

COMPENDIO HISTÓRICO DEL RÍO MAGDALENA

Por: **HERNANDO MORA ANGUEIRA**

*Artículo del Boletín de la
Sociedad Geográfica de Colombia
Número 2 y 3 Volumen VI
1939*

Conclusión

CAPITULO VI

TABAJOS HIDRÁULICOS



Quando la navegación de este río se hizo más intensa con los aumentos siempre progresivos de las flotas, comenzó a imponerse la necesidad de emprender trabajos de limpia y regularización de sus canales.

Hace muchos años se iniciaron estudios de tres obras importantes, a saber: apertura de Bocas de Ceniza, mediante la construcción de tajamares; la navegación del brazo de Mompós y la eliminación de los obstáculos en el Salto de Honda.

De las tres, la primera es hoy una realidad gracias al esfuerzo tenaz, al espíritu público de los barranquilleros y al decidido apoyo del gobierno, convirtiendo la barra de Bocas de Ceniza en un canal navegable en todas las épocas y para todos los calados, que traerá como consecuencia el progreso anhelado de muchas generaciones.

Las otras dos, a pesar de haberse efectuado reconocimientos, estudios, levantado planos etc., nunca han tenido un resultado práctico, y es por eso que hoy se encuentran en las mismas condiciones de antaño.

El general Tomás Cipriano de Mosquera, como buen militar y gobernante, impulsó las empresas de navegación y acometió los primeros estudios para mejorar las condiciones del río, haciendo venir al país a dos ingenieros hidráulicos holandeses.

En 1881 el nunca bien ponderado Francisco J. Cisneros, que dejó obras importantes en todo el país, llamó a don Julio Striedinger para que lo asesorara en un estudio completo que se proponía hacer del río Magdalena a fin de mejorar en cuanto fuera posible sus condiciones de navegabilidad. Estos dos hombres de ciencia notables dirigieron incansables trabajadores

en la obra en que se habían empeñado logrando reunir una considerable cantidad de datos interesantes. Striedinger hizo un recorrido hasta Neiva, y otro de estudio hasta San Pablo, pero como creyera que el gobierno no estaba en condiciones monetarias para emprender obras de canalización, hizo solamente un plan de trabajos para la limpia y regularización. Sugirió la compra de la draga *Cristóbal Colón* y del remolcador *Magdalena*, ausentándose del país en 1883.

En 1890 vino el ingeniero Mc'Goran contratado por el gobierno, sin que durante el tiempo que estuvo al servicio hubiera hecho nada provechoso.

Con el impuesto de cinco centavos por carga que se cobró desde 1896 por medio de una resolución, se lograron intensificar los trabajos de limpia, con los fondos recogidos, contratando ingenieros de los cuales unos dieron buenos resultados, y otros entre regulares y malos.

En 1904 el administrador Jacobo Cortissoz celebró con el gobierno un contrato para la limpia y canalización. Después de él, vinieron otros que complementaron los trabajos iniciados, concluyeron algunos y adquirieron además buques, dragas, y. casas flotantes etc., para asegurar los fines propuestos.

En 1910 el gobierno se encargó de los trabajos de limpia y canalización, estableciendo una junta asesora en Bogotá con un cuerpo consultivo en Barranquilla, compuesto por los empresarios navieros, y nombro como administrador al señor Rafael Niebles, quien desempeñó ese empleo hasta 1914. Más tarde la junta de canalización pasó de la capital de la república al puerto de Barranquilla.

El actual gobierno, para impulsar los trabajos y poder conseguir un mayor rendimiento en ello, ha hecho una organización especial de la vía dividiéndola en cuatro zonas, al frente de cada una de las cuales colocó un ingeniero encargado de los trabajos de construcción, conservación y regularización. Esta reglamentación permitió poner orden, pero más tarde, con el fin de obviar algunas dificultades, fue necesario modificar el sistema adoptado estableciendo otro que comprende varios departamentos que dependen de la Superintendencia General de Navegación.

Las dependencias son las siguientes: técnico de equipo, construcción, exploración y conservación. Cada sección de éstas tiene una reglamentación especial, correspondiéndole al jefe trabajar dentro de las actividades señaladas, coordinando en esta forma un plan general cuyo resultado solamente se verá después de algún tiempo.

No me propongo hacer un estudio detenido de lo que significan las obras hechas y lo que aún queda por hacer en todo lo referente a canalización y regularización, porque ello me impondría un largo trabajo que está muy bien expuesto en las Memorias de Obras Públicas.

Creo que canalizar el río Magdalena es una empresa superior a nuestras fuerzas y que solamente debemos dedicarnos a la limpia y regularización de los sectores malos, con lo cual se conseguirá seguramente el fin propuesto, que consiste en defender los puertos y caseríos establecidos, permitiendo además la libre navegación durante todo el año, aún en

las épocas en que por la sequía se forman pasos malos que obstaculizan y ponen en peligro la buena marcha de los barcos.

Hace años se propuso una solución que permitiera al Brazo de Mompós ser navegable en toda época, proyectando el desvío de las aguas del Cesar por medio de un corte efectuado detrás de El Banco, o bien desviando el Magdalena por medio de un espolón situado abajo de la desembocadura del Cesar, en la ribera de Bolívar, en un ángulo de 45 grados frente a la boca del Brazo de Mompós, para que por él se deslizaran las aguas que hacia aquel punto vienen en línea recta.

Para los rápidos de Honda se propuso la formación de una especie de esclusa o el rompimiento de las rocas desde el puente Navarro hasta los chorros de Mesuno y Guarinó.

Varias comisiones de ingenieros al estudiar estos dos problemas del Magdalena han hecho estudios similares, pero como lo digo al principio de este capítulo, hasta el momento no se ha llegado a nada positivo.

En 1920 el gobierno celebró con la casa Julius Berger Konsortium un contrato para la ejecución de trabajos en el río Magdalena que debían de verificarse de acuerdo con los estudios y planos presentados por ésta. Los trabajos que comenzó están consignados en la Memoria de Obras públicas del año de 1926, en un extenso volumen que es hasta la fecha el más completo que se haya hecho.

Es difícil poder decir en una reseña tan corta como ésta si la obra de la Berger fue buena o mala, y si sus observaciones y propuestas pueden ser la base de estudios más serios que veamos algún día cumplidos por medio de obras efectivas y duraderas.

Al hablar la Berger del socavado, dice que es una cavidad que forma el agua por la fuerza de arrastre en el fondo. Cualquier resistencia que encuentra la corriente origina una represa y con esto un aumento de la caída, y por consiguiente un aumento de la fuerza de arrastre. Cualquier curva, cualquier saliente de la orilla, cualquier muralla vertical en ésta, origina el mismo efecto.

Los socavados cercanos a la orilla son causa del desmoronamiento prolongado si ésta es de materias deleznable. Al socavado le sigue en su parte inferior, donde se depositan los acarreos, el paso lo que vulgarmente se llama bajo; socavado y paso forman un conjunto indivisible y estrecho. Si el paso se encuentra en una parte ancha del río, se reduce entonces, generalmente, la profundidad a causa de la disminución de la fuerza de arrastre, dando lugar a que se formen pasos malos o de poca profundidad que constituyen un obstáculo real para la navegación.

El objeto de la regularización consiste en arreglar el río en tal forma que se eviten los socavados y por consiguiente los malos pasos. El dragado que se ha usado ha resultado insuficiente y la mayoría de las veces nulo, porque el trabajo mecánico de semanas y aun de meses, se pierde en un solo creciente en la cual la arena llena de nuevo los canales que con tanta dificultad se habían arreglado.

El peor enemigo de los buques es el palo clavado y oculto bajo las aguas y que ha producido en todas las épocas centenares de siniestros. Es indispensable evitar la llegada al Magdalena de troncos que en grande escala bajan por sus afluentes, e intensificar por todos los medios al alcance la extracción de ellos, bien sea poniendo los a flote por medio de dragas y grúas, o volándolos con dinamita. En la actualidad se ha intensificado la extracción de troncos y es justo reconocer que el río ha mejorado considerablemente y que los canales de tráfico no ofrecen tantos peligros como antes; pero es indispensable no desmayar en esta provechosa obra ni un solo instante.

El Magdalena se ha dividido para los efectos de su arreglo regularizador, en tres zonas: la primera va desde el mar hasta Bodega Central, la segunda de Bodega Central a Girardot y la tercera desde este punto hasta Neiva.

En la parte alta del río el terreno es rocoso y fuerte, lo que dificulta en gran parte los arreglos y por lo mismo se requieren trabajos fijos, impermeables y duraderos, construidos a base de hierro, piedra y cemento. De Girardot para abajo el terreno es más blando y es el trayecto que más malos pasos tiene. Los trabajos en este sector deben efectuarse en las orillas con pilotes tan resistentes como lo requiera la fuerza de la corriente, evitando que se formen los llamados socavados y pasos. También podrían ser faginas dobles, rellenas de material fino y cascajo; algunos brazos de las islas se deberían tapar con material flotante y con bases sólidas para aguantar el arrastre que contribuiría a taparlos.

A lo largo del Magdalena se necesita intensificar la regularización y limpia en los puntos denominados: Gallinazo, Margaritas y Boluza, en el alto Magdalena; Garrapata, Puerto Berrío, Murillo, Peñón de Caballo, Boca del río Carare, Puerto Nuevo, Puerto Wilches,

La Sinzona y la entrada en el brazo de Mompós, y algunos que se han ido formando, en el bajo Magdalena. Estos son los puntos que ofrecen invariablemente obstáculos a la navegación desde hace muchos años, cada vez que se presentan las aguas bajas.

De 1926 para acá se han llevado a cabo en el río Magdalena importantes trabajos, especialmente portuarios, que serán tratados en líneas generales al hablar de cada uno de ellos.

CAPITULO VII

Progreso de las riberas

Este capítulo solamente comprenderá una reseña histórica general de la forma como se fueron poblando las orillas del río Magdalena, hasta conseguir el progreso actual que hoy disfruta.

Cuando fue descubierto el Magdalena, había apenas pequeños caseríos de indígenas, situados en algunos puntos altos del terreno y próximos a los lugares abundantes en pesca y cacería. Después se construyeron campamentos que utilizaban los exploradores para hacer descansos en sus largos y penosos viajes. Posteriormente, con la creación de la navegación

a vapor, se necesitó la leña como combustible, dando lugar este [motivo al nacimiento de agrupaciones de casas denominadas *leñateos*, que más tarde se convirtieron en corregimientos y aún en municipios y "puertos a medida que afluían los trabajadores a esos sitios, instalándose en forma definitiva. Poco a poco se fue estableciendo un activo comercio, debido al intercambio de productos que hizo desarrollar la agricultura y la ganadería, como también la explotación de maderas finas que tenían buena acogida en los mercados y en los aserríos que comenzaron a fundarse.

No todas las poblaciones progresaron igualmente; unas tuvieron siempre el carácter de provisionales, porque fueron escogidas mal, topográficamente. A otras, en cambio, la naturaleza las favoreció por las buenas condiciones climáticas y del suelo, por cuyo motivo obligaron más tarde hacia ellas las redes de comunicación del país.

Barranquilla. — Esta ciudad fue levantada sobre los barrancos de San Nicolás, lugar a donde vinieron en 1620 los ganados de los pueblos vecinos, acosados por la sed, debido al fuerte verano de ese año. Su verdadero origen viene de 1629, cuando un grupo de colonos sentó las bases de la que más tarde debía de convertirse en la bella y floreciente ciudad de hoy.

Situada a siete metros sobre el nivel del mar, con una temperatura de 28 grados, que es suavizada en varios meses del año por las brisas del nordeste, goza de un excelente clima. Está privilegiadamente colocada a la margen izquierda del Magdalena, y es el centro de un activo movimiento comercial tanto de importación como de exportación, por la cantidad de vías que le llegan. Como todas las ciudades costaneras, fue víctima del ataque de los piratas, pues fue saqueada en 1815 por los realistas que la tomaron a viva fuerza.

Con el tiempo fue dejando entrever las posibilidades de su futuro por el adelanto e importancia que tomaba rápidamente, hasta conseguir en el año 1876 que se le otorgara la administración general de la aduana, que antes funcionaba en Sabanilla. Su mayor progreso data de este siglo que la ha colocado a la cabeza de todas, en su parte comercial e industrial.

En el ramo fluvial tienen en ella su asiento todas las compañías de navegación con sus servicios adicionales como bodegas, talleres de reparación y varios astilleros pertenecientes compañías anónimas, en los cuales es fácil la construcción y reparación de cualquier clase de embarcaciones.

En su vida industrial se encuentran fábricas de todas clases: unas productoras de sedas, otras de tejidos de algodón, de pastas y galletas, de aceites y grasas vegetales, de calzado etc., que dan trabajo a un porcentaje del pueblo de ambos sexos.

Su parte aérea se encuentra también en las mismas condiciones de progreso que su arteria fluvial y marítima, por ser su puerto el punto a donde convergen todas las líneas del país y las extranjeras que tocan en Norte y Suramérica, habiendo sido necesaria la construcción de hangares y de campos especiales para los aviones equipados con ruedas o con flotadores.

La ciudad está dotada de inmejorables servicios públicos, como son el agua, la luz y el teléfono; teatros y clubes, colegios de segunda enseñanza y universidades comerciales. Se comunica con Puerto Colombia y Cartagena por medio de carreteras pavimentadas, lo

mismo que con la mayoría de los municipios del Departamento.

Su barrio residencial de El Prado puede competir con los mejores, en su estilo y confort, de cualquiera ciudad americana o europea. En el centro de esta bella urbanización está el Hotel del Prado, considerado como el más típico exponente de la arquitectura tropical en esa clase de edificaciones.

Con la apertura de Bocas de Ceniza y la construcción del terminal marítimo, ha visto esta acogedora y pujante ciudad realizados sus anhelos, que el Gobierno impulsó y realizó en la mejor forma, constituyendo estas grandes obras hidráulicas las mejores acometidas con feliz éxito en Suramérica en los últimos años.

En resumen: Barranquilla, por el esfuerzo siempre constante y patriótico en favor de sus intereses y los de la colectividad nacional, ha sabido granjearse el aprecio y la simpatía de todos los colombianos y de los extranjeros residentes o que han residido en ella, en donde siempre han encontrado campo propicio para el desarrollo de sus iniciativas, sintiéndose en su verdadero medio.

Calamar. — Importante por su situación en la margen izquierda del Magdalena y del Canal del Dique. Hacia Cartagena está unida por el mismo canal y el ferrocarril, y hacia el interior por el río Magdalena. Está llamada a progresar considerablemente con el aumento de la navegación y por haber sido dotada por el Gobierno de un servicio eficiente de muelles y bodegas.

Mompós. — Situada en el brazo de su nombre, a una altura de veinte metros y con una temperatura de 30 grados, fue fundada en 1539 por Alonso de Heredia. Antes de cambiar el cauce del río era el centro de un activo comercio entre el interior y la costa. Lleva ese nombre en memoria del cacique Mompós, valiente guerrero que resistió con tesón a los conquistadores. En 1762 la ciudad se inundó a causa de un gran creciente y tuvieron los habitantes que abandonarla. Escuna de hombres ilustres y patriotas; la historia, orgullosa de su pasado, la ha llamado siempre la ciudad valerosa. Es de desear que pronto se abran los trabajos de encauzamiento de las aguas por este brazo, para que vuelva a gozar de su antigua actividad comercial.

El Banco. — En la banda oriental del Magdalena, en la confluencia con el Cesar, se levanta sobre un alto peñón que da a la ciudad la apariencia de una fuerte colonial; en las grandes avenidas su parte baja se inunda con los desbordamientos del Magdalena y las represas del Cesar. En este puerto se pensó construir un corte por detrás de él, que desviara las aguas del Cesar y que la corriente tomara impulso hacia el Brazo de Mompós, pero no se llevó a cabo por temor de serios perjuicios que podrían acarrearle con esta clase de obras. Hoy ocupa un lugar importante entre los puertos por el hecho de atracar en él todas las embarcaciones que surcan el río. Actualmente se estudia un proyecto para la construcción de un espolón, trabajo éste al cual ya me he referido, y que de efectuarse acortaría considerablemente las distancias, ya que el Brazo de Mompós es más corto que el de Loba en 50 kilómetros.

Puerto Wilches. — Situado en la orilla derecha del Magdalena, se une con Bucaramanga por medio de ferrocarril y carretera. El Gobierno construyó en este puerto un muelle de tablestacado metálico con la partida de \$ 210.000 que votó para este fin en 1931. Es centro de activo comercio con los Santanderes y demás Departamentos vecinos, habiendo producido la explotación de sus productos en 1935, \$57.027.19. Los gastos generales, hechos con este dinero para mejorar las condiciones del atracadero, construcción de camellones de cemento y otras obras, ascendieron a \$36 658.85, quedando a su favor un saldo de \$ 20.368.34, cifra ésta que prueba la importancia comercial de él.

Barrancabermeja. — En las bocas del Río de la Colorada entre el Opón y el Sogamoso; es importante por sus yacimientos de petróleo en explotación intensiva, especialmente después de la guerra europea. La Tropical Oil Company ha establecido allí la base de sus actividades, poniendo tanques de gran capacidad para el suministro de combustible a los barcos, tanto en él como en otros sitios importantes e indispensables de distribución. Para el transporte del aceite en el río, tiene una maravillosa flota de remolcadores y de planchones - tanques, dotados de los últimos adelantos modernos.

En 1931 el Congreso hizo la ley de petróleos que fue la base para el estudio de las propuestas y contratos de varias Compañías que deseaban la explotación en grande escala. El gobierno ha puesto especial atención y cuidado a los trabajos del puerto, y, debido a eso, se llevaron a cabo los proyectos de hace años para la construcción del muelle con servicios para pasajeros, carga y combustible. La obra consiste en un malecón metálico de 344 metros de longitud, con carrileras para una grúa de dos y media toneladas, edificios para la administración, bodegas, alcantarillado y alumbrado eléctrico. Como base de los patios y grúas se construyó un viaducto de madera de 242 metros, destinado para la movilización del martinete y de los compresores eléctricos. En pocos años la población ha crecido enormemente y se nota cada día más por la afluencia de trabajadores para las petroleras, y de comerciantes.

Puerto Berrío. — Puerto importante del departamento de Antioquia y estación terminal de ferrocarril de Medellín hacia el río Magdalena. Su localidad es buena y sus edificaciones cada día son mejores y más numerosas. Es el centro de activo comercio que ha recibido nuevo impulso con la terminación de la carretera del Carare que va hasta Puerto Olaya, situado frente a él, en la margen derecha. Hace varios años el río se llevó una faja de tierra de treinta metros de ancho aproximadamente, lo que dio lugar a construir el actual malecón que tiene 450 metros de longitud, y está dotado de un equipo completo de elementos de descargue y de bodegas.

Un poco abajo de este puerto, en el sitio denominado Santa Cruz, construyó el gobierno un *slip* con capacidad para barcos hasta de 1600 toneladas con sus servicios complementarios, como son las casas, campamentos y talleres, defendiendo estas obras por medio de un muro «de 104 metros de largo y de tres y medio metros de altura. Desgraciadamente el río varió de canal en este sector, imponiendo la necesidad de hacer trabajos de dragado para abrir un nuevo canal, pero los rodados vuelven a acumularse en cada invierno. La parte comercial del *slip* no ha comenzado a dar los frutos que se esperaban, seguramente por

encontrarse muy lejos de la costa, lugar éste a donde van a repararse todas las embarcaciones que sufren averías en sus viajes, y en donde la adquisición de materiales es más fácil y barata, y están bajo el control inmediato de sus propietarios.

La Dorada. — Importante también por el ferrocarril que lo une con la red del occidente. Frente a este puerto se encuentra situada la base aérea de Palanquero, que es de las mejores de Suramérica por una organización terrestre y por el material aéreo allí acumulado. Dentro de poco tiempo La Dorada quedará unida por medio de una carretera con Manizales, por donde se intensificará el comercio con el Interior del departamento de Caldas, anulando hasta cierto punto el cable aéreo de Manizales-Mariquita. Frente de La Dorada y un poco arriba de la base aérea, acaba de ser fundado Puerto Salgar, que está unido con la capital por un ferrocarril.

Su muelle es de moderna construcción, y sus bodegas permiten en todo tiempo el almacenaje de grandes cantidades de café que se exportan por esa vía.

Honda. — Ciudad de construcción colonial, erigida en villa en 1643. Está situada en la margen izquierda del Magdalena, en la confluencia con el Gualí, a una altura de 200 metros sobre el nivel del mar, y con 29 grados de temperatura. En junio de 1805 un terremoto la iba destruyendo totalmente. Hoy es considerada como la primera plaza comercial del Tolima, y su puerto es el límite de las navegadoras del alto y bajo Magdalena. El Gualí la divide en dos partes que se unen por medio de puentes sólidamente construidos. Se comunica con Caracolí por medio de una carretera.

Los rápidos de Honda han obstaculizado siempre la navegación en este sitio, y en más de una ocasión se ha pensado en abolir este obstáculo, pero se ha llegado a la conclusión de que sería muy costosa la obra que habría que ejecutar porque los trabajos tendrían que llevarse hasta los chorros de Mesuno y Guarinó, 15 kilómetros abajo; y hacia arriba, destruir las rocas hasta el puente Navarro. El presupuesto que cuidadosamente se ha elaborado, asciende a una cantidad no menos de tres millones de pesos.

Girardot. — «Ciudad de las Acacias», está situada en la orilla oriental; a pesar de ser relativamente nueva, ha tomado grande impulso con el ferrocarril de su nombre que era, hasta hace poco tiempo, la única vía de comunicación directa con Bogotá. Actualmente se encuentra en medio de una completa red de carreteras y ferrocarriles que unen los Departamentos de Cundinamarca, Tolima y Huila, las que se empalman encima del río por medio de magníficos puentes que constituyen obras dignas de mencionarse.

Neiva. — Ciudad antigua y de importante historia colonial. Fue fundada en 1550 por el capitán Juan Alonso, a 25 kilómetros al sur de donde hoy se encuentra y en tierras de los indios *Pitágoras*. La destruyeron los *pijaos* pocos años después de fundada, siendo nuevamente levantada en 1612 en el lugar actual. Las carreteras y ferrocarriles anularon completamente su tráfico fluvial. Es la Adelantada hacia nuestras regiones del sur, y se comunica hasta Venecia, sobre el río Orteguzaza, por medio de una carretera.

Entre estos puertos, que son los más importantes, han surgido muchos otros, impuestos por las necesidades comerciales que buscan el acortamiento de las vías y que dentro de muy poco tiempo serán florecientes.

Hay que hacer especial mención de Gamarra, que aun cuando pertenece al Departamento del Magdalena, es la única salida de Santander del Norte, por medio del cable aéreo Ocaña amarra.

En síntesis: las poblaciones y puertos formados a lo largo del valle del Magdalena son el mejor indicio de la prosperidad nacional y del esfuerzo titánico y emprendedor del pueblo colombiano.



Revisado por: FEPP