

Pueblos ribereños y canaleros del Caribe

El río Magdalena y el canal del Dique. Poblamiento y desarrollo en el Bajo Magdalena

ÁLVARO ROJANO OSORIO

Universidad del Magdalena, Santa Marta, 2019, 153 pp., il.

DESDE LOS tiempos de los estudios regionales del maestro Germán Colmenares en el sur del país y los trabajos realizados por el sociólogo Orlando Fals Borda, como *Capitalismo, hacienda y poblamiento en la costa Atlántica* (1976) y los cuatro tomos de la *Historia doble de la Costa* (1979-1986), se conoció una serie de libros y monografías publicados por historiadores locales sobre pueblos grandes y pequeños, además de algunos profesionales en ciencias sociales y humanas que les dieron a esos estudios cierto carácter de científicidad académica. Muchos de esos trabajos se realizaron de la mano de los ancianos mayores lúcidos y se utilizaron archivos de baúl y algunas fuentes escritas en los archivos notariales, parroquiales, municipales, departamentales; fuentes secundarias de textos de reconocidos historiadores, sociólogos, antropólogos, e incluso algunos documentos del Archivo General de la Nación y referencias a los cronistas de Indias. Álvaro Rojano forma parte de ese grupo de historiadores locales que ha dedicado parte de su vida a indagar y escribir sobre historia y cultura de los pueblos ribereños del río Magdalena.

Así como se publicaron libros sobre comunidades urbanas y rurales, también aparecieron otros sobre subregiones caribeñas. Baste señalar como ejemplo el libro *Espacio, poblamiento y sociedad en la región momposina*, de Oscar Arquez Van-Strahlen y David Ernesto Peñas (1994). Justamente, el libro objeto de esta reseña forma parte del grupo de estudios sobre una subregión del río Magdalena y su extensión en el canal del Dique.

Para analizar el río Magdalena, los geógrafos lo han dividido en tres partes: Alto, Medio y Bajo. Este libro describe el área final del Bajo Magdalena, es decir, desde los municipios de Plato (Magdalena) y Zambrano

(Bolívar), aunque se concentra en los pueblos ribereños desde Pedraza (Magdalena) hasta Calamar (Bolívar). Resulta fascinante la historia de los pueblos localizados en las orillas del río, pertenecientes a departamentos tan importantes para el país como lo son Magdalena, Bolívar y Atlántico, que tienen como eje integrador el río.

La obra cuenta la historia subregional de estos municipios: Plato, Tenerife, Pedraza, Cerro de San Antonio, El Piñón, Salamina, Remolino y Sitionuevo, localizados en el departamento del Magdalena; los bolivarenses Zambrano y Calamar, e igualmente municipios y pequeños corregimientos como Barranca Nueva y Nirvití, entre otros. Pero así mismo algunos pueblos localizados en las orillas del canal del Dique, sobre todo los ubicados en el departamento de Bolívar, como Soplaviento y, muy cerca de ahí, Mahates. Sin dejar por fuera la importancia de migrantes de pueblos atlanticenses como el Suan. De todos ellos, el autor nos brinda una valiosa información que para muchos historiadores puede considerarse “menor”, porque no son hechos sucedidos en las ciudades donde se definen las políticas estatales o departamentales. Sin embargo, lo que demuestran estos estudios subregionales y locales es que en estas poblaciones tuvieron lugar hechos significativos en momentos de las guerras del siglo XIX, así como aquellos que marcaron el progreso y desarrollo económico y social de los pobladores, entre el final de la centuria decimonónica y la primera mitad del siglo XX.

El libro está integrado por ocho capítulos, algunos muy cortos, como el último. No obstante, mantienen coherencia en la exposición, relacionando hechos y análisis de reconocidos historiadores y economistas sobre la región Caribe y la nación.

El recorrido inicia en tiempos de la Colonia. El tema fundamental para Cartagena y Santa Marta fue cómo acceder al río Magdalena para poder tener una comunicación estable y de confianza con el resto de ciudades del interior de la Nueva Granada. Santa Marta lo logró a través de la Ciénaga Grande de Santa Marta, que se constituyó en una alternativa bastante difícil. Por el contrario, Cartagena recurrió a la construcción del canal del Dique, vía más corta y con menos trauma.

Un segundo momento en esta historia subregional es el papel de Tenerife, poblado fundado en 1543 en la provincia de Santa Marta, y San Joaquín de Barranca Nueva del Rey, en la vecina provincia de Cartagena. Ambos sitios jugaron un papel significativo en el establecimiento de la ruta por el río Magdalena desde las ciudades del Caribe hasta la capital, Santafé. Pero justamente la apertura del canal del Dique, según el autor, permitió el poblamiento de las tierras de influencia del canal.

El mantenimiento que garantizara la navegación segura por el canal no fue nada fácil. El autor nos relata algunas dificultades que tuvieron que vencer las autoridades, como la de escoger un lugar propicio para tales obras. El lugar se llamaba Gamarra y desde el 1° de enero de 1848 se inició la construcción, y con ella la presencia de migrantes de varios lugares del Caribe; así nació Calamar, que tuvo un desarrollo importante en detrimento de Barranca Nueva. En poco tiempo se fortaleció como Magangué, por la vitalidad de la navegación de vapor por el río Magdalena. Calamar y Magangué, ambas poblaciones de Bolívar, se constituyeron en puertos fluviales importantes en la ruta Barranquilla-Honda. Sin embargo, Calamar, como toda la costa, sufrió las consecuencias de la peste de cólera morbo y las guerras de mitad del siglo XIX.

Superados los años de desasosiego, Calamar se consolidó tanto en lo comercial como en la actividad agropecuaria y de servicios. El desarrollo fue imparable, hasta que en 1875 un incendio consumió parte de la población. Adicionalmente, las nuevas guerras en el Bajo Magdalena estropearon el auge de Calamar y los pueblos circunvecinos. Empero, la navegación dinamizó de nuevo la economía de estas poblaciones. El texto nos describe la organización de empresas fluviales que desde Santa Marta, Cartagena y Barranquilla transportaban carga y pasajeros.

Es interesante el capítulo que le dedica Rojano al tema de los proyectos férreos que buscaban unir las principales ciudades con el río Magdalena. Fue en la década de los setenta del siglo XIX cuando se comenzaron a discutir ideas de cuatro proyectos para la costa Caribe: el Ferrocarril de Bolívar,

la línea férrea entre El Carmen de Bolívar y Zambrano, el Ferrocarril de Cartagena y el río, y por último, en el estado del Magdalena, la línea férrea entre Santa Marta y el río Magdalena. De los cuatro inicialmente se consolidó el Ferrocarril de Bolívar, que unió a Sabanilla con Barranquilla, muy significativo para el posterior desarrollo de esta ciudad. El otro que salió adelante fue el que unía a Cartagena con el río, gracias a la intervención del presidente cartagenero Rafael Núñez. La puesta en marcha de esta línea férrea fue fundamental para Cartagena y Calamar, y eso lo trata el autor con datos importantes, con nombres de familias dedicadas a la actividad comercial, algunas colombianas, otras de Europa y el Medio Oriente. Ese fue el mayor auge de esta población ribereña.

Tanto el tren como la navegación generaron empleos directos e indirectos. Se establecieron sedes comerciales de agencias importantes, se organizaron nuevas calles, se construyeron casonas y hoteles, estaciones de trenes y embarcaderos. La arquitectura de la época que aún hoy permanece es testimonio de esa dinámica.

Toda esta actividad económica requería mano de obra calificada, lo que generó la organización del Sindicato de Braceros Portuarios, Navegantes y Lancheros de Calamar, afiliado a Fedenal. Las organizaciones sindicales y la influencia de las ideas socialistas y anarquistas se consolidaron a lo largo del río y los puertos del Caribe.

La obra expone el papel que jugó el río Magdalena en la vida social, cultural, política y económica de Calamar, Barranquilla y otros pueblos ribereños. Se nos ofrece información valiosa sobre varios productos agrícolas como el maíz y el algodón, el corte de madera y la extracción del aceite del bálsamo, la pesca y otras actividades menores, sumados a los medios de transporte en embarcaciones denominadas lanchas, muy importantes para mover la producción subregional hasta Calamar y Barranquilla.

Es importante destacar que, dada la gran producción de algodón en Remolino y Sitionuevo (Magdalena), en 1915 se instaló la primera desmotadora en este último municipio. Tal tipo de información es clave para entender la relación histórica de todos estos pueblos

del departamento del Magdalena con Barranquilla, mucho más cercana que su relación con Santa Marta, la capital.

Otro episodio significativo que se narra es la caída de los precios internacionales del algodón y cómo esto afectó a la subregión. El cultivo decayó, los cultivadores quebraron y los recolectores quedaron desempleados. La situación se agravó con el deterioro de la navegación por el río Magdalena y el cierre de la línea férrea Cartagena-Calamar (1950); adicionalmente, el puerto de Buenaventura se había convertido en el principal del país desde 1935, desplazando a Barranquilla. Estos acontecimientos perjudicaron la actividad económica regional, ya que los nuevos proyectos viales sobre el Pacífico no incluían el río Magdalena ni sus puertos. El Río Grande de la Magdalena fue abandonado por todos los colombianos y hoy sigue muriendo lentamente. Los ribereños y canaeros esperan su recuperación, una segunda oportunidad en el río, entre ellos el mismo autor, un ribereño pedracerero, y quien escribe esta reseña, oriundo de Santa Bárbara de Pinto.

Édgar Rey Sinning