Río Grande de la Magdalena, itinerario cultural de Colombia

Río Grande de la Magdalena, cultural itinerary of Colombia

Gustavo Pinzón Sánchez
Universidad de Quindío / Integrante del grupo Itinerario Cultural Río Magdalena (ICRM) /
Cátedra UNESCO / Universidad Nacional de Colombia, sede Manizales-Caldas



Caracterización

El río Magdalena es, sin duda, el gran río de Colombia. En su trayecto recorre la nación de sur a norte a lo largo de 1600 kilómetros, atraviesa veintidós de los treinta y dos departamentos, dejando por fuera sólo al Chocó, los Llanos orientales y la Amazonia, y junto con el Cauca conforman una cuenca hidrográfica de 257 000 km^2, que alberga más del 85% de la población del país, donde se localizan sus diez mayores ciudades. De la misma forma, setecientos veintiocho municipios conforman la cuenca total, de los cuales quinientos noventa y seis están en la cuenca específica del Magdalena (sin el Cauca), ciento veintiocho son ribereños y cuarenta y tres ciudades son puertos a lo largo del cauce principal, según informó la Procuraduría General de la Nación en 2013.

El Paisaje Cultural Cafetero de Colombia, patrimonio de la humanidad, es una experiencia relevante en términos lógicos y metodológicos para la delimitación y caracterización del Itinerario Cultural Río Magdalena (ICRM) por dos motivos: *1)* como objeto de investigación demasiado complejo con características arqueológicas, históricas, geográficas, ambientales, demográficas, económicas, culturales, sociales, de obras civiles e ingenierías, de transportes fluviales y de diseños arquitectónicos, y *2)* como un extenso territorio con características únicas y excepcionales que adquieren valores relevantes para solicitar ante la UNESCO la inclusión del Itinerario en la lista de patrimonio de la humanidad.

La primera caracterización corresponde a las condiciones generales del río, y a conti-

nuación mencionaremos sólo algunas elaboradas por diversos investigadores.

> En la cuenca del Magdalena viven cuatro de cada cinco colombianos. Es la fuente del 80% de la riqueza ecológica de la nación, el motor que impulsa la economía y que trae la luz a las grandes ciudades. Como en Mississippi —su sombra en el norte—, el Magdalena es a la vez un corredor de comercio y una fuente de cultura, música, literatura, poesía y de las oraciones de los colombianos. En tiempos oscuros ha servido como cementerio de la nación. Sin embargo, vuelve como un río de vida. Durante todos los años de conflicto, el Magdalena nunca abandonó al pueblo. Siempre fluyó. Quizás ahora, con la promesa de paz, finalmente sea el momento de reparar el río, permitiendo que se limpie todo lo que ha ensuciado sus aguas.[1]
>
> El río Magdalena es excepcional en Suramérica por su diversidad geológica y climática. Ningún otro río está confinado por cuatro flancos de montañas andinas en un contexto geológico complejo, ni rodeado por señales climáticas y atmosféricas de carácter continental.
>
> Geográficamente, Colombia es el único país americano que está integrado por cuatro cuencas: Caribe, Orinoco, Amazonas y Pacífico.
>
> En Colombia, el Magdalena es el río que ha forjado la historia de los asentamientos humanos antes y después de la conquista a lo largo de su eje sur-norte está asentada más de 77% de la población del país y su cuenca genera cerca del 80% del PIB nacional. Su región hidrográfica genera el 70% de la producción de energía hidráulica y las cosechas agrícolas, el 90% del café y el 50% de la pesca de agua dulce.[2]
>
> Pueblos al lado y lado del río, pequeños caseríos, tambos de pescadores, "camas", ranchos, viviendas de frente al río con sus iglesias, leñateos, corregimientos, 128 municipios con orilla en el Magdalena, ciudades del río, de puertos como Neiva, Girardot, la Dorada, Puerto Boyacá, Puerto Nare, Puerto Berrio, Barrancabermeja, Simití, Morales, La Gloría, Tamalameque, El Banco, Magangué, Mompox, Calamar, San Basilio de Palenque, Cartagena, Salamina, Barranquilla. Un río mundo de expresivas formas de vida, pintura rivereña de origen indígena, pueblos de negros, cimarrones y criollos, aldea de pescadores como Honda, casas de tabla parada, techos de paja y zinc; en cada casa una tinaja de Juana Sánchez, una mecedora de cable, una loza de la Chamba, un musengue de Mompox, un abanico, una mano de moler, una atarraya, una canoa, un santo, una fiesta, un tiple y una tambora, un insulso y un casabito, un viudo de bocachico.[3]

Las extensas citas arriba transcritas exponen algunas características generales en lo geográfico, histórico, económico y cultural. La bibliografía de estudios, investigaciones, programas y proyectos sobre el río es abundante. Para cumplir con los requisitos que dista la UNESCO para incluir un sitio en la Lista es necesario delimitar y caracterizar, en términos analíticos ri-

[1] Wade Davis, "Prólogo", en *Río Magdalena: Territorios posibles*, Bogotá, Editorial Banco de la República Colombia, 2021, pp. 26-27.

[2] Juan D. Restrepo Ángel, "Geografía del Río Magdalena", en *Río Magdalena: Territorios posibles, Bogotá*, Editorial Banco de la República Colombia, 2021, pp. 35-37.

[3] Germán Ferro Medina, "Catorce abordajes para vadear el río Magdalena y no ahogarnos en la indiferencia", en Río Magdalena: Territorios posibles, Bogotá, Editorial Banco de la República Colombia, 2021, pp. 183-184.

gurosos, los componentes múltiples y diversos del río con las funcionalidades, los significados, los atributos y los valores a los cuales deben responder las diversas disciplinas para elaborar un documento que sintetice los resultados de las investigaciones en cada disciplina que sustenten, con la investigación, que el Itinerario Cultural Río Magdalena es una vía fluvial que contiene, de hecho, las condiciones de patrimonio de la humanidad.

Con la orientación epistemológica de: la funcionalidad, el significado, los atributos y los valores diversos y excepcionales de este Itinerario, es indispensable que los trabajos interdisciplinarios de investigación tengan como base estas características en cada uno de los componentes mencionados. Ejemplo: la investigación sobre la arqueología para este Itinerario debe indagar por los lugares, observar, describir, analizar e interpretar las características básicas y significativas del lugar; primero, para la investigación que sustenta los atributos y los valores excepcionales, y segundo, argumentar que las condiciones únicas halladas sean fundamentales para proponer estos lugares como patrimonio de la humanidad.

La investigación de los aspectos cruciales de la nación que se deben abordar con respecto a la historia del río nos pone ante hechos trascendentales de la historia nacional. El punto de entrada para la modernización del país es Barranquilla, y el río cumplió y cumple la función indispensable para la balanza comercial debido a las importaciones y exportaciones de gran cantidad y variedad de mercancías.

La siguiente cita extensa es puntual en la descripción de las peripecias que muestran las dificultades para el avance en la modernización en Colombia, y corresponde a la descripción de un relato de viaje por el río a principios de 1920, cuyo eje nodal ha sido y sigue siendo el río Magdalena:

> A bordo de unos de los vagones de The Colombian Railway and Navegation Company, una empresa que había sido fundada por ingleses y cuyo nombre "era más largo que el ferrocarril".
>
> Las locomotoras de esta compañía eran tan ancianas y precarias, que a menudo se bajaba la presión de las calderas y quedaban varadas a mitad de camino. Era este el momento dramático en el que los pasajeros debían elegir entre dos opciones: arriesgarse a pasar allí la noche ofreciendo sus indefensas carnes a la voracidad de los sancudos, o apearse los viajeros del sexo masculino, internarse en el monte y regresar cargados de leña para reavivar la descaecida combustión. Tornaba a bramar el fuego en las entrañas de la máquina y de nuevo comenzaba a lanzar torrentes de humo que anunciaban su jubilosa resurrección, las damas y señoritas ofrecían vítores y sonrisas a los intrépidos e improvisados leñadores que así los redimían de los inclementes mosquitos y el viaje continuaba. Pero no todo era regocijo. Las níveas camisas y los no menos relucientes trajes de lino blanco eran, al reanudar la jornada, un grotesco mosaico de pegotes de hollín y lodo, extensivos a los fines botines y aún a los rostros de los denodados viajeros. A la llegada a la dorada, buscando desesperadamente alguna experta lavandera que, al menos en parte, devolviera el perdido decoro a las prendas ultrajadas y tiznadas sin piedad. A los pocos días abordaban un vapor bastante más cómodo y aseado y así llegaban a Barranquilla para aguardar el transatlántico que los llevaría a Europa. De todos modos, quienes no detenían su viaje en el litoral colombiano, sino que seguían hasta el viejo mundo, una vez instalados en Londres o París, no podían apartar de su mente

> la convicción de haber descendido los infiernos y regresado a salvo, como Ulises, como Eneas y como Dante.
>
> Todo esto sin olvidar, por ejemplo, que casi hasta el final del siglo XIX del viaje Bogotá-Medellín o viceversa, duraba cerca de dos meses. Finalmente, Colombia no se desvertebró. Pero no le faltó mucho. Y el milagro de que tal calamidad no hubiera acaecido, se debió al auge de la aviación que se inició en Medellín en 1916, y ya en firme con los legendarios hidroaviones de Scadta en la bella y progresista Barranquilla.[4]

El libro de Alfredo Iriarte del que se retoman los párrafos previos contiene ensayos cortos, escritos con el lenguaje de la literatura y el rigor de la información histórica, son relatos históricos en forma de novela. Este trabajo contiene algunos ensayos sobre el turismo masivo, los viajes de los bogotanos cuando descubren el mar, las peripecias de los viajes cuando aún no estaba el turismo como actividad lúdica, historias de la aviación, de los hoteles y otros tantos ensayos, pero en su mayoría, sobre el río Magdalena.

La caracterización de los lugares que ya tienen alguna declaratoria local, regional, nacional o mundial —y los que no están reconocidos, pero tienen la funcionalidad, el significado, los atributos y los valores— será una tarea para los investigadores de las múltiples disciplinas que abarcará la observación, la descripción, el análisis, la interpretación y la contrastación con las investigaciones, los estudios, los proyectos y los programas de intervención sobre el río.

Cada disciplina enfocará sus estudios sobre el lugar teniendo como base los marcos conceptuales, los marcos normativos y las categorías de análisis que correspondan a su rama del saber; por ejemplo: el arquitecto investigará sobre las condiciones de las viviendas tradicionales y los inventarios de los diseños arquitectónicos de los lugares patrimoniales teniendo en cuenta el marco normativo que los regula; el ingeniero civil indagará por los problemas de dragado, los puentes y los diversos medios de transporte como tipologías con funciones, significados, atributos y valores que se concretan en las múltiples relaciones económicas en este itinerario cultural. Un recurso fundamental para sustentar las investigaciones multidisciplinares es la bibliografía secundaria recopilada en el grupo de investigación y en el Museo del Río de Honda:

> Los equipos de investigación que trabajen sobre esta categoría patrimonial deben tener un carácter multidisciplinar y participativo. Deben establecerse criterios comunes de trabajo, bajo el principio de partir de la investigación de las partes sin perder de vista la totalidad de proyecto. Asimismo, deben emplearse instrumentos metodológicos comunes, previamente normalizados, para el levantamiento de datos. Deben establecerse mecanismos de coordinación que faciliten la comunicación y la cooperación entre los distintos investigadores para hacer posible la transmisión de datos sobre los trabajos y avances de cada equipo.[5]

En un párrafo anterior nos referimos a la delimitación y algunas características generales del río Magdalena. Esta orientación epistemológica exige que cada investigador

[4] Alfredo Iriarte, *Cómo evitar una noche buena pecaminosa y otras crónicas de humor viajero*, Bogotá, Aguilar, 2005, pp. 68-70.

[5] ICOMOS, *Carta de itinerarios culturales*, Québec, ICOMOS, 2008.

dedicado a un campo específico del saber —arqueología, historia, geografía, medio ambiente (flora y fauna), demografía, economía, sociología, antropología, aspectos culturales, arquitectura, ingeniería y obras civiles— preste especial atención a la tarea que se le requiere: observar, describir, analizar, interpretar y explicar de acuerdo con las teorías, conceptos, categorías, métodos y técnicas de investigación propias de cada disciplina; estas investigaciones deben indagar y responder a las condiciones de funcionalidad, significado, atributos y valores que contiene cada *perla* para que pueda sustentarse como lugares patrimoniales ante la UNESCO. Sólo con esta base epistemológica es posible el diálogo multidisciplinario e interdisciplinario que permite mostrar el río como una totalidad compleja, pero que es posible ordenar en términos analíticos con cada disciplina. En términos generales, cada perla del collar es un lugar que es necesario delimitar, describir y analizar en detalle; estos son requisitos para la caracterización de estos sitios como únicos y excepcionales.

German Ferro, director del Museo del Río de Honda, Tolima, afirma que una condición excepcional del río es la navegabilidad, además de que es un territorio andino y caribe; en consecuencia, la delimitación geográfica y la caracterización de los lugares en cada cuenca no debe ignorar que el río es una vía de comunicación que engarza diversos territorios y múltiples culturas. En tal sentido, consideramos que los trayectos o recorridos entre una perla y otra es necesario delimitarlas y valorarlas por su significado en las conexiones históricas, económicas, políticas y culturales; estos lugares de la vía fluvial se convierten, entonces, en las áreas de amortiguamiento.

La UNESCO contextualiza el área de amortiguamiento o *buffer zone* (BZ) como un área cuyo objetivo principal es proporcionar "protección" (principalmente física y legal) a la propiedad nominada (NP); sin embargo, su funcionalidad debería verse más allá de su propósito primordial, y es en esta búsqueda que se ha tratado de fortalecer e integrar los atributos culturales y naturales de la NP y del BZ; y así lo ha reflejado las Directrices Prácticas a lo largo del tiempo; en 1977, definía el área de amortiguamiento como "el entorno natural o humano, que influyen en el estado físico del inmueble o la forma en que la propiedad se percibe",[6] hoy en día nos refiere a un área que, además de servir de protección, también aporta funcionalmente al bien (atributos materiales e inmateriales).

Es común escuchar o leer referencias a la modernidad, la modernización y el modernismo como si fueran conceptos sinónimos con el mismo significado. La modernización se refiere a los usos de la ciencia y la tecnología para el desarrollo industrial en primera instancia y que acarrea consecuencias en lo económico, político, social, cultural, y en general, en todos los ámbitos de la producción y en los artefactos de uso doméstico en los hogares.[7]

El propósito de esta imagen es mostrar la modernización en los sistemas de transporte como medios de producción. Una característica y, a su vez, atributo es la estética que apreciamos en las fotografías como obras de arte, pero que poco valoramos cuando observamos el objeto físico real. La ciencia moderna asociada al desarrollo de las industrias siempre inicia con la elaboración de objetos técnicos a partir de herramientas artesanales; en estos objetos se concretan saberes tradicionales; en este caso, un ejemplo perfecto es la elaboración de las canoas y los remos de los pescadores artesanales con el uso de herramientas básicas, estos objetos denotan la funcionalidad



Fotografía: Alejandro Ceballos, 2023. Integrante del grupo ICRM; profesor de la Universidad de Caldas, Manizales, Colombia.

y el significado asociado al trabajo y a la estética de ese oficio —declarado como patrimonio cultural de la nación— que han sido el origen material para la fabricación posterior de artefactos tecnológicos con aplicaciones científicas, así, es indispensable valorar todas las elaboraciones culturales, materiales e inmateriales, artesanales-técnicas tradicionales y modernas tecnológicas, que son atributos patrimoniales por los usos, la funcionalidad y los significados en el río Magdalena como un auténtico itinerario cultural.

Una característica crucial en el río Magdalena como itinerario cultural que se concreta en esta vía de comunicación fluvial es la modernización del país, la evolución tecnológica en los sistemas de transporte para los viajeros y para la venta e intercambios de mercancías: el río fue y aún es un medio de comunicación de los habitantes lugareños entre sí y los negocios mercantiles con otros países. Cuando nos referimos a la modernización fruto del uso de la ciencia y la tecnología aludimos a casos como algunos de aquellos recogidos en los relatos de Alfredo Iriarte sobre los viajes por el río y las circunstancias que sorteaban los barcos cuando se les agotaba la madera o leña como fuente de combustión para su desplazamiento: cuenta que los hombres tenían que apearse de la embarcación para cortar leña, cargarla, alimentar las calderas del barco y continuar la marcha; algunos campesinos avezados de la región observaron esa práctica y entendieron que podían trabajar llevando leña a cuesta de sus burros a sitios estratégicos, calculando la "autonomía" —como dicen ahora, con el lenguaje posmoderno de los vehículos eléctricos— de las embarcaciones. Así, los campesinos convirtieron esos parajes en estaciones de combustible; quizá este fenómeno explique, en parte, la permanencia de los nobles asnos en la cultura caribe. El uso de la madera como combustible para la tecnología sucedía aquí a finales del siglo XIX y principios del XX, y podemos comparar tales fechas con lo aplicado en el sistema de transportes que ya ocurría en Europa durante la Revolución industrial:

> De todos los cambios vividos por Inglaterra para convertirse en el escenario de la

> primera Revolución industrial entre los siglos XVIII y XIX, quizás uno de los más interesantes fue el que se produjo en su fuente de energía industrial. La madera había sido sustituida por el carbón, que agrupa a los minerales hulla, antracita y lignitos, e Inglaterra tenía grandes reservas de carbón y era un gran productor europeo. Del calor originado en la combustión de vapor se obtiene vapor de agua que mueve un émbolo, una turbina o cualquier otro mecanismo. Y el vapor se utilizó ampliamente, hasta el punto en que se convirtió en la mayor fuente de poderío industrial durante el siglo XIX en las naciones de mayor desarrollo relativo.[8]

Son claras, entonces, las marcadas diferencias entre el caso del río y la modernización de la Revolución industrial de Inglaterra, asociada al uso de la ciencia y la tecnología para el desarrollo de las fuerzas productivas (Marx), cuya fuente originaria fue la producción de telas y las necesidades del transporte para su comercialización, ante todo, en el continente europeo.

La ciudad de Barranquilla fue y sigue siendo un lugar por el cual llega la modernización al país; por ejemplo la aviación, en particular los hidroaviones que acuatizaban sobre el río, fue otro medio de transporte que marca el desarrollo económico sobre este itinerario cultural.

Una definición precisa de este concepto está en Habermas:

> El concepto de modernización se refiere a una gavilla de procesos acumulativos y que se refuerzan mutuamente: a la formación de capital y la movilización de recursos; al desarrollo de las fuerzas productivas y al incremento de la productividad del trabajo; a la implantación de poderes políticos centralizados y al desarrollo de identidades nacionales; a la difusión de los derechos de participación política, de las formas de vida urbana y de la educación formal; a la secularización de valores y normas, etcétera.[9]

De acuerdo con los argumentos anteriores, es posible concluir tres componentes nodales del río Magdalena como itinerario cultural: *1)* las características geoambientales a partir de las cuales se conforman las tres cuencas: alta, media y baja; *2)* la navegabilidad, un argumento contundente que expone Germán Ferro, y *3)* el río Magdalena como auténtico itinerario cultural y cuya vía de comunicación fue, es y será siempre la fuente de la modernización y el desarrollo económico, social y cultural que fundamentan la cultura nacional.

El argumento de la modernización no riñe con las cosmovisiones de las comunidades que habitan en el Itinerario Cultural Río Magdalena y mantienen formas de producción únicas y excepcionales, cuyas condiciones de vida son distintas a los intereses de la acumulación propia de las sociedades capitalistas, pero que de alguna manera han accedido a herramientas y maquinarias de manufactura como objetos técnicos o artefactos tecnológicos propios de la ciencia y la tecnología.

Atributos patrimoniales

Asignar atributos al Itinerario Cultural Río Magdalena es una tarea compleja porque contiene usos, funciones, significados y valores en un territorio tan amplio y diverso en lo geográfico y tan múltiple por los usos

[8] Rafael Cartay, "La energía del vapor: una avanzada del progreso", Espacios vol. 16, núm. 3, 1995, Universidad de los Andes. Venezuela.

[9] Jürgen Habermas, *El discurso filosófico de la modernidad*, Madrid, Taurus Humanidades, 1989 p. 12.

del territorio de una gama verdaderamente rica en lo ambiental, lo arqueológico, lo histórico, lo económico, lo social, lo cultural, la arquitectura y las obras de ingeniería civil.

El ICRM contiene como condiciones excepcionales: *1)* la navegabilidad;[10] *2)* la influencia esencial del río, cuyo uso y funcionalidad ha sido, es y será el territorio único y excepcional que ha permitido el desarrollo económico; *3)* la aplicación de la ciencia y la tecnología que se concreta en la modernización, y por el río se transportan una cantidad enorme de mercancías que se exportan y se importan, con la construcción de las carreteras se redujo la importancia en este campo, pero ahora, con la conciencia ambiental el transporte fluvial y de los ferrocarriles tendrán una función económica si se ponderan las ventajas comparativas de tales sistemas de transporte. La aviación también entró por el río, con los hidroaviones, y también el turismo para los viajeros que lo hacen con el goce y el placer de disfrutar un paseo; además, asociado con estas actividades surgen también los negocios hoteleros (una referencia de literatura histórica sobre estos temas se puede leer en el texto *Cómo evitar Nochebuena pecaminosa y otras crónicas de humor viajero* de Alfredo Iriarte, crónicas cargadas de un fino y depurado humor).

Un caso perfecto para entender la modernización son los cruceros fluviales que empezarán su operación de transporte:

> Colombia logra un hecho histórico en términos turísticos y es que a partir de 2024 navegarán por el caudal del río Magdalena los primeros cruceros fluviales de lujo, los cuales serán operados por AmaWaterways, empresa estadounidense dedicada a este negocio que escogió al país suramericano como el primer mercado en América para poner en marcha este proyecto, pues la empresa solo opera en Europa, África y Asia.
>
> Los barcos, uno de ellos llamado AmaMagdalena que zarpará el 30 de marzo de 2024, y AmaMelodia, que comenzará el 19 de junio de 2024, navegarán por los destinos de Cartagena, Barranquilla, Mompox, El Banco, Calamar, Magangué, Santa Bárbara de Pinto, Nueva Venecia y Palenque. La primera embarcación tiene capacidad para 60 personas, mientras que la segunda tiene capacidad para 64 huéspedes.[11]

Un atributo relevante a tener en cuenta son las relaciones entre las culturas tradicionales y la apropiación y el uso de objetos técnicos o artefactos tecnológicos, ya sea en los ámbitos de la producción o en los bienes de uso doméstico que consumen en los hogares. Ahora recuerdo una frase contundente del sociólogo mexicano Gilberto Giménez "sin raíces no podemos vivir, pero tantas raíces no nos dejan caminar".

Atributos generales del río Magdalena como itinerario cultural

1) *Una vía de comunicación excepcional*
2) *Un atributo ambiental*: el agua y el área del territorio de Colombia que se beneficia con la irrigación (cultivos) del río.
   — Las cuencas hídricas.
3) *Lo arqueológico-antropológico*

[10] G. Ferro Medina, *op. cit*.

[11] ProColombia, "Dos barcos de lujo navegarán por el río Magdalena en 2024", ProColombia, 10 de marzo de 2023, disponible en https://procolombia.co/sala-de-prensa/noticias/dos-barcos-de-lujo-navegaran-por-el-rio-magdalena-en-2024#:~:text=Colombia%20logra%20un%20hecho%20hist%C3%B3rico,como%20el%20primer%20mercado%20en.

— Ocupación humana de múltiples y diversas culturas.
— Ocupación humana de poblaciones ancestrales que aún habitan en el territorio y mantienen tradiciones auténticas.

4) *Lo histórico*. Los valores identitarios esenciales para conformar la nación tienen su origen en el río como vía de comunicación (la modernización).
5) *Lo económico*. La navegabilidad[12] es un atributo que se mantiene y permanecerá como una condición excepcional asociada al desarrollo económico que provee el río.
   — Usos del río a escala micro: pescadores —este oficio-trabajo fue declarado patrimonio cultural de la nación—, pequeñas canoas, chalupas, embarcaciones pequeñas para transportes de pasajeros y algunos víveres.
   — A escala macro: el río como vía de comunicación sobre todo para exportación e importación de grandes volúmenes de mercancías y los últimos años embarcaciones con mayor tecnología para transporte de pasajeros. Un caso excepcional es el uso de las barcazas que transportan petróleo de la empresa Ecopetrol.
6) *Lo cultural*. El río es: andino y caribeño.[13] Estas dos características contienen elementos culturales que se expresan en la culinaria, la artesanía, las lenguas originarias y sus dialectos por región, la música, la danza y la literatura.
7) *La arquitectura*. Varios centros poblados ubicados en las riberas de río tienen declaratorias de patrimonio mundial y nacional por los diseños republicanos y coloniales que se concretan en las viviendas.

   De otras tipologías de viviendas es necesario elaborar inventarios para valorar sus diseños auténticos, es el caso de viviendas populares que aún, siendo distintas, conservan características únicas en las fachadas de las viviendas, su distribución y funcionalidad. La otra tipología son las viviendas que mantienen las tradiciones de la arquitectura vernácula con características ligadas a las culturas autóctonas que se expresan en el uso de materiales que provienen de manera directa de los productos que ofrece la naturaleza.
8) *Obras de ingeniería civil*: la infraestructura de vías y transporte, intervenciones sobre el río, los antiguos puentes de la ciudad de Honda, características propias de cada tipología de sistemas de transporte. Los ferris como objetos de transporte artesanal para atravesar el río transportando vehículos y personas de una orilla a otra.
9) *Lo social*. El capital social de una nación tiene dos orígenes:
   a) La cohesión social proviene de las instituciones del Estado y de las organizaciones sociales que promueven programas y proyectos para los cuales se requiere la participación social.
   b) El capital social cuyo origen son las relaciones de solidaridad, cooperación, fraternidad, entre pequeños grupos que luego pueden crecer para constituirse en organizaciones sociales con una representación legítima y un poder para establecer relaciones con las instituciones del Estado, que pueden ser locales, regionales y nacionales, o con organizaciones internacionales cuyas funciones son intervenir

[12] G. Ferro Medina, *op. cit.*
[13] *Idem*.

con programas y proyectos en los territorios que han logrado constituir estas organizaciones.

Estos atributos muy generales son una guía para los académicos que se ocuparán de investigar los componentes del ICRM que hemos logrado ordenar de acuerdo con las diversas disciplinas; tienen como base fundamental la bibliografía recopilada en orden lógico para cada disciplina que es una orientación teórica para iniciar los estudios de los territorios del ICRM; luego, en los trabajos de campo será posible indagar, observar, analizar y sustentar los atributos únicos y excepcionales que pueden aplicar para el reconocimiento del río Magdalena como patrimonio de la humanidad.

Atributos que se derivan de la estructura social

Las estructuras sociales[14] en las sociedades modernas están conformadas por instituciones del Estado y organizaciones económicas y sociales que pueden ser: empresas, cámaras de comercio, cooperativas, fundaciones, corporaciones, asociaciones, universidades públicas y privadas. Las instituciones del Estado, en este caso, son los ministerios, el Banco de la República, las corporaciones autónomas regionales, cuya función es formular programas, proyectos, establecer la vigilancia para la sostenibilidad ambiental del río Magdalena. Como actores externos al país están los organismos internacionales que tienen en sus agendas proyectos y programas ambientales, y en particular en torno a los ríos.

De acuerdo con ese planteamiento, es necesario mencionar los atributos derivados de la estructura social que se relacionan de manera directa con el río; por ello, los investigadores han de reparar en cada componente en los que se desglosa el río como una totalidad que sólo es posible aprehender con la segmentación analítica de los diversos factores que integran el río como itinerario cultural. En consecuencia, un requisito fundamental es indagar a propósito de los marcos normativos que intervienen en cada uno de los campos: arqueológico, histórico, económico, cultural, arquitectura, obras de ingeniería civil, social. Por ejemplo: las regulaciones del Ministerio de Cultura para la sostenibilidad de los lugares declarados patrimonios, la observación y vigilancia de los hallazgos arqueológicos; el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, acatando los principios jurídicos que condujeron a la declaratoria del río Magdalena como sujeto de derechos: "El juzgado 1 penal de conocimiento de Neiva declaró el río Magdalena sujeto de derecho de protección y ordenó al Gobierno Nacional y al local tomar medidas de intervención que garanticen su salvaguarda";[15] el Ministerio de Transporte establece normas para regular los diversos sistemas de navegación sobre el río; el Ministerio de Defensa con las fuerzas militares: Armada, Ejército y Policía Nacionales, encargados de la vigilancia y la seguridad en el río. Estos comentarios son sólo un ejemplo de la participación de las instituciones del Estado asociadas a la funcionalidad, significado, atributos y valoración del río.

[14] Respecto del concepto de *estructuras sociales y culturales*, véase, Robert K. Merton, *Teoría y estructura sociales*, publicado originalmente en 1949 bajo el título *Social theory and social structure*, publicado en español por varios sellos editoriales.

[15] María Isabel Ortiz Fonnegra, "Río Magdalena fue declarado como sujeto de derechos", *El Tiempo*, 24 de octubre de 2019, disponible en https://www.eltiempo.com/justicia/cortes/rio-magdalena-fue-declarado-como-sujeto-de-derechos-426776.



Fotografía: Alejandro Ceballos, 2023. Integrante del grupo ICRM. Profesor de la Universidad de Caldas. Manizales, Colombia.

Los investigadores de cada campo deben indagar sobre las instituciones y organizaciones sociales que intervienen en el río; estas actividades y las instituciones y organizaciones se convierten en actores fundamentales para formular un plan de manejo que debe contener programas y proyectos orientados a la sostenibilidad ambiental, económica, social y cultural que legitime las intervenciones sobre el río que valore esta vía fluvial como un auténtico itinerario cultural.

En el itinerario cultural del río tenemos atributos como propiedades significativos del valor que le asignan los pobladores autóctonos a la funcionalidad y el significado del río, esta valoración se expresa en las organizaciones de hecho, por tradiciones, y en las organizaciones constituidas con los requisitos que exige el aparato jurídico del Estado para reconocerlas: juntas de acción comunal, asociaciones, fundaciones y corporaciones, las cuales constituyen un capital social cuyo origen está en las bases, indígenas, de comunidades negras, campesinas y populares cuya característica es que mantienen las normas y los valores tradicionales articulados a las normas jurídicas del Estado moderno. Otro capital social es el que proviene de las instituciones con programas y proyectos sobre el río. Para el ICRM estos atributos son relevantes por el juego de relaciones dialécticas entre las organizaciones sociales y las instituciones del Estado que intervienen en las regiones.

Bibliografía

Cartay, Rafael, "La energía del vapor: una avanzada del progreso", *Espacios*, vol. 16, núm. 3, 1995, Universidad de los Andes, Venezuela.

Davis, Wade, "Prólogo", en *Río Magdalena: Territorios posibles*, Bogotá, Editorial Banco de la República Colombia, 2021, pp. 26-27.

Ferro Medina, Germán. "Catorce abordajes para vadear el río Magdalena y no ahogarnos en la indiferencia", en *Río Magdalena: Territorios posibles*, Bogotá, Editorial Banco de la República Colombia, 2021, pp. 183-184.

Habermas, Jürgen, *El discurso filosófico de la modernidad*, Madrid, Taurus Humanidades, 1989.

ICOMOS, *Carta de itinerarios culturales*, Québec, ICOMOS, 2008

Iriarte, Alfredo, *Cómo evitar una noche buena pecaminosa y otras crónicas de humor viajero*, Bogotá, Aguilar, 2005, pp. 68-70.

Ordóñez, Jaime, *El río Magdalena y su navegabilidad*, s. l., Foro Nacional Ambiental, 2014.

Ortiz Fonnegra, María Isabel, "Río Magdalena fue declarado como sujeto de derechos", *El Tiempo*, 24 de octubre de 2019, disponible en https://www.eltiempo.com/justicia/cortes/rio-magdalena-fue-declarado-como-sujeto-de-derechos-426776.

Pinzón Sánchez, Gustavo., "Modernidad, modernización y modernismo", en Leidy Bibiana Bernal Ruíz (ed.), *Cinco ensayistas quindianos*, Calarca, Editorial Cuadernos Negros, 2007.

ProColombia, "Dos barcos de lujo navegarán por el río Magdalena en 2024", ProColombia, 10 de marzo de 2023, disponible en https://procolombia.co/sala-de-prensa/noticias/dos-barcos-de-lujo-navegaran-por-el-rio-magdalena-en-2024#:~:text=Colombia%20logra%20un%20hecho%20hist%C3%B3rico,como%20el%20primer%20mercado%20en.

Restrepo Ángel, Juan D. "Geografía del Río Magdalena", en *Río Magdalena: Territorios posibles*, Bogotá, Editorial Banco de la República Colombia, 2021, pp. 35-37.

UNESCO-World Heritage Committee, *Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Committee*, París, UNESCO, 1997.