

PRÓLOGO

El Río Magdalena y el Canal del Dique: poblamiento y desarrollo en el Bajo Magdalena es la obra que escudriña la historiología de parte del Caribe colombiano en la que su autor, Álvaro Rojano Osorio, nos pone a navegar en las aguas del Gran Río de La Magdalena y a transitar por los otrora caminos de herradura, abiertos por nuestros ancestros indígenas y bien aprovechados por el colonialismo español que, como muestra del mayor atraso, se los legó a la República.

En esta obra está patente el buen uso que el autor hace del punto de vista histórico, por el que penetra en lo más profundo de los sucesos ocurridos en el pasado para traerlos al presente con sus errores y enseñanzas. Es una tarea que demanda dedicación, sublimidad y ecuanimidad; además, en el contexto historiológico se presenta la ineludible necesidad de la documentación y de los testimonios, es decir, las fuentes y a buena hora que ello se observa en esta obra en la que se palpa una dedicación absoluta por mostrarle al lector, al estudioso, al investigador, la realidad sin hipérbole del pasado de los pueblos que se desparraman a lo largo del Gran Río de La Magdalena y de aquellos que aún siguen estacionados en las tierras de los que fueron los departamentos del Magdalena y Bolívar Grande.

En *El Río Magdalena y el Canal del Dique: poblamiento y desarrollo en el Bajo Magdalena* encontramos, con lujo de detalles, la historia

de la dinámica y decadencia de algunos de esos pueblos cuya génesis partió bajo el impulso de hombres osados que llegaron hasta estas tierras para dejar sus ejecutorias como una impronta imperecedera dado que, aunque físicamente ya no están, lo que ellos iniciaron e hicieron fue como el ariete que abrió la gran puerta del desarrollo tecnológico en las áreas del transporte férreo y comercial cuyo socaire se implementó y articuló toda una actividad diversificada en el comercio, la agricultura, la navegación y la política. Este viaje a la retrospección que nos hace Álvaro Rojano Osorio es una muestra de cuán grande es nuestro pasado regional, que no se sabe por qué algunos historiadores andinos siguen subvalorando.

Rojano Osorio es investigador acucioso, amén de que reseña de modo puntual todo aquel acontecer que enriqueció la historia del Caribe colombiano trayéndonos los nombres de los personajes que fueron objetos, sujetos y actores de la historia, que en buena hora nos ofrece esta obra. Los hechos y situaciones narrados en esta importante obra, el estilo, la exactitud de la información y todo lo que comprende el vivencial de los pueblos que gravitaron en la órbita de Cartagena de Indias desde los remotos días de la Colonia y luego, por los primeros años de la República, se enmarcan en el contexto de lo que en su obra “Filosofía de la Historia para la formación de la Humanidad” nos dice el alemán Herder en cuanto a que la filosofía de la historia es “El conjunto de principios que se establecen o suponen para explicar u ordenar cierta clase de hechos...”, y Álvaro Rojano Osorio ha dedicado buena parte de su tiempo para explicar y ordenar cierta clase de hechos, hechos que son de valor intrínseco en nuestra historia caribeña.

El río Magdalena, apareado con el monstruo metálico que fue el ferrocarril, o el tren, se convirtió en la sangre de esta región de Colombia, que por aquel entonces estaba en los últimos peldaños

de la atención del Estado-Nación, pero aun ello, conforme nos lo dice el autor, las ciudades y los pueblos de este Caribe inmarcesible no renunciaron a la construcción de su destino que, a pesar de la desidia estatal, lo lograron dentro del marco de las posibilidades tecnológicas que la época ofrecía.

No es fácil retrotraer los nombres, fechas de sus nacimientos, orígenes de las personas que como piñones impulsaron la gran máquina del progreso en aquel entonces entonces e hicieron de las tierras bañadas por el Gran Río de La Magdalena el escenario ideal para poner en práctica lo que dimanaba de sus mentes creadoras y lo lograron. Bajo sus impulsos, llegaron los ferrocarriles de la región, abrieron sus puertas grandes centros comerciales que comprendían almacenes, misceláneas, tiendas y cinematógrafos; los ásperos caminos reales heredados de la Colonia dieron paso a amplios caminos y una que otra carretera, y todo eso nos lo cuenta el autor en esta importante obra, que no es aventurado señalarla hacia el futuro como obra de consulta de quienes lo necesiten o quieran inquirir la historia del río y los pueblos que comprenden su hoya en el Caribe colombiano.

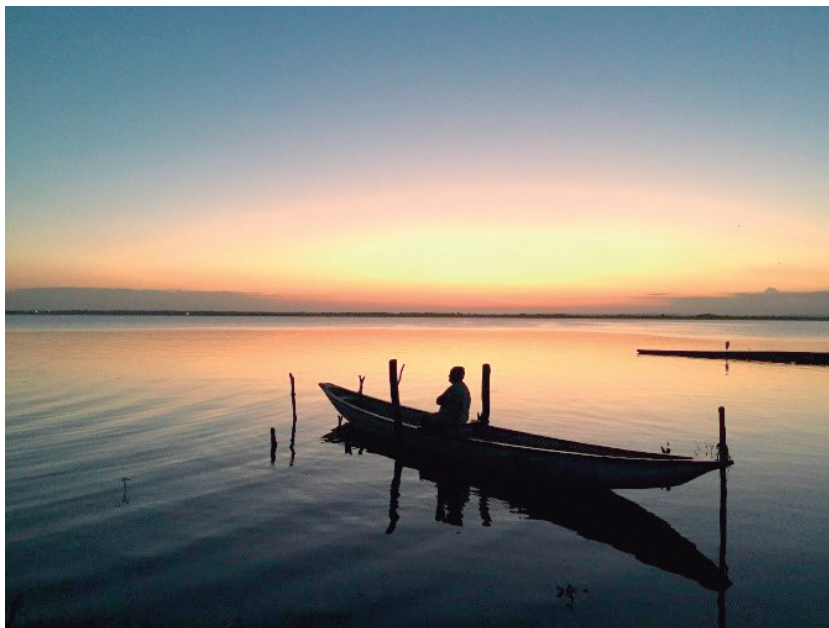
Riohacha, Colombia.

LÁZARO DIAGO JULIO

Miembro de la Academia de Historia de La Guajira

CAPÍTULO UNO

LA BARRANCA DE MATEO RODRÍGUEZ



Río Magdalena. Fotografía de Álvaro Rojano.

En agosto de 1650 fue inaugurado el Canal del Dique, que comunicó a Cartagena con el río Magdalena y con el interior del Nuevo Reino. El 20 de agosto de ese año, entre las cuatro y cinco

de la tarde, el río Magdalena “entró con gran golpe de agua y corrió con gran violencia”, dando paso al nacimiento de lo que hoy conocemos como el Canal del Dique (Alvarado, Ávila y Rangel, 2011). El canal se construyó en solo cuatro meses con fondos del activo gobernador de Cartagena, don Pedro Zapata de Mendoza, y unió entre sí las ciénagas de la zona, a muy bajo costo, pues se utilizó en gran parte mano de obra esclava (Del Castillo, 1981).

Era un cauce que quedaba al servicio de los administradores españoles, del transporte de los bienes importados para el consumo de la clase dominante colonial en el interior (Palacios-Safford, 2002). Cartagena necesitaba conectarse con el río ya que, puede decirse, la suerte de la parte occidental de la Nueva Granada, tanto como la región oriental de los altiplanos, estaba ligada a esta arteria (Colmenares, 1975).

La boca del Canal en el río Magdalena fue construida en un lugar que era conocido como “Malambillo”, allende a “Malambito”; que entonces era asentamiento indígena al norte de Calamar. En ese lugar edificaron tres bodegas que eran utilizadas para almacenar la mercadería y hospedar a los pasajeros que iban o venían de Cartagena. Lugar al que le dieron el nombre de San Pedro de Barajas o de Nueva, para diferenciarla de la de Rodríguez.

En 1773, a raíz de que fue ordenada la construcción en Barranca Vieja de un cuartel para las tropas que controlaban el contrabando por el río, el capitán a Guerra de Barranca del Rey señalaba que la medida resultaba perjudicial para comerciantes y viajeros que depositaban la carga en las bodegas a orillas del río, ubicadas en este último lugar. Registrada la carga y los pasajeros en la Barranca Nueva, al trasladarse la tropa para Barranca Vieja, debía surtirse en este lugar el mismo procedimiento.

Con la instalación del mesón en Malambillo cayó notablemente la actividad de las barrancas de Malambo, Vieja de Mateo y de la de doña Luisa (Ybot, 1952). La primera barranca había sido la de Malambo, que era una casa de aduana, donde se descargan las mercaderías que se llevan por tierra al Nuevo Reyno, y desde la barranca se suben canoas por el río (Herrera, s.f). La navegación desde el puerto de Malambo es asunto de antigüedad prehistórica (Blanco, 1987); los indios del pueblo de Malambo pidieron a la Corte permiso para ubicar una a orillas del Magdalena para expender los productos de sus labranzas y que, además, sirviera de lugar de alojamiento de pasajeros (Ybot, 1952). De la barranca de Malambo se pregonaba la lejanía con Cartagena, a cuatro días de penoso viaje.

Las bodegas de “Malambillo” no eran las primeras en ser establecidas en esa zona: en 1571 el tenerifano Mateo Rodríguez había sido autorizado por la Audiencia de Santa Fe para instalar una en la Isla del Sordo (Ybot, 1952). El mismo Mateo fue propietario de otra barranca de la que fue despojado por parte de Alfonso López de Ayala y Doña Luisa de Rojas (Ybot, 1952). Otro que tuvo una barranca fue Martín Polo quien, en el año 1575, se apropió de un pedazo de tierra, al sur de la boca del Canal del Dique y a orillas del río, donde abrió un camino de herradura hacia Cartagena, lugar que entonces se denominaba “El Morro de Juan Gómez”, hoy conocido como “La Bodega de Buenavista.”

La barranca de Mateo Rodríguez tuvo como características combinar la circulación de pasajeros y cargas través de un camino real y de un canal acuático que, al decir de Ybot (1952) fue el primer gran germen de donde habría de nacer el Canal del Dique. Según Juan José Nieto, en 1533, el conquistador Pedro de Heredia exploró el río Magdalena hasta la boca de Tacalooa donde el Cauca desemboca en el Magdalena, y regresó a la bahía de Cartagena. La entrada, hacia el anhelado sur, resultaba clara, tenía que hacerse por el río Grande de la Magdalena (Nieto, 2011).



Calle de Barranca Vieja, Bolívar. Foto de Álvaro Rojano

En este lugar, donde estaba la barranca, surgió la población de negros y mestizos que fue identificada como Barranca Vieja, cuyo antecedente fundacional más remoto fue el asentamiento de un grupo de indígenas traídos desde el Urabá, en el año 1537, por Alonso de Heredia. En el siglo siguiente, en 1696, ante el despoblamiento de ese lugar, negros y zambos de San Basilio de Palenque y Cartagena llegaron a poblarlo. Con la política borbónica de agregación, después de 1742, fue propuesta la anexión de los habitantes del sitio de Sato a Barranca Vieja. El corregidor de Mahates se oponía a tal medida advirtiéndole que en esta parroquia y cabecera del partido y no en Barranca Vieja, existían las condiciones para que fueran ubicados los habitantes de Sato (AGN, 1722-1745).

La orden dada de agregar Sato estaba soportada en que las montañas cercanas a esa localidad no eran suficientes para que sus pobladores hicieran sembrados y que, además, estaba ubicado en una zona que era inundada por el río Magdalena. Otro argumento consistía en que los habitantes de este sitio eran personas pobres y carentes del pasto espiritual.

Barranca Vieja tampoco estuvo exenta de querer ser agregada a otra población, en 1783 fue sugerida al gobernador de Cartagena su agregación a la población de San Joaquín de Barranca Nueva del Rey. Era una situación que se repetía: en 1752, el cura de Barranca del Rey, Diego Josep Durán, había propuesto al gobierno de Cartagena la “mutación” de la iglesia de Barranca Vieja a la Nueva, por parecer más conveniente para los pobladores de la primera. Basaba su petición en que los habitantes de la Vieja carecían del pasto espiritual.

Sin embargo, el obispo de Cartagena le respondió que en Barranca del Rey hacía cinco años que oían misa cuando pasaba un sacerdote por ese lugar (AGN, 1752). El gobernador no tuvo en cuenta la sugerencia porque, tres siglos después del surgimiento de Barranca Vieja, estaba habitada por trescientas personas que eran arrocheladas en el bosque Gualí, sembraban el campo con semillas de pancoger, o se dedicaban a pescar o a bogar por el río.

Según el historiador oriundo de esa población, Ricardo Arias, cuando este lugar tuvo la condición de puerto de Cartagena, las embarcaciones iban por el caño de “Chapia”; las ciénagas de “Alejandro”, “Las Mulas”, “Potrero y Potrerito”, “El Pujito” “de Negro”, y el caño del mismo nombre que desembocaba en inmediaciones a Santa Lucía. Del puerto de Barranca Vieja, decía el capitán a Guerra de Barranca del Rey, en 1773, que: “era peligroso, para los barcos, por los peñones que hay a la arrimada en las surtidas y en las inmediaciones, los que forman varios remolinos” (AGN, 1773).

La Barranca de Rodríguez fue transferida a Juan Gómez, y a su mujer María Solís, después la vendieron a Pedro Sánchez de Dávila. En el tiempo en que abrieron el cauce del Canal de Cartagena este último adelantaba obras con las que buscaba comunicar a la ciudad con el Magdalena mediante un canal. En documentos oficiales publicados en Cartagena, siglo y medio después del

establecimiento de la barranca, Rodríguez fue reconocido como el descubridor del puerto de Barranca y quien abrió el canal. Aunque, según esos documentos, lo hizo “con excesivos costos” refiriéndose al dinero invertido en las obras.

DIFICULTADES PARA COMUNICARSE EN LAS PROVINCIAS DE CARTAGENA Y SANTA MARTA



Medios de transportes: el río y un asno. Fotografía de Tata Mahecha.

Es claro que en los primeros años de la Conquista y durante la Colonia existía una enorme dificultad en comunicar entre sí las diversas regiones del país, eso se colige de numerosos documentos de tiempos de la Colonia. A mediados del XVI los funcionarios españoles se quejaban continuamente de que la colonia estaba prácticamente aislada en sus comunicaciones por tierra (Moreno, Melo, Useche, y Sierra, 1995).

Desde sus orígenes, en la Nueva Granada la geografía fue determinante para aislar a las regiones con escasas comunicaciones y difícil transporte entre una y otra, lo que, en nuestra perspectiva, fue fundamental para explicar la muy deficiente administración como unidad política (Yunis, 2003).

La incomunicación entre regiones y los interiores de las mismas, era lo predominante, basta leer un informe que rinde De la Torres Miranda al virrey sobre fundaciones verificadas en la provincia de Cartagena, en el que señala:

...por qué después de haver sufrido tantas fatigas en innumerables transmigraciones por caños, quebradas, cienegas, ríos y montañas, hasta entonces no traficadas así para fundar las poblaciones como para sacar tantas familias, y Almas de las Rancherías en que estaban arrocheladas, pues algunas vivían á distancia de sus parroquias de más de diez y ocho leguas con Caminos muy peligrosos, y quan intransitables... (Huellas, 1987).

Las vías de comunicación terrestres existentes en las provincias de Cartagena y Santa Marta y con el mismo río, presentaban dificultades para movilizarse por ellas; mientras que el ingreso al río Magdalena por Bocas de Ceniza era casi imposible por la poca seguridad que ofrecían las embarcaciones para sortear esta dificultad natural:

Santa Marta estaba localizada cerca de la desembocadura del río Magdalena, una gran corriente de agua que, de seguro, los españoles lo entendieron rápido y que debía tener sus fuentes muy lejos tierra adentro. Al observar aquel gran río los colonos samarios debieron soñar con los inmensos territorios y los tesoros sin límite que yacían en alguna parte del interior, y que sólo esperaban a que ellos se lanzasen tras su conquista. No obstante, dominar las fuertes corrientes y los ondulantes bancos de arena presentes en la desembocadura del Magdalena no fue nunca una empresa fácil para los inmigrantes europeos de hecho, remontarse aguas arriba por el Magdalena fue un acto de una gran destreza hasta comienzos del siglo XX (Sourdis, 2011).

Desde la época de Bastidas aprendieron los marinos españoles que la exploración hacia el Perú desde el mar del norte no sería posible