

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO  
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS  
POSGRADO EN GEOGRAFÍA

TESIS QUE PARA OBTENER EL GRADO DE  
MAESTRO EN GEOGRAFÍA PRESENTA

EDUARDO ANTONIO PÉREZ TORRES

**GEOGRAFÍA Y LITERATURA**

ASESORA: MTRA. CARMEN SÁMANO PINEDA

CIUDAD UNIVERSITARIA, JUNIO DE 2008



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

## **Agradecimientos**

Al Dr. Carlos Sáenz de la Calzada (†), por descubrirme la Geografía, por contagiarme el entusiasmo y por el ejemplo como maestro.

A Gabriel García Márquez, ¡por escribir la novela!

A la Mtra. Carmen Sámano Pineda, por el ejemplo en el rigor metodológico, por la sabiduría acumulada y por la amistad.

A la Dra. Silvana Levi, al Dr. Omar Moncada, al Dr. Enrique Propín y al Dr. Rodrigo Bazán por las observaciones que mejoraron el trabajo.

Al Mtro. José Manuel Espinoza Rodríguez, por la insistencia y la amistad.

Al Dr. Ambrosio Velasco Gómez, por la confianza y la paciencia.

A Carla González, por el apoyo en la investigación.

A Miguel Ángel Silva Bahena, por la cartografía.

Hay una larga lista de personas, que de una manera u otra, participaron en el esfuerzo que implicó el desarrollo de este trabajo, apoyándome, alentándome o aguantándome: Arturo Hernández, Gabriel Linares, Pedro Joel Reyes, Tobyanne Berenberg, J.C. Gómez, José Antonio Matesanz, Axayácatl Campos G.R. y Luis Miguel Cárdenas.

## **Dedicatorias**

A Gregorio y Débora, que son motivo de mi existencia.

A Carla, que es mi amor, mi apoyo y fortaleza.

A mis padres, Gonzalo (†) y María Luisa, ya que por ellos he llegado hasta aquí.

<b>ÍNDICE</b>	Página
INTRODUCCIÓN	6
1. Enfoques teórico-conceptuales de las relaciones Geografía-Literatura	10
1.1 Enseñanza de la Geografía a través de la literatura	10
1.2 Literatura y Geografía	18
1.3 Geografía y Literatura	25
1.4 La Geografía cultural como antecedente	41
2. El autor, la novela y la Sierra Nevada de Santa Marta	48
2.1 El autor y la novela	48
2.2 Sinopsis de <i>El amor en los tiempos del cólera</i>	51
2.3 La Sierra Nevada de Santa Marta	62
2.3.1 El autor del texto de época que sirve para la comprobación de la información	62
2.3.2 Pasajes sobre la Sierra Nevada de Santa Marta en <i>El amor en los tiempos del cólera</i>	63
2.3.3 Características de la Sierra Nevada de Santa Marta de acuerdo con la novela	68
3. El río Magdalena en <i>El amor en los tiempos del cólera</i>	72
3.1 Los autores de los textos de época que sirven para la comprobación de la información	72
3.2 Pasajes sobre el río Magdalena en <i>El amor en los tiempos del cólera</i>	76
3.2.1 Sobre el río Magdalena y la navegación en el mismo	77
3.2.2 El bosque y la fauna en el río Magdalena	98
3.2.3 Los puertos fluviales del Magdalena	108
3.3 Las características del río Magdalena de acuerdo con la novela	117
CONCLUSIONES	127
BIBLIOGRAFÍA	132
ÍNDICE DE LAS ILUSTRACIONES	137
FUENTES DE LAS ILUSTRACIONES	138

## ÍNDICE DE LAS ILUSTRACIONES

	Página
Figura 1 Mapa oficial de Colombia	57
Figura 2 Ampliación de la zona donde transcurre la novela	61
Figura 3 Indios de la Sierra Nevada de Santa Marta	67
Figura 4 Las cañadas de la Sierra Nevada de Santa Marta	69
Figura 5 Los valles de la Sierra Nevada de Santa Marta	70
Figura 6 La Sierra Nevada de Santa Marta desde Valledupar	71
Figura 7 El vapor Simón Bolívar en el río Magdalena	78
Figura 8 Vapor en el río Magdalena (1940)	80
Figura 9 Champán usado en la navegación del río Magdalena	82
Figura 10 Buque de vapor en el río Magdalena (1940)	85
Figura 11 Vapor del correo en el río Magdalena (1945)	88
Figura 12 Banco de arena en el río Magdalena	96
Figura 13 Cacería de caimanes en el río Magdalena	99
Figura 14 El bosque tropical a orillas del río Magdalena	105
Figura 15 Puertos fluviales del río Magdalena	109
Figura 16 Puerto de Tenerife	110
Figura 17 Ciudad de Mompo	110
Figura 18 Puerto Nare	111
Figura 19 La Dorada	112
Figura 20 Puerto de Zambrano	113
Figura 21 Puerto Nare	115
Figura 22 Vista aérea del puerto de Honda	117
Figura 23 Manatí capturado en Puerto Wilches	125

## INTRODUCCIÓN

Hay múltiples fuentes de información geográfica, fuentes documentales y directas. Las fuentes documentales son, entre otras, los mapas, antiguos y modernos; la información estadística proveniente de fuentes oficiales; los documentos antiguos tales como títulos de propiedad, planos de ciudad, planos de barrio y muchos otros. Una fuente documental muy importante proviene de los relatos de los viajeros. Estos relatos son muy abundantes y entre ellos podemos mencionar a Marco Polo con sus *Viajes*, la *Historia* de Herodoto, la *Anábasis* de Jenofonte, las *Cartas de Relación* de Hernán Cortés; la *Historia Verdadera de la Conquista de la Nueva España* de Bernal Díaz del Castillo; el *Ensayo Político del Reino de la Nueva España* de Alejandro de Humboldt. Todas estas fuentes han sido recurrentemente utilizadas para diversos propósitos de investigación y publicación de resultados, tanto por geógrafos como por historiadores.

Sin embargo, hay una fuente documental de información geográfica escasamente utilizada y en muchos casos minusvalorada, la novela. Por definición, la novela se desarrolla en un ambiente y éste, reproduce o se basa en alguna visión de la realidad, la que dependerá del autor. Luz Aurora Pimentel dice: "...no se concibe, en otras palabras, un acontecimiento *narrado* que no esté inscrito en un espacio *descrito*." (Pimentel, 2001, p.7)

La novela, entonces, se desarrolla en un lugar y éste es terreno de trabajo de los geógrafos. Esta realidad será descrita con mayor o menor detalle o fidelidad por el autor y dependiendo de ello, los lectores podrán conocer en esa

medida el lugar al que se refiera. Hay novelas cuya acción transcurre en uno o varios escenarios que son descritos con amplitud y éstas son las que permiten conocer el paisaje. Otras más hacen énfasis en la ciudad y sus características, dando a conocer el paisaje urbano. Y todas ellas describen a los habitantes de estos paisajes, así como sus relaciones y la forma en que los habitan, sus elementos culturales como costumbres, música, festejos, sus actividades económicas y características generales.

Además, y habida cuenta que hay cambios en el paisaje por las necesidades sociales y que estos cambios siguen sucediendo, los lugares se transforman con gran rapidez y una de las formas de conservar la memoria del lugar es la novela que en él se ambienta. Esto no significa que la novela tenga que ser necesariamente histórica. *Grandes Esperanzas*, de Charles Dickens y *Los Miserables* de Victor Hugo, son obras testimoniales de su época, sin la pretensión de servir como documento histórico. Sin embargo, se utilizan con mucha frecuencia para recuperar las características urbanas, sociales, económicas y políticas que reflejan la época en la que fueron escritas.

El objetivo principal del presente trabajo es reconocer el contenido geográfico de la novela *El amor en los tiempos del cólera* mediante un detenido análisis de la obra, para valorar esta obra en particular, y a la novela en general, como fuente de información geográfica. De este modo, podremos comprobar la hipótesis central del trabajo, demostrar que la información geográfica que se encuentra en la novela *El amor en los tiempos del cólera*, es correcta y veraz, y por consiguiente a través de la lectura de esta novela, pueden conocerse ciertas regiones de Colombia.

El presente trabajo es pionero en el tema en nuestro país ya que una búsqueda intensa y extensa en diversas bibliotecas arrojó como resultado una ausencia total de obra alguna que trabaje la relación existente entre Geografía y Literatura. No hay tesis de licenciatura, maestría o doctorado en Geografía que aborden este tema, por lo que este será el primer trabajo en su clase.

El trabajo se divide en tres capítulos, 1 Enfoques teórico-conceptuales de las relaciones Geografía-Literatura, 2 El autor, la novela y la Sierra Nevada de Santa Marta, 3 El río Magdalena en *El amor en los tiempos del cólera*.

En el capítulo 1 se trabajan los elementos teóricos a partir de la Geografía y la Literatura que abordan sus relaciones. Se presentan los puntos de vista, tanto de literatos como geógrafos que han abordado este problema, sus bases teóricas y sus propuestas metodológicas. También se presentan algunos trabajos prácticos, sobre la enseñanza de la Geografía a través de la Literatura, enfocados principalmente a la educación básica. Por último se aborda la forma en la que la Geografía Cultural se aproxima al tema, desde la perspectiva de Carl O. Sauer, hasta los trabajos más recientes. Todo ello para enmarcar el desarrollo de este trabajo.

El capítulo 2 inicia con una breve visión del autor, Gabriel García Márquez y su novela, *El amor en los tiempos del cólera*, mencionando la importancia de las vivencias del autor en la construcción de los ambientes de la novela. Después inicia el trabajo de análisis de los pasajes de la novela que se refieren a la Sierra Nevada de Santa Marta y su comparación con los textos históricos. En este caso, el

texto histórico se debe a la pluma y la visión de un geógrafo de gran renombre, Eliseo Reclús.

El tercer capítulo está dedicado completamente al análisis del río Magdalena. Empieza con una breve visión sobre los autores de los textos históricos sobre esta región colombiana, entre los que se encuentra el geógrafo alemán Alfred Hettner. Más adelante se revisan los pasajes de la novela que tratan sobre el río Magdalena, la navegación, flora y fauna del mismo, así como los puertos fluviales que en él se encuentran. Se contrastan estos pasajes contra los textos históricos a fin de comprobar su veracidad. Por último se presentan algunas consideraciones sobre la actualidad de los paisajes descritos en la novela.

## **CAPÍTULO 1 ENFOQUES TEÓRICO-CONCEPTUALES DE LAS RELACIONES GEOGRAFÍA-LITERATURA**

Las relaciones existentes entre Geografía y Literatura, particularmente la novela, han sido exploradas tanto por geógrafos como por literatos y estudiosos de otras áreas. Cada uno de ellos lo ha hecho desde perspectivas particulares y en este apartado haremos una revisión de algunos de estos trabajos. Para ello hemos diferenciado los trabajos de los geógrafos y de los literatos y estudiosos diversos, de modo que queden señaladas con mayor claridad las perspectivas desde las que son manejadas por cada grupo, así como sus resultados.

### **1.1 ENSEÑANZA DE LA GEOGRAFÍA A TRAVÉS DE LA LITERATURA**

La enseñanza de la Geografía a través de la Literatura es un campo ya explorado, no sólo en niveles universitarios, sino en la educación básica. Para ejemplificar lo anterior hemos tomado tres de los libros utilizados con tal propósito, todos ellos empleados en el sistema escolar básico de Estados Unidos.

a) El primero es *Geography, a Literature approach*, de Rea C. Berg (1994). Este libro contiene, a su vez, cuatro libros, *Paddle-To-The-Sea*, *Minn of the Mississippi*, *Tree in the Trail* y *Seabird*, escritos por Holling Clancy Holling y a partir de la lectura de los mismos, los estudiantes descubrirán y aprenderán toda una serie de elementos geográficos inherentes a una diversidad de paisajes de tres

regiones de Estados Unidos, así como de una ruta migratoria de aves.

Acompañan al libro cuatro mapas, cada uno de ellos correspondiente a la región descrita en cada libro: la región de los Grandes Lagos y el Río San Lorenzo, los Llanos del Mississippi (en la zona próxima a las montañas Rocallosas), los Llanos del Mississippi (en la zona cercana a los Apalaches) y un planisferio con proyección cilíndrica.

Cada lectura se compone de una serie de lecciones, 9 o 10 en cada caso, con una serie de instrucciones para llevarse a cabo. En ellas se le pide al alumno que lea varios capítulos del libro correspondiente, después las preguntas versan alrededor del contenido del libro. Entre las preguntas se encuentra la identificación de regiones actuales como estados de Estados Unidos y Canadá, de ríos y lagos mencionados en las novelas, producción económica, uso de canales y esclusas, características de la vegetación y otras más.

*Paddle-To-The-Sea* es la historia de una pequeña canoa de madera, tallada por un niño indígena de Nipigon y con ese nombre grabado en la misma. El niño desea hacer un viaje hasta el océano Atlántico y, como no puede hacerlo, manda la canoa en su lugar con una leyenda que dice: "Pónme de regreso en el agua, soy Paddle-To-The-Sea (La-Canoa-Con-Rumbo-Al-Mar)" El viaje inicia en un banco de nieve junto al río que, eventualmente, lo lleva a los Grandes Lagos, al río San Lorenzo y finalmente al océano Atlántico. Durante su jornada, la canoa enfrenta peligros provenientes de animales salvajes, molinos, redes de pesca e incluso un naufragio. La canoa se mantiene en curso y recibe ayuda de gente a lo largo de su recorrido que lee la inscripción y la regresa al río, para cuatro años más tarde llegar a su destino.

*Minn of the Mississippi* es la historia de una tortuga, llamada Minn, desde su nacimiento en el curso alto del Mississippi hasta su madurez en el Golfo de México. Herida por un cazador pierde una pata y es auxiliada por un joven indio de los Llanos del Mississippi. Durante su viaje a lo largo del río evade a cazadores de tortugas, atraviesa cascadas y presas, deposita huevos y escapa del ataque de animales salvajes hasta que 25 años después Minn llega al Golfo de México.

*Tree in the Trail* es la historia de un álamo en las llanuras de Kansas, situado por donde años después se establecerá el Sendero de Santa Fe (Santa Fe Trail), por donde circularían los colonos hacia el oeste. En su juventud, un joven indio de las planicies construye una barricada a su alrededor para protegerlo de las manadas de bisontes que buscaban el agua de un estanque cercano. Se convierte en un árbol medicinal para las tribus que vivían en sus alrededores y que lo reverenciaban y cuidaban. Más adelante pasan exploradores y tramperos por la región y después los colonos cuando se inicia la colonización del Oeste. El árbol es testigo de 200 años de historia de la región.

*Seabird* es la historia de una gaviota tallada en marfil que es la mascota de cuatro generaciones de navegantes a bordo de un buque ballenero, de un clipper, de un buque de vapor y de un aeroplano. Describe los viajes desde la pesca costera de ballenas en Nantuckett, viajes a Groenlandia, al océano Pacífico en los Yankee clippers, para después pasar a los buques de vapor y sus viajes entre Europa y América, terminando con las primeras líneas de avión entre estos continentes.

El libro también ofrece una selección de libros de otros autores como lecturas complementarias para cada uno de los temas analizados a lo largo de las actividades.

b) Otro libro empleado para enseñar Geografía a partir de la Literatura es *Teaching Geography through Literature*, escrito por Jack Papadonis y Wendy S. Wilson (1999). Este libro trata los temas geográficos a partir de los dieciocho estándares nacionales en Geografía en Estados Unidos, establecidos por la Asociación de Geógrafos Americanos, el Consejo Nacional para la Educación Geográfica y la Sociedad Geográfica Americana. Estos estándares están organizados alrededor de seis temas esenciales que ofrecen una estructura sistemática para el estudio de la Geografía y son: el mundo en términos espaciales, lugares y regiones, sistemas físicos, sistemas humanos, sociedad y ambiente y las aplicaciones de la Geografía.

Estos estándares, y los elementos que los conforman, están dirigidos a desarrollar las habilidades que una persona geográficamente informada debiera tener. No se pretende formar geógrafos, sino desarrollar una cultura geográfica en el ciudadano común y corriente.

El libro está compuesto por seis unidades, cada una de ellas tiene un libro específico como punto de partida. El estudiante debe leer el libro y después trabajar una serie de actividades a partir de dicha lectura. Estas actividades inciden en diferentes temas, tales como el medio físico, las características humanas y otros como la personalidad de los protagonistas.

La Unidad I emplea el libro *The Empty Pot*, escrito por Demi (Charlotte Dumaesq Hunt), que es una historia sobre un

joven chino y su esfuerzo por cultivar la flor más hermosa y así convertirse en el siguiente emperador de China.

La Unidad II utiliza el libro *The Cay*, de Theodore Taylor, que describe la historia de Phillip, un joven que naufraga en una isla y queda ciego por un golpe en la cabeza. Se describe su proceso de comprensión de la humanidad y el descubrimiento de que el color de la piel no es la llave a su naturaleza interior, sino los actos de bondad que realiza y la sabiduría que comparte.

En la Unidad III, el libro escogido es *Julie of the Wolves*, de Jean Craighead George. Es la historia de una joven esquimal que escapa de su hogar y de sus aventuras para sobrevivir en la tundra de Alaska. La clave de su supervivencia es su relación con los lobos y la obra es un excelente ejemplo de la relación entre el ser humano y su ambiente.

Para la Unidad IV, el libro es *Maroo of the Winter Caves*, de Ann Turbull. La historia se ubica en la región de los Grandes Lagos durante la Edad del Hielo y habla de una joven que asume las responsabilidades de adulto después de la muerte de su padre. La familia pertenece a un grupo nómada que se encuentran de viaje hacia su morada de invierno. Maroo (la protagonista) tiene la obligación de hacer que su familia, compuesta por su madre, su abuela y sus dos hermanos lleguen al campamento de invierno.

La Unidad V se basa en el libro *Sarah, Plain and Tall*, de Patricia MacLachlan. Es un relato ambientado en las praderas centrales de E.U. en los finales del siglo XIX, sobre un granjero que enviuda al dar a luz su esposa y queda sólo con sus dos hijos, Anna y Caleb. El granjero solicita una esposa en el periódico y Sarah responde el aviso desde el estado de Maine. Sarah extraña su estado natal,

particularmente el océano y se los describe a sus hijos adoptivos, así como las características del estado de Maine en comparación con las praderas.

Para la Unidad VI el libro empleado es *The Captive*, de Joyce Hansen. Es una ficción histórica basada en la vida de Gustavus Vassa, primer esclavo africano que escribió su autobiografía, que fue publicada en Inglaterra a fines del siglo XVIII, después de su manumisión. Es la historia de una familia Ashanti, capturada en África Occidental y vendida como esclavos. El hijo menor, Koffi, termina en una granja de Nueva Inglaterra. En la saga, Koffi se encuentra con un constructor de barcos afroamericano, cuya meta es ayudar a los africanos a regresar a su lugar de origen.

Las actividades de cada Unidad emplean el libro correspondiente como punto de partida para explorar elementos geográficos, localización, recorridos, grupos humanos, características culturales, comparación entre diversos elementos. Lo realizan a través de cuestionarios, investigaciones, elaboración de mapas y exposiciones en clase.

*Empty Pot*, de la Unidad I sirve para conocer China, su ubicación, sus características físicas y humanas, así como su historia en términos generales.

*The Cay* se emplea para trabajar la localización por coordenadas y ubicar al propio estudiante, así como para una descripción general de las Antillas y el Mar Caribe y los recursos que allí se encuentran.

Con *Julie of the Wolves* se localiza Alaska, se describen sus características, el mundo de los esquimales (inuit), los cambios estacionales (movimientos de la Tierra) y los recursos de la región.

En *Maroo of the Winter Caves* se estudia el origen de los Grandes Lagos a partir de la última glaciación y de allí se pasa a hacer comparaciones entre diferentes lugares. También se enfatiza sobre las transformaciones ocurridas a lo largo del tiempo y como éstas afectan a los grupos humanos.

*Sarah, Plain and Tall*, es un excelente punto de partida para hacer comparaciones entre dos lugares diferentes ya que señala con gran claridad los detalles de la vida en la pradera del Medio Oeste norteamericano y los contrasta contra los de Maine en particular y Nueva Inglaterra en general.

*The Captive* es señalado como un complemento perfecto para un curso de Historia y /o Geografía de Estados Unidos y el mundo, ya que se menciona como el vehículo ideal para enseñar Geografía de África y Geografía del comercio de esclavos. Con la ventaja de que el mismo libro ofrece gran parte de la información a obtener, mientras que en los libros anteriores hay que buscarla en otras fuentes.

c) El último libro de esta serie es *Connecting Geography & Literature*, de Leigh Hoven-Severson (1992). En este libro observamos una variante con respecto a los anteriores, en lugar de utilizar un libro como punto de partida, se señalan ciertos elementos de geografía física como temas para establecer el principio de la investigación. Los temas son: océanos, regiones polares, islas, bosques tropicales, montañas, bosques, ríos, desiertos y praderas.

Cada tema contempla la lectura de tres libros que hacen referencia a dicho tema y hay una serie de actividades basadas en la lectura de los mismos que permite al estudiante comprender los conceptos básicos. En total son 24 libros los que debe leer el estudiante para desarrollar las actividades.

Los libros no son muy extensos para poder trabajarlos adecuadamente a lo largo del curso.

El tema de océanos emplea *Swimmy*, de Leo Lionni, *Why the Tides Ebb and Flow*, de Joan Bowden y *Christopher Columbus* de Rae Bains.

Para las regiones polares se usan *A Tale of Antarctica* de Ulco Glimmerveen, *Antarctica* de Helen Cowcher, *Nessa's Fish* de Nancy Luenn y *Song of Sedna* de Robert D. San Souci.

Con referencia a las islas, los libros son *The Little Island* de G. MacDonald y L. Weisgard, *The Jolly Mon* de J. Buffet y S. Buffet, y *The Island of Skog* de Steven Kellog.

Para los bosques tropicales se leen *Where the Forest Meets the Sea* de Jeannie Baker, *Rain Forest* de Helen Cowcher y *The Great Kapok Tree* de Lynne Cherry.

Sobre las montañas, los libros elegidos son *Ming Lo Moves the Mountain* de Arnold Lobel, *Hansel and Gretel* retomado por Rika Lesser y *North Country Night* de Daniel San Souci.

En cuanto a los ríos, los libros son *Where the River Begins* de Thomas Locker, *Three Days on a River in a Red Canoe* de Vera Williams y *Bill and Pete Go Down the Nile* de Tomie dePaola.

Para el tema de desiertos los libros son *Mojave* de Diane Siebert, *How the Camel Got Its Hump* de Rudyard Kipling y *Ashanti to Zulu* de Margaret Musgrove.

Por último, en el tema de praderas, los libros seleccionados son *Bringin the Rain to Kapiti Plain* de Verna Aardema, *Iva Dunit and the Big Wind* de Carol Purdy y *Dakota Dugout* de Ann Turner.

Como ya se mencionó, estos libros están destinados a los grados básicos de la educación escolar, son para niños entre 7 y 14 años. Esta es la mejor edad para crear una conciencia

geográfica en el estudiante, un criterio geográfico que le permita entender la espacialidad de los fenómenos, así como la temporalidad y el cambio de los mismos. Es una de las mejores maneras de entender el mundo.

Los ejemplos anteriores nos permiten ver que relacionar la Geografía con la Literatura, a fin de obtener información de las obras literarias, para enseñar Geografía y para conocer el mundo, no es una idea peregrina ni desorbitada. Es una tradición no sólo geográfica, sino también literaria, que está firmemente instalada en muchos lugares y que ha rendido buenos frutos a quien la lleva a cabo. Geógrafos y literatos han estudiado esta relación, encontrando nuevas aristas a la misma en cada estudio.

En nuestro caso, y como ya se ha mencionado, la pretensión es la de presentar la novela como una fuente de información geográfica, para el académico, sí, pero también para el lector sin interés académico ulterior en su lectura.

## **1.2 LITERATURA Y GEOGRAFÍA**

Para la literatura, la geografía es importante a partir de la necesidad de establecer el escenario de la acción, aunque en general no se refieren a él como geografía, sino como el lugar. En este subtema veremos la postura de algunos literatos con referencia a la Geografía.

a) En la novela en particular y en la literatura en general, el lugar es considerado con un elemento de gran importancia, tal y como lo señala el escritor, poeta y ensayista norteamericano Leonard Lutwack.

El lugar entra en la literatura en dos formas, como idea y como forma: como actitudes acerca de los lugares y las clases de lugares que el escritor escoge de su ambiente intelectual y social y de sus

experiencias personales, como materiales para las formas que usa para producir eventos, caracteres y temas. (Lutwack, 1984, P. 12)

Se puede entender al lugar tanto desde la perspectiva del pensamiento como de su forma física. En la primera habrá que entender los antecedentes del escritor, así como el ambiente intelectual en el que se desenvuelva, sus vivencias y experiencias personales. En la segunda también participará como un elemento más que permitirá al autor escoger los elementos adecuados para realzar los caracteres, enmarcar los eventos y desarrollar sus temas.

El novelista disfruta de un amplio rango de elección en la cantidad de énfasis que pone en el lugar en su obra, de la escueta sugerencia de la escena de la acción, hasta la descripción más detallada, de la verosimilitud geográfica a la referencia simbólica. La novela puede extenderse libremente en el tiempo y el espacio a través de la acumulación de innumerables detalles o limitarse a un pequeño fragmento de tiempo y espacio. La crítica no ha establecido restricciones en el uso del tiempo y el espacio en la novela porque no hay problemas prácticos en el cambio de escenario y no existe la posibilidad de que éste compita por la atención en su derecho propio como un espectáculo sin palabras. (Lutwack, 1984, P. 17)

Esta posibilidad del autor en cuanto a la elección del énfasis en el lugar, permite que la descripción detallada iguale a la del geógrafo aunque sin el uso de la terminología específica de la ciencia, pero con el lenguaje común que facilita al lector la comprensión de los elementos descritos.

El lugar no siempre ha sido un elemento de importancia en la novela, de hecho ha sido recientemente cuando adquirió la importancia que actualmente se le otorga.

En lugar de una clara evolución en el tratamiento del lugar, parece haber una variedad de usos formales en la escritura de cualquier período y la recurrencia de usos más tempranos en períodos posteriores. En el romance medieval, el lugar es simplemente un estereotipo apropiado usado como fondo para la acción. [...] Los detalles específicos de la ciudad prácticamente dominan el Ulises de Joyce, mientras que los moradores contemporáneos de la ciudad de Kafka y Gertrude Stein están absolutamente desatentos de su entorno o responden a él en forma de alegorías mentales. [...] Frecuentemente se dice que no fue sino hasta el siglo dieciocho

cuando la ficción empezó a desarrollar el ambiente como una matriz en la que forma el carácter. (Lutwack, 1984, P.18)

Lutwack señala también las múltiples posibilidades en el tratamiento del lugar, particularmente en la novela y específicamente se refiere a la "verosimilitud geográfica" como una de estas posibilidades. También asegura que el uso del lugar o ambiente (emplea los términos como sinónimos) como elemento activo de la trama, empieza a utilizarse a partir del siglo dieciocho.

Lutwack aborda un tema opuesto pero complementario al que veremos que plantea el geógrafo Yi-Fu Tuan, el del conocimiento geográfico para el no especialista, para el lector que no es geógrafo. Se refiere al conocimiento, al descubrimiento de lugares desconocidos y su relación con la construcción de la obra literaria. Ambos autores coinciden en la posibilidad real de que a través de la novela, el lector pueda descubrir nuevos lugares ya que la descripción de éstos y el realismo de la misma, conforman uno de los elementos de calidad en la novela.

No cabe duda de que una buena parte de la atracción de la escritura realística consiste en el placer de reconocer en la forma verbal, los lugares familiares al lector a través de la experiencia personal y el descubrimiento de nuevos lugares cuya descripción tiene la autenticidad de los lugares geográficos originales. Habiendo hecho estas concesiones sin embargo, debemos regresar al axioma de que la fidelidad al realismo geográfico y a la belleza de la descripción tiene un precio que el escritor no puede darse siempre el lujo de pagar. Cuando su poder de atracción proviene principalmente de satisfacciones extraliterarias, el paisaje y la geografía no pueden ser asimilados completamente en los textos donde aparecen. Recíprocamente, entre más exitosamente se integren los lugares con otros elementos literarios en el texto, menos probable será que se consideren como pinturas verbales separadas y registros miméticos de los lugares. (Lutwack, 1984, P. 29)

Este punto es el central del presente trabajo, el conocimiento geográfico que obtiene el no-especialista, el no-geógrafo; el lector común y corriente puede obtener de una

obra literaria un amplio conocimiento de los lugares, las personas y las costumbres a partir de la trama de la obra. Aún sin ser el propósito central de una novela, el descubrimiento de los nuevos lugares mediante la descripción basada en lugares geográficos originales proporciona al lector conocimientos geográficos.

b) María Teresa Zubiaurre-Wagner, investigadora de la UNAM, señala que uno de los temas espaciales más recurrentes de la novela es la geografía urbana.

Ésta (la geografía urbana) no sólo se representa en oposición al ámbito rural sino como entidad autónoma dispuesta a reconstruir en el texto la peculiar idiosincrasia de la metrópolis moderna y postmoderna. (Zubiaurre, 1996, p. 199)

En su artículo "Hacia una nueva percepción del espacio urbano: la ciudad como extrañamiento y como nostalgia", publicado en *Poligrafías, revista de literatura comparada*, Zubiaurre señala que hay todo un género novelesco cuyo protagonista es la ciudad y que los temas espaciales constituyen la materia prima con que la ficción contemporánea construye sus ciudades. Con ello vemos que la preocupación por el espacio es una constante en algunos géneros de la literatura contemporánea.

c) Jorge Amancio Pickenhayn (2000), de la Universidad Nacional de San Juan, en Argentina, ha trabajado el contenido geográfico de la obra de Domingo F. Sarmiento, autor, entre otras obras, de *Facundo*. Domingo F. Sarmiento fue una figura muy destacada en la Argentina del siglo XIX, escritor, periodista, viajero, funcionario público, educador. En su obra, Sarmiento establece la disyuntiva, civilización o barbarie, estableciendo de manera definitiva las opciones que ofrece Argentina en su territorio. En el siglo XIX, fuera de

Buenos Aires, el resto del territorio era desierto, selva o páramo, por ello había que optar entre una u otra posibilidad, el progreso de la civilización o la barbarie del territorio agreste. Pickenhayn encuentra dos constantes para el elemento geográfico en la obra de Sarmiento:

El primer plano refleja una actitud simbiótica respecto del entorno. Siempre, detrás de cada uno de sus pensamientos renovadores, se oculta una geografía capaz de darle impulso a conceptos y pareceres.

El segundo nivel no es ya el del hombre con la geografía, sino del hombre por y para la geografía. (Pickenhayn, 2000)

Aunque su conocimiento geográfico parecía ser más bien escaso, emplea las utopías geográficas como catalizadores, como un instrumento capaz de tentar al lector y atraerlo hacia las definiciones prácticas que quería comunicarle. Pero Pickenhayn afirma que tenía "grandes condiciones geográficas en campos específicos" como, por ejemplo:

-Capacidad para observar y describir, particularmente en su estudio sobre las Provincias del Río de la Plata en 1846.

-Condiciones para realizar la elipsis de un tema, como la síntesis geográfica referida a España en 1846.

-Sagacidad para aplicar criterios de regionalización, demostrados en el primer capítulo de *Facundo (1845)*.

-Dominio de la geografía histórica en su obra *Conflictos y Armonías (1884)*

-Manejo de las estadísticas, como en *Recuerdos de Provincia (1850)* y en sus *Viajes por África, Europa y América (1849)*.

-Dominio de situaciones estratégicas o capacidad geopolítica en *Conflictos y armonías de las razas en América (1884)* y *Argirópolis (1850)*.

d) También se ha encontrado relación entre Geografía y Literatura en la obra de José Luis Borges. José Dadon (2003), de la Universidad de Buenos Aires señala que "Borges suele recurrir a conceptos y objetos relacionados con la Geografía para la construcción de textos literarios". Encuentra dos etapas en la obra de Borges y su relación con la Geografía, en la primera, la temprana, la Geografía aparece de una manera convencional "como metáforas o analogías que enriquecen el discurso; o bien, para proporcionar color local, exotismo o cosmopolitismo", en su obra madura "redefine conceptos geográficos e incluso destaca dimensiones geográficas en símbolos que sólo tangencialmente están relacionados con la Geografía".

Según Dadon, en la obra de Borges el término geografía puede tener cuatro sentidos diferentes de acuerdo con el contexto: un espacio real sin localización definida, un espacio imaginario, un lugar con localización espacial y temporal y una disciplina científica. A pesar de lo anterior, los geógrafos argentinos no han estudiado sistemáticamente la obra de Borges desde la perspectiva geográfica.

e) Un muy interesante trabajo de relación Geografía-Literatura lo lleva a cabo Axayácatl Campos García Rojas, de la Facultad de Filosofía y Letras en la UNAM con su libro *Geografía y desarrollo del héroe en Tristán de Leonis y Tristán el joven* (2002). Reconociendo la necesidad humana de descripción y clasificación del entorno geográfico, así como de sus habitantes y recursos, el Dr. Campos señala:

Este interés por los espacios ha generado, a lo largo de la historia humana, la elaboración de un sinnúmero de obras históricas, cartográficas e, incluso, literarias, para explicar los orígenes y la disposición global de los elementos geográficos, así

como los acontecimientos atmosféricos y las características de los cielos. (Campos, 2002, p.15)

Las descripciones del mundo se relacionaron estrechamente con los mitos, el arte y la religión, de tal modo que los elementos geográficos se convirtieron en mucho más que simples escenarios físicos de la vida humana, dice Campos, al tiempo que señala la carga semántica que aportaban a las alegorías, visiones, sueños y pensamientos. Todo ello se refleja en la literatura medieval, área de interés del Dr. Campos que señala que los libros de caballería establecen una estrecha relación entre las aventuras y viajes de los protagonistas con los elementos geográficos donde éstos se producen. Este es el tema central de su obra, la relación del desarrollo del héroe en el *Tristán de Leonís*, de 1534, con estos elementos. Se centra en los acontecimientos humanos que tienen lugar en los elementos geográficos y en cómo influyen éstos en el desarrollo de un personaje literario.

Campos sostiene que en los libros de caballería pueden encontrarse dos tipos de geografía, una la geografía real o basada en lugares reconocibles y otra imaginaria con lugares de ficción.

De la geografía real, Campos dice que:

Está basada en lugares reconocibles que a veces se identifica con lugares de la superficie terrestre: regiones conocidas, reinos y territorios forman parte del ambiente del argumento y reciben sus nombres reales o, en ocasiones, sus traducciones o adaptaciones. (Campos, 2002, p. 24)

De la geografía imaginaria señala que:

Es posible encontrar lugares que son el resultado de la imaginación medieval: reinos misteriosos, islas encantadas, montañas indómitas y extensos mares. (Campos, 2002, p. 26)

Todos estos elementos, los reales y los fantásticos, se relacionan, entrelazándose y ofreciéndole al lector la posibilidad de reconocer los elementos reales y hacerle más familiar el ámbito de desarrollo de la obra, así como con los elementos imaginarios transmitir un mensaje didáctico o una alegoría. India es un ejemplo de esta circunstancia geográfica de lugar conocido pero con elementos míticos en la literatura medieval.

Aunque se conocía geográficamente, la India era considerada como un lugar lejano, pleno de acontecimientos extraños y en el que vivían criaturas desconocidas. La India, por lo tanto, no era un lugar real: era un ambiente remoto en el que la realidad parecía mágica y fascinante. (Wright en Campos, 2002, p. 26)

En su análisis, Campos examina el papel de la geografía en los libros de caballería bajo dos categorías: tierra y agua. Los correspondientes a tierra son territorios y reinos, campo abierto y valles y montañas y bosques. Los referentes al agua son mares, ríos y lagos. Hay una tercera categoría que son los elementos geográficos creados por el hombre y que caen bajo la denominación genérica de islas y son el jardín, la ciudad, el castillo y la cueva.

Podemos ver que la literatura medieval también mantiene relaciones estrechas con la geografía, no sólo por las descripciones que hace de los lugares reales y los imaginarios, sino por el papel que se le confiere como símbolo y representación. Por ello no está de más recordar la afirmación de Aurora Pimentel que dice: "...no se concibe, en otras palabras, un acontecimiento *narrado* que no esté inscrito en un espacio *descrito*." (Pimentel, 2001, p.7)

### **1.3 GEOGRAFÍA Y LITERATURA**

Los geógrafos también se han acercado a la literatura desde diversas posturas y en este apartado veremos los

acercamientos de algunos de los más connotados geógrafos en el área.

a) El geógrafo norteamericano Yi-Fu Tuan es uno de los primeros que publicó trabajos sobre la relación Geografía-Literatura. Su planteamiento de inicio es el que parece fundamental para dilucidar el tema de la relación entre Geografía y Literatura.

De tiempo en tiempo, entre geógrafos se hacen una pregunta: ¿Cuál es la relación entre literatura y geografía?. Hay tres respuestas:  
La literatura geográfica debería tener una mayor calidad literaria.  
La literatura es una fuente de material para geógrafos.  
La literatura ofrece una perspectiva que permite conocer cómo experimenta la gente el mundo. (Tuan, en Ley, 1978, P. 194)

De las tres respuestas, la segunda y la tercera son las que interesan para el trabajo a desarrollar, particularmente la tercera, ya que es una de las premisas fundamentales del mismo. Si la literatura es una fuente de material para geógrafos, una novela también lo deberá ser.

De manera particular, en lo que a Geografía Cultural se refiere, también compartimos la tercera respuesta ya que la manera en la que gente experimenta el mundo explica muchas de las características culturales de las diversas sociedades. Las diversas formas de experiencia conducen al modelado del paisaje, a la construcción y reconstrucción del espacio en el que se desarrollan las sociedades en cualquier lugar.

En cuanto a la validez de los datos, el propio Yi-Fu Tuan reconoce que son utilizables por su condición de veracidad, reconociendo con ello tanto el trabajo de investigación del escritor como las vivencias personales envueltas en la obra.

Si un poema corto ofrece datos útiles al geógrafo histórico, un trabajo grande, en prosa, puede ofrecer mucha más información. Pocos estudiosos del Londres victoriano dejan de citar los trabajos de Charles Dickens y no sólo por el adorno que significa hacerlo:

sus obras proveen de abundantes datos físicos y sociales. (Tuan, en Ley, 1978, P. 199)

Así como Yi-Fu Tuan menciona a Dickens, podríamos mencionar otros autores, cuyas novelas se han convertido en fuente inestimable de información sobre su época y los lugares en ellas descritos. Entre estos autores podemos señalar a H. Balzac con París, L. Tolstoi con Rusia, B. Pérez Galdós con Madrid, J. Dos Passos con Nueva York, S. Fitzgerald con Nueva York y Nueva Inglaterra, J. Joyce con Dublín y otros más. En el caso de México, podríamos mencionar *Las batallas en el desierto*, de José Emilio Pacheco, *Y retiemble en sus centros la tierra*, de Gonzalo Celorio y *Elogio de la calle. Una geografía literaria de la Ciudad México*, de Vicente Quirarte como obras que reconstruyen la ciudad en diferentes momentos históricos.

Yi-Fu Tuan considera que las percepciones de la realidad, diferentes en cada grupo social y época, le permiten al geógrafo reconstruir ambientes diversos en épocas pasadas.

Las composiciones literarias nos proveen a los geógrafos con evidencia sobre cómo las personas en otras épocas y culturas percibieron la realidad. Lo que conocemos como "literatura geográfica profesional" es un tipo altamente especializado de conciencia ambiental. Ampliamente compartidas entre los miembros instruidos de la sociedad son las percepciones de un escritor imaginativo. ¿Qué papel juegan el medio físico o la naturaleza en el mundo humano? Uno dominante a juzgar por las obras de los escritores angloamericanos del siglo XIX. Mary McCarthy escribió: "Casi hemos olvidado las descripciones de las puestas de sol, tormentas, ríos, lagos, montañas y valles, acostumbrados a que fueran uno de los principales ingredientes de la ficción, no meramente un fondo para la acción, sino un componente evidentemente necesario para el arte. [...] En la vieja tríada de argumento, caracteres y ambiente, este último, comprendiendo a la Naturaleza y sus características, sustituyó a la atmósfera en un sentido literal, era el aire que la novela respiraba, como el aire que sostiene la vida y que rodea a la Madre Tierra (Tuan, en Ley, 1978, P. 201)

La reconstrucción de estos ambientes ayuda a contestar la segunda y tercera preguntas ya mencionadas. Nos permite saber cómo eran los lugares en otro tiempo ya que hay detalladas descripciones, que si bien responden en parte a la imaginación del escritor, por tratarse de obras de ficción, también corresponden a la realidad física que constituía el lugar descrito. Además, la misma descripción permite conocer la forma en la que la gente de la época vivía su experiencia del lugar. De tal modo que podamos entender las diferencias, lo que hoy consideramos estéticamente digno de ser reconocido, en otra época pudo haber sido visto como de mal gusto o incluso como símbolo de atraso.

Defendiendo a la Geografía como ciencia de síntesis, Yi-Fu Tuan encuentra tres grandes aplicaciones de la literatura a la labor del geógrafo interesado en sus relaciones, recuperando al mismo tiempo la visión humana y la científica del quehacer geográfico.

El arte literario sirve al geógrafo de tres maneras principales.

Como un experimento pensado en modos posibles de experiencia humana y relaciones que provee insinuaciones sobre lo que puede buscar un geógrafo cuando estudia el espacio social por ejemplo.

Como un artefacto revela las percepciones ambientales y los valores de una cultura, le sirve al geógrafo que también es historiador de las ideas.

Finalmente, como un intento ambicioso de balancear lo subjetivo y lo objetivo y se convierte en un modelo de síntesis geográfica; para la geografía es un jardín que contiene el camino, una forma de arte capaz de incluir el análisis. (Tuan, en Ley, 1978, P. 205)

En síntesis, Yi Fu Tuan es un decidido partidario del uso de la Literatura en la Geografía que reconoce el valor de la misma en su aplicación a la Geografía en diversos conceptos.

b) Sobre el mismo punto, el geógrafo norteamericano Charles Pockock remarca los descubrimientos y conocimientos obtenidos

a partir de la lectura de una novela, donde no sólo el paisaje físico, sino la circunstancia humana, cultural, económica y social, manifiesten asociaciones que permitan al lector establecer con claridad las condiciones de vida en el lugar referido por la novela.

La literatura imaginativa contribuye al conocimiento ambiental y es un importante ingrediente en la anticipación y el encuentro con los lugares. Los escritos de diversos autores pueden contribuir al surgimiento de una clase de paisajes "valiosos", que se valoren por sus cualidades asociacionales y no por la bella intrínseca de su forma física. Las asociaciones mismas, varían de la narrativa de ficción, anclada en localidades concretas a aquellas relacionadas con el lugar de nacimiento o conocimiento del autor. Como resultado, ciertas localidades o paisajes literarios pueden ser abordados en un alto estado de expectación. (Pocock en Mallory y Simpson, 1987, p. 135)

Si existe la posibilidad de viajar para comprobar los conocimientos adquiridos de una manera presencial, el conocimiento será completo, pero si no ocurre así, entonces el conocimiento viene dado por la obra literaria.

Charles Pocock hace referencia a la capacidad del escritor para no sólo describir el paisaje, el lugar, sino para capturar la interioridad del mismo, para encontrar el espíritu del lugar. Si damos por buena la afirmación de que el hombre transforma el lugar, así como el lugar transforma al hombre, entonces Pocock nos ofrece la clave de la explicación literaria de los lugares.

El novelista tiene el don de articular nuestras inarticulaciones, ofreciéndonos entre otros atributos, una visión interior del lugar. La literatura ofrece al geógrafo un valioso recurso en el cual explorar el tema central de la relación naturaleza-sociedad. (Pocock en Foote, 1994, p. 371)

Pocock también reconoce la profunda relación entre el medio en el que se desarrolla el hombre y la consecuencia de esta relación. El lugar y la experiencia ambiental no pueden divorciarse, por consiguiente, la literatura parece ser un

campo apropiado para que un geógrafo inquisidor obtenga respuestas.

Somos lo que somos, principalmente como resultado de nuestras experiencias de vida, todas las cuales tienen un contexto ambiental integral o ambiente: los eventos "tienen lugar". (Pocock, 1981, p. 12)

Uno de los puntos importantes que Pocock encuentra en la relación existente entre Geografía y Literatura es el referente al posible aprendizaje geográfico derivado de la literatura. No implica que sea ni la única ni la mejor necesariamente, pero sí es un aprendizaje que ofrece una visión de la realidad.

La descripción del paisaje tiene una cualidad creativa, inherente a ella: ofrece una importante fuente secundaria de conocimiento, incluyendo el conocimiento ambiental, y así contribuye a un aprendizaje general, proceso mediante el cual se adquieren valores, actitudes y aspiraciones y el producto final es nuestra refracción cultural de la realidad. (Pocock, 1981, p.13)

c) Paul Simpson-Housley y Patricio Lorrain, profesores del Departamento de Geografía de la Universidad de Regina, Saskatchewan, Canadá, publicaron en el Anuario de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la UNAM en 1983, un artículo titulado *Las percepciones de un novelista sobre México y Nuevo México*. En dicho artículo Simpson y Lorrain se refieren al interés despertado entre los geógrafos por la forma en que los novelistas describen el paisaje regional y sugieren conocer la perspectiva usada por el autor, así como su estilo literario para analizar convenientemente dicha descripción. Para ello utilizan la obras de D.H. Lawrence en la que describe México y Nuevo México, *The Plumed Serpent* y *The Women Who Rode Away and Other Stories*.

Retoman la aseveración ya mencionada de Yi-Fu Tuan de que "la lectura de trabajos literarios mejorará el estilo de escritura de los geógrafos" en referencia a las citas de D.H.

Lawrence. También se refieren al libro de Pocock comentado en este trabajo, *Humanistic Geography and Literature*, en el que se analizan desde diversas perspectivas, obras que describen paisajes en diversos países, incluyendo a D.H. Lawrence.

Para realizar su análisis sobre las obras de D.H. Lawrence, lo primero que hacen es ofrecer algunos antecedentes de la vida del autor, así como del ambiente que le rodeaba y en el cual se desarrolló. Describen elementos generales de su infancia, así como de sus viajes. Finalmente entran al análisis de las obras, básicamente de las descripciones de paisajes en México y Nuevo México. Señalan que:

La reacción de Lawrence con respecto al paisaje mexicano tuvo casi un carácter místico. La región no sólo provocó asombro en el novelista, sino que también evidenció un sentido de incongruencia entre ella y la cultura que la había penetrado. (Simpson y Lorrain, 1983, p.210)

Y concluyen retomando a Octavio Paz, quien dice: "Un paisaje no es la forma más o menos exacta de lo que nuestros ojos ven, sino más bien la revelación de lo que hay detrás de visibles apariencias." (Paz en Simpson y Lorrain, 1983, p. 211)

d) Mike Crang es otro geógrafo que ha estudiado la relación entre la Geografía y la Literatura desde la perspectiva de la Geografía Cultural, recorriendo un camino que ya tiene treinta años de existencia, reconociendo las formas literarias como valiosos elementos en el quehacer del geógrafo interesado.

Durante los últimos 20 años, ha crecido el interés de los geógrafos en varios y diversos caminos de la literatura como forma de investigar el significado del paisaje. La literatura está repleta de poemas, novelas, historias y sagas que describen y tratan de entender e iluminar el fenómeno espacial.

La primera forma de trabajo, es tal vez, la más obvia, donde la literatura acerca de los lugares ha sido empleada como fuente o como dato. Tal como ocurre en una investigación, la literatura se convierte en otro juego de datos geográficos disponibles para su uso. (Crang, 1997, p. 43)

Éste ya es un tema que hemos visto varias veces, el reconocimiento de la información geográfica que puede obtenerse del contenido de una novela u obra literaria.

M. Crang reconoce la importancia de la novela, así como su característica geográfica y dentro de ésta, no sólo los elementos físicos, sino también los humanos, particularmente los culturales. La relación manifiesta entre el hombre, como ser social, con su entorno, la manera en que éste lo ha transformado y cómo ha sido transformado a su vez; la relación afectiva y emocional de la gente con los espacios.

Como forma literaria la novela es inherentemente geográfica. El mundo de la novela está hecho de locaciones y situaciones, arenas y límites, perspectivas y horizontes. Lugares y espacios varios son ocupados por los caracteres de las novelas, por el narrador y por la audiencia conforme lee. Cualquier novela puede presentar una diversidad de formas, que a veces compiten entre ellas, de conocimiento geográfico, desde la sensual percepción de un lugar, hasta la académica idea de una región y una nación. (Daniels y Rycroft en Crang, 1997, p.43)

El reconocimiento que hace Crang de la cualidad "inherentemente geográfica" de la novela es particularmente importante si se aborda desde la perspectiva de la Geografía Cultural, ya que ésta atenderá tanto las características físicas como las humanas de los lugares que estudia, haciendo énfasis en aquellos elementos específicos a los que se dedique el estudio.

Un punto muy importante para el desarrollo del presente trabajo lo aborda Crang al señalar la importancia que tiene la novela en el conocimiento de los lugares. Reconoce que en muchos casos, la novela es la creadora de los mismos a partir de la difusión que tiene. Hay que señalar que Crang se

refiere a lugares que se encuentran en la novela inglesa, pero la afirmación se puede extrapolar a novelas de otros lugares del mundo.

Queda claro que la literatura no puede ser leída como una simple descripción de estas regiones y lugares, en muchos casos ayudó a inventar estos lugares, así que daremos un vistazo al proceso a través del cual la literatura puede crear geografías. Es un punto simple, pero el conocimiento de la mayoría de los lugares llega a través de diversas formas y medios de comunicación, de modo que para la mayoría de la gente, la representación es anterior a la realidad. La mayoría de la gente conoce la región de Wessex a través de Hardy no por un conocimiento personal. La literatura (así como los más modernos medios de comunicación) juega un papel central en el modelado de la imaginación geográfica de la gente. (Crang, 1997, p.44)

Parafraseando a Crang, podríamos decir: "La mayoría de la gente conoce el río Magdalena a través de García Márquez, no por conocimiento personal", ya que la cuenca del río Magdalena no es un destino turístico que se encuentre fácilmente en las agencias de viajes. Por consiguiente, la novela *El amor en los tiempos del cólera* puede jugar un papel central en el modelado de la imaginación geográfica sobre esta región.

e) Christopher Salter es otro geógrafo que aborda la importancia de la literatura, particularmente de la novela, en los estudios geográficos. Su planteamiento es que, en Geografía Cultural, la enseñanza de la Geografía es mucho más rica si se hace a partir y a través de una novela. Salter toma como ejemplo la novela *Las Uvas de la Ira*, de John Steinbeck. Esta novela relata la historia de la familia Joad, compuesta por granjeros que viven en el estado de Oklahoma y que ven arruinado su modo de vida tradicional como consecuencia del *Dust Bowl*, un fenómeno causado por la combinación de años de prácticas agrícolas inadecuadas y una sequía persistente. La familia Joad y muchas otras más se

ven obligadas a emigrar y escogen California como su destino. La novela describe el recorrido de los migrantes de Oklahoma a California y las vicisitudes a las que se enfrentan.

La literatura imaginativa articula el caleidoscópico mundo de experiencia humana y el profesor de Geografía Cultural, quien adopta una alternativa artística o humanística sobre dicho material, puede ser considerado inventivo. Los argumentos a favor de un programa de enseñanza de literatura en Geografía Cultural, pueden ser enumerados brevemente.

Consideremos primero la atmósfera de aprendizaje engendrada por el uso de una novela, además o en lugar de un texto ortodoxo en Geografía Cultural. Una novela gana fuerza porque puede detonar la imaginación del lector a través de la alusión y la ilusión. Por otro lado, el libro de texto, se sumerge en el mismo acto, a través de una demanda por inclusión y conclusión.

La ficción literaria funciona bien con la Geografía Cultural porque la sustancia de ambas tiene su origen en la vida misma. La capacidad de tener actitudes que permitan una manipulación del ambiente está presente en todas las personas, ya sea que sus perspectivas emerjan de la pluma de un autor o de los datos de la entrevista de un científico social. La tarea del geógrafo cultural es la misma, sin importar la base de datos: convertir especificidades individuales en predicciones comprensibles y confiables. (Salter en Pocock, 1981, p.142)

Salter enumera las ventajas de enseñar Geografía Cultural desde las obras literarias y enfatiza la coincidencia entre la ciencia y la novela, la vida misma. Enfatiza una de las grandes virtudes de la novela, la imaginación del lector, así como la objetividad del libro de texto.

La elección de una novela con el propósito de trabajarla desde la perspectiva de la Geografía Cultural depende básicamente del profesor o investigador, de sus preferencias personales, de su cultura literaria, de las necesidades de la clase en particular. Salter menciona las siguientes razones de elección de la novela *Las Uvas de la Ira*, que pueden ser perfectamente válidas para otras novelas:

En primer lugar, la novela es producto de un trabajo de campo vital y personal realizado por el autor. Escribía de un mundo que conocía íntimamente.

En segundo lugar, mueve a sus personajes a través de una amplia variedad de regiones físicas y culturales. Tal desplazamiento le

añade variedad a las observaciones geográficas que significan potencial en una novela.[...]

En cuarto lugar, si los integrantes de la clase se interesan en el estilo y las preocupaciones de Steinbeck, hay un gran número de obras del autor que pueden utilizarse posteriormente. Una vez que un estudiante empieza a leer ficción, con una parte de su mente buscando paisajes distintivos y sistemas de cultura, su educación ha alcanzado un nivel más elevado. Es natural imaginar que un geógrafo cultural juegue un papel en ese acontecimiento. (Salter en Pocock, 1981, p. 143)

Salter encuentra tres grandes temas de Geografía Cultural en la novela *Las Uvas de la Ira*: movilidad humana, tensiones entre modos de uso del suelo en competencia y configuraciones sociales y espaciales específicas a lo largo del recorrido de la familia Joad. Cada uno de estos temas puede analizarse ordenadamente, realizando una investigación a partir de la información que ofrece el texto. Además de que éste, por sí mismo, presenta un detallado cuadro de cada uno de estos problemas y de otros menores, así como de las relaciones manifiestas entre ellos. Y aunque Salter favorece el trabajo del geógrafo cultural, también reconoce el valor que tiene la lectura de ficción para el no-geógrafo, así como el aprendizaje que puede obtener de dicha lectura. Concluye señalando que:

Para el geógrafo cultural, las lecciones del paisaje y el desplazamiento humano en *Las Uvas de la Ira*, ofrecen un enfoque para la enseñanza de la migración, formas de asentamiento, sistemas económicos, dualismo cultural, patrones de uso de suelo agrícola, tecnología del transporte y cambio social. Para el lector de ficción creativa estas mismas realidades generalmente yacen ocultas en las páginas de la obra. Pero para el lector de ficción, quien trata de comprender algo de los sistemas que subyacen en este caos de conflicto y desplazamiento, el estudio de esta novela le ofrece una ventana hacia el amplio fenómeno geográfico que va de los mapas mentales a las infraestructuras económicas. (Salter en Pocock, 1981, p. 156)

El ejemplo de la novela *Las Uvas de la Ira* puede ser transportado a muchas otras novelas, con temas semejantes o diferentes, pero de aplicación similar en cuanto a la interpretación del paisaje y las relaciones que en éste se

encuentren entre la naturaleza y la sociedad. La ficción evocativa en la literatura creativa es un gran recurso de trabajo para Geografía Cultural. Tal trabajo, cuando se realiza con una mente abierta y una perspectiva disciplinada, es capaz de ilustrarnos con patrones, preferencias y problemas de la raza humana. Los geógrafos culturales, en la búsqueda de entendimiento de la sociedad humana y los paisajes culturales, pueden capturar y utilizar el dinamismo y la vitalidad presentes en una novela.

f) Carles Carreras, geógrafo español, también se ocupa de la relación entre la Geografía y la Literatura. Reconoce que no es una novedad ya que hace mucho tiempo que la literatura provee de información útil para la Geografía y para otras ciencias como la Sociología.

Resulta ya tradicional en Geografía, como en el resto de las Ciencias Sociales, el uso de textos literarios en algún momento de la confección de un trabajo científico. Desde las citas literales, para encabezar un artículo o un capítulo de libro, a las descripciones de un paisaje o lugar concretos, hasta el análisis de textos como fuentes de información sobre lugares o situaciones del pasado, próximas o alejadas en el espacio, o sobre elementos de interpretación de la dinámica social actual. (Carreras en García, 1998, p.163)

Basándose en las propuestas de Thomas S. Kuhn respecto a la objetividad en las Ciencias Sociales, y preocupado por la objetividad en cuanto al trabajo que pueda basarse en la literatura, Carreras afirma que la objetividad tiene que encontrarse en "el consenso mayoritario" y eso será lo que le otorgue validez. Por lo tanto, el uso en Geografía de los textos literarios está perfectamente justificado, ya que lo que se pretende no es una explicación científica estadísticamente o numéricamente comprobable.

La ruptura humanística rechaza la propia necesidad de explicar científicamente el territorio, pretendiendo tan sólo comprenderlo, aceptando e impulsando toda subjetividad; no por casualidad, dentro

de esta corriente contemporánea, se han aportado los primeros estudios sobre Geografía y Literatura (Tuan, 1978; Pocock 1981) [...] La vida cotidiana, las historias de vida, el papel de los grupos pioneros de todo tipo de cambio o transformación social o económica son otros tantos temas que llevan al uso de técnicas de análisis cualitativo en los estudios de Geografía, entre los que destaca de forma especial el uso de los textos literarios. (Carreras en García, 1998, p.165)

Carreras propone un esquema metodológico para la profundización y mejora del análisis territorial a partir del uso de las fuentes literarias. Es una metodología sencilla y de fácil aplicación y al mismo tiempo es rigurosa en su concepción ya que incluye los elementos necesarios para su desarrollo, este esquema plantea tres pasos básicos a seguir:

1) Lectura de las fuentes, entiéndase como tales la novela, poema, ensayo u otras.

2) Organización de la recolección de datos contenidos en dichas fuentes.

3) Realización del análisis de la obra literaria a partir de algunos contenidos esenciales y contando con los puntos de apoyo necesarios para no llevar a cabo un estudio de crítica literaria sino de Geografía.

Cada paso del esquema es descrito cuidadosamente para que el estudioso interesado en aplicarlo no pierda detalle alguno o se desvíe en la investigación. Desde las condiciones apropiadas para la lectura y el ánimo de descubrimiento que debe manifestarse en el investigador, hasta el análisis de carácter geográfico de la información contenida en la obra, pasando por la elaboración de fichas bibliográficas, elaboración de mapas y muchos otros detalles.

De las conclusiones a las que llega Carreras, es importante mencionar una en particular:

Las descripciones e interpretaciones literarias constituyen un elemento importante en la explicación de la realidad territorial y permiten avanzar en su comprensión. (Carreras en García, 1998, p.175)

Sin negar la importancia que tienen las fuentes clásicas en la investigación geográfica, ya sea de campo o de gabinete, se le otorga un lugar junto a ellas a la información de las fuentes literarias, ya que como lo han señalado diversos autores a lo largo de este marco, ofrecen información verídica, razonablemente objetiva y además contribuyen a la comprensión de las condiciones sociales que se manifiestan en el lugar en donde transcurre la obra literaria.

g) James Kneale, geógrafo británico, también se ocupa de la relación Geografía-Literatura, poniendo particular énfasis en la Geografía Cultural. Aunque su tema de interés se inclina básicamente hacia la literatura fantástica, mencionando particularmente *El señor de los anillos* de Tolkien, también nos ofrece una visión coincidente con los anteriores autores sobre la posibilidad de utilizar una novela como punto de partida para la investigación geográfica.

Trabajos recientes en teoría literaria y estudios culturales, influenciados por el posestructuralismo, han convencido a muchos geógrafos culturales que las representaciones del mundo no son miméticas. Esto significa que no reflejan la realidad como un espejo y que siempre deben **re**-presentar elementos del mundo. Esto ha conducido a numerosos estudios sobre "el paisaje como texto" (Barnes y Duncan, 1992 y Duncan y Ley, 1993) y a un interés en formas visuales de representación. Si aceptamos estos argumentos entonces podemos diferenciar entre tres formas de escritura:

- La que dice representar el mundo objetiva y fielmente (periodismo o un texto geográfico)
- La que representa el mundo a través de una ficción pero de un modo realista (las novelas de autores como Dickens o Balzac)
- La que representa un mundo coherente, pero que no puede manifestarse como real porque contiene elementos inexistentes en nuestro mundo (ficciones utópicas o distópicas, ciencia ficción y otras) (Kneale en Blunt et.al. 2003:39)

Kneale distingue claramente los tipos de literatura sobre los que se puede basar un estudio geográfico. La

primera es la objetiva, que tratará de reproducir fielmente el mundo que describe y por consiguiente será la obra geográfica directa, el libro de texto, la investigación, así como el texto periodístico, crónica, reportaje o cualquier otro. La segunda es la que ocupa este trabajo, la novela, que sin dejar de ser un trabajo de ficción se basa en la realidad para lograr sus objetivos. Y la tercera es la novela de ficción, donde a pesar de tener elementos de realidad, por ejemplo en los caracteres, contiene lo que él llama "elementos inexistentes en nuestro mundo".

h) Otros estudios sobre la relación entre Geografía y Literatura, se han hecho con respecto a las novelas de misterio. El geógrafo norteamericano, Gary J. Hausladen en su artículo "Murder in Moscow" (1995) en *Geographical Review*, señala que la novela de misterio y asesinato se ha convertido en un género en el que el lugar se convierte en algo más que la escena del misterio, es un elemento esencial de la trama. Para sostener lo anterior, analiza las novelas de Martin Cruz Smith (*Gorky Park* (1981), *El Parque Gorki* (1987), *Polar star* (1989) y *Red Square* (1992)), Stuart Kaminsky (*Death of a dissident* (1981), *Red chameleon* (1985) *Camaleón Rojo* (1987), *A cold red sunrise* (1987), *Rostnikov's vacation* (1991) y *Death of a Russian priest* (1992) y William Holland (*Moscow twilight* (1992)), para determinar la forma en que el empleo que hacen para que la descripción, el diálogo y el simbolismo conducen a desarrollar un sentido de lugar y como el uso de este lugar se convierte en clave indispensable para la comisión, descubrimiento y solución de los crímenes. Apoyando la propuesta de este trabajo, Hausladen dice:

Las características de este género y la amplitud de la audiencia que alcanza, garantiza que para ciertos propósitos, sea

probablemente un distribuidor más efectivo de conocimiento geográfico que otros tipos de literatura seria. (Hausladen, 1995)

Este es un punto muy importante, ya que si bien es cierto que la literatura puede considerarse en desventaja respecto a la audiencia que alcanza, frente a medios como la televisión, radio o cine, la literatura popular, como la novela policíaca, sigue llegando a un número importante de personas.

Hausladen continúa diciendo:

Los misterios criminales desarrollados en Moscú son más que solamente buenas lecturas e ingeniosas soluciones. Los lectores aprehenden el sentido de Moscú y de Rusia, el sentido del lugar que ha sido conjurado a través de las novelas. Algunas veces, la apreciación de la ciudad y del país se adquiere sin darse cuenta, otras veces es inescapable al desarrollo de la trama. Estas novelas populares son fuente tanto de geografía literaria como del sentido del lugar. Los geógrafos académicos parecen ignorar este género de literatura porque no es serio, en contraste con la actitud general de las humanidades. (Hausladen, 1995)

Aquí encontramos otra vez el punto central de nuestro trabajo, la adquisición de conocimientos geográficos a través del desarrollo de una novela. Como Hausladen señala, esto puede ocurrir de manera concomitante al desarrollo de la trama, de una manera absolutamente natural. Como si la trama no pudiera desarrollarse en ningún otro escenario. Y no sólo se obtiene el concepto geográfico, sino que se aprehende el sentido del lugar, el *genius loci*, la atmósfera distintiva o el espíritu que impregna un lugar.

Por todo lo anterior, podemos ver que relacionar la Geografía con la Literatura, a fin de obtener información de las obras literarias no es una idea peregrina ni desorbitada. Es una tradición geográfica que está firmemente instalada en muchos lugares y que rinde frutos a quien la lleva a cabo.

#### **1.4 LA GEOGRAFÍA CULTURAL COMO ANTECEDENTE**

El presente trabajo está directamente relacionado con la Geografía Cultural por dos razones. La primera es que la mayoría de los geógrafos revisados en los temas precedentes, se han identificado con esta rama de la Geografía y han realizado sus trabajos con esta base. Esto significa que es una plataforma adecuada para hacer trabajos de relación entre Geografía y Literatura. La segunda es que la Geografía Cultural trabaja los temas de lo cotidiano a partir de las diversas definiciones de cultura que podemos encontrar. Lo cotidiano, finalmente, se convierte en los temas de estudio por parte no sólo de los geógrafos, sino de los diversos científicos sociales.

Empezaremos con la definición de cultura. Según el Oxford Dictionary of Geography, cultura es:

Conducta aprendida que es socialmente transmitida, tal como costumbres, creencias, moral, tecnología y arte; todo lo que es social en la sociedad, mas que biológicamente transmitido. La palabra tiene muchas connotaciones y el geógrafo puede definirlo de manera diferente a un arqueólogo, que distinguiría entre los artefactos, cultura material y las prácticas y las creencias, cultura adaptativa. La cultura es el factor primario que afecta la forma en la que los individuos y las sociedades responden al ambiente. El paisaje cultural es el paisaje construido por el hombre como una expresión de la respuesta de una cultura al medio que la rodea. (Mayhew, 2004, p.124)

En su libro *Cultural Geography. Themes, concepts and analysis* (2000), William Norton hace un repaso cronológico de las definiciones de cultura que han elaborado diversos geógrafos, a fin de mostrar que, a pesar de los cambios que necesariamente vienen con el tiempo, hay una consistencia esencial que se mantiene en todas ellas. Todas las definiciones que se verán a continuación se encuentran en el texto mencionado. (Norton, 2000, p. 16)

## **Definiciones geográficas de cultura**

Cultura es "...la huella de los trabajos del hombre sobre un área". Sauer, 1925. Es la afirmación clásica de Sauer donde enfatiza la idea de la cultura como causal del paisaje.

"Cultura es la actividad aprendida y convencional del grupo que ocupa un área determinada". Sauer, 1941. Esta definición es más cercana al trabajo empírico realizado por la Escuela de Berkeley.

"Una cultura es una sociedad humana ligada por un complejo común de tratados de cultura, cada tratado siendo cualquier cosa que tenga forma material, función aplicable o un valor expresado para ese grupo". Gritzner, 1966. Definición que refleja el consenso de la visión y las actividades de la escuela del paisaje, en la que Gritzner enfatiza que la cultura es transmitida espacial y temporalmente a través de la habilidad humana de la generación de símbolos.

"Cultura es la suma total de la conducta humana aprendida y los modos de hacer cosas. La Cultura es inventada, llevada a cabo y lentamente modificada por la gente que vive y trabaja en grupo, al ocupar cada grupo una región particular de la tierra y desarrolla su propio y distintivo sistema de Cultura". Spencer y Thomas, 1973. Definición de libro de texto que enfatiza la idea de que la cultura es una conducta aprendida.

"La conducta aprendida es mucho de lo que consideramos Cultura". Wagner, 1974. Esta definición se refiere al punto de vista más genérico sobre lo que se considera cultura.

"El hecho es que la cultura tiene que ser vista como llevada a cabo en grupos de gente localizados, que tengan un propósito, generadores y cumplidores de normas y que se

comuniquen e interactúen entre sí". Wagner, 1975. Las dos afirmaciones de Wagner reiteran la importancia del aprendizaje, enfatizan que la cultura se refiere a la conducta humana y resaltan la importancia de la comunicación y la interacción entre y con los miembros del grupo.

"Cultura, en el sentido de un sistema de significados compartidos, es dinámica y negociable, no es fija e inmutable. Más aún, las cualidades emergente de la Cultura tienen con frecuencia un carácter espacial, no sólo porque la proximidad puede alentar la comunicación y el compartir los mundos individuales, sino porque desde una perspectiva interactiva, los grupos sociales pueden activamente crear una sensación de lugar, invirtiendo al ambiente material con cualidades simbólicas tales, que la propia idea de paisaje sea permeada por ellas e inmersa en un mundo social activo". Jackson y Smith, 1984. Esta definición es una de las primeras de la nueva geografía cultural e incorpora elementos de definiciones previas, particularmente las de Wagner, e incluye algunas ideas adicionales, mostrando un cambio notable de la preocupación por la conducta hacia la preocupación por el significado.

Cultura es "...un dominio, no menor que el político y el económico, en el que las relaciones sociales de dominio y subordinación son negociadas y resistidas, donde los significados no sólo se imponen sino que se pelean". Jackson, 1989. Una de las primeras afirmaciones que explícitamente reconoce que la cultura necesita ser comprendida en el contexto de los enfrentamientos entre diferentes grupos de personas. En esta definición y en la anterior hay una referencia explícita al mundo social.

Cultura es "...esa intersubjetividad negociada que permite a los seres humanos como individuos, alcanzar un

tenue entendimiento del otro, de experimentar en conjunción con el otro". Shurmer-Smith y Hannam, 1994. Una definición que rechaza una geografía cultural preocupada por el mapeo de los paisajes, enfatizando en su lugar, las formas de ser en el medio.

"Cultura es un grupo de ideas, creencias y costumbres que modelan las acciones de la gente y su producción de artefactos materiales, incluyendo el paisaje y el ambiente construido. La Cultura es socialmente definida e interpretada. Las ideas culturales son expresadas en las vidas de los grupos sociales quienes articulan, expresan y retan a estos grupos de ideas y valores, que son en sí mismos temporal y espacialmente específicos". McDowell, 1994. Después de observar que la cultura es un concepto notablemente resbaloso e inasible, McDowell sugiere que un amplio consenso sobre su definición no sería difícil de obtener.

Cultura es "... la conducta humana aprendida colectivamente, como opuesta a la conducta instintiva o nata. Esto conduce a una forma de vida sostenida en común por un grupo de gente". Jordan, Domosh y Rowntree, 1997. Esta afirmación mantiene la idea de cultura como evolución, derivada de la Escuela del Paisaje. Hay que hacer notar que esta definición es la que prevalece en antropología. Y no hay duda de que muchos geógrafos culturales contemporáneos sostienen este punto de vista, sin que ello signifique que no se aprecien y consideren los logros obtenidos por la nueva Geografía Cultural.

Como podemos ver, el elemento central que se encuentra a lo largo de las anteriores definiciones de cultura se refiere tanto a lo que las sociedades aprenden y hacen, como a la

espacialidad inherente a dicho aprendizaje y la elaboración de artefactos materiales.

Según Norton (2000, p.9), durante el período de 1900 a 1970, la Geografía Humana estuvo dominada, primero por un enfoque regional y segundo por un análisis espacial. Y además de estas dos grandes orientaciones encontramos a la Geografía Cultural.

La Geografía Cultural surge con los trabajos de Carl Ortwin Sauer, geógrafo norteamericano que se instala en Berkeley, en la Universidad de California en 1923. Sauer organizó sus cursos alrededor del término "cultura" que abarcaba las diferencias grandes y pequeñas entre los pueblos de la Tierra. Como consecuencia de sus estudios en México y de las culturas latinoamericanas, publicó diversos estudios sobre el tema. Su trabajo con sus estudiantes condujo al desarrollo de la llamada Escuela de Berkeley, que en sus inicios se encontraba fuertemente ligada a la Antropología. Esta corriente se oponía marcadamente al determinismo ambiental imperante en la época y su objetivo era explicar cómo los elementos de la cultura material de los grupos humanos van dotando al área donde se asientan de un carácter propio. Según esta escuela, cada grupo imprime su huella en el paisaje donde habita a partir de sus acciones que transforman este paisaje. El trabajo se basaba en la observación y el rastreo histórico en los archivos, además del análisis antropológico comparado. Por lo anterior, a esta escuela también se le conoce como Escuela del Paisaje. Esta escuela se desarrolló bajo la premisa de que:

[...] la cultura, operando en los paisajes físicos a través del tiempo, era responsable de la creación de los paisajes culturales. Por consiguiente, explícitamente opuesta al determinismo ambiental. (Norton, 2000, p.10)

La Escuela del Paisaje señaló varios elementos específicos para el desarrollo de sus estudios. El primero es que hay tres factores básicos para entender el paisaje: el ambiente físico, el carácter de la gente y el tiempo. (Norton, 2000, p.12) La conjunción de estos elementos, más la idea de que "La cultura es el agente, el área natural el medio y el paisaje cultural el resultado" (Norton, 2000, p.13) es lo que permite analizar el paisaje, su evolución y, posiblemente, pronosticar su desarrollo.

Por lo anterior, la Escuela del Paisaje se enfocó en tres grandes áreas: estudios del cambio de paisaje, el paisaje como región y el paisaje como resultado de las relaciones entre la Tierra y los hombres.

Esta corriente en la Geografía Cultural se mantuvo vigente durante un largo tiempo, particularmente en los Estados Unidos. Sin embargo en otras partes del mundo se manifestaron nuevas generaciones de geógrafos que decidieron que había algo más y que no participaban completamente de esta visión, por lo que empezaron a explorar el campo de los estudios culturales, partiendo de la revisión del concepto de cultura. Gran Bretaña fue el lugar donde esta corriente empezó a manifestarse principalmente.

Durante los años setenta del siglo XX, varios geógrafos empezaron a reorientar su trabajo, de las ciencias sociales hacia las humanidades. (Ley y Samuels en Jackson, 1978). Estaban preocupados por la aparente negación de lo humano en las ciencias sociales contemporáneas y buscaron en las humanidades un tratamiento más cercano a la individualidad humana, la subjetividad y la creatividad. Dentro de la geografía cultural, esta realineación incluyó una revisión de la relación entre geografía y literatura (Tuan, 1978).

Durante años, algunos geógrafos han usado la literatura como una fuente de evidencia sobre paisajes del pasado y han privilegiado la habilidad del novelista para capturar las cualidades subjetivas del lugar y hasta han sido urgidos a emular el estilo literario de los grandes novelistas regionales (Meinig, 1983). Pero hasta la fecha, poco de este trabajo ha podido retar el concepto de cultura establecido por la Escuela de Berkeley. La mayoría del trabajo en geografía humanística y literatura (Pocock, 1981) ha compartido una elitista visión de la cultura y un obsesivo interés en el paisaje. Sólo recientemente los geógrafos han empezado a mostrar algún interés en el análisis literario y otros conceptos de geografía más allá de las tradicionales formas de interpretación del paisaje.

Es por lo anterior que consideramos que para la elaboración del presente trabajo, es necesario el concurso de la Geografía Cultural, desde una perspectiva que se acerque a la de la Escuela de Berkeley.

Al analizar la novela *El amor en los tiempos del cólera*, tomaremos en cuenta el paisaje, básicamente en su morfología y de manera muy secundaria en sus habitantes, así como las transformaciones que haya sufrido este paisaje a lo largo del tiempo. De modo que, esencialmente, estaremos trabajando de una manera cercana a la Escuela de Berkeley.

## **CAPÍTULO 2 EL AUTOR, LA NOVELA Y LA SIERRA NEVADA DE SANTA MARTA**

En este capítulo se presenta la biografía del autor, así como una síntesis de la novela, en la que se señalan los elementos geográficos a estudiar. También se mencionan la importancia del componente autobiográfico que se encuentra en la novela y que le permitió al autor desarrollar la trama y, sobre todo, plantear el ambiente geográfico específico. Por último, se revisan los fragmentos de la novela que se refieren a la Sierra Nevada de Santa Marta, tratando de encontrar los elementos geográficos que en ellos aparecen. Más adelante se revisarán los textos de época y se harán las comparaciones necesarias a fin de comprobar la veracidad de la información, lo que constituye el propósito central del presente trabajo.

### **2.1 EL AUTOR Y LA NOVELA**

La novela *El amor en los tiempos del cólera*, fue escrita por el colombiano Gabriel García Márquez, quien nació en Aracataca, Magdalena, el 6 de marzo de 1927, en el hogar conformado por Gabriel Eligio García y Luisa Santiaga Márquez. Hasta los nueve años vivió con sus abuelos, el coronel Nicolás Márquez, veterano de la Guerra de los Mil Días y Tranquilina Iguarán, y sus tías, experiencia que marcó al futuro Nóbel de literatura en las características de su obra. En 1940 se trasladó a Zipaquirá para estudiar bachillerato en el Liceo Nacional; en vacaciones retornaba a la costa en barco de vapor por el Magdalena, vivencia que también sería determinante en su producción literaria. Terminó sus estudios en 1946 y al año siguiente, entró a

estudiar Derecho a la Universidad Nacional en la que estudió hasta el 9 de abril de 1948. El 13 de septiembre de 1947 se publicó su primer cuento *La tercera resignación*, en el suplemento literario de El Espectador.

En 1948 se inició como columnista en El Universal de Cartagena, actividad que siguió ejerciendo en Barranquilla en El Heraldito bajo el seudónimo de Septimus, periódico en el que se hizo amigo de Álvaro Céspedes, Germán Vargas y Alfonso Fuenmayor y se vinculó al llamado Grupo de Barranquilla, que orientaban el catalán Ramón Vinyes y José Félix Fuenmayor; allí conoció la obra de William Faulkner, a quien ha considerado como su maestro. Fueron también tiempos de bohemia en el bar La Cueva. A principios de 1950 viajó con su madre a Aracataca, a vender la casa de los abuelos; en el viaje decidió que iba a ser escritor y le surgió el nombre del pueblo de sus fantasías literarias: Macondo.

En febrero de 1954 se vinculó como columnista, crítico de cine, cronista y reportero de El Espectador, actividades en las que trabajó hasta 1955 cuando, además de publicar su primera novela, *La Hojarasca*, fue enviado como corresponsal a Europa, vivió en Ginebra, en Roma y en París. Pese a lo precario de sus recursos escribió dos novelas: *El Coronel no tiene quien le escriba* (1958) y *La Mala Hora*, con la cual ganó en 1962 el premio Esso de Novela.

En Europa vivió hasta finales de 1957 cuando fue nombrado redactor de la revista venezolana Momento. En marzo de 1958 se casó en Barranquilla con Mercedes Barcha. En 1959, además de nacer su primer hijo, Rodrigo, fue nombrado director de la recién creada agencia de noticias cubana Prensa Latina; además de La Habana vivió en Nueva York, donde tuvo conflictos con los cubanos exiliados y por lo que tuvo que renunciar a su cargo. Luego de conocer el sur de Estados

Unidos, se radicó en México país en el que ha vivido, con temporadas en Barcelona. Viviendo en este país escribió *Cien años de soledad* (1967), que según Pablo Neruda, es la mejor novela que se ha escrito en lengua castellana después del Quijote y que ha sido traducida a más de 30 idiomas con ventas millonarias. Allí mismo recibió la noticia, en la madrugada del 21 de octubre de 1982, que la Academia Sueca le había concedido el premio Nóbel de literatura, convirtiéndose en el más joven laureado después de Camus y el cuarto latinoamericano en recibirlo después de Gabriela Mistral, Asturias y Neruda.

Su obra completa es la siguiente: *La Hojarasca* (1955), *Relato de un naufrago* (1955), *El caníbal* (1955), *Un día después del sábado* (1955), *El coronel no tiene quien le escriba* (1962), *Los funerales de la Mamá Grande* (1962), *La mala hora* (1966), *Un señor muy viejo con unas alas enormes* (1966), *Cien años de soledad* (1967), *Monólogo de Isabel viendo llover en Macondo* (1968), *Relato de un naufrago* (1970), *La increíble y triste historia de la cándida Eréndira y de su abuela desalmada* (1972), *Cuando era feliz e indocumentado* (1973), *Chile, el golpe y los gringos* (1974), *Ojos de perro azul* (1974), *El otoño del patriarca* (1975), *Todos los cuentos (1947-1972)* (1976), *Crónica de una muerte anunciada* (1981), *Obra periodística Vol. 1: Textos Costeños* (1981), *Viva Sandino* (1982), *El olor de la guayaba* (1982), *El secuestro* (1982), *El asalto: el operativo con el que el FSLN se lanzó al mundo* (1983), *Eréndira* (1983), *El amor en los tiempos del cólera* (1985), *Las aventuras de Miguel Littin clandestino en Chile* (1986), *El general en su laberinto* (1989), *Doce cuentos peregrinos* (1992), *Diatriba de amor contra un hombre sentado* (1994), *Del amor y otros demonios*

(1994), *Noticia de un secuestro* (1996), *Vivir para contarla* (2002), *Memoria de mis putas tristes* (2004)

## **2.2 SINOPSIS DE *EL AMOR EN LOS TIEMPOS DEL CÓLERA***

Elaborar la sinopsis de alguna de las obras de un premio Nóbel como Gabriel García Márquez puede parecer demasiado atrevimiento, pero es necesario para plantear los elementos centrales del presente trabajo.

Naturalmente, no hay sustituto del producto original, por lo que al lector de esta tesis se le sugiere que lea la novela y que de esa manera pueda adentrarse en el mundo creado y recreado por García Márquez.

La obra se sitúa en Colombia, en la costa del Caribe e inicia a finales del primer tercio del siglo XX, aunque mediante una analepsis, la trama empieza más de cincuenta y tres años antes.

### **SINOPSIS**

Un domingo de Pentecostés allá por 1930, en una ciudad del Caribe colombiano, le avisan al doctor Juvenal Urbino que su amigo Jeremiah de Saint-Amour se ha suicidado. Acude a su domicilio y da fe del hecho. Regresa a su casa y se encuentra con que el loro propiedad de la familia se ha escapado de su jaula y se ha subido a las ramas más altas de un árbol de mango. Sube a una escalera para recuperarlo y se cae cuando lo atrapa, muriendo casi en el acto, apenas alcanzando a despedirse de su esposa Fermina Daza, con una última declaración de amor a los ochenta años.

Al velorio asiste Florentino Ariza quien le refrenda a la viuda, Fermina Daza, su amor declarado cincuenta y un años, nueve meses y cuatro días antes.

Florentino Ariza es hijo de Tránsito Ariza, comerciante en mercería y don Pío Quinto Loayza, fundador de la Compañía Fluvial del Caribe, empresa de navegación a vapor en el río Magdalena. No es reconocido por el padre y por eso no tiene su apellido, pero su paternidad es del dominio público.

Florentino Ariza abandona la escuela muy joven y se emplea en la Agencia Postal. El telegrafista Lotario Thugut, emigrado alemán siente simpatía por el joven y le enseña música y a tocar el violín.

Un día le pide que lleve un telegrama al domicilio de Lorenzo Daza, recién llegado a la ciudad proveniente de San Juan de la Ciénaga, que vive con su hermana Escolástica y su hija Fermina. Habían llegado a la ciudad poco después de la peste del cólera y no se sabía de su modo de vida ni de sus ingresos. Durante la entrega ve por primera vez a Fermina, de trece años y así nace su amor por ella.

Florentino averigua que Fermina asistía a un colegio de monjas y busca la manera de entrar en contacto con ella, lo que fue muy difícil porque su tía Escolástica siempre la acompañaba, pero finalmente lo consigue. El cortejo dura dos años hasta que Florentino le propone matrimonio y ella acepta. Durante un año más continúa con el compromiso hasta que Lorenzo Daza descubre la relación sostenida a sus espaldas.

Después de hablar con Florentino y comprobar la firmeza de sus intenciones matrimoniales, Lorenzo Daza decide llevarse a su hija de viaje para que olvidara su relación.

Atraviesan la Sierra Nevada de Santa Marta, cruzando las cornisas de la sierra, entre cañadas y cantiles, con una caravana de arrieros. Pasan la noche en rancherías de indios, encontrando en ocasiones partidas de soldados envueltos en la guerra entre conservadores y liberales.

Finalmente llegan a la población de Valledupar y se hospedan en la casa de Lisímaco Sánchez, hermano de la madre de Fermina, donde vive Hildebranda Sánchez, prima de Fermina con quién se identifica inmediatamente y establece una relación de complicidad.

Después de una estancia de tres meses prosiguen el viaje por las estribaciones de la sierra, a través de praderas y mesetas, atravesando pueblos llenos de gente amistosa. Pasan por el pueblo de Fonseca, donde Fermina Daza asiste a su primer baile, no sin antes pedirle permiso a Florentino a través del telégrafo.

Continúan el viaje hasta llegar a la población costera de Riohacha donde permanecen una larga temporada hasta que Lorenzo Daza, año y medio después de la partida, decide el regreso.

Reinstalados en la casa paterna, Fermina Daza recibe de su padre el encargo de la administración de la casa, mismo que toma con toda seriedad, al igual que su compromiso matrimonial, del que no había olvidado ni desistido.

Sin embargo, días después, al salir de compras y en medio de la multitud, Fermina Daza se encuentra de frente con Florentino Ariza y sufre un profundo desencanto que le hace romper el compromiso.

Florentino Ariza intenta que lo reconsidere pero todo es inútil y Fermina Daza no vuelve a cruzar palabra con él en los siguientes cincuenta años hasta su primera noche como viuda.

Entra en escena el doctor Juvenal Urbino, miembro de una de las familias más prominentes de la ciudad que regresa de sus estudios en París y es uno de los solteros más codiciados de la ciudad. Propone y emprende reformas sanitarias públicas con lo que establece reputación como innovador.

Particularmente se dedica a combatir el cólera, enfermedad recurrente de la época y que le había costado la vida a su padre, el doctor Marco Aurelio Urbino. Tiene éxito en su lucha contra la epidemia y desde entonces se convierte en una enfermedad endémica en la ciudad y en casi todo el litoral del Caribe y la cuenca del Magdalena.

Un médico amigo le refiere su sospecha de un posible caso de cólera en una joven de dieciocho años que resulta ser Fermina Daza y la visita para examinarla en su casa. De ese modo la conoce y establece la relación que culmina en matrimonio.

Cuando Florentino Ariza se entera del próximo matrimonio de Fermina Daza, entra en un estado de postración que hace que su madre le pida a don León XII Loayza, hermano de Pío Quinto Loayza y tío de Florentino, que le consiga un empleo en la empresa de navegación a su sobrino con la única condición de que sea en un puerto lejano, perdido en la manigua de La Magdalena, donde no pueda recibir noticias de ningún tipo.

El tío le consigue un puesto de telegrafista en la población de Villa de Leyva, a veinte jornadas de la ciudad.

Florentino parte en uno de los tres buques de la Compañía Fluvial del Caribe, el *Pío Quinto Loayza*, un buque del tipo de los que hacían el tráfico en el Mississippi y el Ohio, con una rueda de propulsión a cada lado, movidas por una caldera de leña.

Pasó por las poblaciones de Calamar, Tenerife, Barranco de Loba, Puerto Nare y Caracolí, el puerto de fin de viaje. A lo largo de éste, pudo ver la selva enmarañada de árboles colosales a las orillas del río, caimanes en los playones, mariposas, bandadas de garzas, manatíes y micos. También

pudo ver chozas de paja aisladas junto a las pilas de leña que se empleaban en la caldera de los buques.

Una vez llegado al fin de su viaje, Florentino Ariza decide que no quiere el puesto de telegrafista y regresa porque no quiere abandonar la ciudad de Fermina Daza quien ha salido de viaje de bodas a Europa y regresa embarazada al cabo de dos años. Cuando Florentino Ariza la ve en la catedral decide que debe ganar nombre y fortuna para merecerla y se presenta con su tío León XII Loayza para pedirle trabajo. El tío lo emplea en la compañía y lentamente asciende todos los niveles hasta ocupar la dirección general años después.

La vida de cada uno ellos sigue caminos propios. Fermina Daza tiene dos hijos, un varón y una mujer y Florentino Ariza sostiene relaciones fugaces con varios centenares de mujeres.

Cuando muere el doctor Urbino, Florentino Ariza le repite a Fermina Daza una vez más su juramento de fidelidad eterna y amor para siempre. Aunque al principio Fermina Daza lo rechaza, su insistencia y buenos modos acaban por surtir efecto y lo acepta como amigo. En alguna de las primeras visitas, Florentino Ariza la invita a un viaje de descanso por el río para que vaya hasta la capital, pero a Fermina Daza no le atrae la capital sino el viaje por el río mismo, quiere ver los caimanes en las playas y escuchar el llanto de los manatíes.

Hacen los arreglos para el viaje y poco más de un siglo después de que el comodoro Juan B. Elbers abanderara al primer buque de vapor que surcó el río de la Magdalena, Fermina Daza y Florentino Ariza abordan el barco *Nueva Fidelidad* que los llevará en su largamente esperado viaje de bodas. Recorrieron los pastizales de la zona cercana a la

desembocadura, vieron como la deforestación irracional había acabado con el río en cincuenta años, las calderas de los buques habían devorado la selva enmarañada de árboles colosales que Florentino Ariza sintió como una opresión en su primer viaje. Fermina Daza no veía los animales de sus sueños; los cazadores de pieles de las tenerías de Nueva Orleans habían exterminado a los caimanes, los loros y los micos se habían ido muriendo a medida que se les acababan las frondas, los manatíes eran una especie extinguida por las balas blindadas de los cazadores de placer.

Pasaron por la población de Calamar que ya era un puerto en ruinas de calles desoladas; por Barranca Vieja, Sitio Nuevo, Zambrano. Siguieron encontrando llanuras calcinadas, desechos de selvas enteras devoradas por las calderas de los buques, escombros de pueblos abandonados. En lugar de la algarabía de los loros y el escándalo de los micos invisibles que en otro tiempo aumentaban el bochorno del medio día, sólo quedaba el vasto silencio de la tierra arrasada.

Había tan pocos lugares donde leñatear y estaban tan separados entre sí, que el *Nueva Fidelidad* se quedó sin combustible al cuarto día de viaje y permaneció amarrado casi una semana mientras sus cuadrillas se internaban por pantanos de cenizas en busca de los últimos árboles desperdigados.

Llegan a La Dorada, el puerto final donde Florentino Ariza tomó la decisión de que el barco regrese sin pasajeros pretextando transportar enfermos de cólera para que Fermina Daza no tenga que enfrentar a conocidos en el viaje de regreso. Se detienen en Puerto Nare para recoger a una amiga del capitán y en Magangue donde cargan leña para el resto del viaje. Llegando a la ciudad y ante la necesidad de justificar frente a las autoridades sanitarias la infección del cólera y para librarse de testigos y permanecer a solas

en el barco con Fermina Daza, Florentino Ariza decide seguir navegando indefinidamente entre La Dorada y la ciudad.

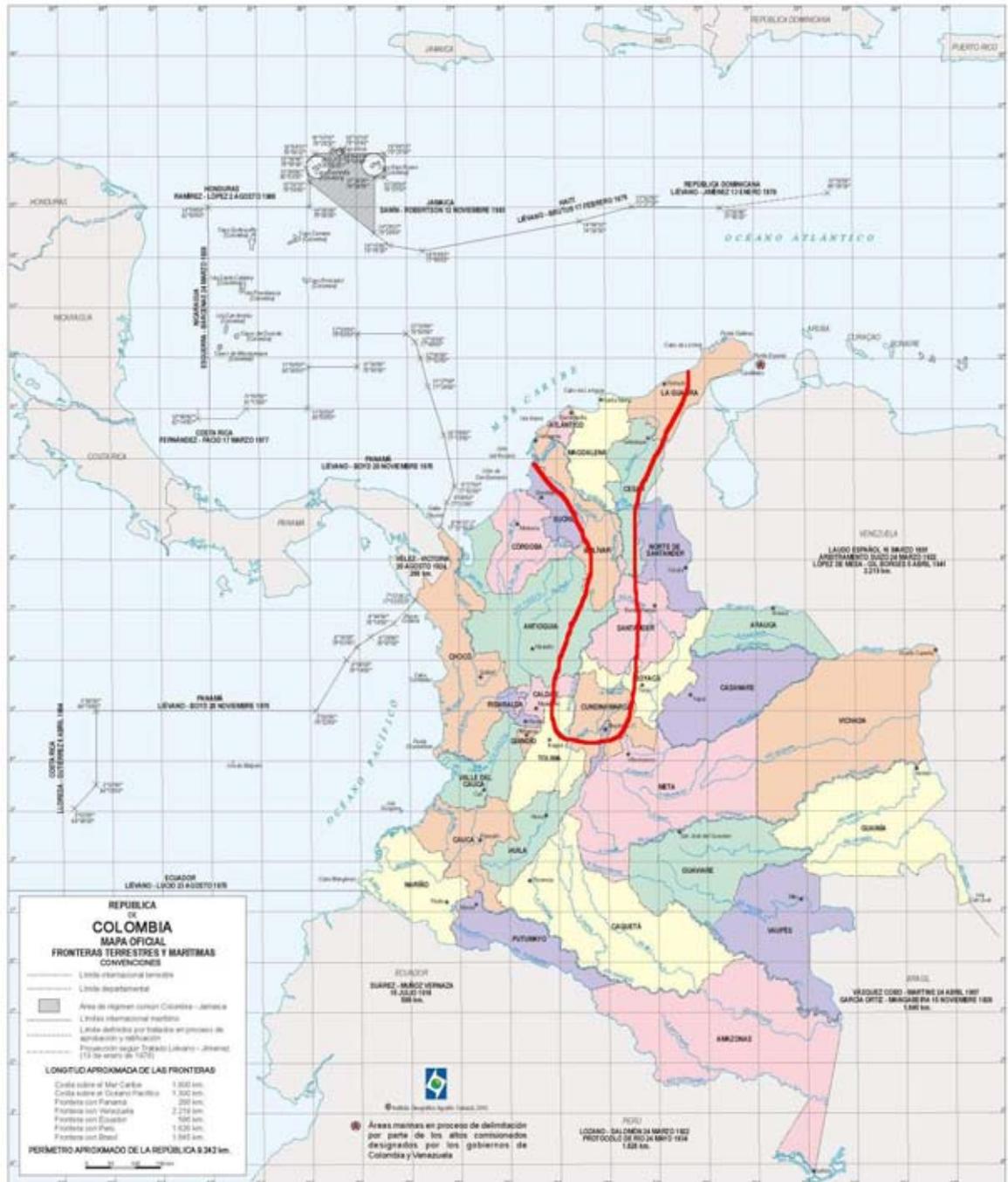


Fig. 1 Mapa oficial de Colombia. La línea en rojo identifica la zona donde se desarrolla la acción de la novela.

La novela *El amor en los tiempos del cólera*, como gran parte de la obra de García Márquez, está llena de elementos

autobiográficos y en la fig. 1 puede apreciarse, en el mapa de Colombia, la zona donde transcurren tanto su vida como la trama de la novela. Vivencias e historias familiares conforman gran parte de la trama, además, por supuesto de la fértil imaginación del autor. En este caso en particular, se manifiesta uno de los temas recurrentes de García Márquez, particularmente en los últimos tiempos, el Río Magdalena y su degradación. García Márquez realizó varios recorridos a lo largo del Magdalena en los vapores que servían para la comunicación durante la primera mitad del siglo XX y, según sus propias palabras, fueron algunas de sus experiencias más impactantes en la vida. Incluso la trama central de la novela, el amor duradero, tiene como base la relación romántica entre su padre y su madre, aderezada con el elemento imaginativo presente en su obra. Dice García Márquez en su autobiografía:

La historia de esos amores contrariados [entre su padre y su madre] fue otro de los asombros de mi juventud. De tanto oírla contada por mis padres, juntos y separados, la tenía casi completa cuando escribí *La hojarasca*, mi primera novela, a los veintisiete años, pero también era consciente de que todavía me faltaba mucho que aprender sobre el arte de novelar. Ambos eran narradores excelentes, con la memoria feliz del amor, pero llegaron a apasionarse tanto en sus relatos que cuando al fin me decidí a usarla en *El amor en los tiempos del cólera*, con más de cincuenta años, no pude distinguir los límites entre la vida y la poesía. (García M., 2002, p. 58)

La autobiografía de Gabriel García Márquez *Vivir para contarla*, ofrece muchas pistas para entender su obra y en lo que concierne a este trabajo, para corroborar la información que ofrece en *El amor en los tiempos del cólera*.

Como ya se vio, la novela inicia con el suicidio de Jeremiah de Saint-Amour, y este episodio está tomado de una experiencia de García Márquez.

Esto fue aún más evidente cuando pasamos frente a la casa donde vivió don Emilio, más conocido como el Belga, un veterano de la primera guerra mundial que había perdido el uso de ambas piernas en

un campo minado en Normandía, y que un domingo de Pentecostés se puso a salvo de los tormentos de la memoria con un sahumero de cianuro de oro. Yo no tenía más de seis años, pero recuerdo como si hubiera sido ayer el revuelo que causó la noticia a las siete de la mañana. (García M., 2002, p. 34)

García Márquez adereza estos recuerdos con una investigación profunda y detallada, en este caso, de medicina, en la que explica la forma de suicidio de Jeremiah-don Emilio, aunque no es la única evidencia de investigación a fondo. Hay investigación histórica muy evidente que se manifiesta en el rigor y la exactitud de la información obtenida.

Resulta evidente que los paisajes de la infancia y adolescencia de García Márquez han sido tomados y retomados a lo largo y ancho de su obra. Un ejemplo de ello es el nombre de Macondo. En *Cien años de soledad* es el nombre de la población donde transcurre gran parte de la trama. En *Vivir para contarla*, relata el origen de esa palabra:

El tren hizo una parada en una estación sin pueblo y poco después pasó frente a la única finca bananera del camino que tenía el nombre escrito en el portal: *Macondo*. Esta palabra me había llamado la atención desde los primeros viajes con mi abuelo, pero sólo de adulto descubrí que me gustaba su resonancia poética. Nunca se lo escuché a nadie ni me pregunté siquiera qué significaba. [...] cuando me enteré en una enciclopedia casual que es un árbol del trópico parecido a la Ceiba, que no produce flores ni frutos, y cuya madera esponjosa sirve para hacer canoas y esculpir trastos de cocina. (García M., 2002, p. 28)

Una de los términos más conocidos en la literatura contemporánea, Macondo, proviene de una finca bananera, a la orilla de las vías del ferrocarril y en la que se fijó un niño García Márquez y quedó prendado con la resonancia poética que contiene.

Con respecto a la Sierra Nevada de Santa Marta, García Márquez no hace mención de haberla recorrido personalmente. Sin embargo, explica que algunos de sus familiares más

cercanos como el abuelo Papalelo llegaron a vivir en poblaciones de dicha Sierra. La madre de García Márquez, Luisa Santiago, radicó un tiempo en la población de Manaure, en las estribaciones de la Sierra Nevada, reponiéndose de la recaída de unas fiebres tercianas de la infancia.

El relato del viaje de Fermina Daza, es una recreación del mismo viaje que efectuó su madre, Luisa Santiago, cuando sus padres resolvieron llevársela para que olvidara al pretendiente Gabriel Eligio García, padre de Gabriel García Márquez. La descripción del viaje es puntualmente igual a la de la novela:

La primera parte del viaje en una caravana de arrieros duró dos semanas a lomo de mula por las cornisas de la Sierra Nevada. [...] Para mi madre, que además montaba una mula por primera vez, fue una pesadilla de soles desnudos y aguaceros feroces, con el alma en un hilo por el vaho adormecedor de los precipicios. [...] El alivio les llegó a los once días, cuando divisaron desde la última cornisa la llanura radiante de Valledupar. (García M., 2002, p. 69)

Aunque no hay referencia de que una travesía semejante haya sido hecha por Gabriel García Márquez, si tiene la referencia directa del viaje de su madre, así como la información del mismo. Incluso hace una breve referencia al viaje de regreso de Riohacha cuando dice: "Ese fin de semana viajaron a Riohacha para alcanzar el domingo la goleta de Santa Marta. Ninguna de las dos fue consciente de la noche terrible vapuleada por el ventarrón de febrero." (García M., 2002, p. 73). Este viaje lo reproduce cuando describe el viaje de regreso de Fermina Daza con su padre. Riohacha es una población al norte de la Sierra Nevada, y los viajes entre esta población y Barranquilla y Cartagena se hacían por barco para evitar el cruce de la Sierra Nevada.

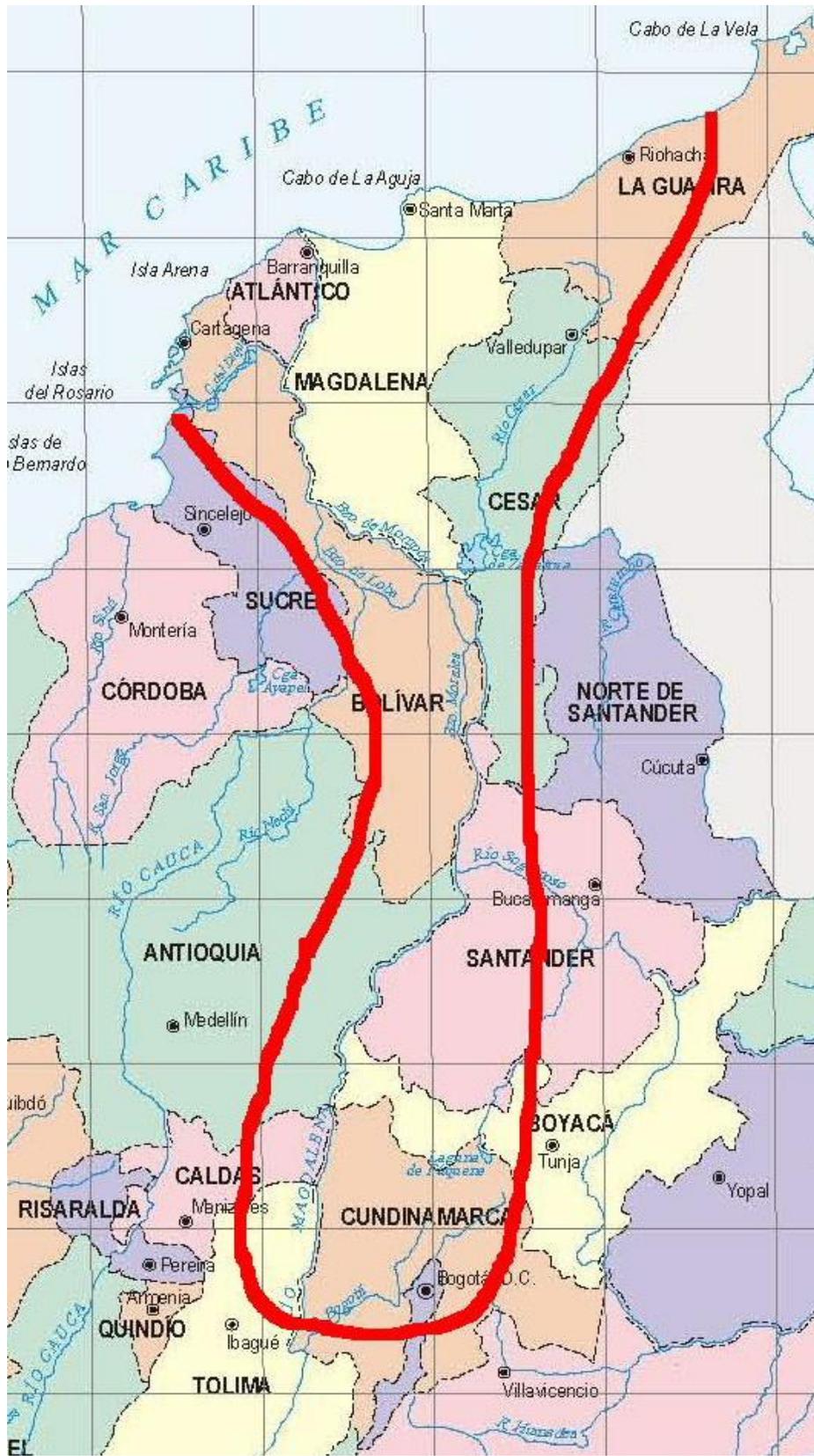


Fig. 2 Ampliación de la zona donde transcurre la novela

El río Magdalena tiene gran importancia en la vida de García Márquez y se nota cuando dice: "Hoy me atrevo a decir que por lo único que quisiera volver a ser niño es para gozar otra vez de aquel viaje" (García M., 2002, p. 212), refiriéndose a su primer viaje en un buque de vapor por el Magdalena. Este viaje lo llevó a Bogotá, al iniciar el bachillerato y lo repitió en varias ocasiones durante seis años, cuatro del bachillerato y dos de la universidad. Ambas regiones pueden apreciarse con mayor detalle en el mapa de la fig. 2, que es una ampliación de la zona referida.

## **2.3 LA SIERRA NEVADA DE SANTA MARTA**

La Sierra Nevada de Santa Marta es el primer elemento geográfico de relevancia que se presenta en la novela. Juega un papel importante en la primera parte de la misma, aunque después no se vuelva a mencionar, ya que la acción discurre en otro de los paisajes, el río Magdalena.

### **2.3.1 EL AUTOR DEL TEXTO DE ÉPOCA QUE SIRVE PARA LA COMPROBACIÓN DE LA INFORMACIÓN**

#### ***Geografía de Colombia por Eliseo Reclús***

Eliseo Reclús (1830-1905) es un geógrafo nacido en Francia en 1830 que se forma con el geógrafo alemán Carl Ritter en la Universidad de Berlín. Autor de múltiples libros, entre ellos una *Geografía Universal*, que abarca Europa, América y Oceanía. Después de diversos viajes por Europa, en compañía de su hermano Elías, Eliseo Reclús decide conocer América y en 1855 llega a Colombia, Nueva Granada en sus escritos. Tiene el proyecto de establecer una explotación agrícola y recorre gran parte del país en la búsqueda de un lugar adecuado. Como resultado de este

recorrido, publicó un libro, *Viaje a la sierra Nevada de Santa Marta. Paisajes de la naturaleza tropical*, con la descripción de su viaje y comentarios al mismo, que apareció en 1861 en París y en Colombia en 1869. Reclús es un geógrafo de gran renombre y conocido por su dedicación a las causas sociales. Es autor de dos obras, *Historia de un arroyo* (1869) e *Historia de una montaña* (1880), en las que con un estilo muy literario describe la formación, desarrollo y características tanto de un arroyo como de una montaña. Ambas obras son un claro ejemplo de cómo puede conjuntarse el rigor académico con una expresión literaria muy pulida y de alto valor estético.

### **2.3.2 PASAJES SOBRE LA SIERRA NEVADA DE SANTA MARTA EN *EL AMOR EN LOS TIEMPOS DEL CÓLERA***

Para identificar los elementos geográficos generales de la Sierra Nevada de Santa Marta, primero se presentan los pasajes de la novela que a ella se refieren y se hace un breve comentario sobre los mismos. Estos pasajes se comparan con el texto de un viajero europeo que la recorrió durante el siglo XIX presentando el texto que confirma la información que se obtiene de la novela, de modo que se compruebe.

#### **LA NOVELA**

Fue un viaje demente. La sola etapa inicial en una caravana de arrieros andinos duró once jornadas a lomo de mula por las cornisas de la Sierra Nevada, embrutecidos por soles desnudos o ensopados por las lluvias horizontales de octubre y casi siempre con el aliento petrificado por el vaho adormecedor de los precipicios. Al tercer día de camino, una mula enloquecida por los tábanos se desbarrancó con su jinete y arrastró consigo la cordada entera, y el alarido del hombre y su racimo de siete animales amarrados entre sí continuaba rebotando por cañadas y cantiles varias horas después del desastre, y siguió resonando durante años y años en la memoria de Fermina Daza. (García M., 1993, p. 110)

De la lectura podemos colegir que los viajeros atraviesan la Sierra, no la rodean, ya que circulan por las cornisas de la misma, sobre los barrancos. El desbarrancamiento de la cordada de mulas con su jinete nos dice que las paredes de la Sierra son muy inclinadas, lo cual se comprobará más adelante con otro texto.

Lo más frecuente [...] era pasar la noche en rancherías de indios, dormitorios públicos al aire libre construidos a la orilla de los caminos con hileras de horcones y techos de palma amarga, donde todo el que llegaba tenía derecho a quedarse hasta el amanecer. (García M., 1993, p. 111)

Este es el único tipo de mención que se hace de los indios de la Sierra. No hay referencia ni al grupo étnico, ni a su lengua, costumbres o cualquier otra información. Es como si fueran simplemente parte del decorado en el paisaje y nunca adquieren personalidad en la misma.

Dos días después bajaron a la llanura luminosa donde estaba asentada la alegre población de Valledupar. Había peleas de gallos en los patios, músicas de acordeones en las esquinas, jinetes en caballos de buena sangre, cohetes y campanas. (García M., 1993, p. 112)

Valledupar es una población enclavada en la llanura entre la Sierra Nevada de Santa Marta y la Serranía de Perija, ubicada en las márgenes del río César, al que tampoco se menciona en el texto.

Después de la prolongada estancia en Valledupar prosiguieron el viaje por las estribaciones de la sierra a través de praderas floridas y mesetas de ensueño, y en todos los pueblos fueron recibidos como en el primero, con músicas y petardos, y con nuevas primas confabuladas y mensajes puntuales en las telegrafías. (García M., 1993, p. 115)

Aunque en esta parte de la novela no se menciona, se entiende que el viaje tiene como destino final el puerto de Riohacha, en la costa atlántica septentrional, donde embarcarán en una goleta para regresar a la ciudad de donde salieron.

De acuerdo con los textos seleccionados, que corresponden a la descripción del viaje que hacen Fermina Daza y su padre, Lorenzo Daza, puede obtenerse una descripción bastante precisa de algunas características de la Sierra Nevada, aunque no de la totalidad de la misma. Estas características pueden agruparse en dos grandes categorías de análisis: físicas y sociales.

### **LOS TEXTOS DE ÉPOCA**

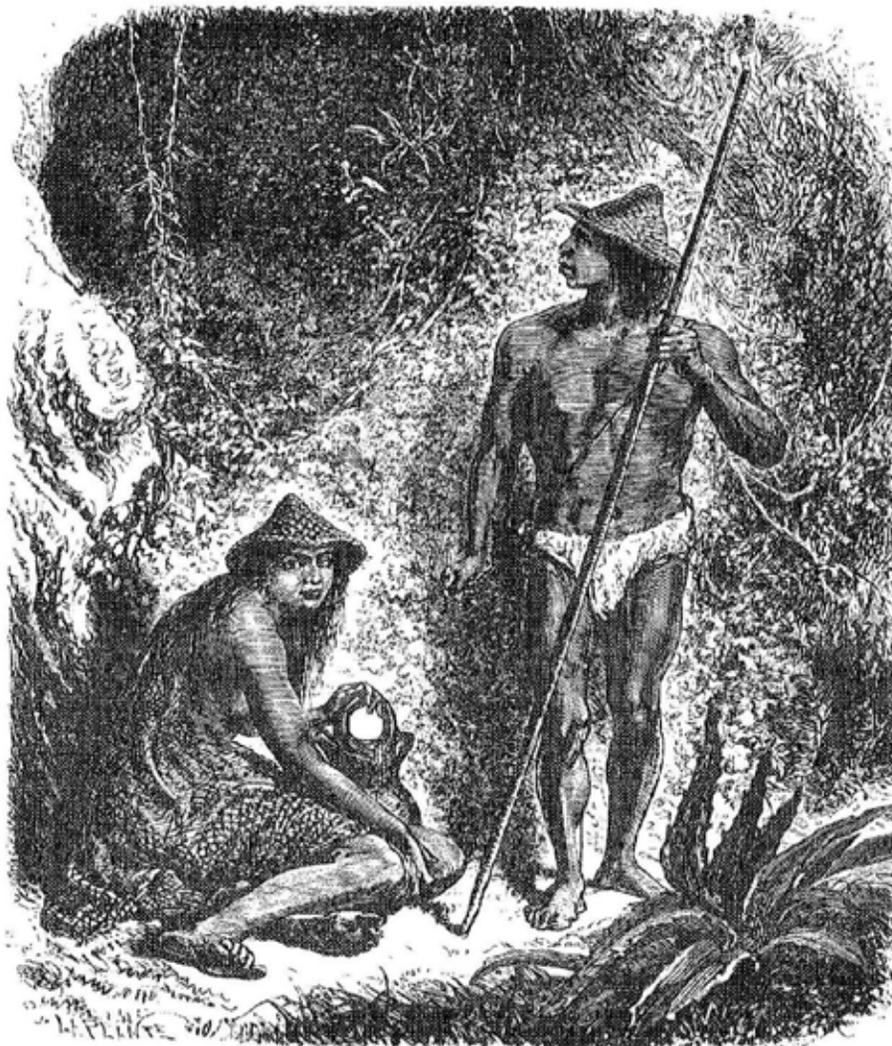
El grupo mas elevado de las montañas colombianas no es una dependencia del sistema andino: levántase completamente aislado en la ribera del Atlántico, a modo de pirámide triangular cuya cara mas perfecta da frente al mar, mientras la segunda mira al Oeste, hacia el río Magdalena, y la otra hacia el río César y el río Ranchería. Este macizo, la Sierra Nevada de Santa Marta, que cubre una área valuada en 16,400 kilómetros cuadrados, surge como una isla de entre los pantanos y las tierras bajas. [...]La Sierra Nevada de Santa Marta, tan abrupta hacia el lado del mar, alza su horqueta o roca hendida a más de 5 kilómetros de altura vertical, presentando uno de los cuadros más admirables del Nuevo Mundo. Vista desde el mar al salir el sol, antes que los vapores tenues o las espesas nubes hayan envuelto la cumbre, el escalonamiento de las moles aparece en su conjunto, desde las verdes selvas de la base, que se dirían tajadas en cantiles, a las azuladas grupas que están a media altura, a la diadema de rosadas nieves que corta el cielo azul. Sobre el valle del César las montañas, menos abruptas, tienen, no obstante, un aspecto casi terrible, a causa de la esterilidad de las pendientes no refrescadas ni por el soplo del alisio ni por sus lluvias. Bajo un sol que hierde verticalmente las rocas desnudas, multicoloras, las breñas parecen de fuego: diríase que un inmenso incendio se descuelga desde las nieves hacia la llanura. Quizás esta formidable apariencia de la Sierra la ha defendido largo tiempo contra la curiosidad de los viajeros. Y sin embargo, nada tan natural como estudiar estas montañas que todos los marinos, al singlar en el mar de las Antillas, desde Rodrigo de Bastidas y Juan de la Cosa, contemplan con admiración señoreando el espacio con sus picos nevados. (Reclus, Eliseo. *Viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta*, Imprenta de Focion Mantilla, Bogotá, 1869. <http://www.lablaa.org/blaavirtual/geografia/colomb/indice.htm>, 27 de enero de 2007)

El particular estilo de Reclús, poético a la par que geográfico, nos describe una Sierra Nevada con apariencia de gigante. Abrupta y cortada casi a pico en toda su extensión, de cumbres nevadas y rodeada de nubes en su cumbre. La describe como muy difícil y aventurado el recorrerla. En su

autobiografía, García Márquez dice que al atardecer, particularmente en diciembre, la Sierra Nevada de Santa Marta parecía acercarse con sus picachos blancos hasta las plantaciones de banano en las orillas del Magdalena. Esta es una visión recurrente, desde el interior o desde el mar Caribe, la de una Sierra Nevada imponente y visible desde muy lejos.

Es evidente que los primeros marinos españoles la recorrieron: las "montañas frías" donde el feroz Alfinger perdió un gran número de soldados y cargueros o auxiliares indígenas, transidos por el frío, no eran sino el alto país de la, Nevada o Citarma habitado por los temidos Taironas. Mas tarde otras expediciones españolas fueron a ellas en busca de oro y exterminaron a los nativos. Otros indios se establecieron allí después, lo mismo que unos cuantos mestizos y algunas gentes de color; mientras que los exploradores blancos fueron muy pocos, limitándose además varios de ellos a seguir los raros senderos abiertos por los tratantes. Fane, Hermann Karsten, Acosta, Tetens, Celedón, Sievers y otros han visitado los pueblos indios de esas montañas y aun subido hasta la vecindad de las nieves. [...] En fin, en 1891, los exploradores J. de Brettes y Manuel Núñez, acompañados por un negro y cuatro arhuacos, alcanzaron la última cresta de la Nevada, a los 5,187 metros de altura, escalándola por la vertiente meridional, mucho mas accesible gracias a la menor inclinación de las faldas, a la ausencia de bosques y a lo reducido de la zona de nieves eternas: subieron allí hasta los 4,880 metros antes de tocar el límite inferior del nevado. La altura vertical de esta zona apenas excede, pues, de 300 metros. (Reclus, Eliseo. *Viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta*, Imprenta de Focion Mantilla, Bogotá, 1869. <http://www.lablaa.org/blaavirtual/geografia/colomb/indice.htm>, 27 de enero de 2007)

Reclús, al igual que García Márquez menciona a los habitantes de la Sierra Nevada con el genérico de "indios", sin particularizar en la etnia, como puede verse en la fig. 3. Aunque menciona que tiempo atrás estuvo habitada por los "temidos Taironas", que por cierto le dan nombre a un Parque Nacional en la región. Los tairona era la etnia que habitaba en la región de la Sierra Nevada de Santa Marta.



Indios de la Sierra Nevada. CF-ABADG No. 4 *Natives of the Sierra Nevada.*

Fig. 3 Indios de la Sierra Nevada de Santa Marta

El grupo central, de formación granítica, se levanta a 45 kilómetros del mar en línea recta, lo que da para el conjunto del sistema una inclinación de sólo un metro por cada diez; pero los escalones intermedios, los precipicios y los estribos laterales hacen en absoluto imposible la ascensión directa, y no puede llegarse al pico hendido de la Horqueta sino mediante largas marchas oblicuas por el flanco de las montañas vecinas. (Reclus, Eliseo. *Viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta*, Imprenta de Focion Mantilla, Bogotá, 1869. <http://www.lablaa.org/blaavirtual/geografia/colomb/indice.htm>, 27 de enero de 2007)

La verticalidad de las paredes de la Sierra y la profundidad de sus barrancos son mencionados por García Márquez como una de las características fundamentales de este paisaje. La altitud de los picos de la Sierra la convierten en la más alta en el mundo que se encuentre junto al mar.

Una de las principales aristas del macizo se dirige de la horqueta hacia el Noroeste para reventar en el nudo secundario de San Lorenzo en abanico de numerosas cadenas que terminan en el mar en agudos promontorios que entre sí forman numerosas bahías o ancones. Al Este de la Horqueta otra arista cardinal constituida primero por parameras, continúa luego con altas grupas sin árboles, en donde el viento, y también a menudo la lluvia y aun la nieve, son en verdad terribles, de suerte que los indios, aunque hoy católicos, no las atraviesan sin invocar a sus antiguas divinidades. (Reclus, Eliseo. *Viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta*, Imprenta de Focion Mantilla, Bogotá, 1869. <http://www.lablaa.org/blaavirtual/geografia/colomb/indice.htm>, 27 de enero de 2007)

García Márquez no hace mención al frío de la Sierra o a la nieve, posiblemente porque la travesía de sus protagonistas no se hizo por la parte más alta de la misma.

### **2.3.3 CARACTERÍSTICAS DE LA SIERRA NEVADA DE SANTA MARTA DE ACUERDO CON LA NOVELA**

#### Características físicas

Empezando por el nombre de Sierra Nevada, es evidente que las cumbres se cubren de nieve por lo menos en alguna época del año. Como la Sierra Nevada se encuentra en la zona ecuatorial, su altitud debe superar los 4 mil metros para que se presenten nevadas y se mantenga la nieve en las cumbres, de este modo, el nombre corresponde a la realidad. En la fig. 4 puede verse a la Sierra Nevada con un manto de nubes bajo sus cumbres.



Fig. 4 Las cañadas de la Sierra Nevada de Santa Marta

Puede entenderse que las montañas que la componen tienen paredes muy inclinadas por dos razones: la primera es que se describe el viaje a través de las cornisas de la Sierra, y si las pendientes fueran poco pronunciadas, las caravanas de arrieros no tendrían que hacer el recorrido por cornisas, que son excavaciones de pocos metros de ancho sobre las paredes de una montaña. Además también se menciona el trágico accidente del arriero que cae con su mula y cómo los alaridos resuenan por cañadas y cantiles; en zonas abiertas el eco es mucho menor porque no hay paredes en las que pueda reflejarse el sonido.

En la figura 5 pueden apreciarse los valles y las cañadas de la Sierra Nevada de Santa Marta, así como la complejidad de su formación.



Fig. 5 Los valles de la Sierra Nevada de Santa Marta

Las dos descripciones nos indican un sistema montañoso de paredes inclinadas, profundos valles y cañadas, mismo que puede apreciarse en la figura 5.

La mención de las lluvias horizontales de octubre implica dos posibilidades, una de ellas es que el otoño sea la época de lluvias y la otra es que las lluvias más intensas se presenten en el otoño. Como la Sierra Nevada se encuentra en la zona ecuatorial, donde las lluvias se presentan todo el año, lo más probable es que en el otoño se presenten las lluvias más intensas.



Fig. 6 Sierra Nevada de Santa Marta vista desde Valledupar

Alrededor de la Sierra, al descender la altitud, se forman valles, mesetas y llanuras como aquella en la que se encuentra la población de Valledupar. El recorrido de la caravana de arrieros se desarrolla a través de la Sierra ya que explícitamente García Márquez señala que "bajaron a la llanura luminosa", lo que implica que dejaron la ruta a través de la Sierra para ingresar a una zona plana.

#### Características sociales

De acuerdo con el texto, la Sierra Nevada está habitada por indios que se encuentran diseminados por toda ella y que habitan en rancherías, aunque García Márquez no señala etnia alguna en particular.

La población de la Sierra Nevada y sus alrededores parece ser muy alegre y dispuesta a la fiesta, de acuerdo con las descripciones. Esta población está emparentada entre sí, lo que no es difícil de imaginar dado el relativo aislamiento en el que se desarrollan con respecto a otras áreas del país.

## **CAPÍTULO 3 EL RÍO MAGDALENA EN *EL AMOR EN LOS TIEMPOS DEL CÓLERA***

El protagonista geográfico de *El amor en los tiempos del cólera* es el río Magdalena y en este capítulo se trabaja sobre la misma línea del capítulo anterior. Se presentan los fragmentos seleccionados de la novela donde se hacen las descripciones de los paisajes del río Magdalena y a fin de comprobar la veracidad de los mismos, se comparan contra los textos de cuatro viajeros europeos que recorrieron las regiones descritas. Estos textos fueron escritos y publicados durante el siglo XIX. Y para señalar las condiciones actuales del Río Magdalena, se presentan las conclusiones del organismo colombiano encargado de hacer el diagnóstico y presentar las propuestas de las medidas a llevar a cabo para el reordenamiento territorial del Magdalena.

### **3.1 LOS AUTORES DE LOS TEXTOS DE ÉPOCA QUE SIRVEN PARA LA COMPROBACIÓN DE LA INFORMACIÓN**

Para comprobar la veracidad de la información ofrecida por García Márquez en su novela, hemos acudido a diversos testimonios de viajeros que recorrieron las regiones descritas, en momentos cercanos a los que se señalan en la novela.

Estos relatos de viajeros constituyen una confirmación indirecta de las condiciones de los diversos ambientes en los que transcurre la novela. Hay que tomar en cuenta que no fueron escritos por colombianos, sino por un francés, un suizo, un argentino y un alemán, lo que significa que

desconocían, en términos generales, las características del paisaje que iban a recorrer.

Los textos revisados son: *El viaje de Gaspard-Théodore Mollien por la República de Colombia en 1823* de Gaspard-Theodore Mollien, *Notas de viaje sobre Venezuela y Colombia*, de Miguel Cané, *El Dorado*, de Ernst Röthlisberger y *Viaje por los Andes Colombianos (1882-1884)* de Alfred Hettner. Se subrayan las partes más significativas y que tienen relación con lo descrito en la novela, aunque todo el pasaje es pertinente para su interpretación.

***El viaje de Gaspard-Théodore Mollien por la República de Colombia en 1823, por Gaspard-Théodore Mollien.***

Gaspard-Théodore Mollien (1796-1872) es hijo del conde Nicolás-François Mollien, hombre de Estado, financista de Rouen, quien provenía de una familia de comerciantes. Gaspard-Théodore Mollien, dice Reyes, pertenece a la clase de viajeros sin intereses militares ni aventureros en el sentido de conquistas o apetencias de poder. Ya había efectuado diversos viajes por Europa y África, particularmente el Senegal, cuando se dirigió a América. Mollien se dedicó a observar la geografía, las ciudades y la gente de Colombia; deteniéndose sobre algunos aspectos principales como los productos más apetecibles de su agricultura, para ser exportados, las riquezas mineras y la incipiente artesanía.

Mollien llega a Cartagena en 1823 y recorre el país, subiendo por el Magdalena hasta Bogotá y otras regiones y no parece que su viaje tuviera algún propósito que no fuera el de explorar el país y rendir algún informe al gobierno francés, posiblemente tendiente al reconocimiento de su independencia.

Publicó una primera edición de este viaje en la Revista Enciclopédica en 1823 y la segunda, como libro, en 1825, el cual no fue bien recibido en Colombia pues se le consideró narración defectuosa, inexacta, exagerada y con fastidiosas minuciosidades, según un artículo de la Gaceta de Colombia del 6 de agosto de 1825. (Mollien, Gaspard-Théodore. "El viaje de Gaspard-Théodore Mollien por la República de Colombia en 1823", Biblioteca Virtual del Banco de la República, Bogotá, 2004, <http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/vireco/indice.htm>)

Hay que señalar que su recorrido por el río Magdalena lo hizo en la época inmediatamente anterior a los buques de vapor, de modo que se realizó en un champán, de ahí sus frecuentes menciones a los *bogas* de su embarcación. Este libro se considera en los antecedentes por la descripción que hace de los elementos naturales de la Cuenca del río Magdalena, que son los mismos que en el tiempo de las embarcaciones de vapor.

### ***Notas de viaje sobre Venezuela y Colombia, por Miguel Cané***

Miguel Cané (1851-1905) fue un argentino nacido en Montevideo. Hizo estudios de derecho y se dedicó a la política y al periodismo. Fue diputado y senador en Argentina, así como embajador en Colombia y Venezuela en 1881. También fue un prolífico escritor, interesándole particularmente los relatos de viajes a los que fue afecto toda su vida. Su libro *En viaje* donde relata sus desplazamientos por Colombia y Venezuela y publicado en 1884, ha quedado como pieza de antología por su descripción de la pintoresca navegación a lo largo del río Magdalena. Otros libros escritos por Miguel Cané son *A distancia* (1882), *Charlas literarias* (1885) y *Juvenilia* (1882). En su

recorrido por el río Magdalena tuvo la compañía de Ernst Röthlisberger, un médico suizo de quien también se revisarán sus anotaciones sobre el viaje.

### ***El Dorado, por Ernst Röthlisberger***

Según Jorge Orlando Mero, autor del Prólogo de la reedición electrónica de este libro en 1993, en diciembre de 1881 se encontraron tres jóvenes en La Guajira, de camino hacia Colombia. Eran los argentinos Miguel Cané, quien había sido nombrado encargado de negocios ante el gobierno de Colombia, su asistente García Merou y Ernst Röthlisberger, un joven suizo de 22 años, que se dirigía a Bogotá contratado por el gobierno de Colombia como profesor para dar clases de historia universal y de filosofía en la Escuela de Filosofía y Literatura de la Universidad Nacional, puesto que desempeñó durante tres años.

Según Mero, el libro de Röthlisberger es uno de los libros de descripción de Colombia más equilibrados y sólidos del siglo XIX. Señala que la diferencia con los relatos de otros viajeros que recorrieron Colombia, es que éstos últimos buscaban lo exótico para dar gusto a la afición europea y por ello se concentraban en lo pintoresco y lo dramático. Sin embargo, Röthlisberger manifiesta un espíritu académico en su texto, consecuencia directa de su profesión. Por ello, su libro fue ampliamente apreciado desde el momento mismo de su edición. (Röthlisberger, Ernst. "El Dorado", Ed. Presencia, Bogotá, 1993, 22 de enero de 2007, <http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/eldorado/indice.htm>)

### ***Viaje por los Andes Colombianos, por Alfred Hettner***

Alfred Hettner (1859-1941) fue un geógrafo alemán, nacido en 1859, en Dresden. Después de obtener su doctorado

en Estrasburgo, Francia, Hettner viajó a América del Sur y recorrió Chile y Colombia entre 1882 y 1884, publicando los resultados de sus investigaciones sobre estas regiones en 1888. Posteriormente viajó por Rusia, el norte de África y Asia. El texto de Hettner coincide en los temas básicos de Mollien y Cané, pero es notablemente diferente en cuanto al tratamiento de estos temas. El lenguaje es técnico y muy geográfico como corresponde a un profesional de la Geografía, lleno de observaciones que al ojo de un lego resultarían intrascendentes y que se irán mencionando en los siguientes comentarios.

### **3.2 PASAJES SOBRE EL RÍO MAGDALENA EN *EL AMOR EN LOS TIEMPOS DEL CÓLERA***

Al igual que en el capítulo anterior, para identificar los elementos geográficos generales del río Magdalena y su cuenca, se retomarán los pasajes donde se refieren a ellos y se comentarán. Los pasajes se han agrupado en tres grandes apartados: características del río y su navegación, características del bosque tropical y su fauna y, finalmente, puertos fluviales. Junto a cada grupo de pasajes, se presentarán los textos que corroboran la información aparecida en la novela de modo que se compruebe la información.

En el primer apartado se retoma la información concerniente a las características del río, así como las de navegación en sus diferentes tipos.

El segundo apartado se refiere a las características del bosque tropical en las márgenes del río, así como de la fauna del mismo.

El último apartado hace mención de los puertos fluviales que recorren los protagonistas de la novela en los diversos momentos de sus viajes.

Hay que hacer notar que esta división es arbitraria, ya que los pasajes de la novela no dividen la información y en muchas ocasiones la conjuntan. Por lo tanto, en algunos casos, los textos de época se referirán a dos o más apartados y así se mencionará.

### **3.2.1 Sobre el río Magdalena y la navegación en el mismo**

#### **LA NOVELA**

El buque, uno de los tres iguales de la Compañía Fluvial del Caribe, había sido rebautizado en homenaje al fundador: Pío Quinto Loayza. Era una casa flotante de dos pisos de madera sobre un casco de hierro, ancho y plano, con un calado máximo de cinco pies que le permitía sortear mejor los fondos variables del río. Los buques más antiguos habían sido fabricados en Cincinnati a mediados del siglo, con el modelo legendario de los que hacían el tráfico del Ohio y el Mississippi y tenían a cada lado una rueda de propulsión movida por una caldera de leña. Como éstos, los buques de la Compañía Fluvial del Caribe tenían en la cubierta inferior, casi a ras del agua, las máquinas de vapor y las cocinas, y los grandes corrales de gallinero donde las tripulaciones colgaban las hamacas, entrecruzadas a distintos niveles. Tenían en el piso superior la cabina de mando, los camarotes del capitán y sus oficiales, y una sala de recreo y un comedor, donde los pasajeros notables eran invitados por lo menos una vez a cenar y a jugar barajas. En el piso intermedio tenían seis camarotes de primera clase a ambos lados de un pasadizo que servía de comedor común, y en la proa una sala de estar abierta sobre el río con barandales de madera bordada y pilares de hierro, donde colgaban de noche sus hamacas los pasajeros del montón. Pero a diferencia de los más antiguos, estos buques no tenían las paletas de propulsión a los lados, sino una enorme rueda en la popa con paletas horizontales debajo de los excusados sofocantes de la cubierta de pasajeros." (García M., 1993, p. 178)

El río Magdalena, a diferencia de otros ríos caudalosos, tiene fondos muy superficiales y cambiantes por la arena que se deposita en su lecho. Durante muchos años, las únicas embarcaciones capaces de navegar en su curso eran los botes y los champanes. Según el Diccionario de la Real Academia

Española ([http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO\\_BUS=3&LEMA=champán](http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=champán), 14 de junio de 2007), un champán es: "Una embarcación grande, de fondo plano, que se emplea en China, el Japón y algunas partes de América del Sur para navegar por los ríos". Puede verse una imagen de un champán en la fig. 9. Posteriormente, a mediados del siglo XIX aparecieron los buques de vapor de fondo plano, embarcaciones ya probadas en el río Mississippi, en Estados Unidos. En el río Magdalena, la duración de los viajes (entre dos y seis semanas), fomentaba una intensa vida social entre los pasajeros de diversos orígenes. En la fig. 7 se aprecia uno de los vapores más antiguos que surcó el río Magdalena.

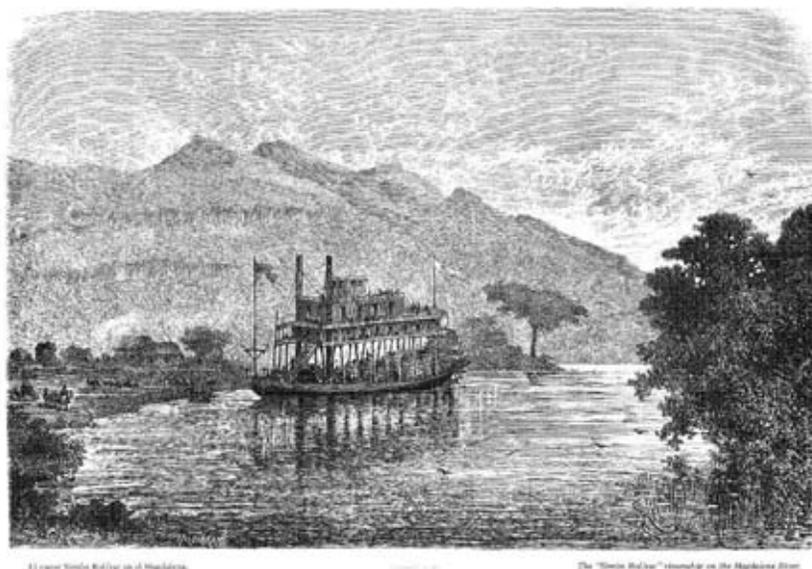


Fig. 7 El vapor Simón Bolívar en el río Magdalena

[...] pues el caudal del río era abundante en aquella época del año, y el buque navegó sin tropiezos las dos primeras noches. Después de la cena, a las cinco de la tarde, la tripulación repartía entre los pasajeros unos catres plegadizos con fondos de lona, y cada quien abría el suyo donde podía, lo arreglaba con los trapos de su petate y armaba encima el mosquitero de punto. (García M., 1993, p. 180)

Algunos de los pasajeros, los más afortunados y de mejor posición económica, contaban con camarotes para descansar en

las noches, pero la mayoría tenía que tender hamacas y desplegar el infaltable mosquitero que los protegería de los insectos.

Al cabo de tres días de buenas aguas, sin embargo, la navegación fue más difícil entre bancos de arena intempestivos y turbulencias engañosas. El río se volvió turbio y fue haciéndose cada vez más estrecho en una selva enmarañada de árboles colosales, donde sólo se encontraba de vez en cuando una choza de paja junto a las pilas de leña para la caldera de los buques. (García M., 1993, p. 180)

Esta es la primera mención a la selva que rodea al río, al tamaño de sus árboles y lo cerrado de la vegetación. También se mencionan las pilas de leña, listas para ser consumidas por las calderas de los buques que pasen por el lugar, así como los bancos de arena que pueblan al río. Con estos dos párrafos tenemos la primera visión del río Magdalena y su entorno.

Contra el criterio del tío, pensaba que el retraso de la navegación fluvial, que siempre parecía al borde del desastre, sólo podía remediarse con la renuncia espontánea al monopolio de los buques de vapor concedido por el Congreso Nacional a la Compañía Fluvial del Caribe por noventa y nueve años y un día. [...] Florentino Ariza fundaba sus razones en la experiencia del comodoro alemán Juan B. Elbers, que había estropeado su noble ingenio con la desmesura de su ambición personal. El tío pensaba, en cambio, que el fracaso de Elbers no se debió a sus privilegios, sino a los compromisos irreales que contrajo al mismo tiempo, y que habían sido casi como echarse encima la responsabilidad de la geografía nacional: se hizo cargo de mantener la navegabilidad del río, las instalaciones portuarias, las vías terrestres de acceso, los medios de transporte. (García M., 1993, p. 339)

De esta discusión puede entenderse que establecer un sistema de transporte fluvial implica todo un proceso de administración y no sólo la compra y puesta en operación de las embarcaciones. Esto se reflejará en las consideraciones del transporte por el río Magdalena en el siglo XXI y que se expondrán más adelante.

En enero de 1824, el comodoro Juan Bernardo Elbers, fundador de la navegación fluvial, había abanderado el primer buque de vapor que surcó el río de la Magdalena, un trasto primitivo de cuarenta caballos de fuerza que se llamaba Fidelidad. Más de un siglo después, un 7 de julio a las seis de la tarde, el doctor Urbino

Daza y su esposa acompañaron a Fermina Daza a tomar el buque que había de llevarla en su primer viaje por el río. Era el primero construido en los astilleros locales, que Florentino Ariza había bautizado en memoria de su antecesor glorioso: Nueva Fidelidad. (García M., 1993, p. 412)



Fig. 8 Vapor en el río Magdalena (1940)

El transporte fluvial en embarcaciones de vapor constituyó durante cien años aproximadamente, la vía de comunicación del Caribe colombiano con el interior, lo que fomentó el comercio interior además del transporte de pasajeros, hasta que fue desplazado posteriormente por el ferrocarril y perdió importancia. En la fig. 8 puede verse uno de los últimos vapores que navegó el Magdalena.

Fermina Daza y Florentino Ariza permanecieron asomados en el barandal de la sala común, confundidos con los pasajeros bulliciosos que jugaban a identificar las luces de la ciudad, hasta que el buque salió de la bahía, se metió por caños invisibles y ciénagas salpicadas por las luces ondulantes de los pescadores, y resolló por fin a pleno pulmón en el aire libre del río Grande de la Magdalena. [...] El resplandor de la ciudad había desaparecido en el horizonte. Vistos desde el mirador oscuro, el río liso y callado, y los pastizales de ambas orillas bajo la luna llena, se convirtieron en una llanura fosforescente. De vez en cuando se veía una choza de paja junto a las grandes hogueras con que anunciaban que allí se vendía leña para las calderas de los buques. (García M., 1993, p. 416)

Con el paso de un siglo completo, no habían desaparecido algunos de los elementos fundamentales de la navegación a

vapor, la presencia de las pilas de leña así lo indica, seguía siendo el combustible básico para las calderas de estas embarcaciones.

## LOS TEXTOS DE ÉPOCA

Para ir a Bogotá hay que subir el río Magdalena; es una navegación muy penosa y muy larga, pues dura un mes; sin embargo, se prefiere esta vía al camino por tierra. Antes de embarcarme pedí consejo a mi huésped. En pocas palabras me lo dio, y me pintó con los colores más negros las penalidades que tendría que soportar. (Mollien, Gaspard-Théodore. "El viaje de Gaspard-Théodore Mollien por la República de Colombia en 1823", Biblioteca Virtual del Banco de la República, Bogotá, 2004, <http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/vireco/vireco4.htm>)

La travesía por el río Magdalena siempre tuvo la reputación de ser difícil e incómoda, incluso cuando se estableció la navegación a vapor. La duración del viaje en el caso de los champanes como el de la figura 9, duraba un mes y hasta más tiempo. Sin embargo y a pesar de todas las incomodidades inherentes al viaje, era preferido al desplazamiento por tierra.

Mis bogas, así es como se llaman los bateleros del Magdalena, se despidieron de Barranca entonando unas letanías a la Virgen. [...] Navegábamos por entre las orillas verdeantes de un río tan ancho como el Senegal, que ofrecía con éste muchos puntos de similitud: la falta de cultivos en sus márgenes, la soledad de las selvas que las cubren, el calor que hace y los negros que se ven, a trechos muy largos, sentados delante de sus cabañas de caña rodeadas de campos de maíz, o arrastrando la corriente del río en unos troncos de árboles ahuecados, eran otros tantos detalles que me transportaban a África.

Para evitar las peligrosas corrientes de la otra orilla, seguimos la de Santa Marta, a pesar del riesgo que podíamos correr de tropezamos con los partidarios de Morales. Después de pasar por delante de Tenerife, nos detuvimos en una playa arenosa que corresponde a la provincia de Cartagena. Estábamos a tres leguas de Tenerife. Habíamos recorrido 13 leguas en el día. [...]

El trabajo de mis bogas se hizo penosísimo. El río, que se había estrechado mucho, llevaba una corriente violenta cuyos efectos no podían evitarse más que aproximándose a la orilla y agarrándose a las ramas de los árboles. En esta región soplan brisas del Norte que atemperan el mucho calor que hace, sobre todo durante una parte de la noche en que aquéllas cesan por completo. En cambio, desde las dos de la mañana hasta la salida del sol el frío era tan penetrante, que no me dejaba dormir. Desde el día anterior no éramos los únicos que navegábamos por el río. Los pescadores y los

caimanes nos ofrecían a cada paso el espectáculo de la caza que dan a los peces. [...]

A las dos de la tarde pasamos por delante de Zambrano; al llegar a la isla de San Pedro enfilamos el brazo del río que se abre a la derecha; la perspectiva que se ofrece a la vista es deliciosa. La isla de San Pedro está toda cubierta de árboles en cuyas frondosas ramas se cobijan miles de papagayos; los variados colores del plumaje de los guacamayos forman un contraste agradable con el verde oscuro de los árboles, y los gritos estridentes de esas aves rompen el silencio de esta parte del río que por aquí corre mansamente.[...] No estando acostumbrado todavía a la vida que tiene uno que llevar en el Magdalena, la proximidad de las serpientes, de los caimanes, las picaduras de los mosquitos y el frío glacial que hacía como consecuencia del rocío y de la humedad, me impidieron dormir toda la noche. (Mollien, Gaspard-Théodore. "El viaje de Gaspard-Théodore Mollien por la República de Colombia en 1823", Biblioteca Virtual del Banco de la República, Bogotá, 2004, <http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/vireco/vireco4.htm>)



Fig. 9 Champán usado en la navegación del Río Magdalena

Mollien encuentra semejanzas entre el paisaje del Magdalena y el de Senegal, país que ya había visitado. Menciona flora y fauna que se repite parcialmente en la novela. Hace mención de los caimanes como una de las especies más visibles en el río, además de los papagayos y guacamayos, factiblemente los loros que menciona García Márquez, así como de la densa selva arbolada que enmarca al río. También hace referencia directa a los insectos,

particularmente los mosquitos, como una molestia constante. La temperatura es elevada, según lo menciona en el relato, como corresponde a una zona tropical, sin embargo, un detalle que no se encuentra en la novela de García Márquez es la referencia al frío de la noche y como no se encuentra en las otras referencias, podríamos atribuirlo a la percepción personal de Mollien. Se ubica al puerto de Tenerife, uno de los mencionados en la novela.

Es necesario explicar ligeramente lo que es la navegación del río Magdalena, para darse cuenta de las precauciones que es indispensable tomar para emprenderla. Como no hago un libro de geografía ni pretendo escribir un viaje científico, siendo mi único y exclusivo objeto consignar simplemente mis recuerdos e impresiones en estas páginas ligeras, me bastará decir que el Magdalena, junto con el Cauca, forman uno de los cuatro grandes sistemas fluviales de la América del Sur, determinados por las diversas bifurcaciones de la cordillera de los Andes; los otros tres son: el Orinoco y sus afluentes, el Amazonas y los suyos y por fin el Plata, donde se derraman el Uruguay y el Paraná. Todos los demás sistemas son secundarios. Los españoles, al descubrir que los dos nacían juntos, se apartaban luego para regar inmensas y feraces regiones, y volvían a unirse poco antes de llegar al mar, para entregarle sus aguas confundidas, los llamaron Marta y Magdalena, en recuerdo de las dos hermanas del Evangelio; sólo predominó el nombre del segundo mientras el primero conservó el bello y eufónico de Cauca que los indios le habían dado. De los dos, el Magdalena es más navegable; pero aunque su caudal de agua es inmenso, sólo en las épocas de grandes lluvias no ofrece dificultad. La naturaleza de su lecho arenoso y movable, que forma bancos con asombrosa rapidez sobre los troncos inmensos que arrastra en su curso, arrebatados por la corriente a sus orillas socavadas, su anchura extraordinaria en algunos puntos, que hace extender las aguas, en lo que se llaman regaderos, sin profundidad ninguna, pues rara vez tienen más de cuatro pies; la variación constante en la dirección de los canales, determinada por el movimiento de las arenas de que he hablado antes; los rápidos violentos, llamados chorros, donde la corriente alcanza hasta catorce y quince millas: he ahí (y sólo consigno los principales), los inconvenientes con que se ha tenido que luchar para establecer de una manera regular la navegación del Magdalena, única vía para penetrar al interior. Hasta hace treinta años, el río se remontaba por medio de champanes, esto es, grandes canoas, sobre cuya cubierta pajiza, los negros bogas, tendidos sobre los largos botadores que empujaban con el pecho, conducían la embarcación por la orilla, en medio de gritos, denuestos y obscenidades con que se animaban al trabajo. El viaje, de esta manera, duraba en general tres meses, al fin de los cuales el paciente llegaba a Honda, con treinta libras menos de peso, hecho pedazos por los mosquitos, hambriento y paralizado. (Cané, Miguel. "Notas de viaje sobre Venezuela y Colombia", Ed. La Luz, 1907, 15 de enero de 2007, <http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/notviaje/cap2.htm>)

Miguel Cané describe las características generales del río Magdalena, enfatizando en su tamaño y las características de su corriente, hace mención del gran caudal del río y de la inestabilidad de sus fondos por la acumulación de arena en las crecidas durante la época de lluvias. También se refiere a la duración del viaje en los champanes, que era de tres meses aproximadamente, dos meses más que la duración señalada por Mollien. Cané no es geógrafo ni pretende hacer una descripción geográfica del río pero sus observaciones coinciden desde el principio con las de Mollien y ambas, a su vez, coinciden con las de García Márquez.

Ahora será fácil comprender la importancia que tiene la elección del vapor en que se debe tentar la aventura. Se necesita un buque de poco calado para no vararse y de mucha fuerza para vencer los chorros. El Victoria tenía todas esas condiciones, pero el que salía el 24 era nada menos que el Antioquia, el barco más pesado, más grande y de mayor calado que hay en el río. Todo el mundo nos aconsejaba no tomarlo, hasta que se supo y me lo garantizó el empresario, que el Antioquia sólo remontaría el Magdalena durante cuatro días, siendo trasbordados sus pasajeros al Roberto Calixto, vapor microscópico y muy veloz, que nos permitiría llegar a Honda en el término de todo viaje normal, esto es, ocho o nueve días. Con estas seguridades, reforzadas por la orden que lleva el Victoria de que, así que llegara a Honda, devolverse en nuestra busca y animado por la ventaja de ganar los cinco días que me habría sido necesario esperar para tomar el vapor del 30, resolví bravamente el embarque en el Antioquia. Júpiter quería perderme sin duda y me enloqueció en ese momento. Dos pasajeros tan sólo se animaron a seguirnos: un joven de Bogotá y el profesor suizo que hacía su estreno en América de tan peregrina manera.

Es necesario no olvidar que cuando hablo de los vapores del Magdalena me refiero a una clase de buques de que no se tiene idea en nuestro país, donde los ríos navegables son profundos. En primer lugar, no tienen quilla y su fondo presenta el mismo aspecto que el de las canoas; luego, tienen tres pisos, abiertos a todos vientos y sostenidos en pilares. El primero forma la cubierta propiamente dicha y es donde están todos los aparejos del buque, la máquina, las cocinas, la tripulación y sobre todo, la leña. Arriba, viene el sitio destinado a los pasajeros, los camarotes, que nadie ocupa, sino las señoras, quienes, para evitar dormir al aire libre, al lado de los masculinos se asan vivas en las cabinas; el comedor, etc. En el techo de esta sección, la cámara del capitán, con vista a todas direcciones, y arriba, allá en la cúspide, como un mangrullo de nuestra frontera, como un nido en la copa de un álamo, la casucha del timonel, donde el práctico, fijos los ojos en las aguas, para adivinar el fondo en sus arrugas, dirige el barco y tiene en sus manos la suerte de los que van dentro. Toda esta máquina se mueve por medio de un propulsor que

sale de los sistemas conocidos de la hélice y las ruedas laterales; las ruedas van atrás del buque, girando sobre un eje fijo a un metro de la popa, y así, el barco concluye, en su parte posterior, en una pared lisa, perpendicular a las aguas, donde éstas se estrellan ruidosas, cuando las potentes paletas las agitan. (Cané, Miguel. "Notas de viaje sobre Venezuela y Colombia", Ed. La Luz, 1907, 15 de enero de 2007, <http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/notviaje/cap2.htm>)



Fig. 10 Buque de vapor en el río Magdalena (1940)

La descripción que hace Miguel Cané del vapor Antioquía corresponde con la que hace García Márquez de los barcos de vapor en la novela. Los tres pisos de las embarcaciones, la disposición de los espacios para pasajeros y carga y de las ruedas de paletas que proporcionan el impulso para el desplazamiento de la misma, como puede apreciarse en la fig.

10

Apenas salimos del caño y entramos al brazo principal del río, ancho, correntoso, soberbio, nos amarramos a la orilla, para esperar las últimas órdenes de la agencia.

Fue allí, durante aquellas seis o siete horas, que comprendí la necesidad de echar llave a mi estómago y olvidar mis gustos gastronómicos hasta nueva orden. La comida que se sirve en esos vapores es muy mala para un colombiano, pero para un extranjero es realmente insoportable. En primer lugar, se sirve todo a un tiempo, inclusive la sopa; esto es, un plato de carne generalmente salada, y cuando es fresca, dura como la piel de un hipopótamo, una fuente de lentejas o frijoles, y plátanos, cocidos, asados, fritos, en rebanadas. Cuando todo eso se ha enfriado, la campana llama a la mesa y entonces empieza la lucha más terrible por la existencia, de las que ofrece el vasto cuadro de la creación animal. De un lado, la necesidad imperiosa, brutal, de comer; del otro, el estómago que se resiste, implora, se debate, auxiliado por el

reflejo de la caldera que levanta la temperatura hasta el punto de asar un ave que se atreviera a cruzar esa atmósfera. Los sirvientes parecen salidos de las aguas y no enjugados; las ruedas, que están contiguas, hacen un ruido infernal, que impide oír una palabra, la sed devoradora sólo puede aplacarse con el agua tibia ó el vino más caliente aún. ¡Imposible! Se abandona la empresa y cuando la debilidad empieza a producir calambres en el estómago, se acude al brandy, que engaña por el momento, pero al que se vuelve a apelar, así que ese momento ha pasado. (Cané, Miguel. "Notas de viaje sobre Venezuela y Colombia", Ed. La Luz, 1907, 15 de enero de 2007, <http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/notviaje/cap2.htm>)

La descripción de los alimentos a bordo del Antioquía, corresponde en sus partes esenciales con la que hace García Márquez en el primer recorrido y parcialmente en el segundo. Hace especial mención de la ingesta de plátanos guisados en diversas formas y que parecen ser muy frecuentes en la alimentación de esta región.

#### **Sobre la leña para las calderas de los buques de vapor**

Allí también empecé a estudiar la curiosa organización de los bogas del Magdalena que sirven de marineros en los vapores, contratados especialmente para cada viaje. La mayor parte son negros o mulatos, pero los hay también catires (blancos), cuya tez cobriza, sombreada por la fuerza de aquel sol, es más oscura que la de nuestros gauchos. [...]La más dura de sus tareas es el embarque de la leña. Ningún vapor del Magdalena navega a carbón; los bosques inmensos de sus orillas dan abundante combustible desde hace treinta años y la mina está lejos de agotarse. La leña se coloca en las orillas desiertas, el buque se acerca, amarra a la costa y toma el número de burros que necesita. El burro es la unidad de medida y consiste en una columna de astillas, a la altura de hombre, que contiene poco más o menos setenta trozos de madera de 0,75 centímetros de largo. Me llamó la atención que cada burro costara un peso fuerte, pero me expliqué ese precio exorbitante donde la leña no vale nada, por la escasez de brazos. (Cané, Miguel. "Notas de viaje sobre Venezuela y Colombia", E. La Luz, 15 de enero de 2007, <http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/notviaje/cap2.htm>)

Los barcos de vapor del Magdalena consumen leña como combustible, esta leña proviene de los bosques de sus orillas y Miguel Cané señala la aparentemente ilimitada provisión de la misma en estos bosques. Este argumento es retomado por García Márquez, quien lo pone en boca de Florentino Ariza

cuando recibe informes de que empieza a desaparecer el bosque y replica que ya habrá petróleo para mover los buques. Se nos indica que los buques deben hacer varias paradas al día para embarcar leña que consumirá la caldera. Esto significa que no tienen espacio para cargar leña suficiente para navegar todo el día, de ahí la necesidad de las frecuentes paradas.

En la novela, Florentino Ariza no hace nada por solucionar el problema, ni toma medida alguna y el autor nos dice que es por el amor que lo embarga y lo hace ciego a todo, sin embargo es razonable suponer que dicha actitud frente a un recurso natural corresponda a la actitud típica del siglo XIX y la primer mitad del siglo XX y que planteaba que los recursos había que utilizarlos hasta su agotamiento.

El 24 de diciembre de 1881 por la tarde subimos a bordo del vapor "Antioquia" en el puerto de la ciudad. Este barco, ya afortunadamente destruido, era uno de los peores, si no el peor, de todos los vapores fluviales, que sumaban entonces unos veinticinco y estaban repartidos en cinco sociedades de navegación. Esas embarcaciones están construidas según un modelo muy peculiar, que jamás he visto en Europa. Su casco forma como un bote ancho, parecido a una balsa del estilo ferry-boat, y cuyo calado alcanza a lo sumo 5 pies (en los mejores barcos, solo 2 o 3). Sobre esta parte de la obra se levanta, sostenida por columnas, una cubierta en cuya mitad o en cuya porción de popa han sido dispuestos algunos camarotes para pasajeros. Otro piso más pequeño, en el que están los camarotes del capitán y los pilotos, se levanta sobre esta primera cubierta, techada sólo por delante y abierta a los costados. Finalmente, constituyendo el piso más alto, hay una caseta para el piloto de servicio, desde donde éste domina el río, gobierna el barco e imparte órdenes a las máquinas. Estas se encuentran en la parte inferior del barco; en torno suyo están almacenadas grandes cantidades de leña para alimentar las calderas. Y al lado se ven los bultos de mercancías tirados en desorden y en parte apilados. Por delante y por detrás ascienden chimeneas atravesando los pisos del barco, y aumentando así el calor, ya de suyo suficientemente fuerte. La mayoría de los vapores tienen una sola rueda, de notables proporciones, dispuesta en la popa y protegida contra la posible introducción de troncos de árbol. Pero nuestro pobre "Antioquia" llevaba, según el viejo sistema, dos ruedas laterales, y era además de mucho calado, de suerte que avanzaba muy torpemente y usando de las máximas precauciones. El espacio disponible para moverse los pasajeros era muy limitado, pues si bien estaba permitido subir al segundo piso, los pasos que allí arriba se dieran tenían número muy contado, habida cuenta de

que esa parte estaba descubierta y el suelo se hallaba revestido de lata.

A las cuatro el "Antioquia" hizo resonar su sordo pitido, que anunciaba la marcha a todo Barranquilla, y empezó a moverse, primero por el brazo de río, hasta penetrar en el cauce principal. (Röthlisberger, Ernst. "El Dorado", Ed. Presencia, Bogotá, 1993, 22 de enero de 2007,

<http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/eldorado/eldo4a.htm>)



Fig. 11 Vapor del correo en el río Magdalena (1945)

La descripción de la embarcación es virtualmente la misma que hace Miguel Cané, lo que no debe sorprender, ya que embarcaron en el mismo buque, y por supuesto, también coincide con la de García Márquez, semejante a la embarcación de la figura 11.

También nuestras comidas eran notables. En primer lugar, se servían sobre la cubierta superior, exactamente encima del abrasador local de las máquinas, de modo que uno comía su pan materialmente bañado en el sudor de su frente. Con ceremoniosa cortesía se sentaba a la mesa el Capitán, una faz espantable de barba negra y en punta, que él, sin cesar, se acariciaba mefistofélicamente. Luego, los sudorosos y mugrientos servidores traían a un tiempo todas las viandas, ya medio frías, y cada cual se servía de lo que le venía más en gana, poniéndolo todo junto en un plato. Solo el roastbeef tan duro como una suela, -o, según expresión del señor Cané, como piel de hipopótamo- era cortado por el propio Capitán y repartido por él a los comensales. Salsas de colores indefinidos flotaban en los platos, y todo estaba aderezado con ají, la pimienta española, así que nos ardía la garganta. Puede decirse, en verdad, que si nos acercábamos a la mesa era siempre por hambre -cuando ésta, pese

al terrible calor, se dejaba sentir— y con el propósito de ir sobreviviendo. (Röthlisberger, Ernst. "El Dorado", Ed. Presencia, Bogotá, 1993, 22 de enero de 2007, <http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/eldorado/eldo4a.htm>)

La descripción de las comidas a bordo, coincide con la de M. Cané por la razón ya mencionada y también con la de García Márquez. Es interesante señalar que la descripción del capitán de la embarcación, también está relacionada con la que hace García Márquez.

Pero había un arte que sólo con esfuerzo llegaba a aprenderse: el arte de dormir. A eso de las nueve comenzábamos a prepararnos el lecho. Como no era posible permanecer en el camarote de tanto calor como en él hacía, dormíamos fuera, sobre cubierta. Para tal fin se montaba un armazón, semejante a una cama de campaña, provisto de una lona grosera; era el lecho que el barco facilitaba. Por encima se extendía la estera, un tejido hecho de fibras apropiado para contrarrestar el calor, y luego las sábanas, que, al igual que la estera, traía consigo el pasajero. Se escogía un apoyo cualquiera que se tuviera a mano para hacer las veces de almohada, y luego se pasaba a lo más esencial, la colocación del mosquitero, un gran velo cuadrangular de ordinaria muselina. Con la máxima precaución se deslizaba uno, medio vestido, bajo aquella tienda de campaña y se trataba de cerrarla hacia afuera lo mejor posible. (Röthlisberger, Ernst. "El Dorado", Ed. Presencia, Bogotá, 1993, 22 de enero de 2007, <http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/eldorado/eldo4a.htm>)

El uso de mosquiteros para dormir resulta ser de gran importancia y por ello se menciona, tanto en los relatos de los viajeros como en la novela. Sin el uso del mismo, el descanso nocturno sería imposible, y aún con él, este descanso resulta problemático, principalmente a causa de las altas temperaturas.

Sigue el viaje río arriba. Las únicas interrupciones a que nos vemos obligados son las paradas, bastante frecuentes, para cargar madera, pues el vapor devora una enorme cantidad de combustible. La madera está puesta a secar, apilada, en las orillas, y la tripulación se encarga de traerla a cuestas hasta el barco.[...] Las paradas del vapor nos daban siempre ocasión de admirar la magnífica vegetación de aquellas riberas y de visitar las cabañas de los leñadores. (Röthlisberger, Ernst. "El Dorado", Ed. Presencia, Bogotá, 1993, 22 de enero de 2007, <http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/eldorado/eldo4a.htm>)

Röthsliberger no podía dejar de notar y señalar las frecuentes paradas para cargar leña, ya mencionadas por Cané y por García Márquez y que dan cuenta de la relación de la navegación a vapor y el aprovechamiento de los bosques.

El día de Año Nuevo de 1882 transcurre lentamente. El río está escaso de caudal y avanzamos poco; el barco tiene que ir tanteando el rumbo. Navega a poquísima velocidad por el canal practicable, y un marinero desde la popa va introduciendo continuamente una pértiga en el agua para medir la profundidad. "¡Siete pies! -grita-, ¡cinco!, ¡cuatro!, ¡cinco!"... Hasta que, de pronto, se escucha: "¡tres!" (¡tres pies solamente!). El barco se detiene, y debe empezar a retroceder para buscar una nueva vía. A las cinco de la tarde tenemos ya que interrumpir la travesía y amarrar nuestro barco a una isla cubierta de alta yerba, en medio del río. En torno, ni rastro de vida humana. No podemos saltar a tierra, pues las serpientes son muy peligrosas. En las primeras horas del 2 de enero tratamos de proseguir el viaje. Tras muchos esfuerzos inútiles, que nosotros observamos temerosamente, el Capitán declara que es imposible el paso y comienza a buscar algún punto de la ribera junto al que podamos anclar. Estamos en el Magdalena, dentro de nuestra calurosa cárcel, abandonados en medio de la más absoluta desolación. No hay más remedio. Aquí aparece en mi diario un gran paréntesis. Cuatro días eternamente largos duró aquel martirio, a una temperatura sugeridora de ideas suicidas, ¡entre los 38°C y 39°C a la sombra! [...]Por fin, el día 6 de enero, damos vista a un barco, el "Francisco Montoya", de escasísimo calado y de una sola rueda, que avanza con los pasajeros que partieron de Barranquilla el 31 de diciembre, o sea seis días más tarde que nosotros. Izamos la bandera de socorro y se detiene a nuestro lado. Después de algunas negociaciones, se nos hace pasar de nuestro viejo cajón, el "Antioquia", al rápido vapor en que vamos a seguir la travesía. Jamás un barco me ha parecido tan magnífico como me pareció entonces el "Montoya", ni nunca me resultó más grato y apetecible el trato humano, tras de aquellos días de sofoco y modorra mental en la soledad, en medio de la grandiosidad del trópico.

(Röthlisberger, Ernst. "El Dorado", Ed. Presencia, Bogotá, 1993, 22 de enero de 2007,

<http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/eldorado/elldo4a.htm>)

Una circunstancia repetida con cierta frecuencia, era la de que un barco no pudiera seguir su curso por causa de un caudal escaso o de la presencia de muchos bancos de arena que impidieran el paso de la embarcación. En este caso, la embarcación queda varada por cuatro días, en medio de la soledad y a temperaturas de casi 40°C. Por esta razón, el cambio de embarcación resulta un verdadero milagro para los atribulados viajeros.

Para llegar desde Barranquilla al interior del país, y especialmente a Bogotá, su capital, es menester confiarse, de buena o mala gana, al río Magdalena, pues no hay ni ferrocarril ni otro medio de comunicación terrestre. Tan solo a la mitad de la distancia, cerca de Puerto Nacional, se podría abandonar el río para continuar el viaje a lomo de mula, pero exponiéndose a la necesidad de usar caminos en tan mal estado, que aun antes de comenzar la navegación a vapor, todo viajero prefiere el río. Al efecto se usan los champanes, embarcaciones parecidas hasta cierto punto a las del río Elba en Alemania. Estos champanes son lanchas de poco calado, de 10 a 15 metros de eslora y de 2 a 3 metros de manga, cubiertas en su mitad por un techo formado de palos y hojas de palmera y abiertas en sus partes delantera y trasera. Ocho a doce bogas, negros o zambos, medio desnudos, mueven el champán, remando o empujando a garfio según las circunstancias, pues el poco calado no permite navegar a vela. A tales embarcaciones, con escasa posibilidad de moverse, y limitado a la compañía de esta gente tan ruda y difícil de tratar, el viajero quedaba confinado con frecuencia hasta dos meses, para llegar a Honda, final de su viaje. Todas las descripciones antiguas del viaje, por lo tanto, están llenas de lamentaciones alrededor de este modo de viajar, de los sufrimientos por el calor, de la pésima alimentación, de la falta de toda comodidad, de los conflictos interminables con los bogas siempre quejosos de las largas horas de su jornada y que a veces abandonaban abruptamente toda actividad, para participar en la fiesta de algún pueblo ribereño. (Hettner, Alfred. "Viaje por los Andes Colombianos (1882-1884)", Talleres Gráficos del Banco de la República, Bogotá, 1976, 28 de enero de 2007. <http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/viaand/viaand6.htm>)

Con un criterio geográfico muy de la época, el descriptivo, Hettner explica las condiciones del viaje desde la costa atlántica hasta el interior, particularmente la capital, Bogotá y explica la navegación en champanes. Describe con cuidado las características de estas embarcaciones, así como de los bogas encargados de manejarlas. Los champanes, ya se ha mencionado, son el modo tradicional de efectuar viajes de personas y mercancías a lo largo del río Magdalena y constituyen el antecedente de la navegación a vapor.

Ciertamente el comienzo de la navegación a vapor significaba un progreso formidable para el tráfico y el transporte en Colombia. Ya en 1823, cinco años después de haber hecho su aparición los primeros buques de vapor en los ríos Rin y Elba, la concesión de navegar así por el Magdalena era otorgada a un señor Elbers, pero su empresa, por algún motivo, pronto volvió a cerrarse. Tan solo muchos años después, en 1845, de nuevo transitaban buques por el río. Al presente, la navegación está del todo libre. Varias

compañías, tanto colombianas como extranjeras han fracasado debido a desastres o a administración incompetente. Pero siempre fueron seguidas por otras. A mediados del año de 1882, los veinte a treinta vapores que surcaban el río, eran propiedad de cinco empresas. Las más competentes y más recientes eran la del cubano Cisneros y la de la Compañía Unida, empresarios que habían acordado un itinerario en común para despachar cada tres días un buque de Barranquilla río arriba. La estructura de los vapores es de la mayor importancia. Los más antiguos, por lo general, son demasiado grandes y tienen un calado incompatible con el nivel del río en épocas de sequía. Otros carecen de fuerza motriz suficiente para vencer los rápidos cerca de Honda. (Hettner, Alfred. "Viaje por los Andes Colombianos (1882-1884)", Talleres Gráficos del Banco de la República, Bogotá, 1976, 28 de enero de 2007. <http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/viaand/viaand6.htm>)

El detalle en la descripción se manifiesta en la historia de la navegación a vapor que relata Hettner. Veladamente hace una crítica a la organización colombiana, a la que acusa de incompetencia en la administración. Pero de cualquier manera, reconoce la importancia de este medio de transporte durante la época de su visita a Colombia.

El tercer día después de haber llegado a Barranquilla, o sea el lunes 31 de julio a las 10 a. m., nos embarcamos en el "Federico Montoya", ponderado como uno de los mejores buques que surcaban el río.

Terminada la operación de cargue, se dio la señal de despeje, se soltaron los cables de amarre del buque, sonó un silbido estridente de la sirena de vapor, a diferencia de la campanada en uso entre nosotros, y, en medio de la vocinglería y las gesticulaciones de la multitud, el vapor se puso en marcha.

Lentamente se deslizó por el brazo angosto del río, brindándonos tiempo suficiente para curiosear la nave que, a lo menos por una semana, habría de albergarnos. Estos buques del Magdalena se diferencian del todo de los acostumbrados en la navegación fluvial nuestra. Son más bien del tipo de los conocidos por la mayoría de mis lectores, a través de dibujos o pinturas, como surcando el río Misisipí. Sus características más sobresalientes y determinantes de su llamativo aspecto exterior son la enorme rueda de paletas en la popa y su quilla extremadamente panda y ancha, que provee, a manera de primera cubierta, un espacio amplio para la máquina y las provisiones, tanto de leña como las alimenticias, dando al mismo tiempo cabida para la estadía de la tripulación y los pasajeros de segunda clase. Encima de este lugar se eleva, con apoyo en pilares de madera, la segunda cubierta, diseñada en forma diferente en cada barco, según el destino de su espacio. En el "Montoya" empieza con una extensión libre en la parte delantera, destinada a la comodidad para los pasajeros durante el día, aprovechando que el viento contrario los alivia un poco del calor sofocante cuando la nave está en marcha. Sigue el corredor con pequeños camarotes a lado y lado; cada uno de estos tiene un recargo de \$10 sobre el precio del

pasaje, que es de \$50. Para los demás pasajeros, lo mismo que para los mozos, las camas se tienden en la sala y en la parte delantera ya descrita. Al efecto se usan catres, muy acostumbrados en tierra caliente y sumamente prácticos. Consisten en una lona plegable templada sobre cuatro palos. El tendido lo mismo que el indispensable toldillo, son por cuenta del pasajero. Pero estando los camarotes previstos para instalar este último, el viajero europeo ya por esta razón buscará el lujo de reservarse el suyo. Dos cubiertas, de extensión reducida, que sobresalen de la segunda, abarcan la habitación del capitán y la rueda del timón. (Hettner, Alfred. "Viaje por los Andes Colombianos (1882-1884)", Talleres Gráficos del Banco de la República, Bogotá, 1976, 28 de enero de 2007. <http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/viaand/viaand6.htm>)

La descripción del buque "Federico Montoya" coincide plenamente con las de los anteriores autores y con la de García Márquez. Abunda en detalles como el de los precios del pasaje y los recargos por el uso de camarotes, así como de los catres empleados para dormir por los pasajeros.

Un viaje por vapor en un río que atraviesa tierra baja, pronto se torna monótono y fatigante, a no ser que uno se ocupe en algo cautivante, como levantar un mapa, por ejemplo. [...]En alta mar las horas del crepúsculo habían sido las más acogedoras de todo el día. Aquí los zancudos, mosquitos y jejenes estorban su goce, apareciendo pronto a la puesta del sol y cubriendo cara y manos del viajero con sus picaduras. Pero el aire acariciaba tan suavemente, y sobre el fondo oscuro del firmamento las estrellas brillaban con tanta intensidad, en el extremo norte las osas y, por el otro lado, todos los astros del hemisferio meridional; alrededor centelleaban continuamente los relámpagos, así que preferí lo mismo que mis compañeros de viaje, seguir exponiéndome a las molestias de los insectos en vez de refugiarme en el camarote con su calor sofocante. (Hettner, Alfred. "Viaje por los Andes Colombianos (1882-1884)", Talleres Gráficos del Banco de la República, Bogotá, 1976, 28 de enero de 2007. <http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/viaand/viaand6.htm>)

La presencia de insectos, de los que Hettner distingue tres tipos, zancudos, mosquitos y jejenes, debe haber sido sumamente molesta para los viajeros ya que los tres autores los mencionan como uno de los grandes inconvenientes del viaje. En la novela, García Márquez también hace énfasis en las molestias provocadas por dichos insectos.

De tres a cuatro veces al día el vapor se detiene a recibir leña para la caldera, pues esta constituye el combustible exclusivo en los buques del río. Así que cerca de los ranchos que encontramos a

nuestro paso se ve con frecuencia el montón de leña que su dueño suministra a los vapores, a precio alto, pues el morador de la región no se presta a rajar leña sino a jornal elevado. El negocio lo cierra el capitán o el contador, e inmediatamente toda la tripulación, incluso los meseros, empiezan a cargar la leña en hombros. No obstante, el trabajo requiere hasta una hora cada vez, demandando así la sexta parte, más o menos, de cada día, calculado este desde el amanecer hasta la puesta del sol. Desgraciadamente estos intervalos por lo general eran demasiado cortos y con duración siempre imprevisible como para haberme podido alejar mucho. Además, me sentía corto todavía en el uso del lenguaje y con dificultad, por lo tanto, para entablar conversaciones y visitar los ranchos. De caer tales paradas en las horas del mediodía, el calor, disminuido durante la marcha, se vuelve insoportable, suspirando todos nosotros por el momento de subirse el último leño a bordo. En la parte inferior del río la navegación puede continuar durante la noche, pero, mas arriba, los bancos de arena, lo mismo que los troncos flotantes, constituyen peligros demasiado serios para seguir. (Hettner, Alfred. "Viaje por los Andes Colombianos (1882-1884)", Talleres Gráficos del Banco de la República, Bogotá, 1976, 28 de enero de 2007. <http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/viaand/viaand6.htm>)

El consumo de leña como combustible por los buques de vapor hace que la carga de la misma al barco, sea una actividad fundamental en las labores diarias durante el viaje. Esto también indica que el espacio de almacén para la leña no era suficientemente amplio y por ello debían hacer frecuentes paradas, hasta cuatro según Hettner. Cada parada incrementaba la sensación de incomodidad provocada por las altas temperaturas. Cuando el barco se encontraba en movimiento, la brisa las hacía más soportables. Por eso, en la noche, cuando el barco tenía que atracar, la incomodidad aumentaba.

El Magdalena no se cuenta entre los ríos gigantes de Suramérica, ni siquiera aguanta comparación con los afluentes mayores de estos. Su fuente se encuentra bajo los 2°, su desembocadura a los 11° de latitud norte, esta un poco más al este que aquella, con una distancia directa entre las dos un poco superior a 1.000 kilómetros, o sea 140 millas alemanas. La longitud efectiva del río, computando todas sus vueltas y recodos, es imposible de calcularla con exactitud, a falta de mapas lo suficientemente adecuados. Parece ser de 1.600 Kms. aproximadamente, o sea 215 millas alemanas, superando así el largo del Rin en la cuarta parte de este, pero no alcanzando el del Danubio. El territorio atravesado por el Magdalena, es decir el área, cuyas aguas corren hacia el río, comprende unos 240.000 kilómetros cuadrados, o sea

4.400 millas cuadradas alemanas, es decir 500 millas más que el del Rin, mas el doble del Oder y el quintuple del Weser. Esta área abarca la mitad, más o menos, del territorio andino de Colombia, denominación que, para contrastarlo con el istmo de Panamá y con los llanos orientales, ya habíamos adoptado. Toda la vertiente occidental de la Cordillera del Oeste, lo mismo que la parte meridional del área encerrada entre las cordilleras Occidental y Central, desaguan hacia el Océano Pacífico, los repechos orientales de la Cordillera del Este y, en parte, de la Cordillera Central, en cambio, hacia el Amazonas y el Orinoco. Las ramas septentrionales de las cordilleras envían sus aguas en parte directamente al Mar Caribe. Así pues, corresponde al área del Magdalena, en su definición dada, toda la parte central del macizo andino colombiano. Sobre la cuantía de agua lluvia recibida por la región comprendida no hay observaciones fidedignas, pero, de todos modos, supera a la de la Europa Central. Y aunque también la evaporación es mayor, con toda probabilidad, el Magdalena reúne en su lecho más agua que el Rin, y que los otros ríos alemanes no alimentados por los Alpes. Pero las oscilaciones estacionales entre las cuantías de agua pluvial que caen, son considerablemente más marcadas aquí en los trópicos que en nuestra tierra. En consecuencia, de pronto el río lleva cantidades enormes de agua, para en otros tiempos, quedar reducido su lecho a un reguero insignificante con bancos de arena asomados en la superficie. Entonces, solamente el bajo Magdalena sigue apto para una navegación sin trabas; mientras que más arriba los vapores pueden moverse tan solo muy lentamente echando plomada cada rato. Pero aun con estas precauciones, muchos quedan varados sobre un barranco, para salir a flote a veces semanas después.

Nosotros tuvimos suerte. El nivel del agua ya no era tan alto como en días anteriores, así que la nave no tenía que luchar contra una corriente excesivamente brava, que era suficiente para evitarnos varadas. El río se presentó con su superficie ancha y majestuosa, a mi modo de ver con dos a tres veces la anchura del Rin cerca de Bonn. Muy de vez en cuando encontramos una piragua con su vela cuadrada o un buque surcando el inmenso nivel. El agua misma, lejos de agradarnos con el color verde transparente esperado, se nos presenta como una marea de barro amarillento y turbia, que, al tomar nuestro baño, deja el cuerpo cubierto por una costra gruesa. No obstante, se usa sin filtrar, para la cocina y como bebida para la tripulación.

Poca oportunidad hay para admirar el río en toda su prolijidad, pues por lo general corre dividido, por trechos más o menos largos, en varios brazos, unidos estos, por numerosos lechos angostos y pandos, que, en la época de sequía o verano, se secan por completo. Los brazos a veces forman entre sí lagunas de mayor o menor escala. Tanto los brazos como sus comunicaciones, desde luego, quedan sujetos a variaciones continuas en su curso. Al comienzo de los años sesenta, el Magdalena, cerca de la desembocadura del río Cauca, había dejado casi por completo su lecho, para forjar su corriente a través de un antiguo brazo lateral, el de Loba, el que, un poco más arriba, cerca de Sitionuevo, de suyo ya se une con el río Cauca. Solamente con alto nivel de agua los vapores pueden seguir el anterior brazo principal. Por lo general, han de coger la vuelta considerable formada por el Cauca y el brazo de Loba. La ciudad de Mompós, ya fundada en 1539 a orillas del antiguo brazo principal y por mucho tiempo la más importante en el trayecto entre

Barranquilla y Honda, está en decaimiento a consecuencia del fenómeno. En cambio, Magangué, emplazada en la parte inferior del Cauca hoy unida con el Magdalena, está ganando importancia. Otra variación similar de lecho se había producido antes, un poco río arriba, con los subsecuentes efectos desfavorables para la población de Morales a cambio del florecimiento de Simaña y Puerto Nacional.

Por ambos lados el río va encauzado en medio de orillas arcillosas, que, de gran uniformidad, se levantan de dos hasta seis metros por encima de su nivel actual, cayendo a este en declive casi vertical, sobre todo en la ribera externa de las curvaturas del río. En muchos pasajes se puede observar la corriente en proceso de roer el terreno así afectado, desplomándose con frecuencia terrenos enteros ante los ojos de los viajeros, trozos que el río se lleva para volver a depositar en aguas menos raudas. Así, pues, con frecuencia se ven bancos bajos de lodo o de arena antepuestos a las orillas altas y escarpadas, bancos que, al igual que las pequeñas islas del río, se encuentran en permanente peregrinación. Son completamente pelados o apenas cubiertos con escasas yerbas o un poco de matorral, pues el río tan inquieto habrá vuelto a destruirlos sin dar tiempo a que se desarrolle mayor vegetación sobre ellos. (Hettner, Alfred. "Viaje por los Andes Colombianos (1882-1884)", Talleres Gráficos del Banco de la República, Bogotá, 1976, 28 de enero de 2007. <http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/viaand/viaand6.htm>)



Fig. 12 Banco de arena en el río Magdalena

Esta amplia descripción de las características del río, que incluye la localización de sus fuentes, longitud, divisiones, cuencas que comprenden su vertiente, clima en la

región que recorre, temporalidad de las lluvias, características del caudal, movimientos de los bancos de arena como el de la figura 12 y observaciones sobre las ciudades en sus márgenes, es reveladora de los conocimientos geográficos de Hettner, así como de sus capacidades de observación y análisis de la información. Explica detalladamente las razones de la decadencia de Mompós (Mompox) por la pérdida de caudal por sedimentación en el brazo del río que pasa junto a la ciudad. Es la consecuencia, se indica, de los cambios del río a lo largo de su recorrido.

En la tarde del primer día divisamos al este una cadena de montañas con cimas envueltas entre nubes. Era, en todo caso, parte de la Sierra Nevada de Santa Marta, el coloso montañoso aislado que casi en inmediaciones de la costa se levanta, haciendo brillar, ya desde mucha distancia mar adentro, sus blancas cumbres nevadas, como para demostrarle al viajero europeo que también en el trópico hay nieve, si bien limitada a regiones de mayor elevación sobre el nivel del mar que entre nosotros. Durante los días siguientes atravesamos terrenos completamente planos. [...] La velocidad de nuestra nave ha disminuido considerablemente, y las noches las hemos de pasar anclados, todavía con mucha suerte en comparación con otros vapores, que aún, con más lentitud y frecuentes choques contra bancos de arena, están maniobrando. Encontramos varios de ellos ya resignados por la lucha. Y no obstante, todavía el río no ha llegado a niveles mínimos. Hay semanas que ni los buques pequeños, de por sí destinados para la navegación en el alto Magdalena, logran subir hasta Honda, en cuyo puerto al mismo tiempo hay otros esperando la llamada creciente, es decir la elevación del nivel de agua, para levar anclas. También los ríos caudalosos de nuestra patria ofrecerían obstáculos mucho mayores a la navegación, de no haber sido regulados por el hombre. ¡Qué esperamos entonces de los trópicos, que, con sus épocas de lluvia tan variables, oponen dificultades infinitamente mayores! (Hettner, Alfred. "Viaje por los Andes Colombianos (1882-1884)", Talleres Gráficos del Banco de la República, Bogotá, 1976, 28 de enero de 2007. <http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/viaand/viaand6.htm>)

Hettner no recorrió la Sierra Nevada de Santa Marta, pero no podía dejar de mencionar su presencia, visible desde el río Magdalena. Las características del río, en este momento del viaje, hacen que disminuya su velocidad porque aumentan los bancos de arena y por consiguiente deben anclar

en la noche. Compara al Magdalena con los ríos de Europa y lo disculpa por el tiempo que tienen usándolos para la navegación y las obras que en ellos han realizado, obras que han mejorado sus condiciones de navegabilidad. También reconoce el papel del clima tropical en estas condiciones de navegación.

### **3.2.2 EL BOSQUE Y LA FAUNA EN EL RÍO MAGDALENA**

#### **LA NOVELA**

Habló entonces (Tránsito Ariza) con don León XIII Loayza, el único sobreviviente de los tres hermanos, y sin decirle el motivo le suplicó que le diera al sobrino (Florentino Ariza) un empleo para hacer cualquier cosa en la empresa de navegación, siempre que fuera en un puerto perdido en la manigua de La Magdalena, donde no hubiera correo ni telégrafo, ni viera a nadie que le contara nada de esta ciudad de perdición. El tío no le dio el empleo por consideración con la viuda del hermano, que no soportaba ni la existencia simple del bastardo, pero le consiguió el puesto de telegrafista en la Villa de Leyva, una ciudad de ensueño a más de veinte jornadas y a casi tres mil metros de altura sobre el nivel de la Calle de las Ventanas. (García M., 1993, p. 176)

La manigua es, según el Diccionario de la Real Academia Española

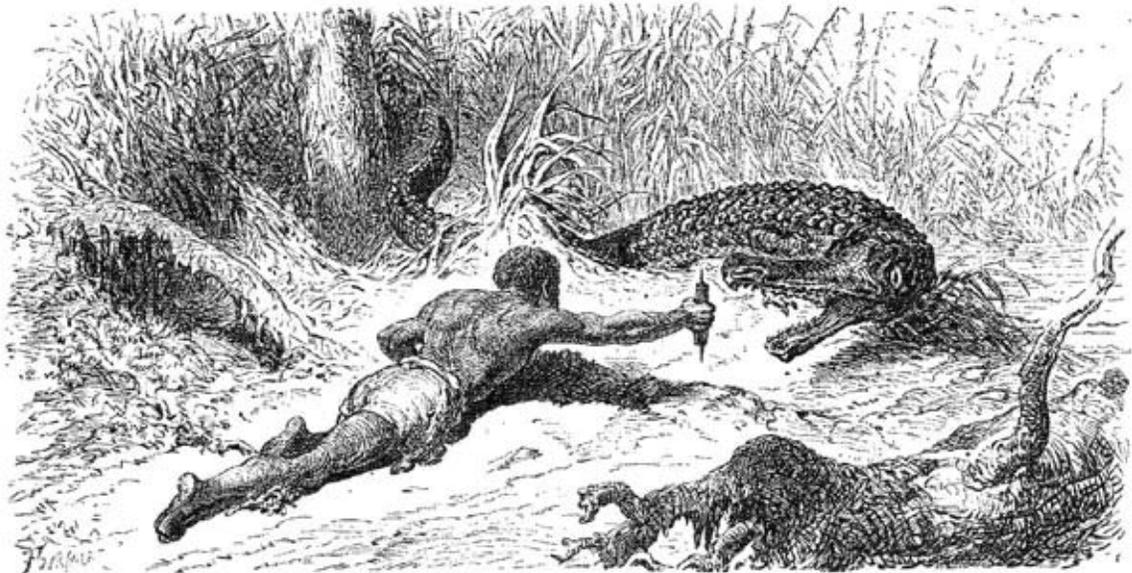
([http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO\\_BUS=3&LEMA=MANIGUA](http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=MANIGUA), 14 de junio de 2007), en su acepción colombiana, "Bosque tropical pantanoso e impenetrable". La madre de Florentino Ariza, una mujer sin educación formal, conocía las características del curso del río, como cualquier ciudadano de la época. Y este conocimiento les indicaba que el río atravesaba espesos bosques tropicales y las veinte jornadas de viaje implican alejamiento de la ciudad.

[...] La algarabía de los loros y el escándalo de los micos invisibles parecían aumentar el bochorno del mediodía. Pero de noche había que amarrar el buque para dormir, y entonces se volvía insoportable hasta el hecho simple de estar vivo. Al calor y los zancudos se agregaba el tufo de las pencas de carne salada puestas a secar en los barandales. La mayoría de los pasajeros, sobre todo los europeos, abandonaban el pudridero de los camarotes y se

pasaban la noche caminando por la cubiertas, espantando toda clase de alimañas con la misma toalla con que se secaban el sudor incesante, y amanecían exhaustos e hinchados por la picaduras. (García M., 1993, p. 181)

La fauna se manifiesta a través de los sonidos característicos de loros y micos, además también se hacen presentes los insectos, particularmente en la noche, cuando el barco atracaba. Los barcos no pueden navegar en la noche por la cambiante naturaleza de los fondos del río y la acumulación de arena en bancos. El barco atracaba y allí pasaban la noche. La abundancia de vegetación hacía que proliferaran los insectos que causaban grandes incomodidades a los pasajeros, poco acostumbrados a ellos.

Tratando de evitar equívocos y provocaciones, prohibió la distracción favorita de los viajes de esos tiempos, que era disparar contra los caimanes que se asoleaban en los playones. [...] "Los días se le hacían fáciles sentado frente al barandal, viendo a los caimanes inmóviles asoleándose en los playones con las fauces abiertas para atrapar mariposas, viendo las bandadas de garzas asustadas que se alzaban de pronto en los pantanos, los manatíes que amamantaban sus crías con sus grandes tetas maternas y sorprendían a los pasajeros con sus llantos de mujer. (García M., 1993, p. 182)



Cacería de caimán.

1891

Catching an alligator.

Fig. 13 Cacería de caimanes del río Magdalena

Al mencionar que una de las distracciones favoritas de los viajeros era la de dispararle a los caimanes como los de la figura 13, debemos suponer que había abundancia de los mismos en el río. Además de los caimanes, una fauna abundante se presentaba a los ojos de los viajeros, destacando particularmente mariposas, garzas y manatíes.

En cambio (Fermina) sentía una atracción muy fuerte por el río, quería ver los caimanes asoleándose en los playones, quería ser despertada en medio de la noche por el llanto de mujer de los manatíes. (García M., 1993, p. 411)

Fermina Daza es una mujer común, no es una académica y su conocimiento del entorno que la rodea no supera al de la población en promedio, por lo que su deseo de ver caimanes y manatíes debe corresponder al conocimiento que la población en general tenía sobre la fauna del río Magdalena.

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 nos 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 grandes del mundo, era sólo una ilusión de la memoria. El capitán Samaritano les explicó cómo la deforestación irracional había acabado con el río en cincuenta años: las calderas de los buques habían devorado la selva enmarañada de árboles colosales que Florentino Ariza sintió como una opresión en su primer viaje. Fermina Daza no veía los animales de sus sueños: los cazadores de pieles de las tenerías de Nueva Orleans habían exterminado los caimanes que se hacían los muertos con las fauces abiertas durante horas y horas en los barrancos de la orilla para sorprender a las mariposas, los loros con sus algarabías y los micos con sus gritos de locos se habían ido muriendo a medida que se les acababan las frondas, los manatíes de grandes tetas de madres que amamantaban a sus crías y lloraban con voces de mujer desolada en los playones eran una especie extinguida por las balas blindadas de los cazadores de placer. (García M., 1993, p. 419)

Aquí encontramos la primera mención de la deforestación producida por el consumo de leña por los buques de vapor. Con la desaparición de los bosques, viene aparejada la

desaparición de la abundante fauna que se encontraba en ellos. Los cazadores habían extinguido a los caimanes y los manatíes.

Desde mucho antes de ser presidente de C.F.C., Florentino Ariza recibía informes alarmantes del estado del río, pero apenas los leía. Tranquilizaba a sus socios: -No se preocupen, cuando la leña se acabe ya habrá buques de petróleo- Nunca se tomó el trabajo de pensarlo, obnubilado por la pasión de Fermina Daza, y cuando se dio cuenta de la verdad ya no había nada que hacer, como no fuera llevar otro río nuevo. Por la noche, aun en las épocas de mejores aguas, había que amarrar para dormir, y entonces se volvía insoportable hasta el hecho simple de estar vivo. La mayoría de los pasajeros, sobre todo los europeos, abandonaban el pudridero de los camarotes y se pasaban la noche caminando por las cubiertas, espantado toda clase de alimañas con la misma toalla con que se secaban el sudor incesante, y amanecían exhaustos e hinchados por las picaduras. Un viajero inglés de principios del siglo XIX, refiriéndose al viaje combinado en canoa y en mula, que podía durar hasta cincuenta jornadas, había escrito: -Este es uno de los peregrinajes más malos e incómodos que un ser humano pueda realizar- Esto había dejado de ser cierto los primeros ochenta años de la navegación a vapor y luego había vuelto a serlo para siempre, cuando los caimanes se comieron la última mariposa, y se acabaron los manatíes maternales, se acabaron los loros, los micos, los pueblos: se acabó todo. (García M., 1993, p. 427)

La devastación es total y Florentino Ariza, en un papel de conciencia generalizada, no había previsto dicha tragedia. Simplemente había dado por sentado que la modernidad resolvería todos los problemas que se presentaran. "Cuando la leña se acabe ya habrá buques de petróleo", sin pensar en lo que significaban los árboles en el entorno. Las incomodidades del viaje no han cambiado, aunque en algunos camarotes ya cuentan con aire acondicionado, pero sin la leña como combustible, las máquinas no pueden funcionar y esto no hace sino acentuar la devastación.

## **LOS TEXTOS DE ÉPOCA**

Desde hacia ya algunos días se divisaban por el Oeste las montañas y el número de caimanes iba disminuyendo, indicio éste de que la temperatura era menos ardiente; sin embargo, a medio día el calor seguía siendo sofocante; a esa hora nos deteníamos bajo los cenaderos naturales que forman por encima de las orillas del río las soberbias ceibas y una infinidad de otros árboles de follaje

muy frondoso. (Mollien, Gaspard-Théodore. "El viaje de Gaspard-Théodore Mollien por la República de Colombia en 1823", Biblioteca Virtual del Banco de la República, Bogotá, 2004, <http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/vireco/vireco4.htm>)

Los caimanes se encuentran durante todo el recorrido del río, lo que habla de la abundancia de estos animales y que su número no disminuía significativamente aunque fueran cazados por diversión o por sus pieles. El bosque por el que atraviesa el río es uno muy denso, como se desprende de la presencia de ceibas y otros árboles no especificados, con el añadido de que son bosques que aún no se explotan como ocurrirá más adelante con la navegación a vapor.

Sin embargo, una compensación de todas estas molestias sería para nosotros en los primeros días la novedad del estilo de vida y la belleza del ambiente. En verdad, el viaje por el Magdalena es delicioso. Este río, tan modesto como resulta en el mapa en proporción con las tremendas extensiones del continente, es una formidable arteria de comunicación de Sur a Norte. Constituye por su magnitud la cuarta corriente fluvial de Suramérica. Su longitud es de 1.800 kilómetros, o de 1.700 si se descuentan las ondulaciones de su curso. En el último tramo alcanza a menudo los 1.500 metros de anchura, y a veces se dilata formando un pequeño lago. Las orillas no son tan monótonas como se ha dicho, sino, por el contrario, llenas de variedad, y sólo raramente presentan un aspecto desértico. Primero se suceden interminables trechos de marisma, de carácter tropical y muy fecunda; aquí se crían los numerosos ganados de los Departamentos de Bolívar y Magdalena, que luego son llevados a Jamaica. A veces se ve a las vacas entre un pasto tan alto que las oculta hasta el cuello. En el río aparecen grandes islas. Otras se están formando ahora. Y hay algunas que, por el choque de las aguas que van abriéndose al paso del barco, se remueven y se derrumban parcialmente. Pero muchas de estas islas parecen verdaderas avenidas, pues a lo largo de sus riberas corren hileras de árboles -cauchos y ceibas- y entre ellas se ven verdes cintas de yerba. Por otra parte, los pastos, frecuentemente inundados, se interrumpen por pedazos de impenetrable espesura, siempre bajo formas diferentes, y sólo de vez en cuando surge una solitaria cabaña de paja en medio de una pequeña plantación de tabaco o de un grupo de palmas bananeras. (Röthlisberger, Ernst. "El Dorado", Ed. Presencia, Bogotá, 1993, 22 de enero de 2007, <http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/eldorado/eldo4a.htm>)

Se nota el carácter académico de Röthlisberger al proporcionar datos objetivos y precisos del río Magdalena,

así como de la vegetación en sus orillas, particularmente en lo que llama el último tramo, cercano a la desembocadura.

El griterío de los pájaros y el ruido que mueven otros muchos animales llega sin cesar a nuestros oídos. El grillo hace resonar su estridente música; en la lejanía lanza el jaguar su áspero rugido, y grandes tropes de monos aulladores llenan los bosques con sus quejas, cuya intensidad es comparable al rodar de los truenos en la tempestad. (Röthlisberger, Ernst. "El Dorado", Ed. Presencia, Bogotá, 1993, 22 de enero de 2007, <http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/eldorado/eldo4a.htm>)

En esta descripción de la fauna, se nota que se hace mención de los pájaros, no de loros u otras aves específicas. También se mencionan monos aulladores, micos para García Márquez, y jaguares, que no aparecen en la novela.

Por un rato, las orillas no presentan ningún encanto especial, a menos que consideremos como tal a los caimanes que a partir de nuestro tercer día de viaje contemplan el barco, con sus ojos saltones, desde las playas o los bancos de arena. A veces están formando un grupo de más de una docena. Perezosos, permanecen quietos allí con las fauces abiertas. De cuando en cuando, la alimaña junta los dientes con un sonoro crujido. Pero las más de las veces se adormece en prolongado sueño. Desde el barco le envían muchas balas, pero estas rebotan en sus duras escamas; sólo bajo los omoplatos es vulnerable. Cuando se siente molestado, va arrastrándose indolente y tardo hasta el agua. Incluso cuando está mortalmente herido (por ejemplo, cuando se le ha alcanzado en un ojo) ejecuta todavía el mismo movimiento, de modo mecánico, para fenecer dentro del agua. Aquí y allá, se ve flotar uno de estos cadáveres, panza arriba, descendiendo por el río. Hay caimanes que miden hasta 20 pies. (Röthlisberger, Ernst. "El Dorado", Ed. Presencia, Bogotá, 1993, 22 de enero de 2007, <http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/eldorado/eldo4a.htm>)

Los caimanes constituyen un numeroso grupo de animales, que en cierta parte del curso se vuelven indispensables en el panorama. Son tan abundantes que dejan de ser novedad, además de que su inmovilidad natural les permite pasar desapercibidos hasta cierto punto. Los viajeros europeos y el mismo García Márquez los consideran muy importantes y les dedican una buena parte de la descripción.

La Naturaleza vuelve a desplegar toda su magnificencia. Los montes, sin que uno se de cuenta, van acercándose progresivamente por ambos lados. El bosque virgen se hace cada vez más alto; grandes plantas trepadoras, de las formas más extrañas y con las

flores más curiosas, cuelgan sobre el agua hasta sumergirse en ella, impidiendo mirar por entre la impenetrable espesura. Troncos de árbol van acumulándose en el río, que se convierte en un laberinto de innumerables ramificaciones y meandros. Las islas, verdaderas islas de Calipso, se multiplican. La navegación se hace más difícil. Entre tanto, ha llegado el día de San Silvestre. Por la tarde, a las seis y tres cuartos, el termómetro marca en el camarote 35 °C; fuera, a la sombra, 37°C. (Röthlisberger, Ernst. "El Dorado", Ed. Presencia, Bogotá, 1993, 22 de enero de 2007, <http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/eldorado/eldo4a.htm>)

La mención al bosque tropical es amplia y muy completa. Incluso se hace notar la existencia de plantas trepadoras, podemos imaginar que son las epífitas, mismas que no se han mencionado en los anteriores relatos de viajeros, ni en la novela de García Márquez. Se destaca la altitud del bosque y lo espeso de su composición como se ve en la figura 14. Por otro lado, las temperaturas, en las que tanto insiste García Márquez, son medidas con detalle, 35°C en el camarote y 37°C en el exterior. Ciertamente temperaturas elevadas, particularmente para los europeos, porque hay que considerar la humedad relativa, a la que no se hace mención en ninguno de los textos

Forman el paraíso de los caimanes, reptiles que en Suramérica representan al cocodrilo del Nilo. Con frecuencia de 20 pies de largo, estos monstruos se ven recostados por docenas uno al lado del otro, las fauces del todo abiertas, tomando su baño de sol. No se sienten molestos por el paso del buque. [...] Al lado de los caimanes se ven las intrépidas garzas blancas, observadas en otras regiones, tanto posadas en los árboles o cruzando el río a vuelo, con las piernas extendidas hacia atrás. Pájaros de otras especies todavía son raros. Parecen intimidados por la anchura del río. Además, para el viajero, la orilla, por lo general, queda demasiado distante para reconocer moradores de tamaños menores en los árboles y matorrales. Durante nuestras primeras jornadas poco monte se presentó a nuestra vista, quedando la mayor parte de la llanura a ambos lados del río ocupada por malezas y sabanas, estas últimas de gramíneas sombreadas aquí y allá por árboles solitarios, en su mayoría palmeras, sobre todo cerca del río. (Hettner, Alfred. "Viaje por los Andes Colombianos (1882-1884)", Talleres Gráficos del Banco de la República, Bogotá, 1976, 28 de enero de 2007. <http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/viaand/viaand6.htm>)



La selva virgen en las márgenes del Magdalena.

Virgin jungle on the banks of the Magdalena River.

Fig. 14 El bosque tropical a orillas del río Magdalena

Entre la fauna distinguible a lo largo del río Magdalena, los caimanes son los animales más distintivos o los que más llaman la atención de los viajeros y Hettner no es la excepción. Señala su presencia en las orillas del río "por docenas", lo que nos habla de su abundancia, así como de la costumbre de disparar sobre ellos, sin mayor propósito que el de la "diversión" como un tema de la época. Además de los caimanes, las garzas son las aves más notables y algunos pájaros de otras especies como los llama Hettner.

Las sabanas, predominantes en los primeros días del viaje en el carácter del paisaje, poco a poco van cediendo su lugar a una selva más y más densa y frondosa a medida que avanzamos. Esta, con su renuevo exuberante, repara constantemente las destrucciones, tanto de la infligida por los leñadores en su afán de proveer la navegación con el combustible indispensable, como la provocada por los derrumbes en las orillas y por las alteraciones frecuentes del mismo lecho fluvial. Ciertamente, para el viajero novato, la selva tiene algo de desilusionante. La altura de los árboles no alcanza la figurada en su imaginación de cuentos viajeros, exagerados en exceso. La exuberancia de la selva tropical se manifiesta desde otro punto de vista. Todo bosque de nuestra tierra se caracteriza por el predominio en él, frecuentemente llevado hasta la exclusividad, de una sola, máximo dos o tres, especies de árboles. Hablamos de bosques de abeto, o de pino o de haya, alternándose tan solo a grandes espacios intermedios y bajo condiciones diferentes, una clase de árbol con otra, para de pronto dominar esta última. Qué diferencia en la selva tropical con su mezcla de innumerables especies y la necesidad de buscar mucho a fin de encontrar otro ejemplar más de una misma especie. La tierra baja tropical carece del todo de coníferas, que tan solo a mayor altitud se encuentran de vez en cuando, pero tampoco puede pretenderse que en el clima cálido las palmeras ocupen su lugar. La propia arboleda tropical se compone casi exclusivamente de dicotiledóneas, pero con marcada diferencia de estatura en comparación con nuestros árboles. En tanto que estos, en su mayoría, todavía cerca del suelo, empiezan a extender sus primeras ramas, creciendo su tronco alternativamente con inclinación hacia un lado y el otro, el tronco del árbol en los trópicos sube esbelto y recto, formando su copa, con figura de sombrilla, tan solo a mayor altura. Las palmeras pertenecen, casi en su totalidad, a los árboles de estatura baja, llegando apenas a la mitad o a las dos terceras partes de la de los gigantes de la selva. Mientras el suelo de nuestros bosques solamente admite la existencia de raquíuticos matorrales, o, tal como en el bosque de haya, tan solo un tapete de musgo con algunos helechos, del piso de la selva tropical se levantan tantos árboles, arbustos y hierbas cuantos sobre el espacio quepan. Pero aun así, la fuerza productiva de la naturaleza no queda copada. Las copas de los árboles dan albergue a numerosas plantas, que se alimentan o bien de los árboles donde se hallan, o bien de la mera atmósfera. Otras matas luchan, trepando por los troncos, por ganar, atravesando el

follaje, la luz plena del sol, para lanzarse luego, de árbol en árbol, fenómeno no limitado a enredaderas blandas, como en nuestra tierra, sino con especies de madera entre ellas, que se estrechan más y más alrededor del tronco de su apoyo, para finalmente estrangularlo, derrumbándose con él, pero volviendo a trepar luego por el árbol vecino. Así, vista desde el río, la selva se ofrece como una espesa muralla verde, que impide nuestra mirada hacia adentro. (Hettner, Alfred. "Viaje por los Andes Colombianos (1882-1884)", Talleres Gráficos del Banco de la República, Bogotá, 1976, 28 de enero de 2007. <http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/viaand/viaand6.htm>)

La descripción de la vegetación a las orillas del río Magdalena es totalmente geográfica, como tomada de un texto de biogeografía. Empieza por la sabana en el curso bajo del Magdalena y continúa con su transformación en selva tropical. Combate el mito de la exuberancia y los árboles gigantescos, idea en boga en aquellos tiempos y producto, dice, de exageraciones en exceso de relatos de viajeros. Señala dos puntos muy importantes, la constante renovación de la selva que se recupera de la tala que ofrece combustible a las embarcaciones y que según García Márquez va a causar la destrucción de la selva. El otro punto, en el que hace particular énfasis, es el de la diversidad de especies. Señala la diferencia entre los bosques europeos, donde se encuentran pocas especies, siendo una de ellas la predominante y, por el contrario, la gran diversidad de especies en la selva tropical. Describe en detalle las diferencias en tamaño de los árboles, de la cubierta vegetal del suelo, raquítica en Europa y abundante en la selva tropical, así como de la vegetación a diversas alturas entre los árboles.

Los animales moradores de la selva se esconden en su mayoría dentro del sombrío. Muy raras son las veces que el ojo del viajero desde a bordo descubre al puma (león americano) o al jaguar (tigre), que sí habitan todavía en estas selvas. Ni los monos son espectáculo muy frecuente, habiendo preferido, probablemente, retirarse selva adentro, asustados por el ruido de la navegación. En cambio, los loros se presentan en bandadas, anunciándose ya desde lejos por su gritería aguda y cruzando el río en vuelo casi siempre de parejas.

Numerosos insectos, entre ellos verdaderas bellezas de mariposas, se mecen en el aire. (Hettner, Alfred. "Viaje por los Andes Colombianos (1882-1884)", Talleres Gráficos del Banco de la República, Bogotá, 1976, 28 de enero de 2007. <http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/viaand/viaand6.htm>)

La fauna que habita en la selva tropical, según Hettner, no es visible desde las embarcaciones, particularmente el puma, el jaguar y los monos. Destaca la presencia de loros, esos sí visibles al levantar el vuelo, así como insectos, específicamente las mariposas.

### **3.2.3 Los puertos fluviales del Magdalena**

A lo largo del desarrollo de la novela, durante los dos viajes que efectúa Florentino Ariza, pasa por diversos puertos fluviales, algunos más importantes que otros, pero cada uno de ellos lo suficientemente importante para mencionarlos como parte de la trama. En este apartado veremos los puertos mencionados, así como algunas de sus características.

En el siguiente mapa (fig. XXX) puede verse la ubicación de dichos puertos a lo largo del río Magdalena. Hay que hacer la aclaración que estos puertos siguen siendo funcionales en su mayoría.

#### **LA NOVELA**

Sólo tomó conciencia de su nueva realidad al atardecer, navegando frente al caserío de Calamar [...] (García M., 1993, p. 179)

Calamar es el primer punto que tocan los buques de vapor en su recorrido a través del río.

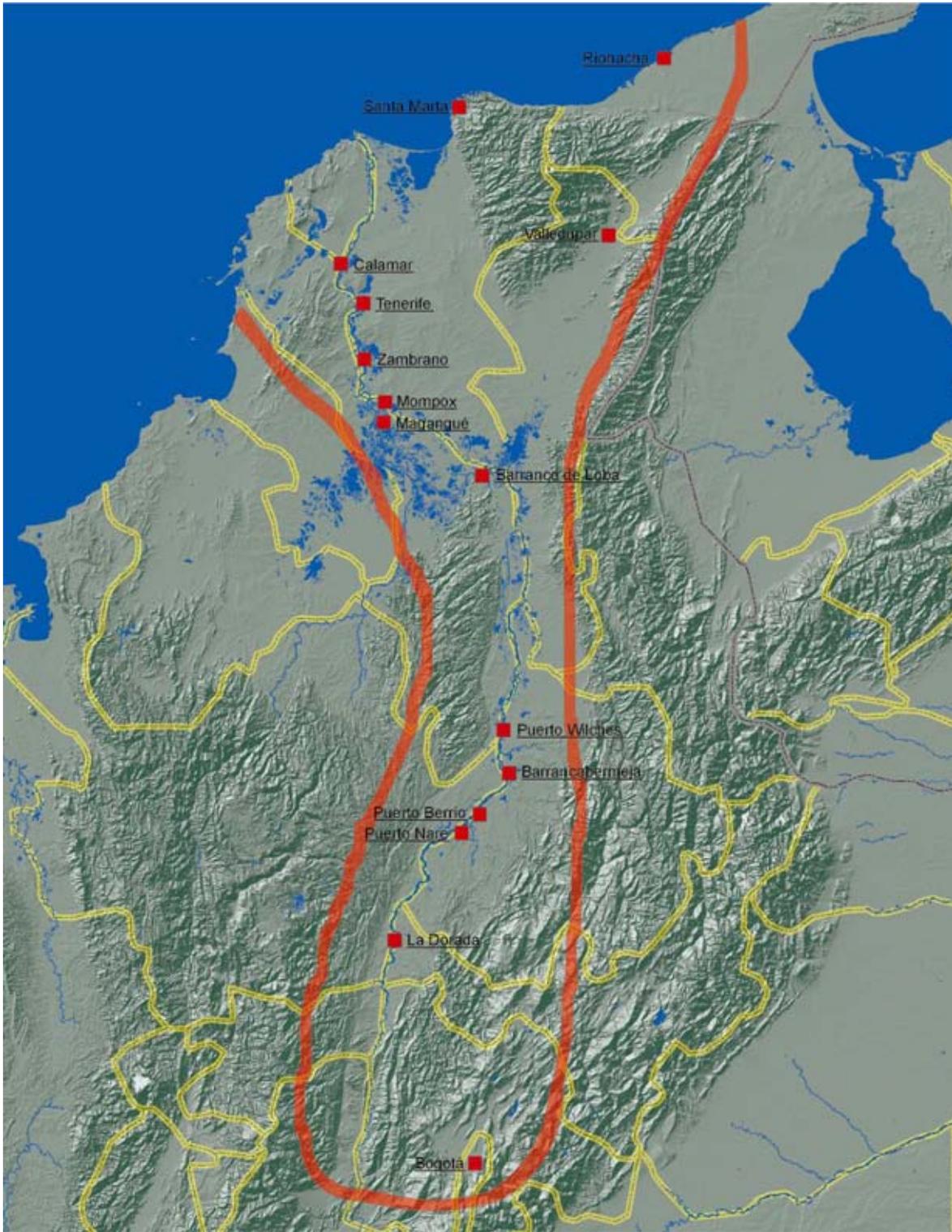


Fig. 15 Puertos fluviales del río Magdalena mencionados en la novela (mapa construido por Miguel Ángel Silva Bahena)

Las restricciones se hicieron aún más drásticas arriba del puerto de Tenerife, donde se cruzaron con un buque [...] (García M., 1993, p. 178)

Tenerife, el segundo puerto que se menciona en la novela, puede verse en la fig. 15.



Fig. 16 Puerto de Tenerife

Se habían embarcado en Barranco de Loba, el puerto donde se recogía la carga y el pasaje de la ciudad de Mompox desde que ésta quedó al margen de los itinerarios de vapores por las veleidades del río. (García M., 1993, p. 184)



Fig. 17 Ciudad de Mompóx

De estas dos poblaciones, que se mencionarán más adelante, Mompo, visible en la figura 16, perdió su condición de puerto fluvial por la acumulación de sedimentos en el cauce frente a ella, lo que desvió el río de su cauce original. La otra, Barranco de Loba, es el puerto fluvial de la región.

Al octavo día el buque navegó a duras penas por un estrecho turbulento encajonado entre cantiles de mármol, y después del almuerzo, amarró en Puerto Nare. (García M., 1993, p. 186)

Los estrechos que atraviesa la embarcación antes de arribar a Puerto Nare, van a ser también mencionados más adelante. Por otro lado, se entiende que son la razón de que el curso del río se haga turbulento. Puerto Nare es el último puerto antes de su destino final.

La víspera de la llegada al puerto de Caracolí, que era el término del viaje, el capitán ofreció la fiesta tradicional de despedida [...] Al día siguiente, sin embargo, cuando avistaron los farallones de Caracolí, la fiebre había desaparecido.[...]

El viaje de bajada se hizo en menos de seis días, y Florentino Ariza se sintió de nuevo en casa propia desde que entraron de madrugada en la laguna de las Mercedes, y vio el reguero de luces de las canoas pesqueras ondulando en la resaca del buque. Era todavía noche cuando atracaron en la ensenada del Niño Perdido, que era el último puerto de los vapores fluviales, a nueve leguas de la bahía, antes de que dragaran y pusieran en servicio el antiguo paso español. (García M., 1993, p. 189)



Fig. 18 Puerto Nare

Puerto Nare (ver fig. 17) es anterior al puerto de Caracolí que ya no puede encontrarse en los mapas colombianos, en su lugar se encuentra La Dorada (ver fig. 18), que será mencionado por García Márquez más adelante, cuando hace su segundo viaje por el Magdalena. El viaje de regreso es mucho más rápido que el de ida porque las embarcaciones no tienen que navegar contra la corriente y debemos suponer que también consumen menos leña porque necesitan menos fuerza impulsora en las paletas.

Fermina Daza y Florentino Ariza permanecieron en los puestos de mando hasta la hora del almuerzo, poco después de que pasaron frente a la población de Calamar, que apenas unos años antes tenía una fiesta perpetua, y ahora era un puerto en ruinas de calles desoladas. (García M., 1993, p. 421)



Fig. 19 La Dorada

El puerto de Calamar ya fue visitado en el primer viaje de Florentino y ahora manifiesta la decadencia de la región con su desolación.

Fermina Daza volvió al camarote después del almuerzo, para su siesta inevitable, pero no durmió bien por el dolor del oído, que se le hizo más intenso cuando el buque intercambió los saludos de rigor con otro de la C.F.C. con el que se cruzó unas leguas arriba de Barranca Vieja. (García M., 1993, p. 421)

Barranca Vieja es otro de los puertos del recorrido de los vapores, más conocido popularmente como Barrancabermeja.

Pero cuando el buque zarpó de nuevo soplaba un viento fresco oloroso a entrañas de la selva, y la música se hizo más alegre. En la población de Sitio Nuevo había una sola luz en una sola ventana de una sola casa, y en la oficina del puerto no hicieron la señal convenida de que había carga o pasajeros para el buque, de modo que éste pasó sin saludar. (García M., 1993, p. 422)

Uno más de los puertos del río Magdalena es Sitio Nuevo, sin embargo, no pudo encontrarse en los mapas colombianos. Existe un pequeño puerto llamado Pueblo Nuevo, pero tampoco pudo encontrarse información que permitiera afirmar que es el mismo de la novela.

Empezaba a dormirse (Florentino Ariza), cuando el contador del buque lo despertó a las cinco en el puerto de Zambrano para entregarle un telegrama urgente. (García M., 1993, p. 425)



Fig. 20 Puerto de Zambrano

Zambrano es uno de los puertos más importantes del curso bajo del río Magdalena.

No hubieran pensado en salir del camarote de no haber sido porque el capitán les anunció en una nota que después del almuerzo llegarían a La Dorada, el puerto final, al cabo de once días de viaje. (García M., 1993, p. 432)

En el mapa de la figura 20 pueden verse todos los puertos fluviales mencionados en la novela y hay que hacer mención del hecho de que aún son puertos funcionales, con excepción del puerto de Caracolí. Posiblemente, con la renovación del río Magdalena, recuperarán parte de su pasado esplendor.

La Dorada es el puerto de término de viaje como ya se vio en el primer recorrido de Florentino Ariza. En realidad, es el puerto de la ciudad de Honda. La duración del viaje ha disminuido entre el primero y el segundo viaje que hace Florentino Ariza, lo que puede atribuirse a las características mecánicas de las nuevas embarcaciones.

#### **LOS TEXTOS DE ÉPOCA**

Dejamos a nuestra derecha la desembocadura del Cauca, y antes de que anocheciese dimos vista a Santa Ana. Empezaba a amanecer cuando llegamos a Mompós. [...] El 10. de febrero llegamos a Badillo a las seis de la mañana; todos los días, de trecho en trecho, se veían chozas aisladas. (Mollien, Gaspard-Théodore. "El viaje de Gaspard-Théodore Mollien por la República de Colombia en 1823", Biblioteca Virtual del Banco de la República, Bogotá, 2004 <http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/vireco/vireco4.htm>)

Mompós (Mompox en su denominación actual) fue un importante puerto sobre el río Magdalena, pero cuando el río cambió de curso, quedó aislado del mismo. Badillo es uno de los puertos que aparecen mencionados en la novela de García Márquez, también sin dar mayor información sobre el mismo.

Más arriba de Calamar, el río recibe una corriente tributaria que duplica casi su caudal; es el Cauca, el cual corre separado del Magdalena por la Cordillera Central y que, partiendo del valle de su nombre, atraviesa Antioquia y, después de recorridos 1.350 kilómetros, afluye al Magdalena en dos brazos principales. La misma desembocadura parece un lago enorme. Por su parte el

Magdalena se cambia aquí de la forma más caprichosa, de tal modo que la navegación necesita buscarse de continuo nuevos canales. Así, por ejemplo, la ciudad de Mompós –famosa por su heroísmo durante la guerra de Independencia– se halla completamente aislada del tráfico a vapor porque el brazo de río en que ella se encuentra se ha llenado de arena y no permite ya el paso.

Después de admirar varias noches magníficas y de gozar la vista de las cimas de la Sierra Nevada, que refulgían a nuestra izquierda con el sol del crepúsculo, disfrutamos el espectáculo de otro ocaso tropical, el más bello y singular que pueda darse. (Röthlisberger, Ernst. "El Dorado", Ed. Presencia, Bogotá, 1993, 22 de enero de 2007,

<http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/eldorado/eldo4a.htm>)

Sigue estando presente el espíritu académico de Röthlisberger al señalar la presencia del Cauca como río tributario del Magdalena. También aquí vemos una primera mención de la Sierra Nevada, objeto de nuestra atención en el siguiente tema. También se menciona el puerto de Calamar, uno de los que se encuentran en el recorrido del Magdalena y el de Mompós, que quedó aislado de la corriente principal por la acumulación de arena del río.

Llegamos a Puerto Berrío, de donde parte un ferrocarril hacia el interior de Antioquia. [...] El río se hace ahora más estrecho: la ribera, más alta; la vegetación menos exuberante; la corriente, más rápida. Hacia el atardecer estamos en Nare, donde existe un tinglado (bodega le llaman) para la descarga de mercancías con destino a Antioquia.

(Röthlisberger, Ernst. "El Dorado", Ed. Presencia, Bogotá, 1993, 22 de enero de 2007,

<http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/eldorado/eldo4a.htm>)



Fig. 21 Puerto Nare (1930)

Al proseguir río arriba, el curso del río se estrecha, lo que ya se ha mencionado en los anteriores textos y la novela. También es notable cómo la vegetación es menos densa y exuberante. Por supuesto, la corriente es más rápida al estrecharse el cauce y aumentar la pendiente. Pasan por Puerto Berrío y Puerto Nare (ver fig. 21), los dos últimos puertos fluviales antes del fin del viaje.

Hemos arribado a Bodega de Bogotá, (en la ribera derecha del Magdalena, frente a Caracolí), que constituye el puerto de la capital. Nuestro viaje fluvial ha llegado a su término, después de dieciséis días completos; ¡dieciséis días para cubrir 209 leguas de recorrido!

Así que comenzó a refrescar algo la atmósfera, pasamos el río y empezamos a andar por un arenoso camino que conduce a la ciudad de Honda, situada a unos tres kilómetros aguas arriba, a la margen izquierda del Magdalena. (Röthlisberger, Ernst. "El Dorado", Ed. Presencia, Bogotá, 1993, 22 de enero de 2007, <http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/eldorado/eldo4a.htm>)

Caracolí es el puerto de la ciudad de Honda, última parada y término del viaje río arriba por el Magdalena. El autor se maravilla de los 16 días que tomó el viaje, sin considerar que en otras ocasiones, el viaje toma más tiempo.

En este terreno quebrado la corriente se ha tornado tan recia como para oponer serios obstáculos a la navegación. En épocas anteriores los vapores terminaban su viaje abajo de los rápidos; ahora los de mayor fuerza pasan por lo menos una parte de estos. No es tarea fácil, por cierto, y dizque muchas naves se han perdido en la maniobra, por haberse excedido algún capitán temerario en las exigencias demandadas a la máquina. También la caldera de nuestro "Federico Montoya" está en el máximo de su presión, pero sin lograr que la nave progrese contra la corriente, que pasa por acá a la velocidad de unos 4 metros por segundo. Al fin, el capitán resuelve enviar una parte de la tripulación a tierra para atar un cable bastante largo y fuerte a unos árboles con uno de sus cabos, quedando el otro conectado con la máquina, a través del malacate de a bordo. Este, enrollando el cable, consigue arrastrar la nave por el primero de los rápidos y luego también por el segundo. Hemos llegado al término de nuestro viaje fluvial, cuyo recorrido iguala al de Rotterdam a Basilea por el Rin o al de la desembocadura del Elba hasta la ciudad de Königgrätz, más o menos. Pasar un buque por el rápido siguiente llamado el "Salto de Honda" situado cerca de la ciudad del mismo nombre, es en sumo grado peligroso, habiéndose realizado la maniobra, por lo tanto, solamente como extrema excepción. La navegación regular tiene su terminal ya un poco río abajo. Nosotros anclamos a la altura de la Bodega de Bogotá, en la orilla derechas, con el pueblito de Caracolí en la opuesta, desde

donde una corta línea férrea comunica con Honda. (Hettner, Alfred. "Viaje por los Andes Colombianos (1882-1884)", Talleres Gráficos del Banco de la República, Bogotá, 1976, 28 de enero de 2007. <http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/viaand/viaand6.htm> )



Fig. 22 Vista aérea del puerto de Honda (1930)

El puerto de Honda (ver fig. 22) es el término de viaje en todos los relatos y en la novela misma, tanto por la pérdida de caudal como por la presencia de rápidos como los que refiere Hettner en la anterior descripción. Había que tomar un ferrocarril o seguir un camino de mulas para llegar a Bogotá. Una vez más, Hettner hace las comparaciones con paisajes europeos conocidos para poner el recorrido en perspectiva a sus lectores.

### **3.3 LAS CARACTERÍSTICAS DEL RÍO MAGDALENA DE ACUERDO CON LA NOVELA**

Aunque no sea el propósito central de la novela, la descripción de los diferentes ambientes donde se desarrolla

la trama es amplia y detallada. Entre los dos ambientes analizados, la Sierra Nevada de Santa Marta y el Valle del río Magdalena, es mucho más amplia la descripción del río Magdalena y sus características, a partir de los dos viajes descritos en la novela, el que hace Florentino Ariza en su juventud y el que hace con Fermina Daza en su vejez, cuando consuman su amor. Y estas características también pueden agruparse en las dos grandes categorías, físicas y sociales.

El lector de *El amor en los tiempos del cólera* puede obtener una gran cantidad de información geográfica a partir de los pasajes antes mencionados y esta información puede resumirse de la siguiente manera.

El río Magdalena tiene una gran longitud y de alguna manera nos lo indica la duración del viaje que emprende Florentino Ariza a Villa de Leyva, aunque nunca se habla de distancia en kilómetros, ni se menciona la velocidad de la embarcación. Este viaje a través del río Magdalena inicia en la ciudad, en la desembocadura del río y termina en la población de Caracolí, con una duración mínima de nueve días, que puede prolongarse mucho más, de acuerdo con las circunstancias de cada viaje. Desde allí Florentino Ariza hubiera tenido que seguir por tierra hasta su destino, pero decide regresar.

El río Magdalena es caudaloso y esto se refleja en que permite la navegación, con champanes y canoas en una primera etapa y posteriormente con buques de vapor. Sin embargo no es muy profundo y se forman bancos de arena en su fondo, por ello el empleo de los buques de vapor ya que son de fondo plano y escaso calado. De otro modo no podrían sortear los variables fondos del río.

Que los fondos sean variables debe entenderse como consecuencia de dos fenómenos: la gran cantidad de sedimentos

que transporta el río y la variación en su caudal por las lluvias en las partes altas de las sierras que lo rodean y cada época de crecidas del río cambia de lugar los bajos. Es un fenómeno frecuente en ciertos ríos, por ejemplo en el Mississippi, descrito con gran detalle en la obra de Mark Twain, autor de *Las aventuras de Huckleberry Finn* y *Las aventuras de Tom Sawyer*, y particularmente *Vida en el Mississippi*. De la experiencia de navegación en estos ríos proviene el diseño de los buques de vapor de fondo plano.

La vegetación en las márgenes del río cambia conforme va subiendo el curso del río, pasa de pastos altos a bosque tropical. Los pastizales se encuentran cercanos a la desembocadura, correspondiendo a la sabana. Posteriormente aparece el bosque tropical, al que el autor se refiere como "una selva enmarañada de árboles colosales".

La fauna a lo largo del río se manifiesta como variada, los viajeros pueden ver y oír loros, micos, garzas, mariposas, caimanes y manatíes, además de insectos a los que el autor se refiere como alimañas, aunque menciona específicamente a los zancudos. Todo ello nos dice que la zona por la que atraviesa el río es tropical, particularmente por la presencia de los micos, loros, caimanes y los manatíes.

Las características climáticas a lo largo del río Magdalena, en el recorrido de los buques de vapor, nos muestran elevadas temperaturas y humedad constante, tanto durante el día como en la noche. García Márquez señala que los pasajeros de los buques de vapor vivían el "bochorno del mediodía", que aunque fuerte, era soportable. Pero en la noche, cuando el buque amarraba para pasar la noche, la temperatura seguía siendo elevada y al no haber viento se convertía en insostenible y los viajeros tenían que

abandonar los camarotes y "...pasaban la noche caminando por las cubiertas, espantando toda clase de alimañas con la misma toalla con que se secaban el sudor incesante...". No hace referencia en ningún pasaje del libro a las lluvias durante los recorridos, sin embargo las menciona refiriéndose a la ciudad y éstas son torrenciales, como corresponde a las regiones tropicales.

El bosque se explota con el propósito de obtener madera para alimentar la caldera de los buques de vapor. Una vez cortada, ésta se apila a las orillas del río para que los buques se detengan a comprarla y es lo que ve Florentino Ariza en su primer viaje. No hay mención de actividades agrícolas o ganaderas a lo largo de las riberas del río Magdalena.

Durante el segundo viaje, más de cincuenta años después del primero, Florentino Ariza y Fermina Daza encuentran un río Magdalena totalmente cambiado. Las selvas y bosques de las márgenes han desaparecido y han sido sustituidas por llanuras calcinadas. La fauna de los bosques se desvaneció al desaparecer éstos y los cazadores acabaron con los caimanes y los manatíes. Es muy difícil encontrar leña para que las calderas de los buques funcionen y el capitán tiene que enviar cuadrillas para que encuentren combustible.

La navegación fluvial es una constante a lo largo de la novela ya que el padre de Florentino Ariza es dueño, junto con sus hermanos, de la Compañía Fluvial del Caribe. Esta compañía es la que presta servicio de transporte de personas y de carga a lo largo del río Magdalena. Es la mejor forma de llegar desde la costa del Caribe hasta la capital, Bogotá y las ciudades en las márgenes del río o a lo ancho de su valle. Los buques de vapor que recorren el Magdalena son embarcaciones de origen norteamericano, como las que circulan

por los ríos Mississippi y Ohio. Son de fondo plano para poder sortear los frecuentes bancos de arena que salpican el curso del río y tienen tres pisos en los que se acomoda la carga y los pasajeros. Para los pasajeros de primera clase unos cuantos camarotes en el piso intermedio y un pasillo entre ellos que funciona como comedor común; en la proa una sala de estar para los pasajeros que se convertía en dormitorio para los pasajeros del montón que allí colgaban sus hamacas durante la noche. En el piso superior está la cabina de mando, los camarotes del capitán y los oficiales, el comedor y una sala de recreo. En el piso inferior se acomoda la carga y se encuentra la caldera y el mecanismo para la rueda de paletas en la popa. El uso de mosquiteros era de absoluta necesidad para los viajeros durante la noche por la presencia de mosquitos y otros insectos.

Siempre había pasajeros que se divertían cazando los caimanes que se encontraban en los playones a lo largo de las riberas y era tan grande la cantidad de éstos que dicha cacería no parecía hacer mella en su número. Estos cazadores de ocasión también hacían lo mismo contra los manatíes que se encontraban a lo largo del viaje.

Cuando Florentino Ariza y Fermina Daza hicieron su viaje por el río Magdalena, se encontraron con que la selva a su alrededor había sido desforestada; el uso indiscriminado de la leña para el funcionamiento de las calderas de los buques de vapor fue la razón. Estas embarcaciones consumían grandes cantidades de leña, se detenían cuatro o cinco veces al día para comprar los cargamentos que se requerían para su funcionamiento.

Al acabarse la selva, también se acabaron sus moradores, desaparecieron las mariposas, los micos, los loros, las garzas y todos los animales que la habitaban. Los cazadores

acabaron con los caimanes y vendieron las pieles a las tenerías de Nueva Orleáns.

El siguiente texto no corresponde, como los anteriores, a los de finales del siglo XIX, ni fue escrito por algún viajero europeo. Es un texto proveniente de un organismo gubernamental colombiano, la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena (CORMAGDALENA). Este organismo conjunta todas las organizaciones de los Departamentos que forman parte de la Cuenca del Magdalena-Cauca y tiene como propósito fundamental planear y organizar las acciones tendientes a la mejora de las condiciones generales de esta Cuenca.

Los siguientes extractos, provienen de un documento resultado de una convocatoria de la CORMAGDALENA, "Gran Pacto Nacional por la Recuperación del Río Grande de la Magdalena".

El título de la convocatoria ya nos dice que existen graves problemas en el río Magdalena y que es necesaria una acción de largo alcance para recuperarlo. A lo largo de este documento, se corroboran las visiones de Florentino Ariza y Fermina Daza sobre los estragos ambientales a lo largo del río Magdalena.

La CORMAGDALENA convocó a un "GRAN PACTO NACIONAL POR LA RECUPERACIÓN DEL RÍO GRANDE DE LA MAGDALENA" entre agosto y diciembre de 1999. Como resultado de esta convocatoria se llevaron a cabo Foros y Talleres Regionales en las ciudades de la cuenca del Magdalena, Neiva, Honda, Girardot, Barrancabermeja, Magangué, Cartagena, Barranquilla, Cali y Medellín.

Estos Foros y Talleres revisaron las condiciones generales de la cuenca, las acciones realizadas por CORMAGDALENA hasta el momento y plantearon un Plan de

Ordenamiento y Manejo Integral de la Cuenca del Río Grande de la Magdalena.

Para este trabajo, lo que interesa particularmente son las condiciones del diagnóstico que se hizo sobre la cuenca y algunas de las propuestas para remediar los problemas, ya que a partir de ellas se obtiene la información de las condiciones actuales de la misma.

No es el propósito del presente trabajo siquiera el de revisar el Plan de Ordenamiento propuesto, sino el de obtener información sobre el estado actual de la Cuenca y también compararlo contra las descripciones de la novela.

Las temáticas de los Foros y Talleres fueron seis, de las cuales, TRES son referentes a la problemática descrita en la novela:

**Navegación y actividad portuaria:** Recuperación de la navegación de la principal arteria fluvial del país, garantizando calado las 24 horas del día, los 365 días del año con obras de dragado, encauzamiento y control de caudales, así como el impulso a la recuperación, ampliación, construcción y operación de puertos para manejo de carga y pasajeros.

**Control de inundaciones:** Protección y defensa de las tierras y poblaciones ribereñas mediante el ordenamiento hidrológico y la regulación de caudales que contribuyan al control de inundaciones, sequías y comportamiento de flujo hidráulico del río.

**Adecuado uso de la tierra:** Mejoramiento de la productividad de las tierras con asistencia técnica, en planificación, promoción, orientación y combinación del uso sostenible de los suelos de la región.

Se llevaron a cabo seis mesas de trabajo, que incluyeron los siguientes temas de discusión, diálogo y concertación y que son referentes al tema del presente trabajo:

MESA 1. Recuperar la navegación en el Río Magdalena y la actividad portuaria desde Puerto Salgar-Dorada hasta Barranquilla y Cartagena.

MESA 2. Conservar, restaurar y reforestar la Gran Cuenca del Río Magdalena y el Macizo Colombiano.

De acuerdo con la Síntesis e Interpretación de resultados obtenidos en los Foros y Talleres regionales, se llegaron a algunas conclusiones generales:

Sobre la navegación fluvial

[...] la recuperación integral de la cuenca sólo es posible mediatizarla a través de la integración económica de un negocio masivo de carga utilizando el sistema fluvial del Magdalena como columna vertebral de la red intermodal de transporte. La recuperación de la navegación fluvial garantiza un transporte de carga más económico lo cual puede jalonar el desarrollo regional e impactar la economía del país al hacer más competitivo los productos y el comercio exterior.

Sobre la reforestación, conservación y control de erosión

[...] se plantearon deficiencias del Estado en la aplicación de políticas en el desarrollo de estrategias que a través de diversos mecanismos e instrumentos económicos, de participación, de desarrollo forestal y de control que no han permitido adelantar nuevos proyectos o darle continuidad a otros en el largo plazo. [...] Lo anterior se ha incrementado por procesos de colonización en zonas del Alto Magdalena, generando deforestación continua y deterioro del Río por procesos de sedimentación y arrastre de sedimentos. [...] Se propone además, ubicar núcleos de desarrollo forestal acorde con los resultados de los Planes de Ordenamiento Territorial de la cuenca, con especial énfasis en los 126 Municipios de la jurisdicción de CORMAGDALENA. [...] Se demanda del Estado, abandonar la "negligencia política", reactivar la reforma agraria y lograr que los alzados en armas permitan escenarios de paz para la reforestación y conservación del río. [...] Se propone que el Ministerio de Agricultura adquiriera los predios para crear reservas forestales y reforestar con pequeños finqueros. [...] Se concluye a grandes rasgos que el Estado a través de su aparato institucional promueva y garantice que la actividad forestal se transforme en alternativa económica, social y ambiental. [...] Se identificó que un gran problema es la desaparición del bosque de galería en las riberas del Río Magdalena y sus afluentes. [...] Se propuso fortalecer la voluntad política de los responsables de la cuenca del Río Magdalena para lograr su navegabilidad.

De lo anterior se desprende que los problemas enunciados en la novela, sobre la deforestación de la cuenca del Magdalena, así como la pérdida de fauna en el río y las crecientes dificultades para la navegación, se han mantenido hasta la fecha. De modo que las autoridades colombianas y la población en general, han encontrado como necesario, el llevar a cabo un gran Plan de Recuperación para el Magdalena, considerándolo una prioridad nacional

Hay una referencia constante en la novela, en los pasajes referidos al río Magdalena, que es el de la presencia de manatíes. De manera curiosa, ninguno de los viajeros europeos que hemos citado los menciona. Otros textos revisados, aunque no citados en el presente trabajo, como el de Saffray (Saffray, 1968), tampoco los mencionan. Sin embargo, según García Márquez, eran presencia frecuente en el río hasta que los cazadores los exterminaron.

Una búsqueda sistemática, nos permitió encontrar información que sostiene la existencia de dichos animales en el río Magdalena, incluso una imagen de un manatí (ver fig. 23).

Manatí. *Trichechus manatus* (Mammalia, Sirenia, Trichechidae) West Indian manatee, Caribbean manatee

**DISTRIBUCIÓN:** Su distribución abarca zonas costeras del mar Caribe y el noreste de Suramérica, extendiéndose desde el sureste de Estados Unidos, pasando por el sur de México y Centroamérica, hasta la boca del río Amazonas en Brasil; además se encuentra presente en las Antillas Mayores y en cuencas de los ríos Cauca y Magdalena en Colombia y Orinoco en Venezuela. Conocido como manatí de Las Antillas, tiene una población cada día más escasa. Es una especie declarada como vulnerable (VU). Tiene un ciclo muy lento de reproducción. (Eisenberg 1989, Lefebvre et al. 1989, Emmons 1990). Tomado de: <http://www.fpolar.org.ve/librorojo/fichas/083.htm>, Fundación Polar el 2 de octubre de 2007. Y de: <http://groups.msn.com/k0horta24qr8mi/colombiaecologica.msnw>, WWF Colombia el 2 de octubre de 2007



Fig. 23 Manatí capturado en Puerto Wilches

La información científica sobre la abundancia y el estado actual del manatí en Colombia es escasa. El hábitat de los manatíes en Colombia se caracteriza por incluir áreas de manglares, ciénagas, cochas, arroyos y ríos lentos y turbios con abundante vegetación flotante (INDERENA 1993, datos no publicados). Los manatíes se encuentran en lugares aislados en los ríos y estuarios principales alejados de la presencia humana (Powell y Gicca 1975 datos no publicados, Husar, 1977). Su área de distribución aproximada incluye el Caribe colombiano (trechos medio e bajo del río Atrato, trecho bajo del río Sinu, trecho medio del río San Jorge (Ciénaga de Ayapel), trecho bajo del río Cauca, trechos medio y bajo del río Magdalena, trecho bajo del río Frío y algunos ríos de los llanos orientales (trechos medio y bajo del río Meta, trecho bajo del río Guaviare, trecho bajo del río Tuparro, trecho medio del río Arauca, trecho medio del río Orinoco) (INDERENA 1993 dat. no pub., Caicedo 1993). Un número de especímenes son mantenidos en grandes lagos artificiales (por ejemplo Magangué, en el departamento de Bolívar). Los manatíes habitan en el Parque Nacional Natural de los Katios (Cuenca) del río Atrato. (INDERENA, 1993 inf. no pub., Caicedo, 1993).

En Colombia, los manatíes son protegidos por la Resolución no. 574 de 1969 por INDERENA (Instituto Nacional de los Recursos Naturales Renovables y del Ambiente) y otras regulaciones al respecto. Sin embargo, la imposición de tales leyes está obstaculizada por la ineficiencia en las medidas de control y vigilancia para abarcar las áreas de distribución de la especie y la falta de educación de los lugareños. El Gobierno Colombiano ha marcado un número de refugios y parques para la protección de la vida silvestre y en algunos de ellos se protege al manatí. Colombia firmó el Protocolo SPAW en 1990. pero no se ha ratificado. (Tomado de: <http://www.cep.unep.org/pubs/Techreports/tr36en/tr35es/contenido.html> el 2 de octubre de 2007)

De acuerdo con la información obtenida si hay manatíes en el río Magdalena, probándolo incluso la fotografía del manatí capturado en Puerto Wilches. Sin embargo es muy raro que los viajeros europeos no los hayan mencionado en sus textos. De cualquier manera, la información anterior corrobora la existencia de estos animales en el río Magdalena.

## CONCLUSIONES

Hay tres conclusiones principales:

Una novela como *El amor en los tiempos del cólera* ofrece la posibilidad de que el lector promedio, no académico, pueda conocer los lugares que describe. Es fuente de información geográfica para el lector promedio, que a través de ella puede conocer los lugares donde se desarrolla la trama.

Esta novela ofrece información geográfica correcta al lector, que le permite conocer adecuadamente el lugar que describe, porque es información exacta y comprobable. La exactitud de la información se comprueba con la información obtenida de los textos de viajeros.

Esta posición es apoyada por literatos, particularmente por L. Lutwack, quien habla de la verosimilitud geográfica como un elemento deseable en la literatura.

Tomando la verosimilitud geográfica como punto de partida, concluimos que en *El amor en los tiempos del cólera*, Gabriel García Márquez decidió elegir esta vertiente de trabajo. Ya sea por razones personales, como querer presentar de la manera más fiel el escenario de los amores entre su padre y su madre, así como sus propias vivencias de los viajes que efectuó en su época de estudiante, o por simple prurito de exactitud profesional. El caso es que García Márquez escoge la verosimilitud geográfica. En el caso de los lectores colombianos, podrán reconocer lugares familiares, particularmente aquellos que habitan la región, pero incluso aquellos lectores que no sean oriundos de dicho lugar, podrán imaginárselo sin dificultad. Esto es porque la descripción no sólo resulta atractiva para el lector por el detalle, sino porque es auténtica en ese detalle.

*El amor en los tiempos del cólera* integra, de una manera que nos parece exitosa, la descripción de los lugares con los elementos literarios del texto, de modo que los lugares no parecen simples pinturas verbales y por consiguiente el lector interioriza el lugar, lo conoce de manera más completa porque lo vive y la vivencia es la clave.

Este conocimiento del lugar, proveniente de la novela, ha probado ser preciso en diferentes momentos, como dice Yi-Fu Tuan respecto a la obra de Dickens. Y reconoce el trabajo de investigación del escritor y la importancia de las vivencias personales, mismos elementos que le dan validez en este caso a la novela de García Márquez. El hecho de que García Márquez haya recorrido el río Magdalena en varias ocasiones durante su juventud, que se refiera a esos viajes como uno de los mejores recuerdos de esa época, así como la historia de sus padres en referencia a la Sierra Nevada de Santa Marta, resultan ser una garantía de que estas vivencias se reflejarán, como de hecho ocurre, en su obra. Y todo esto, en referencia a la información que obtiene el lector no académico.

Como segunda conclusión, encontramos que una novela, particularmente *El amor en los tiempos del cólera*, es un documento de valor para la investigación de un geógrafo, ya que cumple con la aseveración anterior, ofrecer información precisa y verificable. Y esto también lo hace muy explícito Yi-Fu Tuan entre otros.

En este caso, hay múltiples opciones de aprovechamiento para diversos especialistas. Muy notablemente, los biogeógrafos pueden aprovechar la información de la novela, para tratar de reconstruir los paisajes descritos, que corresponden a finales del siglo XIX y principios del XX.

Cierto es que no hay una referencia académica a las especies vegetales y animales, pero sí es posible armar un panorama general que le permite al especialista tener una visión amplia del medio.

Esta reconstrucción puede ayudar además en la investigación sobre especies que se consideren en peligro de extinción o desaparecidas, como ocurre con el caimán o el manatí.

El especialista en geografía histórica puede utilizar esta novela para explorar la historia de la navegación a vapor por el río Magdalena, así como la importancia que tuvo en su tiempo. Y por consiguiente, apreciar la importancia que tienen los actuales esfuerzos para convertir al río Magdalena en uno navegable nuevamente.

El especialista en geografía cultural puede obtener mucho material sobre su tema particular ya que obtendrá información sobre las características físicas y las humanas de los lugares donde se desarrolla la acción. Con esta información podrá hacer énfasis en los elementos particulares de su tema de estudio. Estos temas pueden incluir las actividades económicas de la región, las características de los sistemas de transporte y las vías de comunicación, las características culturales de la población y otros.

También se puede extraer información de la novela sobre las características climáticas de la región, aunque será de un valor subjetivo ya que nunca se mencionan temperaturas específicas o cantidades de lluvia medidas. Sin embargo, la mención de lluvias en ciertas fechas particulares, así como el bochorno de ciertos puntos del recorrido, permite especular sobre las características climáticas de la región en la época de desarrollo de la novela.

Como tercera conclusión, podemos mencionar que si la novela *El amor en los tiempos del cólera* ofrece información geográfica válida para el lector no académico, también será válida para el estudiante de geografía. Retomando ejemplos de educadores que emplean en la enseñanza la mezcla de geografía y literatura, como Rea Berg, Jack Papadonis, Wendy Wilson, Leigh Hoven-Severson y Christopher Salter, podemos concluir que *El amor en los tiempos del cólera* es una novela que, en la Licenciatura en Geografía, puede utilizarse para impartir clases de alguna de las siguientes asignaturas:

Geografía Humana, donde se podrían presentar los aspectos generales de la población en la Sierra Nevada de Santa Marta y la cuenca del río Magdalena, así como detalles de su economía, relación con el medio, costumbres y otras.

Geografía Cultural, donde se podrían abordar las características culturales de los grupos humanos que habitan en las regiones descritas. Sus modos de aprovechamiento del medio y las consecuencias correspondientes.

Biogeografía, en cuanto a las características biológicas de las regiones, particularmente de la cuenca del río Magdalena, refiriéndose al bosque tropical y la fauna que lo habita, así como la del río.

Geografía Física, en la descripción general de las características físicas de las regiones donde transcurre la novela.

Climatología, en el reconocimiento de las características climáticas particulares de las regiones, de acuerdo con la época del año en que se mencionen en la novela.

Hidrogeografía, por la identificación de las particularidades del río Magdalena y el funcionamiento de la

cuenca y como éstas influyen en la navegación, así como los problemas que presenta.

Recursos Naturales, en la identificación de los recursos existentes en las regiones, así como el uso que se les daba de acuerdo con la época. Pueden incluirse comentarios sobre la importancia de proponer un desarrollo sustentable a partir de las condiciones actuales de ambas regiones.

Geografía Económica, en donde se identificarían las actividades económicas preponderantes, así como las características del transporte fluvial y su influencia en el desarrollo de ciertas regiones en comparación con la cuenca del Magdalena.

Geografía Histórica, en el análisis de la transformación del medio a través del tiempo y el reconocimiento de sus características.

Geografía de América, por el análisis de las características económicas, políticas, sociales y culturales de la Colombia caribeña de finales del siglo XIX y principios del XX.

## **BIBLIOGRAFÍA**

Bailly, A. y H. Beguin (1992). *Introducción a la geografía humana*, Barcelona, Ed. Masson.

Barnes, T. J. and J. S. Duncan (1992). *Writing worlds discourse, text & metaphor in the representation of landscape*. Bristol, Routledge.

Berg, R. C. (1994). *A literature approach to Geography*, San Luis Obispo, Cal. USA, Beautiful Feet Books.

Bosque Maurel, J. y F. Ortega Alba (1995). *Comentario de textos geográficos (Historia y crítica del pensamiento geográfico)*, Barcelona, Ed. Oikos-Tau.

Campos García Rojas A. (2002). *Geografía y desarrollo del héroe en Tristan de Leonís y Tristán el joven*. Murcia, Universidad de Alicante.

Cloke, P., C. Philo and D. Sadler (1991). *Approaching Human Geography*, New York, The Guilford Press.

Crang, M. (1997). *Cultural Geography*, Bristol, Routledge.

Curry, M. R. (1996) *The work in the world. Geographical Practice and the Written Word*, University of Minnesota Press, Minneapolis.

Fernández Moreno, C. (1988). *América Latina en su literatura*, México, Ed. Siglo XXI, 11<sup>a</sup> ed.

Foote, K., P. Hugill, K. Mathewson and J. M. Smith (1994). *Re-reading cultural Geography*, Austin, University of Texas Press.

Fuentes, C. (1993). *Geografía de la novela*, México, Fondo de Cultura Económica, (Col. Tierra Firme).

Fuentes, C. (1969). *La nueva novela hispanoamericana*, México, Ed. Joaquín Mortiz.

García Ballesteros, A. (1998). *Métodos y técnicas cualitativas en Geografía Social*, Barcelona, Ed. Oikos-tau.

García Ballesteros, A. (1992). *Geografía y humanismo*, Barcelona, Ed. Oikos-tau.

García Márquez, G. (1993). ***El amor en los tiempos del cólera***, Barcelona, RBA Editores.

García Márquez, G. (2002). ***Vivir para contarla***, México, Ed. Diana.

Gómez Mendoza, J., J. Muñoz Jiménez, N. Ortega Cantero (1982). ***El pensamiento geográfico***, Madrid, Alianza Universidad.

Gregory, D. (1984). ***Ideología, ciencia y geografía humana***, Barcelona, Ed. Oikos-Tau.

Gritzner, B. (1966). Norton, W. (2000). ***Cultural Geography. Themes, concepts, analyses***, Ontario, Oxford University Press.

Haggett, P. (1995). ***The Geographer's art***, Oxford, Blackwell.

Harvey, M. and B. Holly (1978). ***Themes in Geographic thought***, London, Croom Helm.

Higueras Arnal, Antonio M. (2003). ***Teoría y método de la Geografía***, Zaragoza, Prensas Universitarias de Zaragoza.

Holt-Jensen, A. (1988). ***Geography, History and Concepts***, London, Paul Chapman Publishing Ltd.

Hoven-Severson, L. (1992). ***Connecting Geography & Literature***, Huntington, Cal. USA, Teacher Created Materials Inc.

Jackson, P. (1989). ***Maps of meaning, an introduction to cultural geography***, London, Unwin Hyman Ltd.

Jackson P. and Smith L., (1984). En Norton, W. (2000). ***Cultural Geography. Themes, concepts, analyses***, Ontario, Oxford University Press.

Johnston, R.J. (1997) ***Geography and geographers***, London, Arnold.

Johnston, R.J. (1983). ***Philosophy and Human Geography. An Introduction to Contemporary Approaches***, London, Edward Arnold.

Johnston, R.J., Derek Gregory y David M. Smith (1987). ***Diccionario de geografía humana***, Madrid, Alianza Editorial.

- Jordan, Domos and Rowntree, (1997). En Norton, W. (2000). **Cultural Geography. Themes, concepts, analyses**, Ontario, Oxford University Press.
- Ley, D. and M. S. Samuels (1978). **Humanistic Geography. Prospects and problems**, London, Croom Helm.
- Lutwack, L. (1984). **The role of place in literature**, New York, Syracuse University Press.
- Mallory, W. and P. Simpson-Housley (1987). **Geography and literature. A meeting of the disciplines**, New York, Syracuse University Press.
- Mayhew, Susan (2004). **Oxford Dictionary of Geography**, 3<sup>rd</sup>. ed. USA, Oxford University Press.
- McDowell, L. (1994). En Norton, W. (2000). **Cultural Geography. Themes, concepts, analyses**, Ontario, Oxford University Press.
- Merleau-Ponty, M. (1997). **Fenomenología de la percepción**, Barcelona, Ed. Península, 4<sup>a</sup> ed.
- Mitchell, D. (2000). **Cultural Geography**, Oxford, Blackwell Publishers Ltd.
- Norton, W. (2000). **Cultural Geography. Themes, concepts, analyses**, Ontario, Oxford University Press.
- Papadonis, J. and W. S. Wilson (1999). **Teaching Geography through Literature**, Portland, J. Weston Walch Publisher.
- Pimentel, L. (2001). **El espacio en la ficción**, México, Siglo XXI, UNAM.
- Pocock, C. (1981). **Humanistic Geography and Literature, Essays on the Experience of Place**, London, Croom Helm.
- Robinson, G. M. (1998). **Methods and techniques in human geography**, West Sussex U.K., John Wiley & Sons.
- Sánchez González, A. (1998). **Los elementos literarios de la obra narrativa**, México, UNAM.
- Sauer, C. (1925). En Norton, W. (2000). **Cultural Geography. Themes, concepts, analyses**, Ontario, Oxford University Press.

Sauer, C. (1941). Norton, W. (2000). **Cultural Geography. Themes, concepts, analyses**, Ontario, Oxford University Press.

Shurmer, P. and Hannam, (1994). En Norton, W. (2000). **Cultural Geography. Themes, concepts, analyses**, Ontario, Oxford University Press.

Shurmer-Smith, P. (2002). **Doing Cultural Geography**, London, SAGE Publications.

Simpson-Housley, P. y Patricio Lorrain (1983). **Las percepciones de un novelista sobre México y Nuevo México**, México, Anuario de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, UNAM.

Spencer and Thomas, (1973). En Norton, W. (2000). **Cultural Geography. Themes, concepts, analyses**, Ontario, Oxford University Press.

Tuan, Y.F. (1993). **Passing Strange and Wonderful, Aesthetics, Nature and Culture**, New York, Kodansha International.

Tuan, Y.F. (1998). **Escapism**, Baltimore, The Johns Hopkins University Press.

Tuan, Y.F. (1996). **Cosmos & Hearth, a cosmopolite's viewpoint**, Minneapolis, University of Minnesota Press.

Vilá Valentí, J. (1983). **Introducción al estudio teórico de la Geografía, vol. I**, Barcelona, Ed. Ariel.

Wagner, T. (1974). En Norton, W. (2000). **Cultural Geography. Themes, concepts, analyses**, Ontario, Oxford University Press.

Wagner, T. (1975). En Norton, W. (2000). **Cultural Geography. Themes, concepts, analyses**, Ontario, Oxford University Press.

#### **BIBLIOGRAFÍA DE INTERNET**

Cané, Miguel. **Notas de viaje sobre Venezuela y Colombia**, Ed. La Luz, Bogotá, 1907

<http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/notviaje/indice.htm>

Dadon, J.R. **Borges, los espacios geográficos y los espacios literarios**:. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de julio de 2003, vol. VII, núm. 145.  
<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-145.htm>

Gran Pacto Nacional por la recuperación del Río Grande de la Magdalena. (1999) Colombia, CORMAGDALENA.  
<http://www.cco.gov.co/pactonacional%202005/Foro%20Infraestructura/5%20Rio%20Magdalena%20cormagdalen.pdf>

Hausladen, Gary J. (1985). **Murder in Moscow**. *Geographical Review, Jan 95, Vol. 85 Issue 1, p63, 16p*  
<http://web.ebscohost.com/ehost/detail?vid=4&hid=103&sid=769a5e1d-800e-4bf2-9c3b-1a1d8f46c25c%40sessionmgr104>

Hettner, Alfred. **Viaje por los Andes Colombianos (1882-1884)**, Talleres Gráficos del Banco de la República, Bogotá, 1976.  
<http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/viaand/indice.htm>

Mollien, Gaspard-Théodore. **El viaje de Gaspard-Théodore Mollien por la República de Colombia en 1823**, Biblioteca Virtual del Banco de la República, Bogotá, 2004  
<http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/vireco/indice.htm>

Reclus, Eliseo. **Geografía de Colombia**, Ed. ABC, Bogotá, 1958  
<http://www.lablaa.org/blaavirtual/geografia/colomb/indice.htm>

Reclus, Eliseo. **Viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta**, Imprenta de Focion Mantilla, Bogotá, 1869.  
<http://www.lablaa.org/blaavirtual/geografia/colomb/indice.htm>

Röthlisberger, Ernst. **El Dorado**, Ed. Presencia, Bogotá, 1993  
<http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/eldorado/indice.htm>

Saffray, Charles. **Geografía pintoresca de Colombia: la Nueva Granada vista por los viajeros franceses del siglo XIX**, Litografía Arco, Bogotá, 1968.  
<http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/pintores/indice.htm>

## ÍNDICE DE LAS ILUSTRACIONES

	Página
Figura 1 Mapa oficial de Colombia	57
Figura 2 Ampliación de la zona donde transcurre la novela	61
Figura 3 Indios de la Sierra Nevada de Santa Marta	67
Figura 4 Las cañadas de la Sierra Nevada de Santa Marta	69
Figura 5 Los valles de la Sierra Nevada de Santa Marta	70
Figura 6 La Sierra Nevada de Santa Marta desde Valledupar	71
Figura 7 El vapor Simón Bolívar en el río Magdalena	78
Figura 8 Vapor en el río Magdalena (1940)	80
Figura 9 Champán usado en la navegación del río Magdalena	82
Figura 10 Buque de vapor en el río Magdalena (1940)	85
Figura 11 Vapor del correo en el río Magdalena (1945)	88
Figura 12 Banco de arena en el río Magdalena	96
Figura 13 Cacería de caimanes en el río Magdalena	99
Figura 14 El bosque tropical a orillas del río Magdalena	105
Figura 15 Puertos fluviales del río Magdalena	109
Figura 16 Puerto de Tenerife	110
Figura 17 Ciudad de Mompo	110
Figura 18 Puerto Nare	111
Figura 19 La Dorada	112
Figura 20 Puerto de Zambrano	113
Figura 21 Puerto Nare	115
Figura 22 Vista aérea del puerto de Honda	117
Figura 23 Manatí capturado en Puerto Wilches	125

## **FUENTES DE LAS ILUSTRACIONES**

Fig. 1 y 2 tomado de:

[http://ssiglims.igac.gov.co/ssigl/mapas\\_de\\_colombia/galeria/I\\_GAC/Oficial\\_F2004.pdf](http://ssiglims.igac.gov.co/ssigl/mapas_de_colombia/galeria/I_GAC/Oficial_F2004.pdf) el 20 de agosto de 2007

Fig. 3, 7, 13 y 14 tomadas de:

<http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/pintores/indice.htm> el 22 de noviembre de 2005

Fig. 4, 5, 6, tomadas de:

<http://www.parquesnacionales.gov.co/pnn/portel/libreria/php/decide.php?patron=01.01> el 12 de septiembre de 2007

Fig. 8, 9, 10, 12, 16, 17, 18, 19, 20 y 23 tomadas de:

[http://fs03ejal.cormagdalena.com.co/nuevaweb/I\\_Narrativa\\_Fotografia\\_del\\_Rio\\_Magdalena/index.asp](http://fs03ejal.cormagdalena.com.co/nuevaweb/I_Narrativa_Fotografia_del_Rio_Magdalena/index.asp) el 26 de septiembre de 2007

Fig. 11, 21 22 Tomadas de [www.mayoral.com](http://www.mayoral.com) el 30 de octubre de 2007

Fig. 15, Imagen construida por Miguel Ángel Silva Bahena a partir de la imagen Global Mosaic, NASA, Scientific DATA, Colombia.