

Imprimir

Calamar, Bolívar, es hoy una población casi perdida en la inmensa geografía del Caribe colombiano, pero hubo un tiempo en que su nombre estuvo estrechamente ligado al destino económico de Cartagena y al de un país en su génesis. La historia de Calamar es, en buena medida la de Cartagena por encontrar una puerta de entrada al gran sistema fluvial del Río Magdalena. Eran los tiempos en que el río era el gran camino de Colombia.

El Canal del Dique fue la respuesta a esa dificultad geográfica. El problema era que esa conexión nunca estuvo completamente resuelta. El canal requería mantenimiento permanente. Cuando el agua permitía la navegación, Calamar prosperaba. Cuando la navegación se interrumpía o se hacía difícil, Calamar sufría, igual que Cartagena. Sus crecientes, sus variaciones de cauce y, sobre todo, la enorme carga de sedimentos que transporta desde la gran cuenca, condicionó históricamente la navegación y el funcionamiento del sistema del Dique.

Esa relación entre prosperidad y agua es una de las claves para comprender la historia de Calamar y de Cartagena. Desde la época colonial, la apertura y mantenimiento de esta vía constituyeron uno de los grandes empeños de Cartagena. José Vicente Mogollón, en su obra *El Canal del Dique, historia de un desastre ambiental*, El Ancora Editores, 2013, ha mostrado cómo desde 1650, bajo el gobernador Pedro Zapata de Mendoza, se realizaron las primeras grandes obras para conectar el sistema de ciénagas con el Magdalena. El propósito era antiguo: abrir una comunicación entre el gran río y Cartagena. Pero no se trataba simplemente de construir un canal para facilitar la navegación. Era una operación económica, militar y geopolítica.

Calamar y el Canal del Dique: donde Cartagena encontró al río Magdalena



*Tomado de Documentos de trabajo sobre economía regional No 72. Banco de la República.
María M. Aguilera Díaz. 2006*

Cartagena constituía una pieza fundamental del sistema defensivo español en el Caribe. Sus murallas y fortificaciones protegían uno de los grandes puertos del imperio frente a las amenazas de otras potencias, especialmente Inglaterra. Pero una fortaleza, por poderosa que fuera, necesitaba estar conectada con el territorio que debía abastecerla y con las rutas comerciales que sostenían su actividad. Por eso el Canal del Dique fue mucho más que una obra hidráulica. Fue una obra de integración territorial. Y Calamar ocuparía un lugar fundamental en esa historia.

Cartagena tenía una enorme ventaja estratégica: uno de los mejores puertos naturales del Caribe y una posición privilegiada frente a las rutas marítimas que comunicaban a España con sus dominios americanos. Pero tenía una desventaja decisiva: no estaba situada

directamente sobre el río.

Con la construcción del Canal, el municipio se convirtió en una bisagra entre el interior y el Caribe. Se produjo entonces el encuentro entre dos geografías. Una descripción de José María Samper, realizada en el Siglo XIX, llamó a Calamar *“el crucero de todas las vías más importantes para el comercio del país”*, porque allí convergían movimientos provenientes de Honda, Puerto Nare, Magangué y Mompox, al tiempo que facilitaba la comunicación del Magdalena con Cartagena. Calamar no era simplemente un puerto. Era un punto de articulación de diferentes rutas. Por allí pasaba la geografía económica de Colombia.

El tiempo de los vapores

La llegada de la navegación a vapor modificó profundamente la relación entre el Bajo Magdalena y el Caribe. El río empezó a ser recorrido regularmente por embarcaciones capaces de transportar mayores volúmenes de carga y pasajeros. El tiempo comenzó a adquirir otro significado. La navegación ya no dependía exclusivamente de los ritmos tradicionales de los bogas y de las condiciones de la corriente. Calamar adquirió entonces una importancia mayor.

Theodore E. Nichols, en su clásico estudio *Tres puertos de Colombia*, Banco Popular 1973, analiza precisamente la competencia y las relaciones entre Cartagena, Barranquilla y Santa Marta y dedica una sección específica a la navegación en el Bajo Magdalena y al Canal del Dique. Su estudio permite comprender que la historia de los puertos caribeños no puede separarse de la historia del río, de los vapores, del Canal del Dique y de los ferrocarriles.

Barranquilla tenía la ventaja de su relación directa con el río. Cartagena en su bahía y su tradición portuaria. Entre ambas geografías se encontraba el problema del Dique. El Canal permitía a Cartagena acercarse al Magdalena, pero sus dificultades de navegación hacían que esa conexión fuera irregular. De allí surgió una idea que habría de cambiar nuevamente la historia de Calamar: si el agua no garantizaba una comunicación permanente, habría que buscar una vía terrestre que complementara al río.

Calamar y el Canal del Dique: donde Cartagena encontró al río Magdalena

El ferrocarril: cuando el hierro siguió al agua

El ferrocarril Cartagena-Calamar fue la respuesta. Su propósito fundamental era conectar Cartagena con el Magdalena sin depender exclusivamente de las dificultades de navegación del Canal del Dique, que siempre fue un problema, salvo pocos intervalos. El trazado siguió en buena medida el espacio territorial definido por el Canal, convirtiendo a Calamar en el punto de encuentro entre el ferrocarril y la navegación fluvial. El proyecto no significaba abandonar el río, sino complementarlo. Un verdadero nodo de transporte.



Tomado de fotos antiguas de Calamar – Bolívar

El ferrocarril fue inaugurado en 1894 y permaneció en funcionamiento hasta 1950. Durante sus años de actividad contribuyó a la recuperación económica de Cartagena y dinamizó los

pueblos situados a lo largo de su recorrido: el mundo moderno entrando por Calamar en una naturaleza casi intacta, todavía dominada por el río, las ciénagas, los caminos de agua, los bosques.

El tren y la memoria de los pueblos

La historia del ferrocarril Cartagena-Calamar, no terminó cuando en 1951 desmantelaron sus rieles. Quedó en la memoria colectiva que Javier Ortiz Cassiani reconstruyó en *Un diablo al que le llaman tren*, Fondo de Cultura económica 2018, donde muestra cómo ese *animal jadeante*, marcó durante décadas el ritmo de la vida de Cartagena, Turbaco, Arjona, Arenal, Soplaviento, Hatoviejo y Calamar.

Para muchos habitantes de la región fue su primer contacto con la modernidad. Roberto Burgos Cantor reconstruyó su historia en *El patio de los vientos perdidos*, Seix Barral, 2014. El tren desapareció, pero permaneció en la memoria colectiva en relatos, testimonios y canciones. El ferrocarril no solamente transportaba mercancías, también lo hacía una sociedad.

Pero mientras el ferrocarril resolvía parcialmente el problema de la conexión entre Cartagena y el Magdalena, otra preocupación comenzó a adquirir una importancia cada vez mayor: la sedimentación que llega desde el Magdalena a través del Canal del Dique que afecta las ciénagas, las bahías y los ecosistemas costeros, y plantea interrogantes sobre la sostenibilidad de la Bahía de Cartagena como gran puerto nacional: el canal que nació para acercar el Magdalena a Cartagena puede convertirse, de nuevo, si no se administra adecuadamente, en su gran problema.

La misma geografía que durante siglos fue una oportunidad puede convertirse en un riesgo. Por eso el problema del Canal del Dique no puede reducirse a dragarlo para que naveguen embarcaciones. Es un problema de cuenca, con todas sus complejidades.

Calamar vuelve a aparecer en el mapa

En esta historia, Calamar vuelve a adquirir importancia. Porque si Cartagena quiere resolver su relación con el Canal del Dique, necesariamente tendrá que mirar el agua. Porque, aunque Calamar haya perdido su antigua centralidad económica, su importancia no desapareció. Cambió de naturaleza. Antes era el lugar donde las mercancías pasaban del río al tren y del tren hacia Cartagena. Hoy puede ser un lugar fundamental para pensar el manejo integral de un sistema hidráulico que afecta al Magdalena, al Canal del Dique, a las ciénagas, a las bahías, al puerto de Cartagena y al país.

Las transformaciones tecnológicas y económicas del Siglo XX fueron desplazando el centro de gravedad del sistema. Las carreteras comenzaron a imponerse. El transporte automotor transformó las relaciones entre las ciudades. Los grandes puertos evolucionaron. Barranquilla consolidó su posición sobre el sistema fluvial y marítimo. Cartagena encontró nuevas funciones asociadas a la industria, al petróleo, a la petroquímica, al turismo y a su renovada condición portuaria.

Y el tren desapareció. El Ferrocarril Cartagena-Calamar dejó de funcionar desplazado por la competencia del transporte automotor. Calamar perdió centralidad y comenzó también a perder población, actividad económica y oportunidades. Es una historia que se ha repetido muchas veces en Colombia, es la historia de Magangué, Puerto Berrio, Puerto Nare, Honda, que pasaron de la relativa prosperidad al ostracismo.

Un territorio construido alrededor de una infraestructura estratégica pierde esa infraestructura o deja de ser prioritario para ella. Lo que antes era un centro de intercambio se convierte en periferia. Pero la geografía no desaparece. Calamar sigue estando allí, igual que el Magdalena fluye por sus orillas. El Canal del Dique sigue comenzando en esa boca. Y la posición de Calamar continúa siendo estratégica dentro de una visión contemporánea del Caribe colombiano. Por eso sería un error mirar su decadencia únicamente como un problema municipal. Se trata de recuperar la lógica territorial que hizo importante a Calamar.

Río, canal, ferrocarril y puerto fueron en otro momento partes de un mismo sistema. Cartagena necesita mirar nuevamente hacia el gran río. Pero también hacia su *hinterland*.

Una ciudad portuaria de importancia internacional no puede vivir de espaldas al territorio que la alimenta.

El Canal del Dique puede ser entendido no solamente como una obra hidráulica, sino como parte de una infraestructura territorial mucho más amplia. Y Calamar podría recuperar una función que durante décadas estuvo asociada a su existencia: la de eje articulador. Como nodo de una nueva red fluvial, logística, ambiental y territorial.

El mapa político dice que Calamar pertenece al departamento de Bolívar. La geografía dice algo mucho más complejo. Calamar pertenece simultáneamente a la cuenca del Magdalena, al sistema del Canal del Dique, al espacio económico de Cartagena y al Caribe colombiano. Su verdadera dimensión territorial no cabe dentro de los límites de un municipio; ni siquiera dentro de los límites departamentales.

Por eso, su futuro debería pensarse desde una escala regional, desde una escala nacional. Porque la historia de Calamar demuestra algo que Colombia suele olvidar: los pueblos pueden quedar pobres sin que su geografía haya dejado de ser estratégica. Calamar floreció cuando el agua fue una vía de comunicación. Floreció nuevamente cuando el ferrocarril convirtió esa comunicación en un sistema multimodal. Y decayó cuando ambas infraestructuras desaparecieron absurdamente del escenario colombiano.

Pero el Magdalena no dejó de existir. Ni el Caribe dejó de necesitarlo. Quizás el problema no sea que Calamar haya perdido su geografía. Quizás el problema sea que Colombia dejó de leerla. Quizás el desafío del Siglo XXI sea abrirla nuevamente, esta vez dentro de un sistema moderno de navegación, logística, protección ambiental y desarrollo regional. Porque si algo enseña la historia de Calamar es que el agua construye territorios, pero también puede abandonarlos cuando el país deja de organizarse alrededor de su geografía.

Fernando Guerra Rincón