

DE BOGAS A NAVEGANTES: LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE POR EL RIO MAGDALENA, 1850-1930

SERGIO PAOLO SOLANO D.*

NOTA ACLARATORIA: este trabajo está en proceso de elaboración, constituye un resumen de otro más amplio y hasta el momento tiene como fin central presentar las formas de trabajo que se desarrollaron en un sector económico urbano específico. De ahí su carácter meramente descriptivo, fase que considero necesaria para avanzar hacia generalizaciones.

El núcleo inicial de la clase obrera del Caribe colombiano se originó en el sistema de transporte moderno, en la navegación fluvial a vapor, los ferrocarriles, los astilleros y talleres que servían a ambos medios de movilización. A pesar de esto, el interés por la historia de estos medios de transportes ha gravitado más por el lado de sus implicaciones económicas y empresariales. Por otro lado, por su propia naturaleza los estudios sobre el sindicalismo sólo se han interesado en los trabajadores del transporte en cuanto que sus protestas y movilizaciones abanderaron los movimientos sociales de la primera mitad del siglo en curso, o para medir la influencia de las ideologías radicales¹.

Recientemente la historiografía social nacional, haciendo eco de los logros europeos y estadounidenses, ha reorientado los estudios sobre la clase obrera centrando su interés en su función de agente productor y receptor de cultura². Una conclusión de dichas investigaciones es que la cultura de un grupo social es una formación histórica, que pone en juego tensiones, conflictos, negociaciones y consensos no sólo con la de otros conglomerados sociales sino entre los estratos que integran a dicho grupo.

Otro colofón es que en la formación de la cultura de determinado grupo social algunos sectores juegan un papel más importante que otros, lo que está en función del orden temporal de formación de los estratos integrantes de ese grupo (verbigracia, la cultura artesanal antecesora de la obrera y aportadora de muchos elementos a ésta), con su peso en la economía y con su condición de representante de tradiciones culturales que sirven para resistir el moldeamiento que del trabajador pretende hacer la economía y la administración fabril. En este sentido, hay estratos sociales paradigmáticos para el resto de su clase.

* Profesor de Historia, Universidad de Cartagena

¹ Algunas reflexiones sobre esta historiografía pueden leerse en: BEJARANO, Jesús A. HISTORIA ECONOMICA Y DESARROLLO. LA HISTORIOGRAFIA ECONOMICA SOBRE LOS SIGLOS XIX Y XX EN COLOMBIA. Santafé de Bogotá, Ed. Cerec, 1994. pp. 134-138 (esta obra incluye una bibliografía sobre el tema pp. 266-267). Para el caso de la región Caribe el mejor estudio sobre la industria naviera y ferrocarrilera continua siendo el de NICHOLS, Theodore. TRES PUERTOS DE COLOMBIA. Bogotá, Ed. Banco Popular, 1973.

² El trabajo más sobresaliente es el de ARCHILA, Mauricio. CULTURA E IDENTIDAD OBRERA. COLOMBIA 1910-1945. Bogotá, Ed. Cinep, 1991; para el caso parcial de la costa de este mismo autor ver: BARRANQUILLA Y EL RIO: UNA HISTORIA SOCIAL DE SUS TRABAJADORES. Bogotá, Ed. Cinep, 1987.

Siguiendo esta nueva orientación, en este ensayo pretendemos analizar algunas características culturales de los trabajadores del transporte fluvial moderno. Un supuesto del que partimos es que este grupo, si lo comparamos con el fabril, se caracterizó por su mayor libertad de movimiento, mayores contactos sociales y culturales con otros estratos y con menos controles externos a su voluntad. Este hecho tiene que ver tanto con las características de la cultura popular del Caribe colombiano como con el carácter comercial y portuario de sus principales centros urbanos, escenarios para la vida más informal.

El análisis de esta subcultura es clave para interpretar el protagonismo social que tuvieron los trabajadores del transporte durante la primera mitad del siglo XX, y de paso para sopesar la tesis muy socorrida de parte de quienes, interesados en la realizar un balance de las causas de la decadencia de la economía que se había vertebrado alrededor del río Magdalena, han hecho eco de los argumentos esgrimidos por los años de 1940 (el famoso mito de la "república independiente del río Magdalena" propalado por Alberto Lleras C. en 1946 para justificar ante la opinión pública su arremetida contra la Fedenal, sindicato de los trabajadores del transporte), y han sugerido -sin beneficio de inventario- la existencia de una relación inversamente proporcional entre la profundización de dicha crisis y el auge de las luchas sindicales de los trabajadores del mismo.

Reflexionar sobre la subcultura del navegante y sobre este argumento permite develar dos hechos significativos para nuestro propósito:

1. la relativa independencia de los navegantes (expresada en sus propias formas de ascenso laboral, de contratación y de organización), más que el resultado de conquistas sindicales expresaba la prolongación de una subcultura laboral formada durante el siglo XIX;

2. los empresarios navieros durante casi un siglo no se interesaron en transformar esa subcultura porque les había permitido un mayor margen de rentabilidad al no tener que hacer contratación directa de mano de obra, como también no tener que entenderse con unos trabajadores a los que miraban despectivamente. Por eso, la conquista de la vinculación colectiva del personal agremiado lograda en 1937 (y perdida en 1940), más que hacerse en nombre de ideas radicales, se hizo viendo hacia el pasado, intentando recobrar una tradición que comenzó a perderse entre 1907 (decreto 899) y 1933 (decreto 1661). Los esfuerzos de la élite de comienzos del siglo en curso para moldear al trabajador asalariado estuvieron centrados en el trabajador fabril y no en el navegante y el trabajador portuario, pues al final de cuentas lo que más interesaba era la movilización de la carga y la directa responsabilidad que el capitán tenía sobre el barco³.

EL NAVEGANTE Y EL AMBIENTE PORTUARIO

La implementación de un modelo económico agroexportador en la Colombia del siglo XIX dio origen a que el sistema de transporte (barco de vapor, ferrocarriles, puertos y talleres de ambos medios de movilización) de sus principales centros comerciales vinculados al mercado internacional (Barranquilla, Cartagena, Santa Marta y en menor medida los puertos fluviales intermedios de Magangué y Calamar) se constituyera en la primigenia forma industrial en el sentido estricto del término y, por consiguiente en epicentro de las primeras formas de trabajo asalariado por su concentración y por el empleo de tecnología.

La importancia de este sector de trabajadores

³ Ver: SOLANO D., Sergio P. "Trabajo y ocio en Cartagena, 1880-1930". HISTORIA Y CULTURA. Cartagena. Fac. Ciencias Humanas-U. de Cartagena, 1996. No. 4.

radicaba en su número (mucho mayor que los obreros fabriles) y en su condición de garante del éxito de un modelo económico que dependía totalmente de los transportes debido a la fraccionada geografía nacional. Además, su presencia a lo largo del río Magdalena y sus afluentes, en los ramales férreos que unían algunas regiones productoras con el cauce principal de aquél, y sus estrechos contactos debido a los constantes desplazamientos, permitieron que sus formas de lucha lo erigieran en una significativa fuerza social y política en el país.

Esta relevancia se comprende de mejor manera si observamos algunas cifras sobre el número de viajes realizados en diferentes años; en efecto, si en 1892 los dieciseis vapores de la Compañía Colombiana de Transportes realizaron 174 viajes redondos entre Barranquilla-puertos fluviales intermedios-Barranquilla, entre los años de 1912 a 1916 el promedio anual de viajes fue de 421. Este intenso y creciente tráfico, movilizandole miles de toneladas de mercancías (340.642 toneladas importadas y 245.316 toneladas para la exportación en esos años) y miles de pasajeros, pone de presente la importancia de este grupo social para la economía nacional.

Pero lo más destacable es que ese continuo desplazamiento atracando en los puertos intermedios (si cada vapor tenía un promedio de 30 tripulantes -como se anotará más adelante- en los 421 viajes por año esos navegantes de conjunto se movilizaron 12.360 veces), señala la intensidad de sus contactos con las culturas ribereñas y su función de agentes de movilidad cultural en una doble dirección⁴.

En el contexto social regional este sector generó una subcultura laboral de singular relevancia para el desarrollo de la clase obrera costeña si tenemos en cuenta que el trabajo en los vapores y puertos fue elevado a la condición de ocupación ideal por los estratos bajos de la población, al representar una prolongación de formas de vida no disciplinadas desde el punto de vista de los intereses de la economía fabril, y porque las luchas reivindicativas allí adelantadas permitieron a los trabajadores alcanzar mejoras materiales ausentes en otros estratos asalariados.

Hoy, existiendo tiempo de por medio, nos es difícil imaginar lo que significó el vapor como esperanza de un espacio y de un estilo de vida para los jóvenes de estratos bajos del área ribereña. Especie de Melquíades, el gitano de Cien Años de Soledad, el vapor movilizaba consigo todo lo que podía encarnar el progreso, el bienestar, representando para el joven ribereño sus esperanzas, su posibilidad de escape de una vida que comenzó a parecerle carente de significado. El escritor Luis Tejada, quien en 1920 se ocupó en la jefatura de redacción de un periódico del otrora pujante puerto de Magangué, describió esta condición del vapor de anunciante de la civilización al decir: "Sentimos nostalgia de viajar, al anhelo de contemplar lejanos horizontes, de ver ciudades desconocidas", y pocos años después, el escritor boliviano Alcides Arguedas, al pernoctar en un pequeño poblado orillero del río señaló como desde horas de la noche un mozalbete miraba fijamente al barco y cuando amaneció, "El hombre mozo queda allí, siempre inmóvil, sólo y mirando siempre al barco..."⁵.

⁴ Sobre el número de viajes en 1892 ver: "Informe presentado por la Junta Directiva a los señores accionistas de la Compañía Colombiana de Transportes". EL PORVENIR. Cartagena, mar. 23-1893; las cifras de los años de 1912 a 1916 las hemos promediado de los cuadros de la Intendencia Fluvial del río Magdalena que aparecen en el DIARIO OFICIAL. jun. 22-1917. Complementos de estos cuadros

pueden verse en MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS. DOCUMENTOS. Bogotá, Imp. Nacional, 1917. pp. 560-568.

⁵ ARGUEDAS, Alcides. LA DANZA DE LAS SOMBRAS. Bogotá, Banco de la República, 1983. pp. 32-33; EL DEMOCRATA. Magangué, mar. 8-1920.

La llamativa subcultura del navegante se expresaba en peculiares formas de contratación y de promoción laboral, actitud frente a la vida en la que lo lúdico cumplía un papel destacado, relaciones de solidaridad entre sí y con las comunidades ribereñas, jerga llena de anglicismos, singulares relaciones de autoridad, formas de vestir acorde con el rango de los oficios, formas de emulación y otras manifestaciones culturales que atraían a los jóvenes de extracción popular, determinando una inestabilidad laboral en otras áreas industriales de la que se quejaban los empresarios aún en los años 1940⁶.

En efecto, a diferencia de la unidad fabril que diariamente aisla a sus trabajadores del resto de la comunidad y le impone una férrea disciplina laboral, la vida en el vapor era todo lo contrario, al mantener el navegante cierta libertad debido a su relación directa con la naturaleza, con las poblaciones de las márgenes del río Magdalena y con los pasajeros, condiciones laborales que posibilitaron mantener muchas expresiones de las formas sociales y culturales de naturaleza preindustrial⁷. Las memorias de los viajeros nos dibujan a estos trabajadores ingiriendo alcohol,

cantando, vocinglerando cuando dos barcos se cruzaban en el camino, despreocupados frente al mañana.

Esta vida en el vapor era complementada por la de los puertos, sitios laborales abiertos a los que afluían personas de todas las condiciones sociales, espacios propicios para que en sus alrededores surgieran establecimientos de diversión, lo que se facilitaba mucho más en los puertos del siglo XIX carentes de obras de infraestructura y formados espontáneamente donde las condiciones naturales lo toleraban.

Los relatos de los viajeros describen los como sitios de confluencia de un gran número de personas quienes subían a los barcos a ofrecer sus servicios (braceros, guías, vagos, vendedores, prostitutas, niños, limosneros, etc.); si el pasajero bajaba a tierra y recorría sus inmediaciones, lo que avizoraba era mesas de juego, fandangos organizados como negocios, fondas, cantinas, vendedores al menudeo, hoteles de mala muerte, vagos y lupanares. Aún en 1952, se dibujaba al puerto fluvial de Magangué como un hervidero humano en el que se confundían viajeros, braceros, navegantes, lancheros, vendedores, etc. "Cada llegada de barco o lancha es una hora de fiesta para Magangué, y como esto es todo el día, todos los días parecen días de fiesta en los muelles"⁸. Alrededor de los embarcaderos fluviales en Barranquilla (el caño de las Compañías) se instalaron kioscos, coreográficos, fondas, y en ellos se libaban

⁶ El caso de Ismael Escamilla, máximo dirigente de los trabajadores navieros durante los años 1940 tipifica lo afirmado: de origen campesino, en 1917 se trasladó con su familia a Barranquilla; en 1930, era albañil y después tutorero; en 1934 ingresó a trabajar en un vapor en calidad de aprendiz de ingeniero y en 1937 ascendió a sebero y de aquí saltó a dirigir las luchas del gremio. SEMANA. Bogotá, jun. 19-1948. La dirección obrera de los años 1930s era originaria de la zona ribereña: Augusto Durán O. (Santa Ana, Magdalena), Jaime Rubio (Magangué, Bolívar), Cesar Ahumada (Candelaria, Atlántico), Senh Vásquez (El Banco, Magdalena), Julio Morón (La Gloria, Cesar). Ver: QUIEN ES QUIEN EN COLOMBIA. Bogotá, 1944. p. 61. ARCHILA, M. Op. Cit.

⁷ En 1802, al observar Humboldt el trabajo de los bogas en los champanes señaló la inclinación del hombre hacia los trabajos que no requerían de mayor disciplina, y aún en 1960 el historiador inglés E. P. Thompson indicaba que entre los trabajadores portuarios ingleses no se había logrado imponer la disciplina laboral propia de las fábricas. HUMBOLDT,

Alexander Von. "Diario de viaje por el Magdalena". NOGUERA MENDOZA, Anibal (comp.). CRONICA GRANDE DEL RIO DE LA MAGDALENA. Bogotá, Fondo Cultural Cafetero, 1980. Tomo 1. p. 149; THOMPSON, E.P. TRADICION, REVUELTA Y CONCIENCIA DE CLASE. Barcelona, Ed. Crítica, 1989. p. 284.

⁸ BIOGRAFIA DE CIUDADES COLOMBIANAS. MAGANGUE. Cartagena, Ed. Turismo, 1952; CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA. GEOGRAFIA ECONOMICA DE COLOMBIA. BOLIVAR. Bogotá, Imp. Nacional, 1942. p. 637.

copas de licor nativo y se bailaba al son de los fandangos y luego de las rocolas. En los años 1910s en Barranquilla se hizo famosa la zona del Boliche como área de talleres y de tolerancia, sobresaliendo prostitutas muy apetecidas como la Mona Cabuya y la Puntilla, motivo de más de una trifulca entre los navegantes.

Por tanto, para el tripulante saltar a tierra era condición simple para adentrarse de inmediato en un mundo de diversión; si había premura se podía ingerir algunos tragos de licor pero si el tiempo lo permitía lo usual era la borrachera, la participación en fandangos y la posibilidad del amor furtivo con las amantes que iban surgiendo en cada puerto. Así, en 1893 un viajero antioqueño se quejaba porque "... no hace el buque más que atracar a un puerto, y ya no se ve un sólo sirviente; todos se marchan a tierra. Es en vano reclamar. El capitán dice no se..."⁹.

LA SUBCULTURA LABORAL DEL TRIPULANTE

En los buques de la carrera del río Magdalena y sus afluentes, las ocupaciones se distribuían entre la oficialidad (capitán, el contabilista, el ingeniero mecánico, el timonel, el contramaestre y el práctico) y la tripulación rasa (distribuida en dos grupos según sus oficios: el personal de servicio para atender a los pasajeros y a los oficiales -despenseros, cocineros, panaderos y camareros- y los tripulantes -candeleros, seberos o aceiteros, ayudante de ingeniero, carpinteros y marineros en general) durante mucho tiempo llamados "bogas" y luego "buqueros", "vaporeros", "marinos", "tripulantes" y "navegantes")¹⁰.

⁹ "Veinte años después". EL PORVENIR. Cartagena, ene. 22-1893.

¹⁰ "INGENIERO. Usase incorrectamente por maquinista, persona que dirige o gobierna una máquina...". SUDHEIM, A. LEXICOGRAFIA COSTEÑA. París, Lib. Cervantes, 1922. p. 371. ANDRE, Edoard. "La extravagante máquina

El origen de la tripulación rasa lo encontramos en el boga, ya que las necesidades de mano de obra llevó a las empresas a contratar personal con experiencia en el tráfico en el río Magdalena, arteria de curso difícil debido a la inestabilidad del canal navegable, los bajos sedimentarios, los rápidos en los desniveles, escasa profundidad en período de sequía, arrastre de objetos naturales que amenazaban la integridad de los cascos de los vapores, condiciones de insalubridad, etc., lo que exigía al navegante estar familiarizado con la vida fluvial.

La vinculación del tripulante y los controles empresariales

El navegante era contratado por la oficialidad de los vapores, recibiendo el salario por viaje realizado; aún las compañías extranjeras que colocaron administradores y oficialidades de sus lugares de origen tuvieron que adaptarse a esta realidad y mantuvieron esas formas de contratación por enganche y a destajo como lo anotó Miguel Cané en 1881. Ahora bien, cuando la empresa se tomaba la atribución de nombrar personal para los vapores, debía contar con el beneplácito del capitán quien podía no aceptar, norma consagrada desde 1875 en el Código de Comercio Marítimo y Fluvial y mantenida aún en 1945¹¹. Debido a estas formas de contratación lo más usual era que las tripulaciones se estabilizaran en los barcos con el beneplácito de la oficialidad, por lo que durante mucho tiempo aquéllas, más que identificarse con las compañías navieras lo hacían con los buques en los que prestaban sus servicios.

llamada Simón Bolívar". NOGUERA M., A. Op. Cit. Tomo 2. pp. 149-155; "Cuenta de la tripulación del vapor de guerra Vigilante...". DIARIO DE BOLIVAR. Cartagena, ene. 28-1876; "Fedenal decretó ayer un nuevo paro en el puerto de Barranquilla". LA PRENSA. Barranquilla, oct. 8-1941.

¹¹ CANE, Miguel. NOTAS DE VIAJE SOBRE VENEZUELA Y COLOMBIA. Santafé de Bogotá, Procultura, 1992. pp. 72-3; ACOSTA, J. MANUAL DEL NAVEGANTE. Barranquilla, Emp. Litográfica, 1945. p. 94.



Ingresar a trabajar en un vapor requería dos condiciones: estar relacionado con la vida en el río y demostrar aptitudes para los oficios rudos. El tripulante era escogido mediante recomendación de alguien que ya estuviese vinculado, a Barranquilla, 1928.

quien se le sometía a un prueba sobre sus aptitudes físicas. En un comienzo el número de tripulantes fue reducido (diez en 1848), pero cuando las circunstancias se hicieron rentables

gracias al despegue de la sucesiva comercialización del tabaco, quina, añil y café, aquel se incrementó a 32.

Con este promedio hemos elaborado el cuadro I, quedando por fuera del mismo los tripulantes de los botes de acero (71 en 1916 con una capacidad promedio de 22,5 toneladas), lanchas a vapor (4 en 1916 con una capacidad promedio de 18 toneladas) y lanchas con motor de gasolina (3 en 1916 con una capacidad promedio de 24 toneladas)¹³.

CUADRO I² BUQUES, TONELAJE Y TRIPULANTES, 1872-1928

AÑOS	VAPORES	BOTES DE HIERRO	TONELAJE	TRIPULANTES
1872 ¹	11	—	—	330
1892-1896 ²	23	—	2.269	782
1910 ³	45	40	8.370	1.350
1916 ⁴	41	114	12.222	1.230
1922 ⁵	54	82	11.548	1.620
1928 ⁶	101	217	38.281	3.030

FUENTES:

- (1) SOLANO D., Sergio P. "Barranquilla vista por su alcalde en 1872". DIARIO DEL CARIBE. Barranquilla, jun. 12-1988.
 (2) MARTINEZ A., Antonio y NIEBLES, Rafael. Op. Cit; GRAU, Eusebio. LA CIUDAD DE BARRANQUILLA EN 1896. Bogotá, Imp. La Luz, 1896.
 (3) RASCH SILVA, Enrique. GUIA COMERCIAL ILUSTRADA DE BARRANQUILLA. Barranquilla, 1910.
 (4) DIARIO OFICIAL. Bogotá, jun. 22-1917.
 (5) LOPEZ, Eduardo. ALMANAQUE DE LOS HECHOS COLOMBIANOS. II ATLANTICO. Bogotá, 1922.
 (6) RASCH ISLA, Enrique. DIRECTORIO COMERCIAL PROBARRANQUILLA. Barranquilla, 1928.

¹² Debido a que Barranquilla era la sede de la Inspección y luego de la Intendencia Fluvial, los vapores de las compañías radicadas en Cartagena aparecen registrados en aquella ciudad. Según una publicación de 1910, la flota cartagenera constaba de 34 vapores, 36 bongos de hierro y 14 planchones con una capacidad total de 9.000 toneladas. VALIENTE, Francisco. CARTAGENA ILUSTRADA. Cartagena, 1911. p. 263. Otra publicación de 1929 trae la cifra de 22 vapores y 39 planchones con una capacidad total de 10.291 toneladas. PRETELT BURGOS, Manuel. MONOGRAFIA DE CARTAGENA. Cartagena, 1929. pp. 70-73.

¹³ Sobre las formas de contratación ver: ARCHILA, Mauricio. BARRANQUILLA Y EL RIO... p. 45. En 1848, el vapor

Magdalena navegaba con 10 tripulantes y en 1857 lo hacía con 37. CORRALES, Manuel E. (Comp.). EFEMERIDES Y ANALES DEL ESTADO SOBERANO DE BOLIVAR. Bogotá, Imp. de M. Rivas, 1892. Tomo IV. pp. 15 y 116; "Cuenta de la tripulación del vapor...". DIARIO DE BOLIVAR. Cartagena, ene. 28-1876; en 1892 la Compañía Colombiana de Transportes empleaba a 544 tripulantes en sus 16 vapores. MARTINEZ A., Antonio y NIEBLES, Rafael. DIRECTORIO COMERCIAL DE BARRANQUILLA. Barranquilla, 1892; según un articulista, en cada uno de los 80 vapores (!) que habían en Barranquilla en 1914 laboraban un promedio de 30 tripulantes. EL NUEVO DIARIO. Barranquilla, abr. 12-1914; "Tripulación del vapor Hércules". LA PRENSA. Barranquilla, jun. 18-1928. El censo de 1928 puede consultarse en BOLETIN MUNICIPAL DE ESTADISTICA. Barranquilla, Oficina de Estadística Municipal. 1930. No. 1; los datos de 1916 aparecen en el DIARIO OFICIAL. Bogotá, Jun. 22-1917.

A partir de 1912, a la Intendencia Fluvial se le otorgó atribuciones para controlar al tripulante mediante la expedición de cédulas, y cada vez que un vapor iba a emprender un viaje el navegante tenía que presentarla para ser visado por la Intendencia y esa certificación se le entregaba al contador del vapor; el capitán anotaba en esta cualquier falta cometida por el tripulante y una vez terminaba el viaje la entregaba a la Intendencia donde se llevaba un libro con las hojas de vida de los navegantes de cada buque. "Ha sido sin duda una de las mejores maneras que en los últimos años se han puesto en práctica para moralizar a los tripulantes del río Magdalena"¹⁴.

El control sobre el tiempo empleado por un vapor en hacer un viaje de ida y vuelta redujo las posibilidades de relación de la tripulación con las poblaciones ribereñas, ejerciéndose un mayor control sobre el tiempo de trabajo de ésta. Este control del tiempo también fue estimulado porque el sistema del leñateo tendió a desaparecer por la utilización del motor de combustión interna, cambio favorecido porque la Tropical Oil Company situó a lo largo del río estaciones de aprovisionamiento de combustible, como también porque las compañías que continuaron utilizando las calderas de vapor organizaron un sistema de trasbordo de leña que evitaba las continuas paradas¹⁵.

Limitadas las relaciones del navegante con las poblaciones ribereñas, las posibilidades de las continuas diversiones se concentraron en algunas como Remolino, Morales y San Pablo, puntos tradicionales de reunión de bogas cuando Mompox dejó de ser un obligado puerto intermedio por el cambio de cauce del río Magdalena, siendo el primero la antesala para el arribo a Barranquilla y los otros sitios para pernoctar para tomar al día siguiente los rápidos del Magdalena Medio.

En la documentación del siglo XIX estas poblaciones aparecen descritas como sitios disipados, llamando la atención la descripción de un socialista portugués de comienzos de la centuria en curso:

El Remolino de las Flores era hasta hace doce años la Capua del Río, o si quereís, la Niza de la Costa Amarilla. todos los buques procuraban pernoctar allí: hasta se calculaban las jornadas desde Barranquilla. Y es claro, moraban allí unas morenas atrayentes, de formas escultóricas, amables y candorosas como la madre Eva; amiguísimas de los capitanes, de los contadores y hasta de los marineros. En ese paraíso magdalenés era el amor libre como en Rusia; los Otelos recibían la pena de la proscripción. No pasaba noche sin un ruidoso baile; llegaban invitados de Simití, de Bodega Central, del Rosario, adornados como para una saturnal griega. Prosperaban los contrabandistas y estanqueros; se quejaba el cura...¹⁶.

¹⁴ NARANJO MARTINEZ, Enrique. *"Intendencia de la navegación del río Magdalena y sus afluentes"*. MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS. DOCUMENTOS. Bogotá, Imp. Nacional, 1917. pp. 560-568.

¹⁵ Sobre el itinerario y control del tiempo de los vapores, ver: NOGUERA M., A. Op. Cit. Tomo 2. pp. 444-447; sobre el uso de petróleo y las estaciones de combustibles de aprovisionamiento a lo largo del río ver: ROTH LISBERGER, E. EL DORADO. Bogotá, Banco de la República, 1968. p. 74; sobre las innovaciones en los sistemas de trasbordo de leña ver: PEÑA, Pedro A. *"Pasajeros del "Santander"*. NOGUERA M., A. Op. Cit. p. 353.

¹⁶ NASCIMENTO, Ayres. *"Por el Magdalena abajo"*. EL TIEMPO. LECTURAS DOMINICALES. Bogotá, jun. 19-1927. Sobre la relación afectiva de los navegantes con Barranquilla: CANE, Miguel. EN VIAJE. Buenos Aires, Ed. Universitaria, 1968. p. 250 (1a. ed.: 1884); PALACIO, Julio H. HISTORIA DE MI VIDA. Bogotá, Lib. Camacho y Roldán, 1942. p. 300; VIAJE DE O DRASIL. DE BOGOTA A BARRANQUILLA EN TREN, MULA Y A BORDO DEL VAPOR FRANCISCO MONTOYA Y ESTADIA EN ESA CIUDAD POR OCHO MESES. 1893. Barranquilla, Gobernación del Atlántico, 1994. pp. 36-7.

LA OFICIALIDAD

La estimación de los oficios en un vapor estaba en relación directa con los conocimientos, pericia, fuerza y honorabilidad que requerían sus desempeños. Los caminos para llegar a los cargos de capitán, práctico e ingeniero fueron diversos y variaron al unísono con la legislación nacional y con la aludida subcultura laboral, la que estableció filtros para evitar los ascensos indiscriminados, considerados atentatorios contra el prestigio de esos oficios. En las pocas empresas de navegación que existieron durante el siglo XIX, a los cargos de oficiales se llegaba después de una larga carrera, la que podía comenzar a temprana edad, y en la mayoría de los casos al lado del padre, pudiendo ser su primer peldaño la labor de "proba", especie de sirviente del resto de la tripulación¹⁷.

En ciertas circunstancias los conocimientos en materia de mecánica y contabilidad permitían el enganche en un vapor sin el desempeño de funciones previas, y otras veces desde estos cargos se ascendía a capitán. En ocasiones el oficio de ingeniero fue condición indispensable para el ascenso a capitán, a lo que se sumaba una evaluación de la honradez y de la cultura; de la misma manera se podía transitar del cargo de ingeniero de buque al de jefe de talleres de astilleros, siempre y cuando el conocimiento estuviese más allá de lo requerido por la rutina del barco y se tuviera ideas de ingeniería, dibujo, herrería, pailería y carpintería.

Hubo familias enteras consagradas al desempeño de cargos de oficiales (Mcausland, Duncan, Steel y Salcedo), las que incursionaron en el comercio

y se dedicaron a realizar pequeñas importaciones que ellos mismos distribuían entre las poblaciones del bajo Magdalena. Esta actividad les permitió acopiar experiencia en la navegación además de la valoración de las posibilidades económicas de la misma. Cuando la competencia de los vapores amenazó sus intereses, estas familias evolucionaron al negocio del leñateo y después a la de ocupación de cargos de contabilistas, ingenieros y capitanes de vapores. La prestancia social que disfrutaban y sus conocimientos sirvió para colocar algunos de sus descendientes en los vapores en calidad de aprendices o contabilistas.

El aprendizaje se hacía desde temprana edad laborando al lado del padre, procedimiento por medio del cual se transmitían no sólo los conocimientos sino también los valores morales; otros oficios como el de práctico y timonel también tuvo igual característica en cuanto a su reproducción. Cada ascenso exigía años acumulados en la labor previa y realizar un examen ante los mejores, y si se sorteaba favorablemente se culminaba en un ritual (chapuzón en las aguas del río, embadurnamiento con aceite de máquinas) presidido por un viejo y experimentado ejercitante del oficio quien oficiaba en calidad de padrino. Acto seguido el recién ascendido agasajaba a sus discípulos con una fiesta en la que se bebía licor y se comía profusamente.

Otro rito se practicaba con los noveles navegantes, tomado de una tradición de la marinería de la mar como era el "bautismo de la línea" (el paso de la línea del Ecuador); al llegar a las inmediaciones del Nare, comienzo del Magdalena medio, un tripulante oficiaba en calidad de sacerdote y arrodillado el novel navegante se iniciaba un rito recitando el primero "... una invocación en ese tono gutural y nasal a un tiempo que suelen emplear los sacerdotes metodistas norteamericanos, acompañada de un

¹⁷ Sobre la jerga utilizada por los trabajadores del río ver: SUDHEIM, A. Op. Cit. REVOLLO, Pedro M. COSTEÑISMOS COLOMBIANOS. Barranquilla, Imp. Departamental, 1945.

sin fin de gestos e inflexiones estrambóticas". Luego al neófito se le daba un fuerte golpe en las costillas con un madero y toda la tripulación lo bañaba con cubos de agua; acto seguido venía música y licor hasta altas horas de la noche¹⁸.

Como los capitanes eran los directos responsables ante la compañías, éstas y el Estado se preocuparon por controlarlos mediante la expedición de normas que reglamentaban sus actividades. En los inicios de la navegación a vapor esto no fue necesario dado que cada vapor armado en el extranjero llegaba con su oficialidad foránea; si alguno faltaba era reemplazado por alguien de la oficialidad subalterna siempre y cuando contara con el beneplácito de los empresarios, lo que generó un equilibrio entre el número de vapores y la oferta de mano de obra.

Cuando el número de vapores se incrementó, especialmente cuando comenzaron a ser armados en los astilleros de Barranquilla, muchos nativos que habían demostrado aptitudes ascendieron a capitanes; sin embargo, prontamente se manifestó la militancia partidista de éstos y por tanto el riesgo que se corría para las empresas, pues los bandos en pugna durante las guerras civiles siempre intentaban apoderarse de la flotas de vapores y de controlar el río, contando muchas veces con la complicidad de los capitanes. Por eso, cuando en 1876 se expidió la primera reglamentación gubernamental se exigió que se contara con la aprobación del Estado.

Usualmente las empresas para asumir una decisión sobre el nuevo capitán se basaban en el concepto de los capitanes experimentados, con lo que se establecía una especie de transacción

entre la tradición gremial de origen artesanal y los intereses de aquéllas. Para el caso de ascenso de la oficialidad subalterna (con excepción del contador quien era escogido directamente por las compañías como aparece en la novela Cosme de José F. Fuenmayor) la tradición gremial era determinante y las empresas quedaron excluidas de las decisiones sobre los ascensos laborales aunque podían vetarlos de hecho mediante la no colocación de la persona ascendida.

Así, para alcanzar el cargo de práctico primero, persona conocedora de las vicisitudes que el río presentaba a la navegación (en la jerga de los navegantes, conocedora de los alterones, rayas, rebozos, sombras, cercanos y otros términos con que se denominaban las particularidades del canal navegable), sólo se necesitaba contar con la complacencia de los capitanes patentados y de los prácticos reconocidos; los prácticos primeros daban el visto bueno para el ascenso a los prácticos segundos y los ingenieros primeros a los ingenieros segundos.

Como ya se anotó, el ascenso a estos cargos se hacía ante el gremio y se notificaba a las inspecciones fluviales creadas por el gobierno mediante el decreto 613 de 1875 en Barranquilla y Honda, de las que dependían las capitanías de los puertos intermedios; la promoción a un nuevo y mejor cargo no necesariamente implicaba que se desempeñara, lo que fue creando una especie de sobreoferta de oficialidad titulada más no ejercitante.

El principio de autoridad en los vapores no estaba determinado por los métodos administrativos modernos sino que se ejercía en función del carácter del capitán. Mediante los decretos 640 de 1881, 899 de 1907, 374 de 1912 y 252 de 1941, el gobierno fue legislando sobre el mando en los vapores, otorgándole al capitán funciones de autoridad pública y de agente de policía, estableciendo que tripulación y pasajeros

¹⁸ Sobre el bautismo en la línea" ver ANDRE, E. Op. Cit. p. 155. Sobre el examen para el ascenso a capitán ver: EL PROGRESO. Barranquilla, abr. 26-1912.

quedaban bajo su mandato. A pesar de todo, el ejercicio de tales atribuciones siempre estuvo en función del carácter del capitán; algunos son descritos como personas severas y sus nombres aparecen ligados al recuerdo de un buen servicio, mientras que otros son rememorados por sus vidas disolutas.

Al parecer todo dependía de su extracción social y de su formación cultural. Felix González Rubio, capitán adulado por la firmeza de su carácter y por su cultura era hijo del tipógrafo Domingo González R. fundador del periódico El Promotor, durante mucho tiempo polo de reunión de la intelectualidad liberal barranquillera; el capitán Costa fue descrito en 1929 como una persona culta y respetuosa, que había poblado su memoria con muchos viajes al extranjero. En contraste con estos, en 1876 se describía al capitán Santiago Duncan como un beodo consuetudinario y una persona de carácter áspero; otro viajero describió al capitán del vapor Confianza como una persona vulgar que no medía su vocabulario ante las damas, y el capitán Antonio Salcedo fue retratado como un hombre de estirpe popular, conocedor del río y animador de fiestas "... que no deben ser vistas por los ojos inocentes de los niños y las niñas". El ya citado Aníbal Noguera, quien creció en las márgenes del río, retrata la personalidad del capitán de la siguiente forma:

El "capi" era un personaje familiar en los puertos y un afable déspota a bordo. Allí reinaba y ejercía el papel de juez, sacerdote y amigo al

mismo tiempo. Formaba una jerarquía que oscilaba entre la firmeza del comodoro y las complacencias de un buen padre. Sus cóleras son célebres, lo mismo que sus gentilezas¹⁹.

La jerarquía del capitán se expresaba (al igual que la del contabilista, el práctico y el timonel) en la vestimenta, en las formas de relacionarse con los pasajeros, en la alimentación y en el sitio en que desempeñaba sus labores (la parte más alta de la embarcación), mientras que el ingeniero laboraba en el área de máquinas controlando todo el dispositivo técnico y su correspondiente personal. Ya fuera del vapor, el capitán gozaba de una gran estima social, materializaba en sus reuniones con los administradores de las navieras quienes les consultaban sobre las situaciones económicas de las compañías y la de navegabilidad del río. Esta prestancia denotaba su relativa autonomía devenida de sus conocimientos de las fórmulas para sortear las vicisitudes de la navegación en un río no exento de altos riesgos lo que implicaba que se le otorgara un voto de confianza.

Esta condición de administrador de una inversión con alta contingencia afianzaba su autonomía y lo diferenciaba del administrador de una fábrica cuyos capitales estaban más seguros; pero también ello era el resultado del hecho de que los empresarios navieros tenían que contar con el capitán para llevar a cabo ciertos procedimientos ilícitos (sobrecarga de los buques, depósito de

¹⁹ NOGUERA M., A. Op. Cit. Tomo 2. p. 592; PALACIO, Julio H. Op. Cít.; FUENMAYOR, José F. COSME. Bogotá, Ed. Oveja Negra, 1984 (1a. ed.:1927). Sobre la sensualidad y ludicidad del oficio del capitán ver: GOMEZ PICON, Rafael. MAGDALENA RIO DE COLOMBIA. Bogotá, Ed. Tercer Mundo, 1983. (1a. ed.: 1945.). Sobre F. González R. ver: "Datos para una monografía del río Magdalena". CONGRESO HISPANOAMERICANO DE HISTORIA. Cartagena, Imp. Departamental, 1935. pp. 336-339; también

ver: GOENAGA, Miguel. LECTURAS LOCALES. Barranquilla, Imp. Departamental, 1953. pp. pp. 221 y 232; sobre el capitán Costa ver: ARGUEDAS, Alcides. Op. Cit. p. 29; sobre el capitán Duncan ver: ANDRE, E. Op. Cit.; sobre el capitán Salcedo: MARTA, Adolfo. ROMANCES Y CANTICOS. Barranquilla, Imp. Departamental, 1961. pp. 87-90 y sobre el capitán del vapor Confianza ver: HERRERA RESTREPO, Roberto. "A bordo del vapor Confianza". NOGUERA M., A. Op. Cit. p. 144.

mercancías en pequeños puertos para regresar a recogerla y llevarla a su destino lo que demoraba el viaje, etc), tal como lo denunció el Inspector Fluvial de Honda en 1878. Todos estos factores permitieron que el capitán desarrollara una especie de sicología de mando:

El capitán es el tipo clásico del navegante observador y severo. Da a su voz rotundas inflexiones viriles; habla induciendo en el interlocutor sus expresiones con la mirada penetrante, síntoma de altivez²⁰.

A pesar de la jerarquía del capitán, la vida en el vapor implicaba formas de convivencia con la tripulación que matizaban su autoridad. Verbigracia, cuando la nave se varaba el capitán trabajaba hombro a hombro con el resto de los navieros para ponerlo a flote; ya fuera de los límites de la ciudad en que residía, lo más común era que compartiera la vida lúdica de la tripulación.

Después de tres cuartos de siglo de haber sido introducida y reglamentada de una manera contestataria y dispersa mediante una multitud de normas, empresarios y gobierno se dieron a la tarea de modernizar dicha actividad mediante la expedición del decreto 899 de 1907. Dicha norma, aunque motivada inicialmente por un interés en acabar con la competencia ruinosa entre las empresas navieras (estableciendo turnos, control del tiempo del itinerario de los

vapores y reorganizando a la Intendencia Fluvial del río Magdalena a la que se le otorgó atribuciones de control e intervención), también normativizó el empleo del personal en los vapores, las formas de ascenso, control sobre los tripulantes, etc.

Estas disposiciones sobre el personal de los vapores representaron un primer intento por desvertebrar algunos privilegios usufructuados por los viejos capitanes, quienes gracias a la prestancia social que disfrutaban resistían medidas modernizadoras de las compañías, siendo una de estas resistencias la oposición a la promoción indiscriminada de oficiales al cargo de capitanes, lo que lograban a través del control de ciertos aspectos ya descritos de los ascensos. Por eso, dicha norma consagró como único requisito para ascender a capitán el contar con un mínimo de tres años de experiencia en la navegación y el respaldo de la empresa empleadora, medida que abrió las puertas a dicho cargo a muchos oficiales.

Contra esta promoción indiscriminada protestaron los capitanes experimentados, como también algunos funcionarios gubernamentales como el intendente Fluvial de los ríos Sinú y Atrato quien consideraba que esa sólo exigencia no bastaba y el del río Magdalena pedía que se reglamentara la ley 33 de 1915 que gravaba las patentes de capitán²¹. De todos modos, esa liberalidad en la promoción ocasionó enfrentamientos entre los capitanes y el resto de la oficialidad, de las que durante un tiempo

²⁰ Sobre el sitio de trabajo de los ingenieros ver: LEMAITRE, Daniel. MOMPOS, TIERRA DE DIOS. Cartagena, Ed. Bolívar, 1950. p. 17; sobre la prestancia social de los capitanes: GOENAGA, M. Op. Cit. pp. 321 y 169; un ejemplo de la prestancia de los mecánicos de las navieras en: "Bustos y medallas. Alejandro Mcausland". EL PROGRESO. Barranquilla, oct. 22-1906. Sobre la sicología descrita ver: "El capitán Botero...". LA NACION. Barranquilla, mar. 3-1917. Sobre la denuncia de las acciones ilícitas de los capitanes ver: "Carta de Eusebio Grau a Miguel Sanper". EL PORVENIR. Cartagena, mar. 9 y 16-1878.

²¹ "Intendencia de la navegación...de los ríos Sinú y Atrato" e "Intendencia de la navegación del río Magdalena...". MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS. DOCUMENTOS. Bogotá, Imp. Nacional, 1917. pp. 580-584; sobre el rechazo de los capitanes a dicho decreto ver: "Carta del capitán Joaquín G. Rincón... Barranquilla, jun. 21-1933. EL TIEMPO. Bogotá, Jun. 30-1933. En la novela Cosme, Fuenmayor también describe estos impropcederes.

salieron favorecidos los primeros pues las compañías aseguradoras, ligadas al el tráfico fluvial se reservaron el derecho de vetar a los capitanes, lo que fue padecido por los más noveles²².

Con el tiempo las navieras emplearon a ese sector de oficiales ascendidos pero que no se desempeñaban como tal, como una medida de presión sobre la oficialidad colocada para que cumpliera con las exigencias de aquéllas. Esa oficialidad "emergente", llamada peyorativamente "empujadores" por los experimentados, se mantenía a la expectativa para ocupar los cargos de quienes recibían la carta del "con motivo de...", como se le llamaba a las resoluciones de despido²³.

A pesar de las resistencias la alta oficialidad de los vapores, con las transformaciones de los buques (cambios en el sistema de máquinas a vapor por motores de combustión interna, especialización entre buques de carga y de pasajeros), las funciones del capitán se redujeron; Los ingenieros mecánicos también perdieron prestancia y ciertos dominios técnicos como fue el caso del control de la presión del vapor, el que en 1928 pasó a manos de los prácticos por decisión del Ministerio de Obras Públicas, lo que fue visto por aquéllos como una "violación de la jerarquía y de la disciplina en los vapores"²⁴.

En 1933, después de la tragedia de un vapor en la que perdieron la vida varias personas prestantes del interior del país, el gobierno expidió el decreto 1661, acentuando la rigidez de las normas para llegar a ser capitán: ser letrado; certificación del 3 gerentes de las compañías más poderosas; experiencia continua de 4 años mínimos en los cargos de primer maquinista mecánico, primer piloto o contador; examen teórico-práctico (que versaba sobre legislación general sobre navegación, manejo de personal y administración, aritmética, geografía, historia nacional, contabilidad, metereología, conocimiento del río, física del vapor, calderas, aparatos de alimentación, explosiones, válvulas de seguridad, manómetro, fusibles, combustión, motores de explosión interna, hidráulica, electricidad y presentar una pequeña tesis mecanografiada). Esta prueba se presentaba ante un jurado formado por un delegado del Superintendente General de Navegación, el Jefe de la Oficina Fluvial, dos capitanes patentados en representación de las empresas y un representante de las aseguradoras, usualmente un capitán²⁵.

ESFUERZOS DEL NAVEGANTE POR IDENTIFICARSE

En las memorias de los viajeros utilizadas usualmente para analizar la navegación fluvial llama la atención el que interioranos y extranjeros denominaran al tripulante del vapor

²² "Es curioso". EL PORVENIR. Cartagena, sep. 14-1906.

²³ Algunos resistieron esta arremetida empresarial contra las tradiciones laborales y en 1919 se procedió a reorganizar la Sociedad de Prácticos del río Magdalena y sus Afluentes con el fin de "... conseguir enganchar a los trabajadores en las navieras". EL DIA. Barranquilla, dic. 18-1919.

²⁴ "Un importante memorial de la Asociación de Ingenieros y Mecánicos". LA PRENSA. Barranquilla, may. 3-1928. También hubo un distanciamiento entre capitanes y el resto

de la tripulación; ya en 1937, cuando se creó la Fedenal y los capitanes se negaron a formar parte de ella, pues "... un capi que se estime no pide la palabra en asamblea general: simplemente imparte órdenes en su barco. Los de las tripulaciones dicen: el oficio del capi consijte en comé gallina y jalá el pito [sic]". "La batalla del río". SEMANA. Bogotá, jun. 19-1948.

²⁵ ACOSTA, Julio. Op. Cit. pp. 94-97.

con el apelativo de "boga" y que sólo a fines del siglo XIX aparecieran otras designaciones como "marinero", "buquero", "tripulante", "navegante" y "vaporero". Es de suponer que los viajeros foráneos, en su mayoría elitistas y etnocentristas, aprendieron esa denominación en sus viajes compartidos con personas interioranas.

El uso del concepto "boga" no llama la atención si se desconoce que a lo largo del siglo XIX tuvo un desplazamiento semántico, pues de haber derivado del verbo "bogar" empleado para designar el oficio de remar, adquirió luego una fuerte carga peyorativa al señalar a una persona de "malos modales", lo que supuso una actitud discriminativa y marginatoria²⁶.

Es importante resaltar que la utilización peyorativa del vocablo "boga" era más propia de las élites, especialmente de las interioranas desconocedoras del mundo del río. Basta observar que en la recopilación de viajeros realizada por Aníbal Noguera M., los costeños Manuel M. Madiedo, Candelario Obeso y Julio H. Palacio (más en contacto con la civilización occidental debido a que esta entraba por los puertos caribeños) tenían una mejor comprensión de la realidad cultural y laboral del río, como también ocurrió con el padre Pedro M. Revollo en cuya obra el vocablo "boga" no aparece, más si otros adjetivos para el tripulante del vapor. El común de las gentes también establecía diferencias, y un censo local efectuado en Barranquilla en 1866 distinguía "boga" de "marinero", "navegante", "náutico" y "piloto", como igualmente aparece en los registros de defunciones.

Así mismo, algunas memorias de viajeros nacionales conocedores de especificidades de la vida laboral organizada alrededor del tráfico por el Magdalena establecen precisiones en las denominaciones como es el caso de José María Samper, el único interiorano que señaló las diferencias entre un "boga de champán", un "patrón de bote" y un "marinero de vapor"; Pedro M. Revollo registró que entre la población ribereña se utilizaba indistintamente los adjetivos de "vaporero", "buquero" y "marino" para referirse a los tripulantes²⁷.

El problema de los denominativos remite al estudio de la cultura matriz y del proceso por medio del cual el navegante se esforzó en construirse una identidad, al sacar a flote el juego de imágenes y contraimágenes surgidas en sus relaciones con otros sectores sociales. Como lo veremos adelante, el navegante luchó por quitarse de encima el apelativo de boga, al que consideraba ofensivo.

Cuando llegó el vapor de tráfico por el río Magdalena, boga, patrón y propietarios de champanes le opusieron resistencia. Los propietarios organizaron un sistema de trasbordo entre los puertos fluviales que les permitió emular con algún éxito durante algunos años, y patrones y bogas boicotearon el procedimiento de aprovisionamiento de leña, obligando a que los vapores incluyeran entre su tripulación a varios "leñateros" para el acopio de este combustible²⁸.

²⁷ SAMPER, José M. *Un viaje completo*. NOGUERA M., A. Op. Cit. Tomo 2, p. 92; REVOLLO, Pedro M. Op. Cit. pp. 169 y 276.

²⁸ Sobre la resistencia de los propietarios ver: SOLANO D., Sergio P. *Comercio, transporte y sociedad en Barranquilla durante la primera mitad del siglo XIX*. BOLETIN CULTURAL Y BIBLIOGRAFICO. Bogotá, Biblioteca Luis Angel Arango, 1989. No. 21; sobre los leñateros ver: CORRALES, M.E. Op. Cit. p. 116.

²⁶ "BOGA: Lo aplicamos con frecuencia para tachar a una persona grosera y mal educada...". SUDHEIM, Adolfo. Op. Cit. p. 89.

Esta competencia y boicoteo generaron enfrentamientos que involucraron a las tripulaciones de ambos medios de locomoción, expresándose en múltiples formas (riñas en cantinas, no reducción de la velocidad de los vapores ante la cercanía de los bongos lo que llevaba a que la resaca de los primeros hiciera naufragar a los segundo como se puede leer en protestas protocolizada en la Notaría Primera de Barranquilla durante los años 1850 y 1860), y lo más importante para el tema que tratamos, produciendo un distanciamiento revelado hasta en las leyendas en torno a la valentía argüidas por los bogas (travesía a nado en las partes más peligrosas del río, lidias con cocodrilos) y actos heroicos propios de los tripulantes (salvamiento de vapores, de vidas humanas y de cargas), así como un alejamiento entre los valores de prestancia social expresado en la arrogancia del tripulante frente al boga debido a su mejor ubicación laboral, la suavidad de su trabajo en términos comparativos, sus mejores ingresos, sus conocimientos técnicos.

Lo anotado permite inferir que existió entre los trabajadores de los vapores un esfuerzo para diferenciarse de los sectores más bajos del tráfico por el río Magdalena, y por tanto, un interés en mejorar su imagen como conglomerado laboral, lo que tenía como fin el que no se les viera de manera despectiva. Por eso, el motivo inicial de las luchas de los navegantes, además del alza de salarios, fue el mejoramiento de las condiciones alimenticias pues eran estas la causa que más expresiones despectivas arrancaban a los viajeros.

A estas diferencias con relación a los bogas se sumaba la actitud de distanciamiento con relación a las administraciones de las empresas, creada por la forma de contratación por enganche y el trabajo a destajo, originándose unos vínculos alejados entre tripulantes por un lado, y propietarios y administradores de las empresas

por el otro, y un desconocimiento de hecho de la autoridad de éstos. Para el navegante lo más inmediato era la oficialidad del vapor en que trabajaba y luego los funcionarios de la Intendencia Fluvial, siendo el empresario era un ser remoto, con quien no se trataba.

El principio de autoridad en las empresas navieras era mediatizado a través del capitán, quien también representaba al Estado en las zonas de navegación donde éste no hacía presencia. Por tanto, al navegante la autoridad no se le presentaba por medio de instituciones, con la que mantuviera una relación impersonal; todo lo contrario, ella estaba muy personalizada, y por tanto, mediatizada a través una serie de relaciones afectivas de empatías o antipatías (era usual el compadrazgo entre la oficialidad y el navegante). Con los años y con la venida a menos de la oficialidad, y con el fortalecimiento de la organización sindical de los navegante agrupados desde 1937 en la Fedenal, ese principio de autoridad fue mediatizado tímidamente por las empresas y se forma más pronunciada por el organismo gremial, lo que fortaleció la autonomía del navegante.

Estas situaciones en parte explican la prolongación de la cultura popular en este sector laboral, y al mismo tiempo la continuación de esa estructura mental de la relación "tramposa" con aquello que representara la institucionalidad. Lo más común era que el navegante se mofara de los empresarios tal como lo narró en 1893 el viajero antioqueño ya citado; también oficialidad se burlaba la autoridad mediante la recogida de pasajeros a lo largo del río dejando algunas ganancias al capitán y por el escamoteo de la cantidad de carga subida al vapor que daba un margen de ganancia a los tripulantes.

Lo dicho no debe interpretarse como si hubiese una actitud premeditada de abulia frente a las labores. A este respecto si hay algo que llama

la atención es que a pesar de la repulsión de los viajeros frente a los hábitos de los navegantes, ellos coinciden en su admiración por la espontaneidad con que realizaban los trabajos rudos. En este sentido, las lamentaciones contra las empresas navieras no eran motivadas por la existencia de desidia entre aquéllos sino por el servicio -y también las costumbres de los marineros-, quejas que recaen más en la organización de las empresas que en éstos.

Durante todo el siglo XIX ninguna compañía se preocupó por las condiciones de vida de los tripulantes. En 1917, un viajero interiorano pedía a la compañía propietaria del barco en que viajaba que organizara "... al personal de las tripulaciones y el que atiende a los pasajeros, uniformándolos, estableciendo en el mismo barco el lavado y planchado de la ropa de sus empleados, y sobretodo escogiendo ese personal y dotándolo de manera que se pueda educar bien...". De hecho debe pensarse que muchas de las mejoras en el nivel de vida de los trabajadores aún estaban ausentes a nivel mundial y sería ilusorio criticar a las empresas navieras.

Sin embargo, aún las condiciones de trabajo eran sumamente difíciles pues todas las labores que requerían de fuerza no se realizaban empleando medios mecánicos sino la fuerza muscular humana; casi todos los viajeros describen a los tripulantes cargando y descargando los buques con los fardos en los hombros y caminando a través de una tabla que servía de puente entre la embarcación y las orillas. Bien avanzado los años de 1940, aún los navegantes se quejaban porque,

La marinería ni siquiera tenía derecho a comer en mesa. Ni platos, ni cubiertos, ni siquiera agua filtrada. Cada hombre tenía que sacar el agua del río con una pequeña lata o tarro que atado a una cuerda llevaba siempre consigo, lo

mismo que una cuchara de palo o de totumo para sacar las porciones de carnes de peor calidad y el bastimento que le servían en un inmenso platón galvanizado en la más antihigiénica promiscuidad. Las condiciones de alojamiento tampoco eran las mejores. Durmiendo encima de la carga... con riesgo de sufrir graves lesiones o caerse los arrumes lo cual era frecuente como consecuencia de la permanente trepidación de los motores y de la rueda impulsora o cuando el buque chocaba contra los troncos o los bancos de arena²⁹.

Durante los años 1930s, su pretensión de desdibujar su origen "bogal", perdió fuerza al erigirse en el abanderado de los movimientos sociales de la región, arrastrando tras de sí a muchos sectores populares; allí esa vieja aspiración quedó a mitad de camino, pues además de que el boga de champán ya era un trabajador totalmente marginal, sus luchas le habían otorgado tal protagonismo que ya era posible ser un interlocutor conflictivo de la élite.

En sus luchas contra las difíciles condiciones laborales y por mejoras salariales, los navegantes se colocaron a la cabeza de la organización gremial y de la protesta reivindicativa (según las estadísticas de Archila, entre 1919 y 1929 de un total de 109 huelgas que se desarrollaron en el país, los trabajadores del transporte las encabezaron con el 51%, y de 3076 días de huelgas entre 1920 y 1945, los de ese sector laboral representaron el 32%). Es de suponerse que en un país en el que los movimientos sociales apenas despuntaban, el gremio de los navegantes

²⁹ Entrevista con Eduardo Vanegas, dirigente de la desaparecida Fedenal. GOMEZ, Amanda y MALPICA, Bertha. HISTORIA DE LA ORGANIZACION DE LOS TRABAJADORES DEL RIO MAGDALENA (1935-1945). Tesis de grado. U. Nacional, 1984. Citada por ARCHILA N., M. Op. Cit. pp. 45-46. Sobre el viajero de 1917 ver: GUTIERREZ, Rufino. MONOGRAFÍAS. Bogotá, Biblioteca de Historia Nacional, 1921. Tomo II. p. 2.

desarrolló una identidad vanguardista (no en el sentido leninista), y más cuando él inauguró las huelgas de solidaridad y las huelgas generales regionales.

Sobre este factor de identidad gremial se dio el de índole regional, participando en protestas contra el centralismo político-administrativo, como fue el caso del movimiento regional de la Liga Costeña de 1919, caso que está por estudiarse pues sólo conocemos lo que hicieron las élites regionales; también denunciaba el desgreño administrativo en los puertos, como fue el caso en 1937 cuando ante la desviación de la

carga hacia Cartagena, denunció a la administración del ferrocarril de Puerto Colombia.

Pero los navegantes nunca estuvieron dispuestos a ir más allá y aunque lograron reivindicaciones importantes (uniformes de trabajo, alimentación proporcionada por las empresas, servicios médicos, prestaciones, pago doble en días feriados y domingos, sindicalización colectiva, etc.), resistieron a las campañas, aún provenientes de algunos estratos obreros, dirigidas a violentar sus tradiciones en nombre de un mundo que les parecía ajeno.

