

# LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO MAGDALENA COMO CLAVE DEL DESARROLLO DEL TRANSPORTE EN COLOMBIA<sup>1</sup>

Por: Lilibiana Patricia Leal Lugo

Especialización Internacional en Derecho del Transporte

Universidad externado de Colombia

**RESUMEN:** El río Magdalena fue una vez considerado la clave para el transporte en Colombia, que une las zonas del interior del país, Bogotá y Medellín con los puertos del Caribe en Barranquilla y Cartagena. Fue utilizado para transporte de pasajeros y de carga entre el interior de Colombia y la costa atlántica durante la mayor parte de la historia del país. Sin embargo, a partir del siglo XIX, el río fue cada vez más difícil de navegar y ahora es apenas utilizado para el transporte. Hoy, con una economía en auge, una disminución en el conflicto armado y una necesidad de un sistema de transporte multimodal, Colombia ha comenzado a planificar el desarrollo del río Magdalena como una ruta de navegación de bajo costo.

**PALABRAS CLAVES:** Transporte, transporte multimodal, transporte de carga, Transporte de pasajeros, Canal del Dique.

---

<sup>1</sup> Trabajo realizado bajo los parámetros de las normas APA

## INTRODUCCIÓN:

Una de las cosas que me mas me llamó la atención y por las cuales decidí emprender esta temática es porque indagando sobre el tema descubrí que muchos de los documentos que fueron objeto de consulta que hacen parte de la bibliografía de este trabajo coinciden en afirmar que el concepto empresarial del transporte nació en el río Magdalena y por esta razón consideré importante estudiar la historia del transporte en Colombia desde sus inicios en el transporte fluvial que si bien nació en distintos ríos colombianos, tuvo su mayor desarrollo en el río Magdalena.

Además, me parece significativa la importancia de los medios fluviales en épocas antiguas, su decaimiento y las distintas voces que quieren reavivar el transporte a través del río Magdalena, y que dicen que está puede ser una solución válida al problema del transporte en Colombia.

No fue sencillo encontrar información confiable y precisa sobre la historia de la navegabilidad por este río, en vista de que la gran mayoría de la literatura sobre este tema ha sido escrita por extranjeros a principios de siglo XIX <sup>2</sup>; los cuales se caracterizan por ser muy extensos, y por poseer una descripción muy detallada de los aspectos del río y la navegación fluvial, así como de costumbres y situaciones cotidianas de las poblaciones a las que visitaron

---

<sup>2</sup> Los relatos del sueco Karl August Gosselman (1981), Charles Stuart Cochrane (1994), Hamilton, John Potter (1993), Auguste Le Moine (1985), Élisée Reclus (1893, 1899), Saffray (1948) y Christine Laffite Carles (1995), referenciados por Silva, et al, 2012

en busca de fortuna y que exploraron el río no buscando riquezas naturales sino buscando llegar a Perú donde se decía que existía un imperio rico en oro, por lo tanto estos escritos brindan una mirada sesgada de lo que era el río y la importancia para las comunidades que habitaban sus orillas, sin embargo también fueron fuentes de consulta.

Este trabajo consta de tres partes, la primera concierne a las generalidades del río Magdalena para poner en contexto las siguientes dos partes. La segunda y más importante tiene que ver con el desarrollo histórico del transporte fluvial que se desarrolló en el río Magdalena y la tercera parte tiene que ver con lo que se espera para el río Magdalena en el futuro.

## MARCO TEÓRICO

### GENERALIDADES

Para abordar el tema de la historia del transporte en el río Magdalena y llegar a conclusiones acertadas y significativas para la realidad Colombiana, es necesario hacer un recorrido por los principales acontecimientos que rodearon la movilización de carga y personas a través de esta importante arteria fluvial.

De esta forma, se hace necesario entender la historia del río y la importancia para el transporte en Colombia concibiendo que la red fluvial nacional, está distribuida en cuatro (4) cuencas, cuyos ríos navegables cubren una extensión total de 956.425 Km<sup>2</sup>, y en esta realidad el río Magdalena es conocido como la principal arteria fluvial del país, ocupando el 24% del territorio continental, desde su nacimiento hasta su desembocadura y contando con 1.540 Km de longitud, de los cuales 908 Km son navegables. El río Magdalena, por lo tanto, atraviesa la mayor parte de la zona logística más activa, es decir, el centro del país (Figura 1). Va desde el departamento del Huila hasta el Atlántico, pasando por Antioquia, Bolívar, Caldas, Cauca, Cesar, Cundinamarca, Boyacá, Magdalena, Tolima, y Santander. Zonas en donde se concentra la mayor cantidad de población del país, el 80% (Felfle, 2003).



Figura 1. Cuenca del río Magdalena, tomado de DelPrieto

De la mano del desarrollo del río Magdalena, es importante mencionar el Canal del Dique, cuya obra inició el 23 de octubre de 1650 por la necesidad de que Cartagena se uniera a este importante río sin necesidad de una vía terrestre ya que era imposible transitar en épocas de invierno.

El Canal del Dique es un cruce artificial del río Magdalena, tiene una longitud de 113 kilómetros, se desprende del río Magdalena a la altura de Calamar y desemboca principalmente en la Bahía de Cartagena, el río se convirtió

desde su nacimiento hasta la década de los 50's del siglo XX, en la única conexión de la ciudad de Cartagena con el interior del país (Felfe, 2003).

## **ASPECTOS HISTÓRICOS**

La navegación del río Magdalena comienza en el período prehispánico, caracterizado por una inmensa variedad de especies naturales, abundancia en los recursos naturales y dificultades en la comunicación y el transporte a lo largo del territorio. No obstante, como lo han demostrado los estudios históricos y arqueológicos, existió entre las diferentes comunidades indígenas, contactos, comercios e intercambios culturales que posibilitaron y enriquecieron el desarrollo de cada una de ellas.

El transporte por el río Magdalena comienza a tomar forma con la navegación de los indígenas que vivían en sus orillas y usaban pequeñas embarcaciones o en un medio de transporte llamado "la piragua", una especie de canoa pequeña, impulsada por palas utilizada para transportar pocas personas o pequeñas cargas. Es destacable hacer un énfasis en que la navegación marítima y fluvial existió mucho antes de la presencia europea pero que con la llegada de los españoles sufrió una gran transformación y una dinámica totalmente distinta: extensa, arrasadora con el medio ambiente, y discontinua y precaria con el servicio.

A continuación, además de las condiciones físicas del terreno se le sumaron otras que hicieron aún más difícil el transporte y la comunicación; sin

embargo, el proyecto colonizador y el deseo de expansión era necesario y el precio lo pagaron los nativos que fueron esclavizados y obligados a trabajar en muy precarias condiciones, creando las bogas de indígenas. Entre las funciones que las bogas tenían, estaban las encomiendas por transporte fluvial y terrestre. Durante este periodo se llegaron a registrar hasta 328 embarcaciones autorizadas por el río Magdalena tripuladas hasta por 10 bogas cada una, por lo cual era necesario reclutar dos veces al año bogas para el servicio alejándolos de sus tierras y familias y sometiénolos a jornadas laborales exigentes y condiciones de salud precarias (Fajardo, 2013)

Sin embargo muchos de los documentos coinciden en afirmar que lo que motivó a los colonizadores a recorrer el río eran las promesas de las ciudades cubiertas de oro que existían en Perú, y posteriormente el dorado y otras historias que fueron surgiendo para alejar al colonizador, pero que terminaban atrayéndolos más. Entre ellos se encontraba Gonzalo Jiménez de Quesada, quien en sus propias palabras decía:

“También los de Cartagena se contentaron con las sepulturas del Zenú donde hallaron harto oro y era cerca de Cartagena, y como también aquello se acabó como lo de Santa Marta, los uno y los otros quedaron con sola esperanza de lo que se descubriese el río arriba, por la grande noticia y lenguas de indios que de ellos tenían y aun no solamente los de éstas dos gobernaciones, pero aun los de la gobernación de Venezuela que poblaron los alemanes y los de Urupari, los cuales tenían también grandes noticias por lengua de indios de una provincia poderosa y rica que se llamaba meta que por la derrota que los indios mostraban venía á ser hacia el nacimiento del dicho río Grande, aunque ellos no tenían el camino para ir allá por la costa del dicho río como los de Santa Marta y Cartagena...” (Jiménez 1980: 35).

De esta forma, el río Magdalena se convirtió en la columna vertebral del Nuevo Reino estableciendo de forma adecuada tanto el transporte como la comunicación. Para el siglo XVI ya se había establecido un comercio por el río Magdalena de diferentes recursos como el oro, plata, café, cacao, frutas, madera, etc. que abastecían las ciudades. También se transportaban tejidos de España, pieles, ganado, productos manufacturados, semillas, entre otros (Silva, et al, 2012).

Sobre el periodo de tiempo siguiente hasta el siglo XIX se encuentran pocos registros en la literatura, situación que puede deberse al hecho de que las condiciones en las cuales se llevaba a cabo la recolección de la información implicaba siempre travesías al interior de las provincias indígenas por las cuales se transitaba, en ocasiones teniendo que lidiar con aspectos como el clima y los insectos en mayor proporción. Sin embargo, de los pocos datos con los que se cuenta, se rescata que durante este periodo la actividad principal de transporte fluvial por el río Magdalena estaba a cargo de los indígenas que habitaban cerca (Silva, et al, 2012).

Otros cambios se llevaron a cabo a medida que pasaba el tiempo, por ejemplo, con respecto a los puntos de embarque y descanso que eran los que articulaban el circuito comercial, se produjeron cambios que iban de la



mano de las iniciativas para acortar las rutas para llegar al interior de la Nueva Granada.

Para este tiempo la población indígena disminuyó, por lo cual se comenzó a introducir la mano esclava para el servicio de transporte (Fajardo, 2013).

El tipo de embarcaciones de aquella época eran los champanes, barcas grandes de fondo plano, los bongos y las piraguas, hasta que a partir del siglo XVII se abre paso la embarcación a vapor, siendo la primera de su especie la llamada "Fidelidad" concedida a través de Bolívar y que a pesar de su utilidad, fue difícil su arribo a Honda por su gran tamaño. Luego llegaron otras embarcaciones de este tipo llamadas barcazas y planchones que eran impulsados por remolcadores con varas largas que llegaban hasta el fondo del río.

Sin embargo, estas embarcaciones no servían para recorrer el río Magdalena por lo que las embarcaciones de los indígenas se siguieron utilizando y otros diseños basados a unos modelos de embarcaciones de Europa como las goletas, lanchas y canoas que se usaron posteriormente para el transporte fluvial (Silva, et al, 2012).

A finales del siglo XVIII y principios del XIX se podía hablar de una industria del transporte fluvial, en la que Mompós representaba el eje del recurso humano y de abastecimiento de provisiones. Asimismo, se determinó un circuito comercial que dependía principalmente de la comunicación por el

río Magdalena cuyos focos de intercambio comercial eran aquellas poblaciones que se ubicaban en las orillas del mismo.

Con los proyectos de explotación de hidrocarburos en la región Caribe que se llevó a cabo entre 1915 y 1935 diferentes compañías extranjeras se acercaron a invertir en nuestro país lo que movilizó el desarrollo de infraestructura portuaria y férrea. Además, la demanda llegó a sectores como la ganadería y la agricultura que de igual forma apoyaban el desarrollo de las vías férreas y aeropuertos que se enlazaran con el transporte fluvial del río Magdalena.

En 1920, cuando el desarrollo del país se encontraba en un rápido aumento, el río Magdalena fue de gran apoyo ya que para ese año la cantidad de importaciones era de 167 mil toneladas por año, una cifra que se duplicó cinco años más tarde llegando a ser de 351 toneladas por año a la vez que la flota fluvial crecía, alcanzando los 97 buques a vapor (Alvear, 2008).

Los barcos a vapor entonces, se reemplazaron de forma definitiva por las embarcaciones movidas con diésel cuando se inició el servicio en la refinería de Barrancabermeja en 1922. Esto generó un incremento importante en la velocidad de los buques y las comodidades para la tripulación y los pasajeros, por el uso de electricidad (Silva, et al, 2012).

En 1950 se acabó el transporte por el río debido a varios factores, entre los más importantes está el reemplazo de la navegación por río por el ferrocarril

del Pacífico. Y paulatinamente ambos, ferrocarril y río, serían reemplazados en la década de los años 50, por los transportes aéreos y las carreteras.

Décadas más tarde con la Constitución de 1991, el Ministerio de Transporte se transforma para dar inicio a la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena – Cormagdalena, que tiene como objetivo la recuperación de la navegación y de la actividad portuaria. Pero la historia del río Magdalena no se ha terminado, pues aún falta escribir el futuro, en vista de que este río es y seguirá siendo de vital importancia para la economía del país.

## **FUTURO DEL RÍO MAGDALENA**

En la actualidad, el río Magdalena posee dificultades debido a la deforestación, junto con las malas prácticas agrícolas y la minería a lo largo de las orillas del río, que ya llevado a una aceleración significativa en las tasas de erosión del suelo y provocando la sedimentación (Restrepo et al., 2005). Esto dio lugar a alteraciones en el canal y una disminución de la navegabilidad del río hasta el punto en el que muchas partes son intransitables. Las ciudades portuarias a lo largo de las orillas del río, como La Dorada, Puerto Salgar y Puerto Berrío han sufrido por el decline del transporte fluvial.

Como resultado de los problemas de sedimentación, conflicto armado interno, y la falta de inversión, el transporte en el río Magdalena es actualmente muy difícil debido a (DePietro):

- No hay navegabilidad en ciertas áreas a lo largo del año
- La incapacidad para navegar por el río en la noche
- La falta de señalización y boyas para guiar a aquellos que viajan en el río
- No hay conocimientos de nivel del río, las tasas de flujo, y otros factores que ayudan a los buques navegar
- La ausencia de infraestructura portuaria para servir el río

12

Sin embargo, el río Magdalena parece ser una solución alterna al problema del transporte de carga, según la ingeniera Carolina Baquero Suárez:

“El río Magdalena parece ser una alternativa de cambio pronta y la descentralización mental que existe de que la carretera es la única manera de transportar en Colombia. De esta manera se iniciaría un largo camino de cambios al tan anhelado Multimodalismo, un sueño no tan lejano o utópico como parece ser en éste país” (Baquero 2014:07)

Se espera recuperar la navegabilidad del río Magdalena para lo cual se han presentado iniciativas, proyectos de inversión y avances como los Corredores para la Prosperidad, un proyecto con una inversión mayor a los 2.5 billones de pesos que espera de forma paralela funcionar con carreteras

para hacerle frente por dos vías a los Tratados de Libre Comercio que están vigentes y los que vienen en un futuro (Baquero, 2014).

El sistema multimodal que se plantea, es un proyecto de infraestructura, y desarrollo del río que requiere de un fuerte liderazgo y la planificación efectiva para asegurar que el proyecto se termine a tiempo y dentro del presupuesto. Además, es necesario garantizar que los puertos del río están bien conectados con los centros económicos del país. (DePietro)

## CONCLUSIONES

1. El transporte fluvial que existe en nuestro territorio desde antes del tiempo de la conquista era una gran herramienta de comunicación e intercambio. Se utilizó para el transporte de personas acortando distancias y para el transporte de recursos como los cimientos del comercio.
2. La historia del río Magdalena es también una historia de esclavitud y fue clave para la conquista por parte de los españoles del territorio Colombiano.
3. La historia del desarrollo económico y mercantil del país estuvo de la mano del desarrollo del transporte fluvial hasta hace unos años, sin embargo, ahora se hace necesario nuevamente como una forma multimodal de transporte.
4. Recuperar esta importante vía como lo es el río Magdalena para apoyar el sistema de transporte supone una cantidad de dificultades que nos llevan a plantear estrategias para superarlas y que de alguna forma se vuelva a dar uso adecuado a esta arteria fluvial de nuestro país.

## BIBLIOGRAFÍA

- Alvear, J. (2008) Capítulo V: Agua. En: Historia del transporte y la infraestructura en Colombia (1492-2007)
- Baquero, C. (2014) Río Magdalena, solución al problema de transporte de carga terrestre en Colombia. Revista Digital Apuntes de Investigación, 8, 1-11.
- Camacho, M. (1980). "La boga de los indios". En: Noguera Mendoza, Aníbal. 1980. Crónica grande del Río de la Magdalena: recopilación, notas y advertencias. Tomo I. Bogotá: Sol y Luna; Banco Cafetero. Pp. 67 – 75.
- DePietro, D. (sin publicar) Transport on the magdalena river: opportunities, advantages, and institutional challenges.
- Fajardo, A. (2013). Los inicios de la navegación por el río Magdalena en el período colonial: La boga indígena de los siglos XVI y XVII. 26 de abril de 2015, de Revista Credencial Sitio web:  
<http://www.revistacredencial.com/credencial/content/los-inicios-de-la-navegacion-por-el-r-o-magdalena-en-el-odo-colonial-la-boga-indigena-de-los>
- Felfe, A. (2013). Modelos de optimización de costos de transporte intermodal en el rio Magdalena. 25 abril de 2015, de Asoportuaria Sitio web:  
<http://www.andi.com.co/cia/Documents/Eventos/Transporte%20fluvial%20en%20Colombia.pdf>
- Molano, A. (2015). Fragmentos de la historia del conflicto armado (1920-2010). 25 de abril de 2015, de Centro de Memoria Histórica Sitio web:

<http://www.centrodememoriahistorica.gov.co/descargas/comisionPaz2015/molanoAlfredo.pdf>

Restrepo, J. D., Björn K., Michel H. y Restrepo J. C. (2005) "Factors Controlling Sediment Yield in a Major South American Drainage Basin: The Magdalena River, Colombia. *Journal of Hydrology*, 31, 213–32.

Silva, F., Carrasquilla, D. y Bernal, L.M. (2012) *Cuerpo y músicas "Mulatas": navegación fluvial y transculturación de los bailes cantaos en el Bajo Magdalena. Grupo de investigación sobre oralidad, narrativas audiovisuales y cultura popular en el caribe colombiano Oralteca. Universidad del Magdalena.*

Solano S.P. (1998). De bogas a navegantes. Los trabajadores del transporte por el río Magdalena (Colombia), 1850-1930. *HISTORIA CARIBE*, 2 (3), 55-70.