

Imprimir

La Dorada fue establecida en 1886 en el sitio denominado *La María*, por los esforzados trabajadores del *leñateo*[1] al mando de Antonio Acosta, Ricardo Mejía, Luis Valdez, que surtían de energía a los barcos que a lo largo del río Magdalena, desde principios del siglo, navegaban construyendo Colombia.

*El Santander*, un emblemático barco de la época, llegó al *Peñón de Conejo* el 21 de diciembre de 1825. Era la primera vez en la historia que la gente del interior del país veía un barco flotando en las aguas del río.[2] En 1923, La Dorada fue declarado municipio separándolo de La Victoria, de la que fue corregimiento. La Dorada es, entonces, producto del auge del río y los ferrocarriles, como lo fue para Honda, en el Tolima, Puerto Nare y Puerto Berrio, en Antioquia, una relación íntima y vital.[3]

Cuando Florentino Ariza y Fermina Daza llegaron a La Dorada en uso o en desuso de sus amores otoñales a bordo del buque *Nueva Fidelidad*, el río ya comenzaba hacer solo una ilusión de la memoria:

Navegaban muy despacio por un río sin orillas que se dispersaba entre playones áridos hasta el horizonte. Pero al contrario de las aguas turbias de la desembocadura, aquellas eran lentas y diáfanas y tenían un resplandor de metal bajo el sol despiadado. Fermina Daza tuvo la impresión de que era un delta poblado de islas de arena. -Es lo poco que va quedando del río- le dijo el capitán. Florentino Ariza, en efecto, estaba sorprendido de los cambios, y lo estaría más al día siguiente, cuando la navegación se hizo más difícil, y se dio cuenta de que el río padre de la Magdalena, uno de los más grandes del mundo, era solo una ilusión de la memoria.[4]

La gran arteria fluvial nacional siguió deteriorándose hasta la inmensa cloaca que es hoy, sin embargo, desde los primeros y titánicos esfuerzos del emprendedor y patriota alemán Juan Bernardo Elbers, quien desde 1823 desbrozó el accidentado camino de llenar el río Magdalena con vapores como lo había visto en la Europa que dejó, en el Rin, en el Sena, en el Ródano, La Dorada,[5] disfrutó de una relativa prosperidad mientras duro la intrincada relación del río, los vapores y los ferrocarriles.

El incendio del buque David Arango en Magangué, el 6 de enero de 1961, fue el inicio del eclipse total de lo que alguna vez fue una vía de comercio vital para el país: “El río y sus ferrocarriles tributarios formaron una red de transporte económico y eficiente que le dio unidad e integración a todas las partes del país para configurar un verdadero mercado nacional.”[6] Y La Dorada fue uno de sus puertos principales en apoyo logístico del puerto de Caracolí, en Honda.

El ferrocarril La Dorada-Honda-Ambalema-Mariquita, habla bien de esas épocas y de esa relación simbiótica. Este ferrocarril partía de La Dorada y viajaba en dirección norte-sur llegando a Honda; de aquí se dirigía hacia el oeste hasta Mariquita, a donde llegaba el cable aéreo entre este punto y Manizales. De Mariquita, en dirección sur y suroeste, iba a Ambalema. Atravesaba una zona cálida y servía para salvar los obstáculos que a la navegación continua del Magdalena presentaba el *Salto de Honda*. [7]

Y después, llegó la guerra y el narco, a finales del siglo XX, que le pasaron factura a la ciudad y a la región. Desde entonces, La Dorada divaga, como casi todas las poblaciones de esta parte del Río Grande, entre las categorías más pobres de los municipios colombianos, 5 y 6, que mal viven de los mendrugos del centralismo que reclaman mayor autonomía territorial y mayores recursos.

A su lado, pasando el río, Puerto Salgar, categoría 6, en Cundinamarca, vive la modorra del atasco y la pobreza. Los signos de la prosperidad de antaño, los muelles portuarios y la línea férrea, sobre el lomo de un viejo puente, se pudren en el calor del trópico esperando mejores días. A su lado, la Base Área de Palanquero nos recuerda que los tiempos de guerra aun no pasan en Colombia en el marco de un capitalismo raquítico que marchitó su industria y su agricultura enredado en la inútil guerra contra las drogas y en los miasmas de la corrupción. El Magdalena Medio Central fue escenario de ese estropicio sangriento. Con la desaparición de los vapores en el río y los ferrocarriles se fue la prosperidad y llegó la nostalgia y el estancamiento.

A pesar de esa horrible regresión, La Dorada es un bello municipio gracias al vigor de sus

gentes emprendedoras, abiertas y valientes. Su pasado difiere de la historia de la economía y de la cultura de la región cafetera cuyo fundamento estribó en la llamada *colonización antioqueña* que dejó su huella indeleble por las breñas de la intrincada geografía del Gran Caldas: Manizales, su capital fundada en 1849, Chinchiná, 1857, Riosucio, 1819, Salamina, 1825. La Dorada es tierra caliente, es tenacidad, río, ciencia, ingeniería, contabilidad, hierro, máquinas, vapores, liberación del espíritu humano, como expresión del progreso.

La Dorada es conocida como “Glorieta Nacional” o “Corazón de Colombia”, calificativos que obedecen a uno de sus principales atributos desde el punto de vista geoestratégico, pues su localización le permite articularse al oriente de Caldas, norte del Tolima, suroccidente de Santander, noroccidente de Cundinamarca, suroriente de Antioquia y occidente de Boyacá; con una cercanía a Bogotá y Medellín.

En medio de la incertidumbre de los tiempos presentes hay signos alentadores que pronostican que La Dorada y la región circundante cuenta con las condiciones de prospectar un mejor futuro. El malecón que se acaba de inaugurar y que les proporciona a sus habitantes una hermosa integración con el río puede ser un gran estímulo a la actividad turística, un sector que puede relanzar el progreso de la región, de la ciudad y de sus gentes.

La Dorada puede beneficiarse de la cercanía de Doradal, en Antioquia, a donde llegan 600.000 turistas al año donde antaño reinó Pablo Escobar. O de la fantástica Honda, de Mariquita, de Ambalema, de Norcasia, un verdadero paraíso natural y aprovecharse de los proyectados desarrollos de infraestructura como la construcción de la doble calzada Villeta-Guaduas que acercan a Bogotá a las enormes posibilidades turísticas-cultural, gastronómica, de aventura- del Río Grande de la Magdalena.



Foto parcial del malecón de La Dorada. Alcaldía.

La firma de la recuperación del trayecto ferroviario La Dorada-Chiriguana por parte del presidente de la república, Gustavo Petro, es un signo esperanzador de mejores tiempos que debe complementarse con la reactivación de la recuperación del tramo del río Barrancabermeja-Puerto Salgar que se embolató en los meandros de la corrupción de Odebrecht con gran perjuicio para la región y el país y con un crecimiento vigoroso de la producción nacional para alimentar los sistemas y darle sostenibilidad financiera. Restaurar el río Magdalena desde el punto de vista de su importancia ambiental y en su navegabilidad es una prioridad nacional.

Sin duda una de los problemas que afectan el desarrollo regional, de sus ciudades y de sus gentes es la pésima distribución política-administrativa que se observa en el territorio. La Dorada está separada de Puerto Salgar por un puente que salva el río y que divide a Caldas de Cundinamarca. Absurdo. Igual ocurre en Honda con Puerto Bogotá, jurisdicción de Guaduas, división que no guarda ninguna relación con la geografía y los procesos históricos de los que emergieron.

La integración regional del Magdalena Medio Central por medio de un esquema de asociatividad territorial es urgente en la región para proyectar el desarrollo regional en el mediano y largo plazo con economías de escala que se beneficie de la cercanía entre sus

ciudades en favor de todos sus habitantes. La creación de una Región Administrativa y de Planificación, RAP, en esta parte del larguísimo Magdalena Medio puede ser una salida a la dispersión que ahoga los esfuerzos de los departamentos que concurren en la eco región, Tolima, Caldas, Cundinamarca, Boyacá y Antioquia y de sus ciudades en pequeños proyectos y pequeñas soluciones que a la larga no solucionan nada y terminan pagando, a un alto costo, todos sus ciudadanos por la ineficiencia de los procesos que incuban la corrupción.

La reforma al Sistema General de Participación que se discutirá en el Congreso- la ley de competencias- podría significar mayores recursos para sus municipios que desfallecen ante la falta de recursos para proyectar su futuro, con mayor autonomía territorial.

---

[1] Un *leñateo* era un sitio al borde del río, rodeado de selva, donde se cortaba madera para suministrar a los vapores de entonces. Un vapor requería varias toneladas diarias de leña para su navegación. Gabriel Poveda Ramos, *Carrileras y Locomotoras*, EAFIT, 2010, Pág.300

[2] Gabriel Poveda Ramos, *Vapores fluviales en Colombia*, TM Editores-Colciencias, 1989, Pág.47

[3] Puerto Boyacá, el otro puerto importante del río en ese tramo obedece a otra historia.

[4] Gabriel Garcia Márquez, *El amor en los tiempos del cólera*, Editorial Oveja Negra, 1985.

[5] Entre 1923 y a comienzos de 1824, Elbers recorrió en champan, detenidamente, el curso del río desde Honda hasta el mar. Encontró que los mayores problemas de la navegación estaban, a su juicio, en el trayecto entre Badillo, en el Bajo Magdalena, y el Peñón de Conejo cerca de Honda. Poveda Ramos, Alfonso, *Vapores Fluviales en Colombia*, TM Editores-Colciencias, Bogotá, 1998., Pág.36

[6] *Ibid.*, Pag 502.

[7] Poveda Ramos, *Carrilera y locomotoras*, Págs.299-309

Fernando Guerra Rincón