogotá.

MUSEO NACIONAL DE COLOMBIA (2006). El Caribe de la nación colombiana: Memorias. X Cátedra anual de Historia “Ernesto Restrepo Tirado□”. Museo Nacional, Observatorio del Caribe Colombiano: Bogotá.

_____ (2003). Donación Carlos Botero-Nora Restrepo: Auguste Le Moyne en Colombia 1828-1841. Museo Nacional de Colombia. Bogotá.

NIETO OLARTE, Mauricio (2006). La obra cartográfica de Francisco José de Caldas. Ediciones Uniandes - CESO: Bogotá.

NKETIA, J.H. Kwabena (1974). The music of Africa. W. W. Norton: New York.

NOGUERA MENDOZA, Aníbal (1980). Crónica Grande del Río de la Magdalena. Fondo de Cultura Cafetero: Bogotá.

PAPEL PERIODICO ILUSTRADO (1979). Tomos III y V. Edición facsimilar. Carvajal: Bogotá.

PARDO, Carlos Orlando (ed.) (2002). Músicos del Tolima Siglo XX. Pijao Editores: Ibagué.

PELÁEZ, Ofelia y JARAMILLO, Luis F. (1996). Colombia musical. Discos Fuentes: Medellín.

PEÑAS DAVID ET AL. (1995). Tesoros de Santa Cruz de Mompox. El Sello Editorial. Bogotá.

PEREZ ANGEL, Gustavo (1997). Colgados de las nubes: historia de los cables aéreos en Colombia. Nomos: Bogotá.

PEREZ ARBELAEZ, Enrique (1949). Hilea magdalenesa. Contraloría General de la República. Bancafé: Bogotá.

PLAZAS, Francisco de Paula (1950). Villavieja, ciudad ilustre: aspecto histórico y genealogías de Villavieja. Dirección de Educación Pública.

POVEDA RAMOS, Gabriel (1998). Vapores fluviales de Colombia. Tercer Mundo Editores: Bogotá.

SAMPER GNECCO, Diego (1995). Mompox: isla en el tiempo. Fotografías. Diego Samper Martínez. Diego Samper Ediciones: Bogotá.

SANCHEZ, O. Carlos (1998). Santificad las fiestas: reportajes y fotografías. Ministerio de Cultura, Bogotá.

SANTIAGO REYES, Miguel Ángel (1986). Crónica de la concesión de mares. Empresa Colombiana de Petróleos: Bogotá.

SOTOMAYOR, María Lucía y URIBE, María Victoria (1997). Estatuaria del Macizo Colombiano. Colcultura – Imprenta Nacional de Colombia: Bogotá.

TCC, MUSEO DE ANTIOQUIA (2002). Desafiar la geografía, una historia del transporte en Colombia. Servigráficas: Medellín.

TORRES, Carlos Arturo (ed.) (1986). Acuarelas de la Comisión Corográfica. Colombia: 1850 – 1869. Litografía Arco: Bogotá.

SANTAMARIA, Germán.(1986):Ambalema. Compañía Agropecuaria e Industrial. Cali.

USECHE LOSADA, Mariano (ed.) (1995). Camino reales de Colombia. Fondo FEN –Colombia: Bogotá.

Ministerio de Cultura

Ministra
Paula Marcela Moreno Zapata

Viceministra
María Cecilia Donado García

Secretaria general
Janeth Suárez Acero

Museo Nacional de Colombia

Directora
María Victoria de Angulo de Robayo

Subdirectora
Liliana González Jinete

Asesora de planeación y control presupuestal
Margarita Castañeda Vargas

Secretaria ejecutiva de Dirección
Ligia Mendoza Suárez

Departamento de Curaduría de Arqueología y Etnografía
Coordinadora Grupo de Patrimonio Arqueológico y Antropológico, ICANH
Margarita Reyes Suárez

Asesores de la curaduría para la exposición Río Magdalena: navegando por una nación
Germán Ferro Medina
Juan Sebastián Rojas Enciso

Conservadora de las colecciones de Arqueología y Etnografía
Patricia Ramírez Nieto

Asistentes de investigación
Carlos del Cairo Hurtado
Carlos Eduardo Serrano Vásquez
Carolina Herrera Vargas
Catalina García Cháves
Tatiana Mosquera Angulo

Secretaria ejecutiva del ICANH
Lorena González Mayorga

Departamento de Curaduría de Arte e Historia
Cristina Lleras Figueroa

Asistentes del Departamento de Curaduría de Arte e Historia
Ángela Gómez Cely
Juan Darío Restrepo Figueroa
Olga Isabel Acosta Luna

Secretaria ejecutiva del Departamento de Curaduría de Arte e Historia
Bertha Aranguren

Centro de Documentación
Antonio Ochoa Flórez

Registro
Martha Lucía Alonso González

Reservas
Pedro Méndez Aguacía

Conservación
Ángela María Montoya Rodríguez
María Catalina Plazas García

Practicantes de Conservación
Alejandra Cortés Rodríguez
Miguel Ángel Vargas Moreno

Coordinadora Exposiciones Itinerantes
Adriana Parra Peña

División de Museografía
Amparo Carrizosa Bravo

Asistentes de la División de Museografía
Carolina Mendoza Rojas
Nury Espinosa Vanegas

Montaje museográfico
Luis Carlos Gómez Castillo
Nelson Rubén Zapata Carmona

División Educativa y Cultural
Fabio Alberto López Suárez
Programación Cultural
Nancy María Avilán Dávila

Monitores permanentes
Catalina Ruiz Díaz
Francisco Guerrero Giraldo
Heliana Cardona Cabrera

Secretaria ejecutiva de la División Educativa y Cultural
Diana Marcela Gómez Bernal

Monitores temporales
Río Magdalena: Navegando por una nación
Denis Nohemy Rojas
Diana Monroy García
Esmeralda Triana González
Felipe Armando Sepúlveda Martínez
Guillermo Vanegas Flórez
Laura Helena Gómez Torrejano
Lina Ricaurte Aguirre
Olga Marcela Cruz Montalvo
Sandra Gómez Cabarcas
Walter Mauricio Martínez Rosas

División de Comunicaciones
Margarita María Mora Medina

Asistente de la División de Comunicaciones
Carlos Gustavo Suárez Cruz

Administradora página web
María Andrea Izquierdo Manrique

Pasante de la División de Comunicaciones
Ximena Correal Cabezas

Mercadeo y eventos especiales
Virginia Estrada Echeverri

Área de Informática
Margarita Lucía Vivas Becerra

Ingeniero administrador de la red LAN
Giovanny Andrés Espitia Roa

División Administrativa y Financiera
Jorge Augusto Márquez Pabón

Secretaria ejecutiva de la División Administrativa y Financiera
Yolanda Rodríguez Martínez

Asistente de la División Administrativa y Financiera
Jesús Narváez Maya

Auxiliar de la División Administrativa y Financiera
Miguel Antonio Sánchez

Asesora jurídica
María Clara Fajardo Atuesta

Secretaria ejecutiva del área jurídica
Janeth Fonseca Castañeda

Programa Red Nacional de Museos
Coordinadora
Ana María Cortés Solano

Asesores de la Red Nacional de Museos
Angela Parra López
Francisco Rozo Triana
Liliana Cortés Garzón

Secretaria ejecutiva de la Red Nacional de Museos
Blanca Inés Uribe Vélez

Asociación de Amigos del Museo Nacional de Colombia
Presidente de la Junta Directiva
Jorge Cárdenas Gutiérrez

Administración
Luz Marina Cruz Ramírez

Tienda
Brigitte Montaña Pisco
James Rodríguez Vanegas

Seguridad
Coservicrea Ltda.

Ingeniero a cargo del Auditorio Teresa Cuervo Borda
Ángel Cruz Ramírez

Boletería
Juan Carlos Galarza Pinto

Conductor
Jorge Bernal

Mensajero
Miguel Antonio Hurtado Espinel

Catálogo

Investigación y textos:
Germán Ferro Medina
Margarita Reyes Suárez
Juan Sebastian Rojas Enciso

Edición
Margarita Reyes Suárez
Germán Ferro Medina

Corrección
Angela Santamaría Ç
Carlos Tapia
Juana Camacho Segura
Liliana González
Luís Fernando García

Fotografías
Archivo Castro Vizcaya (Girardot)
Armando Cabrera
Carlos Tapia
Carolina Herrera
Fredy Gómez
Germán Ferro
Juan Camilo Segura
Juan Carlos Orrantia
Juan Sebastián Rojas
Santiago Montes
Sergio Trujillo
Stephan Riedel

Diseño Gráfico
Tangrama
Margarita García Martínez

Imagen digital
Javier Lizarazo
Margarita García

Impresión
Panamericana Formas e Impresos S. A.

Impreso en Colombia
Primera Impresión, febrero de 2008

ISBN
978-958-8250-40-3

AGRADECIMIENTOS

Banco de la República
Biblioteca Luis Ángel Arango
Biblioteca Pública Piloto, Medellín
CORMAGDALENA
ECOFONDO
ECOPETROL
El Tiempo
Escuela de Artes y Oficios de Mompox
Fabricato
Fondo Cultural Cafetero
Fundación Patrimonio Fílmico Colombiano
Museo Nacional del Petróleo “Samuel Sneider Uribe”, Barrancabermeja
Museo Río Magdalena, Honda

Amelia Zalamea de Serrano
Ana María Pinzón
Andres Barragán
Ángel Galindo
Camila Pardo
Carlos Orlando Cantor Calderón
Carlos Tapia
Catia Hernández
Daniel Casteblanco
Evangelista Castañeda
Familia Arbeláez Hinestroza
Familia Corena Pérez
Familia Martínez Amarís
Fernando García
Flor María Laverde
Germán Samper
Héctor Llanos
José Miguel Sokoloff
José Rafael Unda
Juan Carlos Orrantía
Juana Camacho
Juan Ferro R.
Julio Enrique Flórez
Leonardo Garzón
Luis Fernando Franco
María Camila del Valle
Mariano Candela
Max Rueda
Pablo Mora
Paola Laino
Pedro Paulo Amaya
Ricardo Lambuley
Tirso Polanco
Tobías Herrera
Urián Sarmiento

Editoriales:
Banco de la República
Carlos Valencia Editores
Credencial Banco de Occidente
Fondo Cultural Cafetero
Fundación BAT

Organizan:

Libertad y Orden
Ministerio de Cultura
República de Colombia

Museo Nacional de Colombia

Instituto Colombiano de Antropología e Historia

Patrocina:

ecopetrol

Apoyan:

Asociacion de Amigos del Museo Nacional de Colombia

Lowe/SSP3

SAMSUNG

Sala patrocinada por:

gasNatural


COLOMBIA

RÍO MAGDALENA NAVEGANDO POR UNA NACIÓN

Organizan:

Ministerio de Cultura
República de Colombia

Museo Nacional de Colombia

Instituto Colombiano de Antropología e Historia

Patrocina:

ecopetrol

Apoyan:

Asociación de Amigos del Museo Nacional de Colombia

Lowe/SSP3

SAMSUNG

Sala patrocinada por:

gasNatural