

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, joropos, así como diferentes formas de bambuco (el sanjuanero, el rajaleña y el bambuco fiestero).

En las calles se recrean 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.

GRUPO FOLKLÓRICO
"LOS PIORESNADA"
Colombia de Fiesta.
Círculo de Lectores y
Fundación BAT, 2006

COMPARSA DE LOS
MATACHINES
Archivo fotográfico
Castro Vizcaya

BAILE DEL
SANJUANERO



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.

LA REAL EXPEDICIÓN BOTÁNICA

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. *

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. **

El director y su personal subalterno con sus herbarios, colecciones y dibujos, fueron trasladados a Santafé, a la “vegetación lanuda” como decía el gaditano Mutis para referirse tanto a la flora tormentosa, como a la gente “enruanada” y a su carácter introvertido. De nada sirvió la abundante correspondencia desde la Casa Botánica de Bogotá, ni los llamados a personas distinguidas de Mariquita para salvar del colapso el primero de los jardines botánicos colombianos. Ni siquiera el respeto a los objetos históricos hizo su efecto para evitar que en la última de nuestras guerras civiles, las tropas no acamparan al pie de los canelos cultivados por Mutis.***

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

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

*** *Breve historia de los jardines botánicos en el mundo*, Madrid [sf]

SE ESTÁN MURIENDO LOS PECES!

EN LA ACTUALIDAD LA PRODUCCIÓN PESQUERA HA disminuido de manera alarmante y varias especies han desaparecido. En 1978 se extraían 63.700 toneladas de pescado y veinte años después, en 1998, la captura bajó a 7.552 toneladas, una disminución del 88%.

Actualmente se ignora cuántas especies de peces, de las 139 identificadas en el río, se han extinguido y cuántas están en proceso de desaparición. El *Libro rojo de peces dulceacuícolas de Colombia* que se ocupa de las especies en peligro de extinción (publicado por el Ministerio de Medio Ambiente, el Instituto Humboldt y el Instituto de Ciencias Naturales) registra casos dramáticos como el corocoro, el bagre y el bocachico, considerado como el rey del río.

EL PUENTE NAVARRO

HONDA ES CONOCIDA COMO LA “CIUDAD DE LOS PUENTES”.

Desde finales del siglo XIX ya estaba cruzada por cuatro puentes: tres sobre el río Gualí y otro, colgante y de estructura metálica, que atravesaba el 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 a 1898

Longitud: 167 metros

Ancho: 5 metros

5.544 remaches

Costo: \$100.000 pesos oro

Ingenieros residentes: J. Nichols en 1895 y J. M. Villa desde 1897

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*

EL HOTEL MAGDALENA

FUNDADO EN 1874 POR FRANCISCO JAVIER CISNEROS. SURGIÓ AL IGUAL

que tantos otros, en torno al desarrollo ferroviario del país. Fue llamado «hotel estación». Su ubicación cercana al río le confirió un doble propósito: hotel de estación y del 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 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 sitio preferido para las lunas de miel y escenario de grandes orquestas: los Black Stars, los Hispanos y Lucho Bermúdez, acompañado por su cantante Matilde Díaz.

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.

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 durante veinte años. El primer vapor llamado *Fidelidad* realizó pocos viajes y fue devuelto a los Estados Unidos por un 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.

NOTAS DE VIAJE: LOS VAPORES TIENEN VIDA

CADA UNO DE LOS VAPORES QUE RECORREN el río desde Barranquilla hasta Honda, tiene su reputación particular, sus condiciones propias. ...Tenemos el Victoria, el Montoya, el Inés Clarke, el Stephenson Clarke, cuyo silbato le ha merecido el popular apodo de Qui-qui-ri-quí, el Roberto Calixto, etc. ...Ya está usted embarcado y no hay remedio: prepárese a pasar días muy duros, no tome agua pura, no coma frutas, no abuse del brandy y ¡trate de tener el espíritu sereno!

[...] **todos tienen un corte igual, es necesario esperar a oír el silbato para distinguirlos. ¿Sería el Victoria? ¿Sería el Calixto? ¡El Montoya!**

Miguel Cané 1881 NOTAS DE VIAJE

**EL LEGENDARIO VAPOR
DAVID ARANGO**

**A TODO VAPOR,
ANTONIO MONTAÑA, 1996**

**EL VAPOR BARRANQUILLA
EN OPERACIÓN DE CARGA**

**UNA HISTORIA CON ALAS
HERBERT BOY, 1955**

**VAPOR EMILIA DURÁN
GRABADO DE RICARDO
MOROS URBINA**

**PAPEL PERIDÓICO
ILUSTRADO 1881 1887**



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.

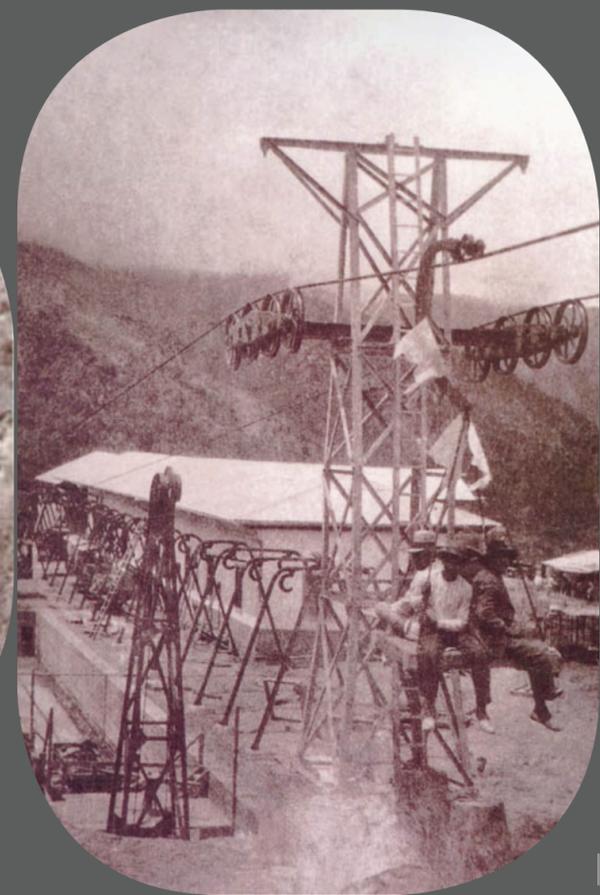
[Texto basado en entrevista al señor Germán Plata, 2007]

¡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 durante la primera década del siglo xx. Éste 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.



EL CABLE DE OCAÑA
Colgados de las nubes
Gustavo Pérez Ángel, 1997

JOSÉ BARROS

1915 2007:

EL HOMBRE CUMBIA

HIJO DE INDÍGENA Y DE ASCENDENCIA BRASILEIRA,

José Barros, *el hombre cumbia*, nació en El Banco, 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 deslumbramiento 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 doscientas cincuenta 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) y *El 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 *La piragua* 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.

JOSÉ BARROS Y LOS
BLACK STARS DURANTE
LA ENTREGA DEL DISCO
DE PLATINO POR LA
PIRAGUA



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.

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 en sus fiestas religiosas. Desde el día de Santa Catalina, el de 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.



MARTINA CAMARGO Y DANIELA,
SU HIJA
Fotografía de Jorge Contreras

LA TAMBORA
*Musique et danse traditionnelles en
Colombie: la tambora*
Guillermo Carbó Ronderos, 2003

EL CHAMPÁN, LA EMBARCACIÓN DEL MAGDALENA

ES UNA EMBARCACIÓN DISEÑADA POR ESPAÑOLES COMO

adaptación del “san-pan” 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 cuatrocientos años, compitiendo fuertemente con los vapores.

Los champanes tenían entre 15 y 24 metros de eslora (largo) y 2 metros 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 (10 a 12 toneladas).

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 canaleta, 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 naípe.

José Joaquín Borda 1867

SEIS HORAS EN UN CHAMPÁN

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.

CRONOLOGÍA DE UN FUNCIONAMIENTO TRUNCO Y REHABILITACIÓN DEL CANAL DEL DIQUE

SIGLO XVII AL XVIII

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 éste representa una fuerte competencia para 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 mayor índices de productividad.

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.

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.

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 bailarín 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 cantadora 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 “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.

BOCAS DE CENIZA: LA PUERTA 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 a los grandes buques hasta Barranquilla, convirtiéndose en el cuello de botella que esta ciudad tuvo que padecer.

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, consistieron en construir dos terraplenes de roca, uno en cada margen del río, a manera de prolongación de las riberas. De esta manera se logra el efecto hidráulico de acelerar la velocidad de la corriente, la cual propulsiona violentamente la barra (banco de arena y sedimentos que se forma en la desembocadura de un río) hacia el mar, destaponando la desembocadura y permitiendo la entrada de los buques por el río hasta la propia ciudad y otras poblaciones ribereñas.

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 gran calado.