

COMPENDIO HISTÓRICO DEL RÍO MAGDALENA

Comenzamos a publicar en el presente número el importante trabajo del mayor Hernando Mora A. sobre el río Magdalena, que mereció una mención honorífica en el concurso abierto por la Sociedad Geográfica en el año de 1938. Próximamente aparecerá también en este Boletín el muy interesante estudio sobre la geografía del departamento de Cundinamarca, del cual es autor el distinguido ingeniero doctor Alfredo Ortega D., que mereció igual distinción, como puede verse en el informe que publicamos atrás.

Por: HERNANDO MORA A.

*Artículo del Boletín de la
Sociedad Geográfica de Colombia
Número 1, Volumen VI
1939*

CAPITULO I

Descubrimiento del Magdalena

Este río es el más importante de cuantos atraviesan nuestro territorio. Desde su descubrimiento ha venido rodeándose del más vivo interés, dadas sus condiciones que lo convirtieron en eje longitudinal de la república.

La recorre de sur a norte, y baña con sus aguas diez importantes departamentos que han formado en sus orillas núcleos de poblaciones que, en su rápido progreso, hoy son para el país motivo de orgullo y base fundamental de su economía.

Rodrigo de Bastidas lo descubrió en 1501, cuando pasaba ocasionalmente en viaje de cabotaje por las costas del Caribe, al contemplar el color terroso de sus aguas, internadas varias millas en el océano. Su primera intención fue varias de rumbo y surcarlo, más debido a la impetuosidad de la corriente y a las fuertes brisas que en esos momentos azotaban la región, resolvió posponer su intento para otra ocasión más propicia.

Como era aquel día el de santa María Magdalena, lo bautizó con el nombre de *Río grande de la Magdalena*, denominación que subsiste hasta hoy.

Al continuar su viaje hasta el istmo de Panamá pasando por Galera Zamba, Cartagena y el

golfo de Urabá, nuestro río quedó relegado al olvido y en un completo desconocimiento que duró muchos años, por no haber podido su descubridor cumplir los deseados proyectos.

Veinte años después regresó para explorarlo, con la esperanza de conseguir en sus márgenes tierras fértiles y ricas que pudieran satisfacer la codicia de los aventureros que lo acompañaban. La muerte, desgraciadamente, lo sorprendió cuando llegaba a Santo Domingo, siendo víctima de sus enemigos. No obstante, alcanzó a dejar fundada la ciudad de Santa Marta en julio de 1525, convirtiéndose esta en el centro de reunión y organización de las expediciones hacia el interior.

Los gobernadores de Santa Marta que siguieron, señores Rodrigo Palomino y Pedro Badillo, no hicieron de su parte nada para llevar a cabo los proyectos de Bastidas de sentar en el interior las bases para una colonización eficaz.

En 1529, gracias al interés de García Lerna, se enviaron varias expediciones, de las cuales una se internó por Valledupar y la otra por el río Magdalena. La última llegó a las bocas de un río que fue bautizado con el nombre de Lebrija, por ser su descubridor el capitán Antonio Lebrija, quien regresó a Santa Marta sin haber encontrado los ambicionados tesoros y quebrantada su salud por las enfermedades tropicales.

Ambrosio Alfinger, súbdito alemán y gobernador de Coro en Venezuela, llegó al Magdalena procedente de Maracaibo, subiendo hasta Tamalameque, haciendo un recorrido por Valledupar y dejando como única huella su crueldad entre los pobres indios chimilas y taironas, sin lograr sacar para sí ningún provecho personal, lo que determinó el cambio de su ruta hacia Santander en donde le dieron muerte los indios de Ghinácota.

Cuando Jerónimo de Meló se encaminaba a Méjico, tocó en Santa Marta; su gobernador, García Lerma, le habló maravillas del Magdalena que supo pintarle en forma vivida, invitándolo a que emprendiera un viaje de conquista por él.

En efecto, organizó una expedición y al llegar a Bocas de Ceniza el piloto Rodrigo Liaño se atemorizó, pero obedeció forzado por la amenaza de que moriría si no cumplía la orden. Vencidas las dificultades, pasó felizmente la barra, ascendiendo hasta un caserío poblado por indígenas, que se llamaba Malambo, donde le recibieron afablemente quedando admirados de su presencia lo mismo que del porte y forma de sus embarcaciones.

De allí regresó este navegante lusitano por la gran dificultad que encontró para seguir adelante, por su poca gente, y por no contaron el favor de las brisas como en el mar, agregándose a todo esto la lucha continua contra tribus vengativas y feroces que los atacaban a pesar de la ayuda del cacique de Malambo. De nuevo en Santa Marta, cuando pensaba realizar una expedición en mejores condiciones, lo sorprendió la muerte.

Otra expedición al mando del clérigo Viana, fracasó en aguas del río San Jorge, de donde regresaron a Santa Marta, por haberse muerto este y encontrarse el resto de la gente minados por las enfermedades; ignorando en su regreso, que estaban pasando muy cerca del Sinú objeto de la expedición y que con tanto empeño habían buscado.

En 1536 comienza la verdadera época de las exploraciones con resultados más prácticos. El licenciado Gonzalo Jiménez de Quesada emprendió una expedición prometedor y por lo tanto la más digna de anotarse, que le confió el adelantado Fernández de Lugo, gobernador de Santa Marta en ese entonces.

Relata la historia los incontables sufrimientos y miserias padecidos por esos conquistadores, viajando los unos por tierra, internándose en las montañas de los chinilas para seguir a las orillas del Ariguaní; de ahí a Chiriguaná para llegar a las inmediaciones de la ciénaga de Zapatosa, saliendo por esa vía a las bocas del río Cesar en busca de las naves que les habían prometido tener para entonces cuando ese lugar. Después de haber tenido que luchar día y noche contra todos los elementos de la naturaleza que parecía aunar sus esfuerzos puní obstaculizarlos en su marcha, y resistiendo los recios empujes de las tribus aguerridas y valientes que probaban esas comarcas, llegaron al sitio convenido, pero desgraciadamente las naves que debían recogerlos se habían perdido, según un relato del capitán Manjarrés, sobreviviente del suceso.

Solo dos bergantines comandados por el capitán Chamorro lograron pasar las bocas de Ceniza sin contratiempos, seguramente porque en los momentos en que esto hacían estaba el mar en calma, en tanto que sus compañeros que los habían precedido horas antes con el mismo empeño se fueron a pique con su tripulación, porque encontraron fuertes brisas y enormes olas que acabaron con el convoy.

Entre tanto Jiménez de Quesada desesperado en las bocas del río Cesar, mandó una comisión en busca de la flotilla, la que hallaron, pero integrada por otras unidades, gracias a los esfuerzos e interés tomados en este sentido por el gobernador de Santa Marta y que recibieron orden de unirse a los dos bergantines en caso de encontrarlos.

Reunido todo el personal, instalados los enfermos en mejor lugar a bordo, continuaron la navegación. Tres días más tarde vieron un caserío de unas treinta chozas, a donde el mismo Quesada se adelantó en canoas con algunos oficiales; este punto era llamado por los indígenas Tora, que corresponde a lo que hoy es Barrancabermeja.

Allí encontraron víveres dejados por los indios al huir y un mejor alojamiento para las tropas, iniciándose en seguida expediciones a través de esas selvas que trajeron como consecuencia una fuerte epidemia de paludismo, además de otras enfermedades producidas por las plagas que en gran número abundan allí.

Después de un año de salida de Santa Marta la expedición, y de haber pasado por todas las tribulaciones que sea posible imaginar, el capitán Sanmartín se aventuró por el Opón, en cuyas riberas encontraron los primeros trozos de sal de Zipaquirá que era llevada allí por los pobladores del interior y que cambiaban por mantas fabricadas en el valle del Magdalena.

Este hallazgo lo llevaron a Barranca por constituir una prueba de las excelentes tierras y minas que forzosamente debían de encontrarse en esa dirección. Un indio capturado les explicó por medio de señas la existencia de la altiplanicie, asiento del imperio de los poderosos *chibchas*.

Jiménez de Quesada con su gente emprendió viaje hacia ese lugar, surcando el Opón hasta donde era navegable. Con los mejores hombres continuó su marcha venciendo todas las dificultades hasta llegar a las sabanas de Bogotá, de donde regresó en 1539 acompañado de Fredermán y de Belalcázar, a quienes unió la casualidad.

En mayo de ese mismo año llegó a los raudales de Honda de donde siguió para la costa, gastando 12 días en llegar a ella, en medio del asombro de los habitantes de Cartagena y Santa Marta, quienes lo hacían muerto lo mismo que a su gente.

En adelante se inició la navegación en el Magdalena, Carare, Canal del Dique y caños de Ciénaga, en forma más frecuente y segura.

CAPITULO II

Hidrografía

El río Magdalena nace en la laguna del Buey, situada en el Páramo de las Papas, en los límites del Huila con el Cauca. En sus cabeceras hay dos ramales casi iguales que se unen, motivo este para que algunos le den su origen en las lagunas de Santiago y Santa Marta que quedan en el Páramo del Letrero, límite del Huila con la comisaria del Gaquetá, a una altura de 3660 metros sobre el nivel del mar.

El río separa las cordilleras oriental y central. Su cauce corre por un extenso y fértil valle y va a desembocar al mar de las Antillas, a una distancia desde su nacimiento, de 1480 kilómetros, de los cuales 532 corresponden al alto Magdalena y el resto al bajo, a partir de los rápidos de Honda. (Datos de la Oficina de Longitudes de Bogotá).

De Neiva hasta el mar tiene un desnivel de 420 metros lo que da a los puntos intermedios las siguientes alturas: Girardot, 260 metros; Honda 200; La Dorada, 180; Puerto Berrío, 120, y el Banco 20 metros. De ahí en adelante va descendiendo más suavemente.

El Magdalena limita con diez departamentos, que son: Atlántico, Bolívar, Boyacá, Caldas, Cundinamarca, Tolima, Huila, Magdalena, Antioquia y Santander del Sur. Estos departamentos tienen entre sí sus límites en el río en los siguientes puntos: Atlántico-Bolívar, en el Canal del Dique; Bolívar-Antioquia, en Bohórquez; Antioquia-Caldas, en el río de La Miel; Caldas-Tolima, en el río Guarinó; Tolima-Huila, en el río Patá, por el occidente.

Por el oriente: Magdalena-Santander del Sur, en el río Lebrija; Santander del Sur-Boyacá, en la quebrada Hermitaño; Boyacá Cundinamarca, en el río Negro; Cundinamarca-Tolima, en el río Fusagasugá, y Tolima-Huila, en el río Cabrera.

Entre afluentes y confluente, desembocan en el Magdalena más o menos 500 ríos de capacidad diferente (*Compendio de geografía de Colombia* por Ángel M. Díaz Lemos), siendo los principales afluentes por la parte oriental: el Suaza, el Villa vieja, Cabrera, Prado, Fusagasugá, Bogotá, Río Negro, Carare, Opón, Río de la Colorada, Sogamoso, Lebrija, el pesar, que desciende de la Sierra Nevada para formar la ciénaga de Zapatosa. Por esa misma banda se comunican varios caños, como el denominado el *Ciego* que lo une con la

ciénaga grande de Santa Marta. Hay muchos otros de menor importancia, como el caño de Río Viejo, por donde se llevó a cabo durante mucho tiempo la navegación colonial.

Por la orilla occidental le caen: el Plata, Yaguará, Páez, Saldaña, Cuello, Recio, Lagunilla, Gualí, La Miel, El Nare con su afluente El Ñus, el Cimitarra, Nechí, y el Cauca y San Jorge. Por esta misma banda se reparten varios brazos desde la Ciénaga de Simití hasta el Peñón, frente a El Banco, en donde el río se desvía hacia el Cauca abandonando el brazo de Mompós.

En Boca de Tacaloa, vuelve a unirse a su antiguo cauce siguiendo su curso normal en dirección norte.

De Calamar parte otro brazo hacia el occidente, conocido con el nombre de *Canal del Dique* que va hasta Cartagena, siendo navegable en todo su recorrido.

En su trayecto hay islas en número considerable, formadas unas por brazos que se van abriendo, y otras por las materias que lleva en suspensión el mismo río y que las deposita en lugares determinados. Las principales son: La de Durí, formada por el río Lebrija y el brazo de Chingalé, en cuyas orillas se encuentran los caseríos de Bocas del Rosario, Dorosillo, Vijagual, Badillo y Carpintero. Frente a la anterior, pero en el lado opuesto y abajo de la ciénaga de Simití, está la isla de Tablar, formada por el brazo Simiti y el de Morales; este último forma además la isla de su nombre en donde se encuentran los caseríos de Las Flores, Bodega Central, Las Pailas y Morales. A continuación, está la isla de Pancoger, limitada por el Caño del Dique que la separa de la isla de Morales, siguiendo a continuación la de Papayal entre el Magdalena y el Brazo Papayo. En esta se encuentran situados los pueblos de San Pedro y el Peñón, y los caseríos de Regidor, Potosí, Nispero y la Humareda. La isla de Los Gómez la forma el Magdalena en su desembocadura.

Torciendo hacia el occidente de Eli Banco, se desprende la isla de Mompós, formada por el brazo de su nombre y el de Loba, en el cual desembocan los ríos Cauca y San Jorge. En esta, banda oriental, se encuentran los pueblos de Margarita, San Fernando, Mompós y Talaigua, y otros caseríos de menor importancia. Frente de la isla se encuentra la población de Santa Ana.

En la parte media y especialmente en la baja, desde la desembocadura del Lebrija, se encuentran a ambos lados del río grandes ciénagas, que se han ido formando por el desbordamiento de las aguas depositadas en terrenos más bajos, sin poder regresar, porque las arenas y otros materiales arrastrados por la corriente, han formado en sus entrañas verdaderos muros de contención. Estas ciénagas son en gran parte las causantes del cambio de los canales, pues una vez depositadas, tienden a buscar salida a su vez por terrenos más bajos aún, hasta que poco a poco forman vías que progresan con el impulso recibido en los inviernos posteriores que les imprimen velocidad y por consiguiente fuerza para poder romper las pequeñas resistencias del terreno.

También son causantes del desvío de las aguas, los depósitos de elementos acumulados en las orillas, cuando logran tener la resistencia necesaria para impedir que estas al crecer se

desborden, imprimiéndoles en ese mismo punto un efecto hacia el otro lado. Posiblemente seguía del brazo de Mompós obedeció a que el río fue tallando la peña en donde se encuentra situado El Banco, hasta convertirla en una especie de espolón que obligó a las aguas a cambiar de ruta dejando el brazo en ángulo muerto con respecto a la mayor corriente.

En todos los ríos el canal va por la parte de la mayor fuerza de la corriente; pero esta dirección es susceptible de cambiar fácilmente aún con los obstáculos que aparentemente se cree que son insignificantes. Un palo, por ejemplo, desprendido de una ribera, es arrastrado hasta un sitio cualquiera, en donde se clava; al estrellarse contra él las aguas, se dividen en dos quedando hacia atrás un depósito de sedimentación que en muy poco tiempo forma playas, que imponen a su vez nuevas direcciones a las aguas que van a hacer canales en otros puntos o que disminuyen también la profundidad en algunos sectores, formando lo que se llama *regaderos o malos pasos*.

CAPITULO III

Geología

Según los estudios geológicos de Stutzer y Scheiber, el valle del Magdalena está compuesto de materias que en su mayoría son areniscas y arcillas disturbadas, las cuales constituyen su subsuelo.

Este se forma por la división de la Cordillera Central que se compone principalmente de materias pizarrosas cristalinas y rocas eruptivas; y la Oriental por sedimentos de materias gredosas fosilizadas.

El terreno en todo el valle presenta una continua variedad en su conformación con evoluciones originarias especialmente de la época terciaria, o sea, la precursora de la actual; cuando ya se recrudecieron los fenómenos ígneos, amortiguados poco a poco desde la época secundaria, en que purificada la atmósfera, hubo grandes lluvias que contribuyeron definitivamente al enfriamiento de la tierra.

De este recrudecimiento resultaron seguramente las contracciones terrestres y las enormes grietas por las cuales entró el agua, destruyendo hasta cierto punto la acción del fuego y dejando la superficie más o menos como está hoy.

En el trayecto de las dos cordilleras se encuentran partes de piedra esponjosa o con huecos tubulares, blanda y de poco peso, que se denomina *toba*; areniscas compactas o rocosas que contienen gran cantidad de cal y arcilla, que en las cercanías del río es muy plástica y blanda. Hay además rocas de piedra muy dura como el cuarzo, que en muchas partes se presenta cristalizado y unido, y en otras, fragmentos guijarrosos o en forma de cantos; sitios también, donde el cascajo abunda en capas pizarrosas distintas, superpuestas y paralelas a las cuales dieron vida las materias sedimentarias.

No es el caso de hacer un estudio extenso, ni me propongo tampoco hacer análisis técnicos científicos, sino dar una idea general de las distintas fases como se presenta el terreno que sirve de asiento al valle del Magdalena, y como trabajo complementario en este desarrollo

histórico.

De las dos cordilleras, la más conocida es la oriental. La formación de la hoya proviene como he dicho antes, siguiendo los estudios que se han hecho, de los tiempos terciarios, a causa de los grandes movimientos volcánicos que tal vez dieron origen a la división de los Andes en los tres ramales de montañas que recorren nuestro país; sin embargo, se desconoce todavía la edad de muchas capas interiores por no haber encontrado huellas de fósiles que pudiesen determinarla.

En las cercanías de la desembocadura del río Bogotá, por ejemplo, el terreno está compuesto por un cordón de areniscas o rocas de pequeños granos unidos por un cemento que determina las propiedades principales de ellas, en la superficie. En las cercanías del chorro de Camalá, arriba del Coello, afluyen bancos duros con algunas ondulaciones y que aparecen superficialmente pulidos. En la desembocadura del Coello se presenta el terreno con una arenisca tenaz a causa de los asfaltos que hay, siendo estos en algunos sitios algo blandos y de un olor penetrante; también allí, como en las cercanías de Chicoral, se presentan fuentes de azufre.

Cerca de Gualanday, en El Espinal y aún en Honda, se nota capas de piedra pómez que tienen hasta dos metros de grueso y que cubren las capas de rodado (cascajo, arena, granito etc.) provenientes de la Cordillera Central.

En las cercanías de Honda se presenta la arenisca con secreciones calosas e intercalaciones de arcilla. La arenisca y la arcilla se ven carcomidas a manera de esponja; además se encuentra el cuarzo en fragmentos acantilados y de cascajos que se unen en capas horizontales al lado de la Cordillera Oriental.

Abajo, en los alrededores de Caracoli, provenientes de la Cordillera Central, se notan rodados discordantes, siendo la mayor parte de ellos pequeños pedazos de roca, ásperos al tacto, compactos y vidriosos, parecidos al granito, y que los geólogos determinan con el nombre de andesitas. Estas mismas particularidades existen cerca de Purnio y La Dorada, con cascajos y areniscas compactas de grano fino formadas por los mismos.

Los rodados, casi todos andesitas, pero en tamaño grande, más o menos de un metro, fueron los que formaron los rápidos de Honda, acarreados de la Cordillera Central por el Gualí, que desde Mariquita aproximadamente tiene una inclinación de occidente a oriente de 250 metros, y que interrumpen la navegación hasta la desembocadura de la Quebrada Seca.

La parte media del Magdalena, a partir de La Dorada hasta El Raneo, en donde el valle se ensancha repentinamente y el río corre sobre una superficie formada por un zócalo cristalino que proviene de la Cordillera Central, presenta transgresiones y quiebres sobre la misma, apareciendo dislocaciones acentuadas, pero sin perder en gran parte el rumbo de las uniones horizontales de las capas.

En las cercanías de Puerto Berrío y Carare hay muchas de estas roturas verticales que determinan caprichosamente el curso de las corrientes de los ríos y quebradas afluentes.

En general, el valle está compuesto por materias duras fosilizadas, pues las cretáceas o gredosas y blandas fueron las primeras en hundirse en la evolución terciaria, y solo en Simití y en el Brazo de Morales, que se forma un poco más abajo de esta ciénaga, se notan algunos terrenos de capas gredosas muy blandas.

La parte de la costa presenta una evolución más reciente, formada por los depósitos aluviales, o sea las grandes cantidades de cieno y arena que fueron depositando los ríos en la parte baja, de manera que el terreno se iba levantando de sur a norte hasta desalojar las aguas del mar al lugar en donde hoy se encuentran, cosa que ha venido a confirmarse al encontrar los exploradores científicos residuos de materias coralíferas en profundidades de tierra de más de 200 metros. También la constitución de sus capas, que no son rocosas, demuestran su origen joven de aluvión.

Para corroborar mejor lo dicho en el párrafo anterior, hay que tener en cuenta la cantidad de materias que arrastran los ríos. Según los cálculos obtenidos por la Berger, sacando agua en latas de petróleo y luego purificándola con alumbre para que se sentaran las materias, y al extraer después una parte de agua y evaporar la otra al sol, quedó un residuo perfectamente seco y cuarteado que dio un porcentaje de materias en suspensión en tiempo de creciente, que fluctuaba entre 0,743 y 1,316; y con aguas bajas, más claras, entre 0,214 y 0,667 de peso por mil.

En 1921 la misma compañía hizo un cálculo en Puerto Berrío, y resultó una cantidad de materias en suspensión que ascendía en el año a 33.100.000 metros cúbicos, con un porcentaje medio de volumen de 0,30 y 0,65 de peso.

Esto explica fácilmente el por qué se forman con tanta facilidad islas grandes y por qué motivo también en muy pocas horas se obstruyen completamente canales que estaban en perfecto estado para la navegación de las embarcaciones.

CAPITULO IV

Temperatura, flora, fauna

La temperatura del valle del Magdalena fluctúa entre 26 y 30 grados centígrados, alterándose muchas veces debido a los cambios atmosféricos y a las lluvias.

Su vegetación es variada, sujeta a la conformación del suelo a las fases del clima, presentando casi siempre las características propias de la región.

De Girardot hacia arriba la vegetación es poco elástica y dura producida seguramente por la sequedad de los lugares. Se ven las cañas y el guáramo, plantas típicas de todo el valle, por amoldarse a la humedad y a lo seco.

De Girardot a Honda, también la vegetación es parecida, pero en las partes más bajas abundan las malezas y guaramos. Siguiendo hacia La Dorada se encuentran bosques más

tupidos, quizá debido al aumento de las aguas; sus árboles son más gruesos, productores de maderas finas que son sacadas en balsas a los pueblos cercanos.

En esta parte la palma de corozo, sobre todo, es muy abundante, lo mismo que los cultivos de yuca, plátano, maíz etc. En las cercanías de Puerto Berrío se pronuncian estos cultivos en mayor escala, seguramente porque los bosques son más débiles y fácilmente rozables. Entre las maderas están el hobo, el algarrobo, el cedro, el al barco, y otras dúctiles y fuertes como el guayacán, carrito etc., muy apreciables pero que, desgraciadamente por falta de método e interés en su cultivo, nacen aisladamente y dan muchas dificultades desde el punto de vista de su exploración comercial.

De El Banco hasta Plato el guáramo y los bambúes se ven en mayor proporción, así como otras palmas propias de los terrenos inundables.

En este sector comienzan las sabanas de Bolívar, ricas en pastos naturales en donde los ganados encuentran alimento siempre fresco y abundante, motivo este para que la industria haya adquirido las proporciones que tiene, haciendo contraste con la parte media y alta del valle en la cual la agricultura tiene mayor desarrollo.

En toda la región abunda el campano, las ceibas y las palmeras que dan al panorama un tinte particular de belleza.

De Plato hasta cerca de la costa vuelve otra vez el medio seco, parecido al del Huila, de plantas espinosas y poco adaptables a los terrenos húmedos, en donde abundan los cocoteros y los mangos.

Lo dicho hasta aquí en materia de flora es apenas una reseña general de las observaciones practicadas a lo largo de la orilla, ya que hacia adentro, los bosques son ilimitados, conservando dentro de sus sectores las mismas similitudes, a excepción de algunas particularidades relativas a la producción de ciertos vegetales pertenecientes a varias familias.

La fauna no ha desaparecido, solamente se ha alejado de las riberas y es por eso que con facilidad se consiguen jaguares, pumas, venados, erizos, faras, zorros, conejos, micos de todas las variedades, osos etc., que descienden de las partes altas.

Entre los animales de pluma se encuentran gallinetas, paujuiles, palomas, loros, guacamayas, pavas, chavarrías, garzas de todas clases y tamaños, y una infinita variedad de pájaros cantores los unos y de bellos plumajes por sus vivos colores los otros.

Entre los reptiles, la mayoría son temibles; están diseminados en todas partes, figurando entre los principales los cascabeles, boas, mapanás, pudridoras, corales, y una enorme cantidad de víboras que inyectan venenos mortales.

Los insectos son abundantísimos, los hay de diversas formas y tamaños, siendo todos enemigos del hombre. Gracias a las medidas higiénicas, talas de bosques y drenajes, los lugares habitados se han defendido de las plagas, sobre todo de los zancudos transmisores

del paludismo y de la fiebre amarilla.

A pesar del medio tan hostil y desagradable se encuentran otros insectos, como los cucarrones y las mariposas, que por sus formas y la belleza de sus tintes, pueden muy bien dar origen para una colección interesante que muestre genuinamente los productos de su clase en la región.

En el río habitan millares de peces, de los cuales hay algunos que han constituido verdaderas industrias lucrativas, como la de la pesca del bagre que se lleva a cabo en la región de El Banco.

Entre los animales ponzoñosos y ofensivos se encuentran cantidades enormes de rayas y caimanes, que no obstante el tráfico de vapores y la cacería que de ellos se hace para sacar producto de sus pioles, no ha sido posible más que disminuirlos un poco.

Es bien sabido que millares de estos saurios atacaron a los expedicionarios comandados por Gonzalo Jiménez de Quesada, en sus exploraciones sobre Barrancabermeja y el Opón, infundiéndolo pánico entre sus hombres.

CAPITULO V

Desarrollo de la navegación

Lo primero que sirvió para la navegación de los aborígenes fue la balsa, por ser fácil su construcción y por concordar más con la idea «pie de ella posiblemente tuvieron, ya que no requería sino solidez de los materiales empleados, gran flotabilidad y destreza en su conducción.

Cuando llegaron los primeros navegantes españoles, encontraron un crecido tráfico de *canoas* construidas en figura de artesa, sin quilla y sin ninguna diferencia en proa y popa. El nombre de esta clase de embarcaciones fue introducido a la lengua española, pero su verdadero origen viene del idioma de los Indios *caribes*.

Por mucho tiempo ellas sirvieron de auxiliares en las necesidades de la conquista y la colonia, hasta cuando pasó a desempeñar su papel principal el *champán*. Esta era una embarcación con cubierta que recibía su impulso a fuerza de remos y palancas, por no poderse usar en ella las velas a falta de brisa.

De las tres embarcaciones enumeradas se sirvieron los habitantes del nuevo mundo que se vieron obligados a navegar por el Magdalena, teniendo que soportar en ellas las incomodidades, la lentitud, los peligros y las plagas.

Cuando Nariño tuvo que huir de las garras realistas acompañado de su hijo, se sirvió de la balsa, sufriendo en ella durante su travesía hasta Cartagena, las vicisitudes y las inclemencias del clima.

Tampoco los virreyes pudieron escaparse de este sistema de transportes como le aconteció a don Juan Pimienta, quien vio y sintió en su recorrido monótono las penas de su esposa y

la muerte de su hijo, sin otra distracción que el constante choque de los remos en el agua, movidos por negros e indios, a semejanza de las antiguas galeras.

Fue en 1823, cuando el alemán Bernardo Elbers estableció la primera empresa de navegación a vapor en el río Magdalena con el barco que él llamó *Fidelidad*. Pocos resultados prácticos dio este como los otros que trajo en 1825, llamados *General Santander* y *Gran Bolívar*, de procedencia americana, pero inadaptables por su gran calado y su sistema de propulsión con ruedas laterales, las que se deterioraban fácilmente en los atraques y contra las palizadas. La empresa fracasó en 1829, sin contar *El Libertador* que trajo y vendió ese mismo año en Santa Marta, y que se perdió en 1832.

En 1839 la "Compañía Anglogranadina" compuesta por el señor Francisco Montoya en asocio de otros comerciantes ingleses establecidos en el País, trajo el buque llamado *Unión*, con ruedas del tipo de los anteriores y máquinas de baja presión, el cual navegó hasta 1841, año en que las fuerzas contrarias al gobierno lo hundieron en Bocas del Rosario.

Cuando el general Tomás Cipriano de Mosquera subió al solio presidencial en 1845, la navegación del Magdalena tomó vida nuevamente y gracias a sus constantes esfuerzos surgió la "Compañía de vapores de Santa Marta".

En 1847 navegaron los vapores *Magdalena* y *Nueva Granada* de casco metálico, con máquinas de alta presión. El primero, después de varios daños y reparaciones se perdió en 1853 en el brazo de Canaletal al dar contra un palo.

En 1854 en el sitio denominado Purnio, voló el *Manzanares*, traído dos años antes. Solo quedó navegando el *Nueva Granada* que pasó a manos de otra compañía con el nombre de *Elena Simonds*, al liquidarse esta.

Un vapor digno de anotarse y que pertenecía a la "Compañía del Pique y río Magdalena", establecida en 1850, fue el *Calamar*. Era de casco de hierro y se le había modificado el sistema de propulsión, en el sentido de que las ruedas ya no iban a los costados sino uno en la popa. El inició la navegación por el Dique y los caños de Ciénaga, con un calado máximo de dos y medio pies.

De esta fecha en adelante se intensificó la navegación y surgieron las empresas "Samper y compañía", "Hamburger", "Batís & Champán", "Compañía de vapores del Magdalena", "Empresa Simonds", "Compañía Americana" y otras, establecidas entre los años de 1850 a 1860. Casi todas con buques de procedencia americana y empresarios ingleses, americanos, alemanes y granadinos.

También se fundó la "Compañía unida de vapores del Magdalena", en la cual se refundieron las demás, siendo nombrado director de ella, el señor Roberto A. Joy, de nacionalidad británica, quien supo afrontar las dificultades que se iban presentando, solucionándolas con la construcción de bodegas, atracaderos etc., y más que todo con el establecimiento de una oficina general de control que fue la base de la organización de la nueva compañía.

Una vez encarrilada adquirió nuevos vapores, como el *Antioquia* que viajó hasta 1888 en que fue desarmado; el *Vencedor*, que estalló en el chorro de Guarinó; el *Víctor, Francisco*

Montoya y otros que navegaron hasta 1890, año en el cual se extinguió la empresa para formar la "Compañía colombiana de transportes".

Otras sociedades de importancia se crearon como la alemana "Weckbercker", establecida en 1850 con *El Alemania* y *El América*; El primero se perdió en 1865 cerca de Caracoli habiendo sido la causa de su hundimiento, una volcada aparatosa motivada por la fuerza de la corriente.

Más tarde, al empresario señor Alejandro Weckbercker, cúpole el honor de ver por primera vez, en medio de la mayor alegría y el reconocimiento del pueblo, al vapor *Moltke* en Neiva, el día 12 de mayo de 1875, después de cuatro meses de navegación y de continuas luchas para vencer los obstáculos del río.

La "Compañía nacional", compuesta de capitalistas colombianos, trajo los buques *Tequendama* y *Tairona* que funcionaron hasta 1869, liquidándose la compañía para pasar a manos de la "Unida de valióles del rio Magdalena".

En este mismo año se formó la "Compañía Alemana" con los señores Hoenigsberg, Hessels & Comp., adquiriendo en Barranquilla un terreno para sus patios, organizando talleres y construyendo en Veranillo un dique o canal que aún existe.

También se fueron modificando los sistemas de ruedas, suprimiendo las laterales y pasándolas a popa. Los muelles se mejoraron considerablemente y tomó un aspecto muy distinto en todo sentido el puerto en donde hoy existen los edificios y patios de la "The Railways Navegation Comp. Ltd".

Con algunos buques comprados a otras compañías y los demás que adquirió quedó la flota de la alemana compuesta del *Bismarck*, de casco de madera, con capacidad para dos mil cargas, y con cuatro y medio pies de calado; el *Barranquilla*, el *Murillo*, el *Isabel* y el *Anita*. En 1877 hizo parte de la "Compañía colombiana de transportes" después de haber perdido varias de sus unidades.

Más tarde se formaron nuevas empresas de navegación, figurando entre ellas la "Pérez Rosa" y "Held".

A principios de este siglo, ya el desarrollo de ella fue tomando incremento y los sistemas de combustión se mejoraron por el consumo en gran parte de carbón de piedra que contribuyó a aumentar las calorías, estableciendo un régimen de presión más alta. La leña siguió prestando muy buenos servicios, y gracias a ella las riberas del Magdalena comenzaron a poblarse dando origen a los principales puertos con que cuenta actualmente el río.

Por el año de 1906 The Steanboat Ltd. tenía buques con itinerarios casi precisos que hacían el recorrido entre Honda y Girardot, y a veces hasta Purificación por medio de los vapores *Rafael Reyes*, *Miguel Samper*, *Enrique* y *Néstor Reyes*, y el *Fould*, con capacidades del 80 a 120 toneladas, lo que daba una capacidad total transportadora de 485 toneladas.

En el mismo año, en el bajo Magdalena se calculaba el movimiento anual de carga en 70.000

toneladas transportadas por las compañías "Steamboat", entre Barranquilla y Caracoli con los vapores *Elena Montoya, Ofelia, Adelaida, Natalia, Eugenia, Isabel* y otros dos o tres más con capacidades que variaban de 130 a 330 toneladas. La misma compañía tenía en Calamar y Caracoli el *Margarita, Clara, Eloísa, Alicia* y *Mariana* de 300 toneladas, más 12 bingos de hierro, en la primera línea con una capacidad de 500 toneladas y 9 en la segunda con 400.

La "Compañía Colombiana de Transportes" tenía el *Bismarck* de 400 toneladas y diez buques más con capacidades de 120 a 320 toneladas; siete bingos de hierro con capacidad de 230 toneladas, lo que daba una capacidad total transportadora de 3.295 toneladas.

La "Anseática de vapores", tenía cuatro transportes que eran: *El Zaragoza, Cristian, Honda* y *Manizales*, con sus respectivos bingos de acero, siendo capaz de transportar en conjunto 1000 toneladas.

La "The River Steamboat Company" iba a la cabeza por ascender su capacidad transportadora a 4.450 toneladas. Seguíanla la "Alemana" con tres vapores: *El Humburyo, Bremen* y *Cauca*, y cuatro bingos con 640 toneladas de capacidad; La "Pérez Rosa", con 651 toneladas, contando entre bingos y los vapores *Pérez Rosa* y *Enrique*.

Por último, la "Empresa Antioqueña" con el vapor *Antioquia* de 350 toneladas y dos bingos de 50 toneladas cada uno.

El total de capacidad de transporte en este año era en el alto, de 485 toneladas, y en el bajo, de 10.495.

Por esta misma época, en 1908, el general Rafael Reyes expidió el memorándum de Apulo, según el cual todas las compañías quedaban sujetas a una misma reglamentación, con el apoyo del gobierno. En 1911 contrató la nación con las empresas la conducción del correo, estableciendo itinerarios fijos entre Barranquilla y Bogotá.

De este año en adelante, la navegación continuó ensanchándose, y ya en 1914 se contaba con talleres y astilleros en los cuales se constituyeron cinco vapores, siete botes metálicos y algunas embarcaciones pequeñas.

En 1916 el aumento de vapores se hizo más notorio, dando un movimiento general de 150.000 toneladas, o sea, más del doble del mismo en 1906.

Terminada la guerra europea, se opera un nuevo cambio fundamental en la navegación con el establecimiento de la combustión por medio del petróleo. En 1924 las empresas tienen ya un carácter superior, contándose entre ellas las siguientes: "The Colombia Railwnys", "La Antioqueña", "Lindemeyer", "Sociedad de Transportes", "La Tropical Oil Company", "Naviera Colombiana", "Empresa de Ciénaga" y "Betancour", además de otras secundarias en las cuales no estaban incluidos los barcos del gobierno que eran *El Simón Bolívar, Concordia, Bocas de Ceniza, Dique de Cartagena, Magdalena, Nariño* etc., y los cañoneros *Hércules* y *Colombia*, llamado este último hoy *Presidente Mosquera*.

El *Hércules*, después de haber llenado páginas gloriosas en la migración del Magdalena,

desapareció en forma trágica el 16 de Junio de 1928 al estallar sus calderas en las inmediaciones de Sitio Nuevo, perdiendo la vida el coronel Jesús Aranguren y otros tripulantes (pie en forma abnegada y patriótica cumplían sus deberes).

El cañonero *Presidente Mosquera* sigue desempeñando como siempre sus funciones de guardián del Magdalena, que hasta la fecha en este río ninguno lo ha superado en su celo por conservar la tranquilidad a él confiada, haciendo cumplir en todas partes las leyes de la república, y amparando a todos los moradores que están bajo em jurisdicción. Para poder desempeñar mejor su cometido ha sido repinado completamente, modernizándole sus sistemas de combustión y tanques, y cambiándole su armamento viejo por piezas de diversos calibres de los últimos modelos.

El número de buques comerciales se aumentó y ya en 1924, entre barcos y planchones, se movían en el río 300.000 toneladas, subiendo en 1934 a 588.000 y en 1936 a 773.000 toneladas; esto indica un activo comercio de importación y exportación siempre progresivo, a pesar de que en los últimos años la vía del Pacífico con su red de ferrocarriles y carreteras le ha disminuido un poco su movimiento.

En diciembre de 1930 llegaron a Barranquilla los cañoneros *Yarrow* y *Cartagena*, *Santa Marta* y *Barranquilla*, con motores diésel de 600 caballos de fuerza y con dos hélices, gran velocidad, tres pies de calado. Estos barcos un año más tarde se trasladaron a los ríos del sur del país en donde cumplieron y seguirán cumpliendo los cometidos propios de su misión.

Actualmente se eliminaron los peligros de siniestros por roturas en el casco y explosiones de las calderas, con la creación de un organismo técnico, dependiente de la Intendencia General de Navegación, encargado del control de las embarcaciones, sometiéndolas a clasificaciones periódicas y no permitiendo el zarpe de ninguna de ellas mientras no ofrezcan las debidas seguridades a los intereses puestos a su cuidado. Igualmente se ha procedido en todo lo tocante a la tripulación de las mismas no permitiendo para el desempeño de esos puestos, sino a individuos con conocimientos suficientes y patentados.



Revisado por: FEPP