



Atracadero de Ambalema, acuarela sobre papel, 17.3 x 25 cms, 1846.

Bongos, champanes y vapores en la navegación fluvial colombiana del siglo XIX

EDUARDO POSADA CARBÓ

Acuarelas de Edward M. Mark.
(Colección de la Biblioteca Luis-Angel Arango)



Los bongos, contruidos con troncos de árboles, alcanzaban a resistir hasta 70 toneladas de mercancías. Bongo del Magdalena, acuarela sobre papel, 17.3 x 25 cms, 1845.

A BORDO BLANCO”, le gritó el patrón del champán a José Joaquín Borda, mientras éste observaba la ancha canoa que lo conduciría a la bodega de Conejo, aquella estación obligada de los vapores que subían por el Magdalena y que, debido a los rápidos del río, no podían seguir hasta Honda. El viaje de Borda en La Joven Tulia —como se llamaba la embarcación atestada de pacas de tabaco—, en medio de las mercancías y la tradicional algarabía de los bogas, duró seis horas. Al llegar a Conejo, José Joaquín Borda no lamentó cambiar “el champán, recuerdo de lo pasado, por el lujoso i cómodo vapor, prenda de civilización moderna i esperanza en lo porvenir”¹.

El tránsito del champán al barco de vapor en Colombia, sin embargo, no fue tan sencillo como el trasbordo de José Joaquín Borda en la bodega de Conejo². Como tampoco desplazó el vapor tan cómodamente a las primitivas embarcaciones que parecían adaptarse mejor a la navegación en la indómita condición de los ríos colombianos, abandonados a la suerte de la naturaleza. El doctor Saffray, que pudo ya viajar en vapor durante los años de la Nueva Granada, vio a menudo bajar, por la corriente del Magdalena, “balsas de bambú, sobre las cuales se transportan de ordinario las frutas, las bananas y las mercancías que no se echan a perder a la intemperie”³. Los vapores, “prendas de la civilización moderna”, y los bongos y champanes, “recuerdo de lo pasado”, siguieron conviviendo en el Magdalena, a pesar del optimismo de José Joaquín Borda.

Un champán, como en el que viajó Felipe Pérez en 1869, o como La vieja Tulia, era una barqueta de veinte o más metros de largo con dos por lo menos de ancho, construida con tablas de cedro, y con una tolda central de bejucos, bajo la cual viajaban carga y pasajeros. La proa la ocupaban los remeros, y la popa se dedicaba a la cocina y la despensa de los bogas, “un acopio considerable de

¹ Véase J. J. Borda, “Seis horas en champán”, en *Cuadros de costumbres*, Bogotá, 1867, págs. 284-288.

² Véase T. Nichols, *Tres puertos de Colombia*, Bogotá, 1973; R. Gómez Picón, *Magdalena, río de Colombia*, Bogotá, 1945; R. L. Gilmore y J. P. Harrison, “Juan Bernardo Elbers y la introducción de la navegación a vapor en el río Magdalena”, en J. A. Bejarano (Comp.), *El siglo XIX en Colombia visto por los historiadores norteamericanos*, Bogotá, 1977.

³ Doctor Saffray, *Viaje a Nueva Granada*, Bogotá, 1948, pág. 54; W. Scruggs, *The Colombian and Venezuelan republics*, Boston, 1905, pág. 45. Véase F. Zambrano, “La navegación a vapor por el río Magdalena”, *Anuario colombiano de historia social y de la cultura*, Bogotá, núm. 9, 1979, pág. 64.

carne salada y plátano verde”⁴. Si bien el champán era la embarcación más pintoresca y la de mayor capacidad de carga, no era en cambio la más numerosa. Cuando Carl August Gosselman llegó a Mompox, en 1825, había unos cuarenta champanes “que van y vienen constantemente, lo que demuestra el intenso movimiento fluvial que tiene el Magdalena”; pero al lado de los champanes había una gran cantidad de bongos, piraguas y canoas, los que se utilizaban para viajes de menor distancia y carga: “se ubican en una inmensa fila, casi continua, lo que le da un aspecto vivo a todo el sector, confundiendo con los barcos que inundan el paisaje”⁵. Los bongos, como los describió el doctor Saffray, eran “grandes piraguas construidas con troncos de árboles que pueden contener de 60 a 70 toneladas de mercancías”. Los correos, que en 1825 tardaban veinte días subiendo de Mompox a Honda, utilizaban las más ligeras piraguas⁶. Bongos y champanes, piraguas y canoas constituyeron, con las bestias de carga, los principales medios de transporte en Colombia en buena parte del siglo XIX.

Sin duda, el champán era, antes del vapor, la embarcación comercial más apetecida por su capacidad. Era también la más costosa. El capitán Charles Stewart Cochrane, quien alquiló una piragua en Mompox por US\$ 50, calculó que un viaje de Mompox a Honda en champán costaba US\$ 1.200. Según una guía viajera de 1825, un champán podía transportar hasta cien cargas de diez arrobas cada una, al costo de nueve a diez dólares la carga. Además del alquiler diario del champán de US\$ 4, había que pagar los servicios del timonel, o patrón, y de veinte a veinticuatro bogas, a quienes se les pagaban US\$ 20 por cabeza en 1825. “El negocio es bastante lucrativo —observó Gosselman— y lo será en tanto no se intente otro transporte más económico y barato”. Debido al alto costo de los fletes, Gosselman concluía en su *Informe sobre los estados sudamericanos*: “esto demuestra la necesidad de no enviar a este país otras mercaderías que las que puedan devolver con seguridad unos gastos de transporte tan excesivos”⁷.

Los costos se elevaban imponderablemente al evaluar la calidad del servicio. Las casas comerciales tenían quizá arreglos especiales con los dueños de las embarcaciones. En Barranquilla, por ejemplo, un inmigrante canadiense, John Glenn, había organizado una empresa de transporte que en 1828 contaba con “seis y ocho de los mejores y más grandes barcos del Magdalena”. Según Rensselaer van Rensselaer, Glen empleaba unos cien bogas, cabezas de familia⁸.

Al parecer, sin embargo, la mayoría de los viajeros contrataba personalmente tanto el servicio mismo de los bogas como el alquiler de la embarcación con el timonel. “Los preparativos para un inexperto como yo —observó Gosselman— no eran nada fáciles, en especial si debía de realizar todo solo”. Gosselman siguió la costumbre: pagó por anticipado el arriendo del bongo más un excedente que le sería devuelto al final del viaje por el timonel, a quien también canceló anticipadamente sus servicios, así como el de la tripulación, cuyo reclutamiento correspondía al mismo timonel. Este, a su turno, pagó a los bogas por adelantado. Gosselman no ocultó su desconfianza: “Indudablemente es un grave riesgo entregar de antemano tal cantidad a un negro del todo desconocido, en un país en que la honradez no está muy desarrollada, menos las acciones de la policía”⁹. Ya contratados, con frecuencia los bogas no se presentaban a la hora o en el día acordados, como lo comprobó Aquileo Parra en 1845; algunas veces no se presentaban del todo, cuando entonces “tratar de seguir al fugado es una pérdida de tiempo, ya que es casi imposible ubicarlo, y si eso se logra, ya no tiene el dinero”¹⁰. Una vez en el río, muchos viajeros tal vez

⁴ Véase F. Pérez, *Episodios de un viaje*, Bogotá, 1946, pág. 34; C. A. Gosselman, *Viaje por Colombia, 1825 y 1826*, Bogotá, 1981, págs. 133-134; T. Nichols, *Tres puertos*, op. cit., págs. 39-41; ver también: Borda, “Seis horas”, op. cit., pág. 6; Saffray, *Viaje a Nueva Granada*, op. cit., págs. 54 y 55.

⁵ Gosselman, *Viaje por Colombia*, op. cit., págs. 117-118.

⁶ Véase Saffray, *Viaje a Nueva Granada*, op. cit., pág. 54; *The modern traveller, Colombia*, Londres, 1825, pág. 300. En épocas de lluvias, el correo tardaba en subir hasta sesenta días. Al descender, el viaje podía hacerse en siete días; *The modern traveller*, idem. Según el coronel Acosta, entre Barrancas y Honda, los correos tardaban 104 horas; es decir, a una velocidad de un poco más de una legua por hora. Véase Acosta, *Itinerario descriptivo del Magdalena*, Bogotá, 1850, pág. 10. Véanse también R. L. Gilmore y J. P. Harrison, “Juan Bernardo Elbers”, op. cit., pág. 179.

⁷ Véase Capt. C. S. Cochrane, *Journal of a residence and travels in Colombia during the years 1823 and 1824*, Londres, 1825, págs. 119-20; *The modern traveller*, op. cit., pág. 301; Gosselman, *Viaje por Colombia*, op. cit., pág. 117; y del mismo autor, *Informe sobre los estados sudamericanos en los años de 1837 y 1838*, Estocolmo, 1962, pág. 134. Viajeros. Véase, por ejemplo, J. P. Hamilton, *Viajes por el interior de las provincias de Colombia*, Bogotá, 1955, pág. 53; G. Mollien

⁸ En C. V. R. Bonney (comp.), *A legacy of historical gleanings*, Albany, N. Y., 1875, pág. 477. Cuando el capitán Cochrane llegó a Barranquilla, en 1823, ya Glen llevaba ocho años viviendo en el lugar (“un hombre muy inteligente, y aparentemente haciendo una buena fortuna”), Cochrane, *A journal*, op. cit., pág. 76.

⁹ Gosselman, *Viaje por Colombia*, op. cit., pág. 121.

¹⁰ Véase A. Parra, *Memorias*, Bogotá, 1912, pág. 66; Gosselman, *Viaje por Colombia*, op. cit., pág. 122.

compartían el sentimiento de Felipe Pérez: “estábamos a merced de aquellos beduinos de las aguas”. La guía de viajeros de 1825, ya citada, advertía que si los bogas encontraban motivo de insatisfacción para con los pasajeros, los abandonaban en la ribera y se internaban en el bosque ¹¹. Molesto con el servicio después de varias horas de recorrido, el capitán Cochrane decidió regresar a Mompox, donde se quejó ante el juez político. Sus esfuerzos fueron vanos para recuperar el dinero que había pagado a los bogas de antemano; solo logró que el patrón le devolviera cinco dólares. Cochrane calculó que había perdido cincuenta dólares en este intento de viajar hasta Honda. Su furia la dirigió entonces contra la falta de ley en Mompox: “la administración civil en esta parte de Colombia es tan mala, que a menos que se adopte la navegación a vapor o se produzca y se haga cumplir un código de leyes para gobernar a estos hombres, muchas personas dejarán de comerciar o viajar en el país” ¹².

Mompox era el gran *rendevú* de los bogas, según el capitán Cochrane, quien además calculó que cerca de diez mil personas en las riberas del Magdalena se empleaban en remar embarcaciones en el río ¹³. Las descripciones de los bogas, bajo la observación de los viajeros, oscila entre la imagen idílica de su vida solitaria y el desprecio de sus costumbres ¹⁴. “Tienen la insolencia de las razas alzadas”, observó Felipe Pérez, después de verse obligado a pagar más dinero para que la tripulación que le acompañó de Calamar a San Estanislao aceptara cargar su equipaje hasta el pueblo. Sus casas, como la de los otros habitantes en las orillas del Magdalena, estaban hechas de juncos y de bambúes. Según Mollien, las casas de los ribereños se hallaban “enclavadas en medio de espesos bosques, donde el dueño se contenta con desbrozar un espacio muy reducido para plantar bananas, caña de azúcar, cacao, piñas, batatas, pimientos y unas cuantas flores para adornar la cabeza de las mujeres” ¹⁵. “En rigor — anotó el doctor Saffray —, podrían vivir sin trabajar; pero el hombre desea tomar parte en los placeres y los vicios de las ciudades y los pueblos; para esto necesita dinero” ¹⁶. Sería de interés profundizar más sobre las condiciones de vida de estos navegantes del siglo XIX, más allá de sus tradicionales maldiciones y “carajos”, de su gusto por el aguardiente y el baile, de su obligatorio descanso en Morales: por ejemplo, cuál era la relación entre bogas y dueños de bongos y champanes, entre bogas y timoneles, y entre los mismos bogas; cómo se llegaba a ser timonel; cuántos de ellos eran dueños de embarcaciones; cuáles eran sus vínculos con las poblaciones locales; cómo les afectaron las guerras civiles y los ciclos económicos; cómo se organizaba la jerarquía social en esta sociedad ribereña. Una lectura más detenida de los mismos viajeros permitiría quizá descubrir algunas diferencias entre este grupo de navegantes identificados por esa tarea poco grata: bogar en el Magdalena. Para observadores como Ernest Rothlisberger, era una vida contradictoria: “estos barqueros del río [. . .] llevan una existencia de las más duras, pero caracterizada también por una cruda sensualidad, por bestiales costumbres, pues cuanto allegan con faena tan ruda lo despilfarran luego en báquicos excesos” ¹⁷.

Rothlisberger hizo el viaje en vapor en la década de 1880, cuando pudo apreciar entonces el contraste entre los distintos medios de transporte en el río. La navegación a vapor, sin embargo, estaba lejos de haber superado las naturales dificultades del Magdalena. La accidentada historia de sus primeros días, documentada, entre otros, por Gilmore y Harrison, se prolongó a lo largo del siglo XIX ¹⁸. Desde 1823, cuando se le concedió el privilegio exclusivo, hasta 1837, cuando por segunda vez se declaró abolido el monopolio, Juan Bernardo Elbers alcanzó a poner en servicio cinco vapores en el Magdalena. La existencia de los mismos fue, ciertamente, precaria. Algunos, como Gossel-

¹¹ Véase Pérez, *Episodios*, op. cit., pág. 44; *The modern traveller*, op. cit., pág. 301; “Ellos imponen al viajero sus términos, cuyo dinero están autorizados a cobrar por adelantado, y con frecuencia los abandonan después de uno o dos días de viaje”, en Cochrane, *A Journal*, op. cit., pág. 108.

¹² Cochrane, *A Journal*, op. cit., págs. 116-122.

¹³ Cochrane, *idem.*, pág. 108.

¹⁴ Las observaciones sobre los bogas abundan en la literatura de viajeros, véanse, por ejemplo, J. P. Hamilton, *Viajes por el interior de las provincias de Colombia*, Bogotá, 1955, pág. 53; G. Mollien, *Viaje por la república de Colombia en 1823*, Bogotá, 1944, págs. 25 y 32; E. Reclus, *Mis exploraciones en América*, Valencia, 1910, págs. 61-62; M. M. Madiedo, “El boga del Magdalena”, en *Cuadros de costumbres*, Bogotá, 1867, págs. 3-7; Gosselman, *Viaje por Colombia*, op. cit., págs. 117 y sigs. Véanse también D. E. Peñas Galindo, *Los bogas de Mompox*, Bogotá, 1988; O. Fals Borda, *Mompox y Loba*, Bogotá, 1980, págs. 44A-49A. Una recopilación de observaciones de viajeros puede verse en la obra de Anibal Noguera.

¹⁵ Mollien, *Viaje por la república*, op. cit., pág. 35.

¹⁶ Saffray, *Viaje a Nueva Granada*, op. cit., pág. 56.

¹⁷ E. Rothlisberger, *El Dorado*, Bogotá, pág. 24.

¹⁸ Gilmore y Harrison, “Juan Bernardo Elbers”, op. cit.; Nichols, *Tres puertos*, op. cit., págs. 45-49. Véase también S. Pizzano de Ortiz, “Don Juan Bernardo Elbers, fundador de la navegación por vapor en el río Magdalena”, en *Boletín de Historia y Antiquedades*, Bogotá, septiembre-octubre, 1942.



Los champanes eran las embarcaciones más costosas, construidas con tablas de cedro y una tolda de bejucos en el centro.
Champanes, acuarela sobre papel, 17 x 24.3 cms, s. f.

¹⁹ Gosselman, *Informe*, op. cit., págs. 134-135; Harrison, *Viaje por el interior*, op. cit., pág. 40.

²⁰ En Gilmore y Harrison, "Juan Bernardo Elbers", op. cit. pág. 215.

²¹ Por ejemplo, en 1852, el tráfico de la Compañía de Navegación de Santa Marta se nutría principalmente de la carga generada por la industria del tabaco; Nichols, *Tres puertos*, op. cit., pág. 55. Véase H. Horna, "Transportation modernization and entrepreneurship in nineteenth-century Colombia", en *Journal of Latin American Studies*, 14(1), mayo de 1982, págs. 35-36; R.C. Beyer, "Transportation and the coffee industry in Colombia", en *Inter-American Economic Affairs*, 11(3), 1948, pág. 22; J. P. Harrison, "The Colombian tobacco industry from government monopoly to free trade, 1778-1876", Ph. D. tesis sin publicar de la Universidad de California, copia mecanografiada de la Universidad de los Andes, Bogotá, 1969. Véase también L. E. Nieto Arteta, *Economía y cultura en la historia de Colombia*, Bogotá, 1973, capítulos XVII y XVIII.

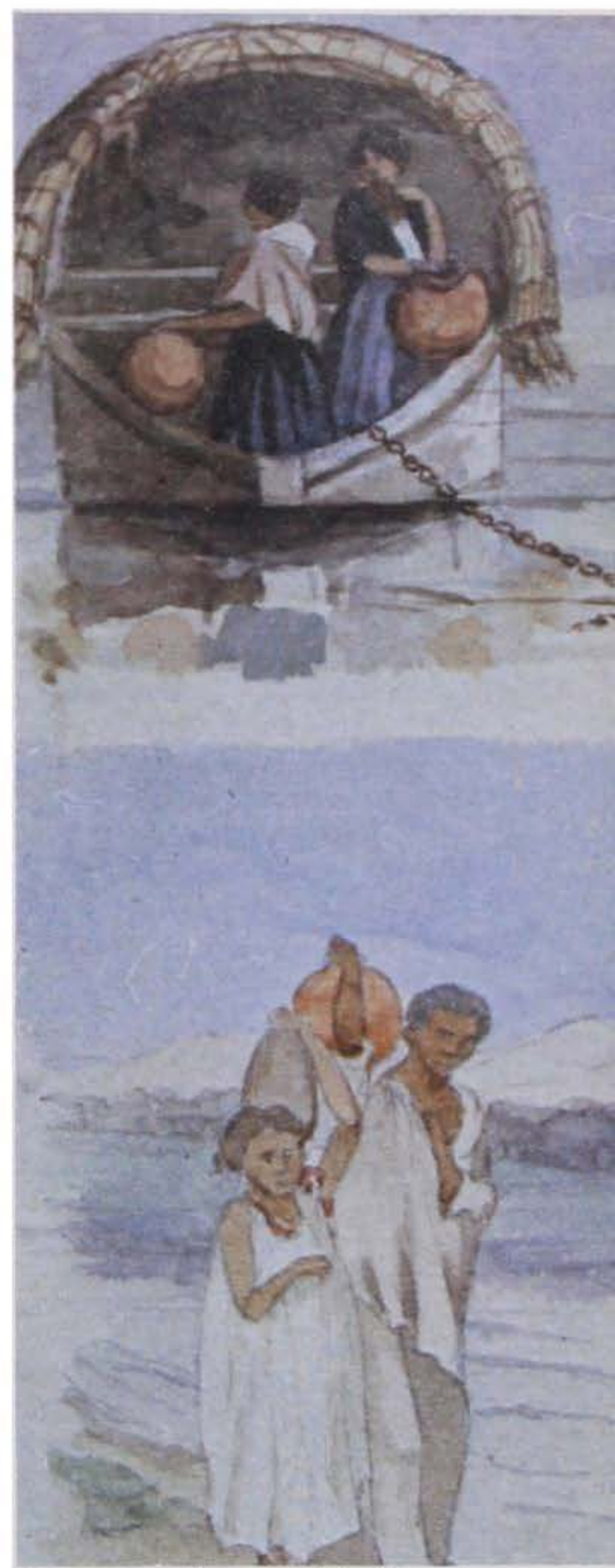
man, culpaban a Elbers directamente de los fracasos por su "ignorancia imperdonable acerca de cómo deben estar contruidos los vapores [. . .] así como por una especie de orgullosa obstinación de dirigir por sí mismo este negocio". Otros, como Harrison, veían el mal en "el pernicioso sistema de los monopolios"¹⁹. Sin embargo, muchos dudaban de que la competencia, en las condiciones económicas de la época, podría ser beneficiosa. Para J. de Mier, por ejemplo, quien declinó una oferta para invertir en el río en 1847, la competencia era sinónimo de ruina: "aquellos buques de vapor difícilmente tendrán carga y no sabremos qué hacer con ellos el resto del año"²⁰. Estas condiciones se vieron modificadas por el *boom* exportador del tabaco que alimentó el transporte fluvial hasta su caída y, posteriormente, por el auge del comercio del café a partir de la década de 1880²¹.

Una historia de los vapores que navegaron por el Magdalena durante el siglo pasado podría también revelarnos otras adversidades. Desde el *Fidelidad*, traído por Elbers en 1824, la sucesión de vapores y su corto destino sugiere la enorme dificultad que enfrentaron los empresarios que se arriesgaron a invertir en el Magdalena. Muchos vapores, como el mismo *Fidelidad*, regresaron pronto a los talleres por no ser apropiados para la navegación en un río de canales y profundidad variables y lleno de obstáculos²². Muchos otros, tras superada la prueba del calado, se fueron a pique, como el *Roberto E. Joy*, que, en su primer viaje, en 1896, se hundió en el brazuelo de Campana Rota, después que un tronco se estrellara contra su casco. Algunos se hundieron con leyenda, como el *Cauca*, que, según viejos navegantes, naufragó en 1863 con un tesoro que nunca pudo recuperarse. Tan frecuentes como los naufragios parecen haber sido las explosiones: el *Manzanares*, por ejemplo, cuyas calderas estallaron en 1854, causando la muerte de varias personas; el *Rafael Reyes*,

que sólo alcanzó a navegar dos años hasta 1888, cuando explotó en la Ciénaga de Palotal. Las expropiaciones de vapores con propósitos bélicos durante las guerras civiles del siglo XIX fueron, así mismo, ruinosas. El vapor Estrella, por ejemplo, fue expropiado por el general Melo para conducir tropas a Cartagena y Santa Marta en 1854; Anita fue el primer buque que tomaron los revolucionarios comandados por Gaitán Obeso en 1885; y el Magdalena fue incendiado en el Guáimaro, por una de las partes en el conflicto de los Mil Días, en 1901²³. Excepcionalmente, algunos vapores tuvieron larga vida; tal es el caso del Vengochea, construido en 1862 por la Empresa Vengochea & González, posteriormente incorporado a la Compañía Unida, que prestó servicios hasta 1888 cuando todavía tenía la fama de ser el más rápido de su época.

La historia de los vapores está, por supuesto, atada a la de sus compañías, y la de sus empresarios que le dieron vida. Como puede observarse en el cuadro 1, entre 1823 y 1900 por lo menos veintinueve compañías prestaron servicios de navegación en el río Magdalena. Esta enumeración, organizada a partir de la lista del capitán Acosta, no es exhaustiva²⁴. Habría que añadir quizá un número significativo de pequeñas empresas, de menor duración, como Samper & Cía., cuyo único vapor, Honda, se fue a pique en su primer viaje en la vuelta de Acuña; o como la Empresa Henry Wells, que en 1857 trajo un vapor que naufragó en su segundo viaje²⁵. El cuadro, sin embargo, es ilustrativo del intenso movimiento empresarial en el río Magdalena. El mercado de vapores parece haber sido, así mismo, activo. El Isabel, por ejemplo, fue adquirido por la Magdalena Steam Navigation Company en 1854, vendido en 1856 a la efímera compañía de Hamburger, Batis & Chapman, quienes lo rebautizaron Mompox: el vapor fue readquirido por la Magdalena Steam cuando intentó reorganizarse más tarde, y finalmente pasó a formar parte de la flota de la Compañía Unida, fusión de las tres empresas más importantes de la época en el río Magdalena²⁶. La lista de los principales accionistas también es ilustrativa del origen de los empresarios fluviales. Algunos son representantes del capital extranjero, como J. Powles, de la Magdalena Steam Company; pero la participación de empresarios nacionales, como J. de Mier, de Santa Marta, F. Montoya, de Medellín, y B. Martínez Bossio, de Cartagena, fue considerable. La decisión de la Compañía Unida de establecer su sede de operaciones en Barranquilla, desde su fundación en 1857, fue también el reconocimiento de la importancia de este puerto fluvial, muchos de cuyos empresarios se vincularon a la navegación por el Magdalena: J.M. Pino, Vengochea & González, Danoville & Wessels, Hoenisberg & Wessels, Hoyer Hermanos, D. López Penha, F. Pérez Rosa, L. Gieseken. Aunque algunos de ellos eran de origen extranjero, su condición de inmigrantes, sin embargo, los vinculaba estrechamente con la economía de la ciudad, donde, además, habían fijado residencia permanente, como en el caso de L. Gieseken y D. López Penha. La firma Hoenisberg & Wessel, por ejemplo, figuraba como el principal contribuyente en el registro del pago del impuesto sobre la renta en Barranquilla en 1870²⁷.

La historia de estas compañías merece ser explorada con mayor profundidad. Su contribución a la creación de empleo era significativa, desde los más simples trabajos en los muelles de los puertos ribereños hasta el más prestigioso cargo de capitán de buque. La actividad naviera se extendía en la construcción de bodegas, ramadas para la carga y descarga, y varaderos, donde se armaban y refaccionaban embarcaciones, como el que construyó la Compañía Unida en trabajos dirigidos por el jefe de carpinteros Ciriaco Pérez²⁸. Extranjeros, inmigrantes y nacionales se sucedían en la capitania de



Escenas populares en el río Magdalena, acuarela sobre papel, 17.4 x 6.8 cms, s. f.

²² Este ejemplo y los siguientes han sido tomados de Capitán J. Acosta, *Manual del Navegante*, Barranquilla, 1945, págs. 9-30, y A. Martínez Aparicio y R. Niebles, *Directorio anuario de Barranquilla*, Barranquilla, 1892, págs. 1-56. Véase también F. Baena y J. R. Vergara, *Barranquilla, homenaje del Banco Dugand*, Barranquilla, 1922, págs. 243-305.

²³ Véase Acosta, *Manual del navegante*, op. cit.; Martínez Aparicio y Niebles, *Directorio Anuario*, op. cit., págs. 54 y 55. La importancia estratégica del río Magdalena era evidente. Gaitán Obeso, por ejemplo, alcanzó prácticamente a dominar toda la flota del Magdalena. En Caracoli se apropió de varios vapores antes de seguir río abajo.

**Compañías de navegación
en el río Magdalena y sus afluentes, 1823-1900**

Véase M. Deas, "Poverty, civil war and politics: Ricardo Gaitán Obeso and his Magdalena River campaign in Colombia", *Nova Americana*, (2), Turin, 1979, pág. 275.

²⁴ Véase Acosta, *Manual del navegante*, op. cit., págs. 9-30.

²⁵ Martínez Aparicio y Niebles, *Directorio Anuario*, op. cit., págs. 14 y 36.

²⁶ Acosta, *Manual del navegante*, op. cit., pág. 12.

²⁷ "Registro general de las personas que han sido definitivamente calificadas por la junta superior, para el pago del impuesto sobre la renta en el año de 1870", en *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, enero de 1870.

²⁸ Martínez Aparicio y Niebles, *Directorio anuario*, op. cit., pág. 27

Nombre	Fundación	Vapores	Accionistas
Empresa Elbers	1823	5	B. Elbers
Anglo-Granadina	1837	1	F. Montoya, J.M. Pino, M. Abello, J. Plock, D. Longa
V. de Sta. Marta	1846	2	J. de Mier, E. Ujueta, M. Abello, J. A. Catano, P. Díaz-Granados
V. Simmonds	1852	1	
Magdalena Steam Navigation Company	1854	3	J. Powles
Cía. Norteamericana de la N. Granada	1855	1	
Cía. Americana	1856	3	Everet & Brown
Roberto A. Joy	1856	1	R. Joy, Mac Lean & Lintz
Cía. Unida	1857	12	R. Joy
Fruhming & Goshen	1856	1	
A. Weckbecker	1858	1	A. Weckbecker
Cía. de Navegación por el Dique	1860	3	
Cía. Nacional	1862	4	Vengochea & González
A. Weckbecker	1864	2	Danouille & Wessels
Vapores del Dique	1867	1	
Cía. Alemana	1869	6	Hoenisberg, Wessels Cía.
Cía. Internacional	1870	4	Hoyer Hermanos, D. López Penha
A. Weckbecker	1873	2	A. Weckbecker
F. J. Cisneros	1877	9	F. J. Cisneros
F. Pérez Rosa	1887	3	F. Pérez Rosa
N/ción por el Dique	1891	7	P. Vélez Cía Inglesa de Vapores
Gieseken & Held	1887	2	Gieseken & Held
B. Martínez Bossio	1886	6	
Cía Colombiana de Transporte	1886	13	Cía. Alemana, Cía. Internacional, Cisneros
Fluvial de Cartagena	1896	7	
Vapores F. Pérez Rosa	1891	2	F. Pérez Rosa
Cía. Antioqueña	1899	2	
Alemana de Navegación fluvial	1900	3	L. Gieseken
Hanseática de Vapores	1900	4	

Fuente: Capitán J. Acosta, *Manual del navegante*, Bogotá, 1945, págs. 9-31.

los vapores y en el también apetecido cargo de contadores, ambos tenidos en gran estima social en Barranquilla: W. Champan, J.E. Glen, M. G. Mier, B. Escauriaza, L. Mc Causland, L. Riascos, L. Lascano Carazo, J. Santrich, W. Duncan, J.A. de la Rosa, N. Jimeno Collante, F. Pérez Rosa, P. Roncallo, W. Hamilton, J. A. Vergara, entre otros ²⁹. Algunos contadores, como J. M. Mc Causland, pasaron a ser capitanes; otros capitanes, como G.M. Mier y W. Chapman, se convirtieron en directores de compañías; y los más ambiciosos fundaron sus propias empresas, como F. Pérez Rosa, quien se inició como contador en la Magdalena Steam Navigation Co., y en 1882 fundó la compañía de vapores que llevó su nombre ³⁰.

La Compañía Colombiana de Transportes fue una de las empresas de navegación fluvial más importantes durante la segunda parte del siglo XIX. Fundada en 1886, con capital de 972.000 pesos oro, la compañía surgió originalmente de la fusión de otras tres empresas: la Alemana, la Internacional y la Cisneros, e incorporó posteriormente los activos de la Compañía Unida ³¹. Francisco Javier Cisneros fue el motor de esta aventura, a la que incorporó capital y esfuerzos locales. En la junta directiva de la empresa tenían asiento O. Berne, S. Núñez, A. Noguera, W. Gerds, V. Lafaurie, W. Wessels, y D. López Penha. En 1896, Cisneros compartía la dirección de la empresa con el comerciante y empresario barranquillero J. Cortissoz. La Compañía Colombiana de Transportes tenía dieciséis vapores en 1892, cuando en sus talleres se estaba construyendo otro buque con capacidad de 150 toneladas de carga. Además de sus almacenes de depósito, la empresa contaba con agencias en Bogotá, Honda, Girardot, Medellín, Puerto Berrío, Ocaña, Bucaramanga, Santa Marta, Cartagena, Magangué, Calamar y Pueblo Viejo. En 1892, tenía 664 empleados y además contrataba diariamente los servicios de unos 120 jornaleros ³².

La evocación de Miguel Goenaga, "Barranquilla era el río. . . y el río era Barranquilla", encierra, pues, algo más que mera nostalgia: de una u otra manera, el comercio, las carpinterías, las herrerías, los mecánicos y, por supuesto, los millares de empleos en los muelles, estaban atados al transporte fluvial ³³. Ya en 1839, como lo observó Juan José Nieto, Barranquilla tenía "un astillero perpetuo en la construcción de buques para la navegación del Magdalena, en la cual se emplea una gran parte de la población" ³⁴. Mompos fue, conjuntamente con Barranquilla, el pueblo ribereño que más se benefició del transporte fluvial hasta que el curso principal del Magdalena se desvió por el Brazo de Loba, impulsándose así el crecimiento de Magangué. Además de ser el depósito principal de champanes, Mompos tenía "un astillero i carpinteros inteligentes para construirlos". El astillero se encontraba al final del río, "formado por unas frondosas ceibas que, junto a las palmeras, daban algo de sombra al lugar y al trabajo que allí se realizaba" ³⁵. La vida de Mompos dependía en buena parte del río Magdalena. En 1853, ya el gobernador de la provincia había advertido sobre la amenaza que se avecinaba: el Magdalena en la vía de Mompos se volvía "intransitable en casi toda la estación del verano, dificultándose así, i a veces impidiendo del todo nuestra comunicación con las demás poblaciones comerciales de las riberas" ³⁶. A petición del concejo de Mompos, la legislatura había aprobado una partida de \$ 6.000 en 1850 para la canalización del brazo de Mompos. Sin embargo, como lo comprobaba el gobernador de la provincia en 1871, una cosa era lograr la aprobación de la partida y otra su ejecución. Desesperado quizá, en 1880, doce o más años después que los vapores comenzaron a tomar definitivamente el Brazo de Loba, el gobernador de Mompos solo podía reconocer el abandono: "poco o nada se ha hecho en el sentido de que vuelvan al brazo de Mompos las aguas que antes en abundancia corrían por él" ³⁷.

²⁹ Idem. Véase también Acosta, *Manual del navegante*, op. cit. Según Goenaga, "Juan Glenn [...] presidía la aristocracia que distinguía a los capitanes de hace 50 años, todos hombres de gran relieve social". M. Goenaga, *Lecturas locales*, Barranquilla, 1955, pág. 321.

³⁰ Martínez Aparicio y Niebles, *Directorio anuario*, op. cit.; Baena y Vergara, *Barranquilla*, op. cit.; Acosta, *Manual*, op. cit.

³¹ E. Grau, *La ciudad de Barranquilla en 1896*, págs. 68-69; Martínez Aparicio y Niebles, *Directorio anuario*, op. cit.; Horna, "Transportation modernization and entrepreneurship...", op. cit., págs. 43-45.

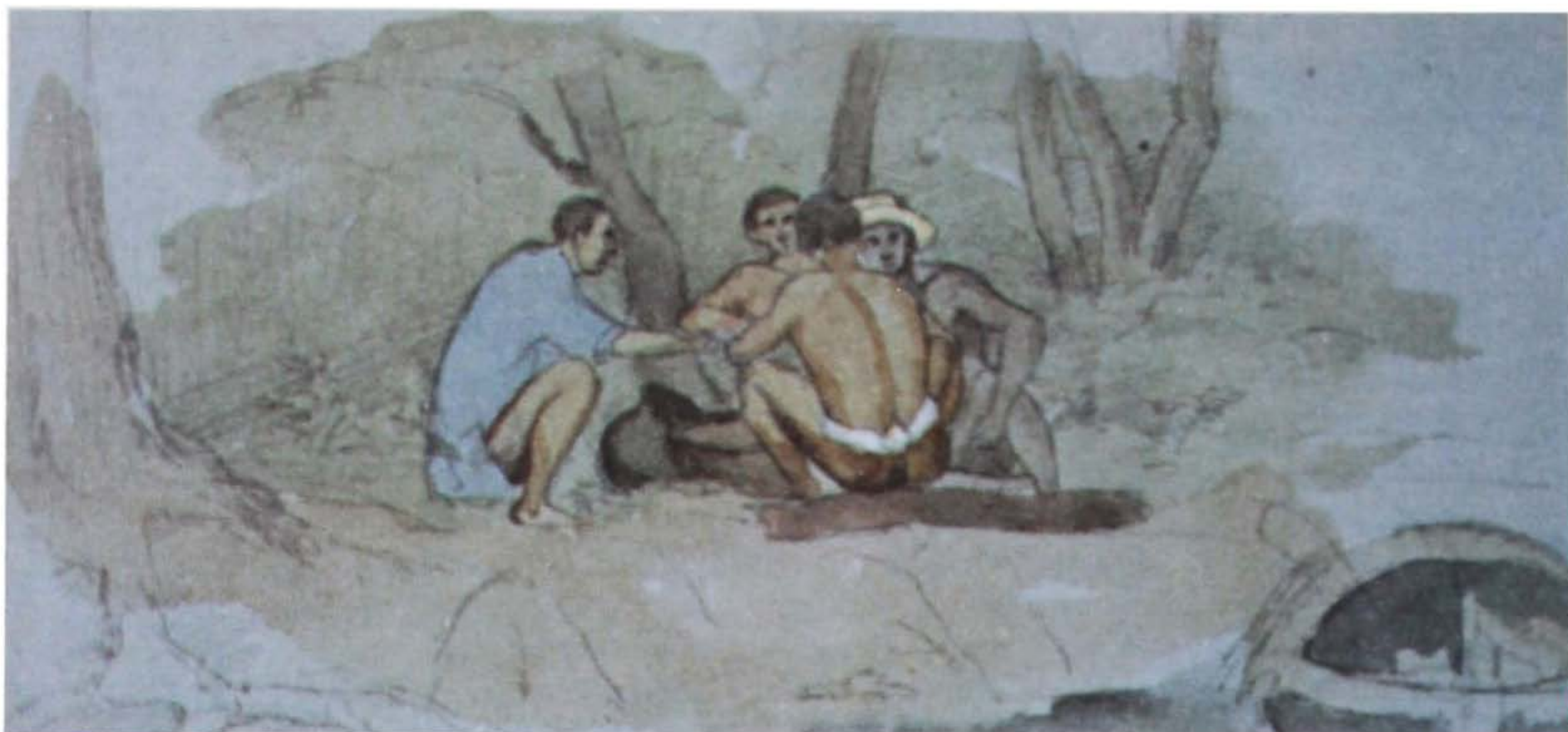
³² Véase Martínez Aparicio y Niebles, *Directorio anuario*, op. cit., págs. 80-90. De acuerdo con Eusebio Grau, el taller de la compañía era un "establecimiento de primer orden": "[...] está provisto de casi todas las máquinas que pueden necesitarse [...] para la fabricación desde la pieza más significante hasta una caldera". Según Grau, todos los empleados del taller eran colombianos: "desde el jefe, el muy competente señor Luis Mac Causland, hasta el último subalterno, son todos hijos del país"; véase Grau, *La ciudad de Barranquilla*, op. cit. págs. 103-104.

³³ Goenaga, *Lecturas locales*, op. cit., pág. 321; M. Archila Neira, "Barranquilla y el río", en *Controversia*, Bogotá, núm. 142, noviembre de 1987, págs. 23-25.

³⁴ J. J. Nieto "Geografía histórica, estadística y local de la provincia de Cartagena, República de la Nueva Granada, descrita por cantones", en *Boletín Historial*, Cartagena núms. 34-36, abril de 1918, pág. 35.

³⁵ Gosselman, *Viaje por Colombia*, op. cit., pág. 109; Acosta, *Itinerario*, op. cit., pág. 12. Cuando el capitán Cochrane visitó a Mompos, encontró gente, "ocupadamente empleada en la construcción de champanes", Cochrane, *A. Journal*, op. cit., pág. 103.

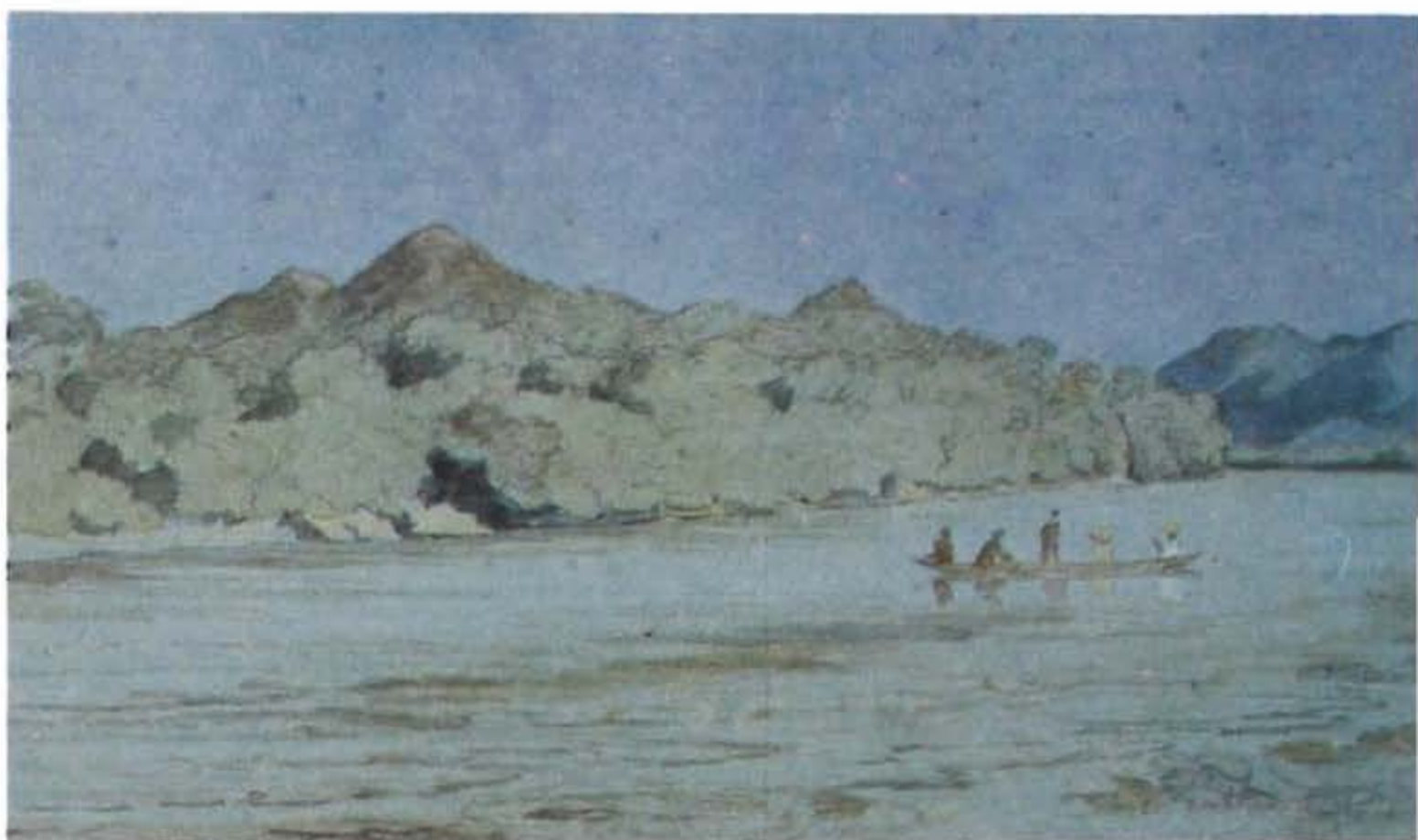
³⁶ *Exposición del Gobernador de Mompos*, Cartagena, 1853, pág. 7.



Normalmente los bogas eran pagados por adelantado, algunas veces no se presentaban en el día acordado.
Bogas, del Magdalena, acuarela sobre papel, 9.4 x 17.6 cms, s. f.



Boceto del río Magdalena. Acuarela sobre papel, s. f.
 12.5 x 17.4 cms, 1845.



Los bongos, los champanes, las barcas y los vapores convivieron en el Magdalena, **Barco en el Magdalena, acuarela sobre papel de Edward M. Mark,**
 12.3 x 17.4 cms, 1845.

³⁷ Algunos trabajos se realizaron. Por ejemplo, el ingeniero S.B. Higgins alcanzó a construir unos espolones que se perdieron cuando se liquidó la Junta de canalización en 1871. Véase "Informe Anual del Gobernador de la provincia de Mompox", en Gaceta de Bolívar, Cartagena, 3 de septiembre de 1871, pág. 157; "Informe anual . . .", en Diario de Bolívar, Cartagena, 15 de julio de 1880. Según las observaciones de S. Camacho Roldán, los vapores tomaron definitivamente el curso del Brazo de Loba desde 1868; véase Nichols, *Tres puertos*, op. cit., pág. 62.

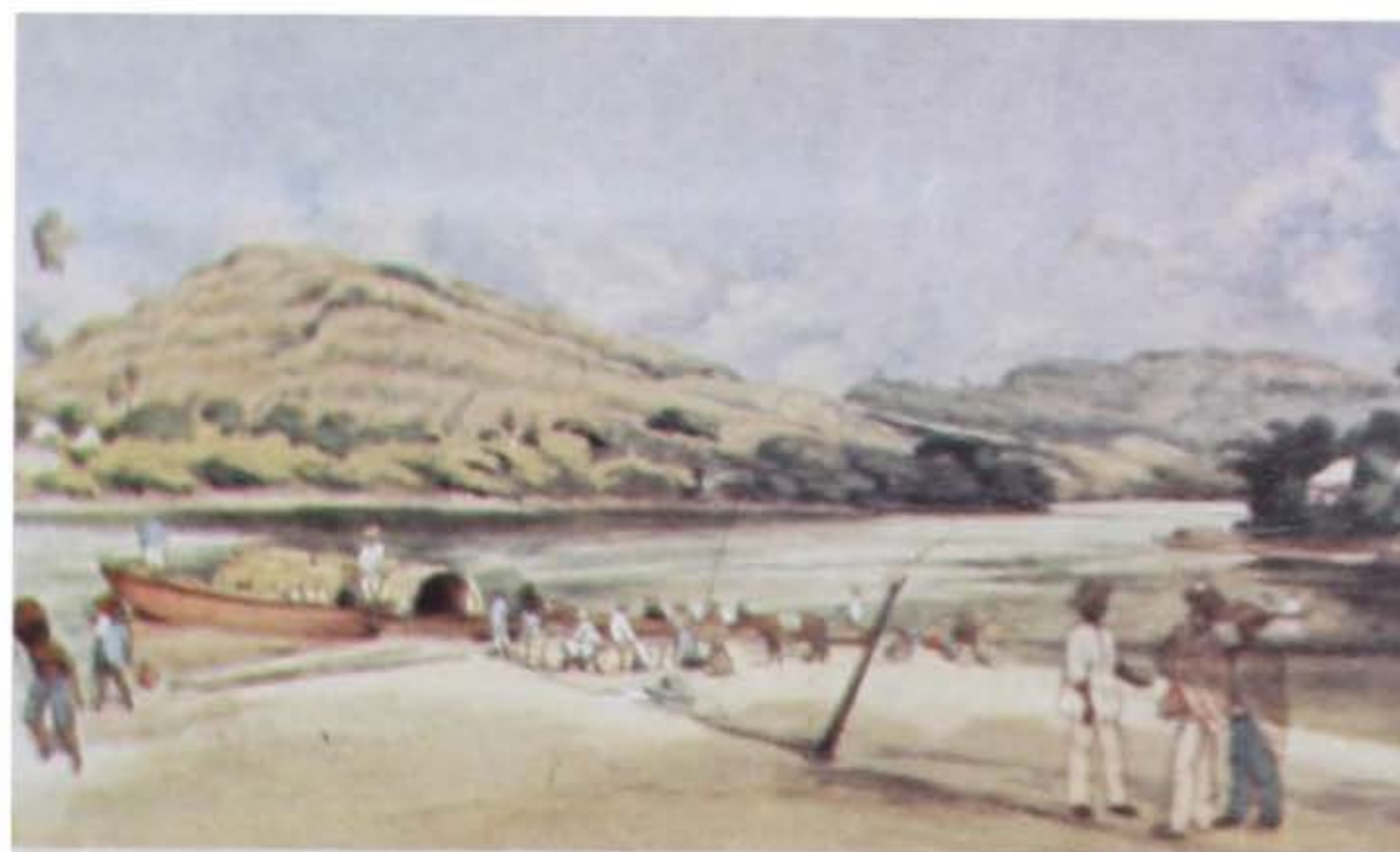
³⁸ Pérez, *Episodio de un viaje*, op. cit. pág. 41.

³⁹ Cochrane, *A journal*, op. cit. págs. 89, 91, 96.

Cuando Felipe Pérez viajó por el Magdalena en 1864, ya no vio a Mompox "ni a la linda isla de Margarita, pues bajamos por el Brazo de Loba, que presenta menos inconvenientes para una navegación rápida". Pérez, en cambio, visitó a Magangué, "célebre por sus ferias, y notable por su bello y pintoresco caserío, que es de calicanto, con anchas azoteas y que está tendido sobre la alta ribera del río, como un tapiz otomano"³⁸. Otros puertos distintos de Barranquilla, Mompox y Magangué también se beneficiaban del transporte fluvial, aunque no con igual intensidad. Quienes viajaban en champán o en piraguas pernoctaban con frecuencia en las hospitalarias habitaciones ribereñas, como cuando el capitán Cochrane cenó y durmió en casa de un comerciante en Remolino. "En todas partes éramos bien recibidos —anotó en su diario—, y siempre encontramos un cuarto, una silla y una mesa". Advertido de las circunstancias del viaje, Cochrane se había provisto de moneda suelta para pagar los servicios necesarios durante el recorrido: un cuarto de dólar, por ejemplo, pagaba en cada lugar por las atenciones de la cocina³⁹. Los viajes en vapor, como las otras embarcaciones, hacían escala en los puertos ribereños, donde cargaban y



La vida en Mompox dependía en gran parte del río Magdalena. Mompox desde el Magdalena. Acuarela sobre papel, 17.4 x 24.8 cms, 1845.



En 1825 el correo tardaba 20 días de Mompox a Honda, uno de los principales puertos del río Magdalena. Honda, acuarela sobre papel, 21 x 48.2 cms, s. f.



Barqueros y mercado a orillas del Magdalena, en Mompox (tomado de: *Voyage pittoresque dans deux Ameriques*, M. Alcide D'Orbigny (dir.), L. Tenré, París, 1936).



descargaban mercancías y pasajeros: Calamar, Puerto Berrío, Puerto Wilches, Conejo, cerca de Honda, entre otros, vivían también al ritmo del transporte fluvial. Para los viajeros, como Wirt Robinson, estas frecuentes paradas, “varias veces cada día en estos villorrios de barro y paja para dejar o recoger mercancías [. . . eran] interminablemente largas”. Durante estas escalas, sin embargo, la tripulación y una buena parte de los pasajeros “desembarcan a hacer compras o a negociar”⁴⁰. Rosa Carneggie-Williams, por ejemplo, quien viajó en el vapor Victoria en 1882, observó cómo en Puerto Wilches se acercaban mujeres a vender huevos y piñas; en Magangué vendían además dulces, totumas, pollos y cerámica; y en Calamar ofrecían también patillas y “unos pequeños pájaros amarillos para la venta”⁴¹. Mientras hacían compras en Calamar, el vapor en que viajaba Rosa Carneggie-Williams se proveía de leña, que ofrecían quienes también vendían otras mercancías. La operación la repetían los vapores más de tres veces al día, pues devoraban enorme cantidad de combustible. Como lo anotó Rothlisberger, “la madera está puesta a secar, apilada, en las orillas, y la tripulación se encarga de traerla a cuestras hasta el

⁴⁰ W. Robinson, *A flying trip to the tropics*, Cambridge, 1895, pág. 55.

⁴¹ R. Carneggie-Williams, *A year in the Andes or a lady's adventure in Bogotá*, Londres, 1882, págs. 236, 240.

barco". Según F. Pérez, un vapor en 1864 consumía diariamente doscientos pesos en leña. La Compañía Colombiana de Transportes, por ejemplo, gastó en leña más de \$ 130.000 en 1831 ⁴².

Provisión de empleos en embarcaciones, puertos y astilleros; comercio de víveres y mercancías; pequeñas sumas por servicios de hospedaje y cocina, hasta expendio de leña y, por supuesto, medio del correo y de noticias: el transporte fluvial determinaba en buena parte la vida de todas las poblaciones a lo largo del Magdalena y sus afluentes.

A pesar de su importancia, las condiciones de navegación variaron muy poco a lo largo del siglo. Estrictamente hablando, no había muelles en los puertos ribereños: "el barco simplemente se acerca a la orilla, se ata a un árbol cercano y extiende un trampolín de madera" ⁴³. Este era quizá, sin embargo, el menor de los inconvenientes. Físicamente, los vapores se tropezaban con innumerables dificultades, en un río de canal cambiante, de rápido caudal y lleno de troncos, sin boyas ni cartas de navegación, sujetos de forma exclusiva a la experiencia de los capitanes. La necesidad de limpiar el río se extendía a sus caños y canales. En este sentido, quizá la obra de más importancia que se llevó a cabo a finales del siglo XIX fue la del Canal del Dique, que ponía en comunicación al Magdalena con el puerto de Cartagena. Un ingeniero estadounidense, G.M. Totten, estuvo trabajando en la década de 1840 en la reapertura del canal, pero en 1852, cuando Juan José Nieto proclamaba el interés nacional de la obra, ésta se encontraba abandonada. "Hemos subordinado la instrucción pública i las mejoras materiales de otro orden a la canalización del Dique", advirtió años más tarde el presidente del Estado de Bolívar para enfatizar así su importancia ⁴⁴. Algunas autoridades, sin embargo, compartían la opinión generalizada en la geografía de Felipe Pérez, según la cual "las vías de comunicación de Bolívar —y, por ende, de la Costa— son por lo general fáciles por ser en su mayor parte acuáticas". Para el presidente del Estado Soberano del Magdalena en 1869, por ejemplo, no existían "obstáculos insuperables de la naturaleza: porque residiendo la mayor parte de nuestra población en el litoral del Estado i en las riberas de los ríos navegables, los medios de comunicación se facilitan, sin tener que apelar a grandes esfuerzos ni a costosas obras" ⁴⁵. Los esfuerzos fueron, efectivamente, escasos. Y frustrantes.

En 1866, por ejemplo, se estableció un impuesto de cinco centavos por carga como derecho de tránsito, y en 1878 se creó la Junta de Canalización del Río, quedando a su cargo la recaudación y administración de dichos fondos ⁴⁶. En 1881 se contrataron los servicios del ingeniero hidráulico J. Striedinger, quien conceptuó que el país no tenía dinero suficiente para las obras de canalización del Magdalena y, en consecuencia, se limitó a señalar un plan de limpia del río. Siguiendo las orientaciones de Striedinger, en 1882 se adquirió la draga *Cristóbal Colón*, que se incendió en 1887 y, tras reconstruida con los fondos del impuesto de canalización, se perdió definitivamente en el combate de los Obispos, durante la guerra de los Mil Días. A la vuelta del siglo, la navegación en el Magdalena seguía enfrentando los mismos obstáculos físicos que sufrió la Compañía de Elbers, excepto quizá que los empresarios fluviales habían aprendido a utilizar barcos de menor calado en las aguas poco profundas y cambiantes de un río indómito.

En estas condiciones, la importancia del río Magdalena se vio reducida a una aventura, con frecuencia tediosa e insoportable, para los pasajeros; a una travesía obligada, y costosa, para las mercancías; y a una agonía prolongada,

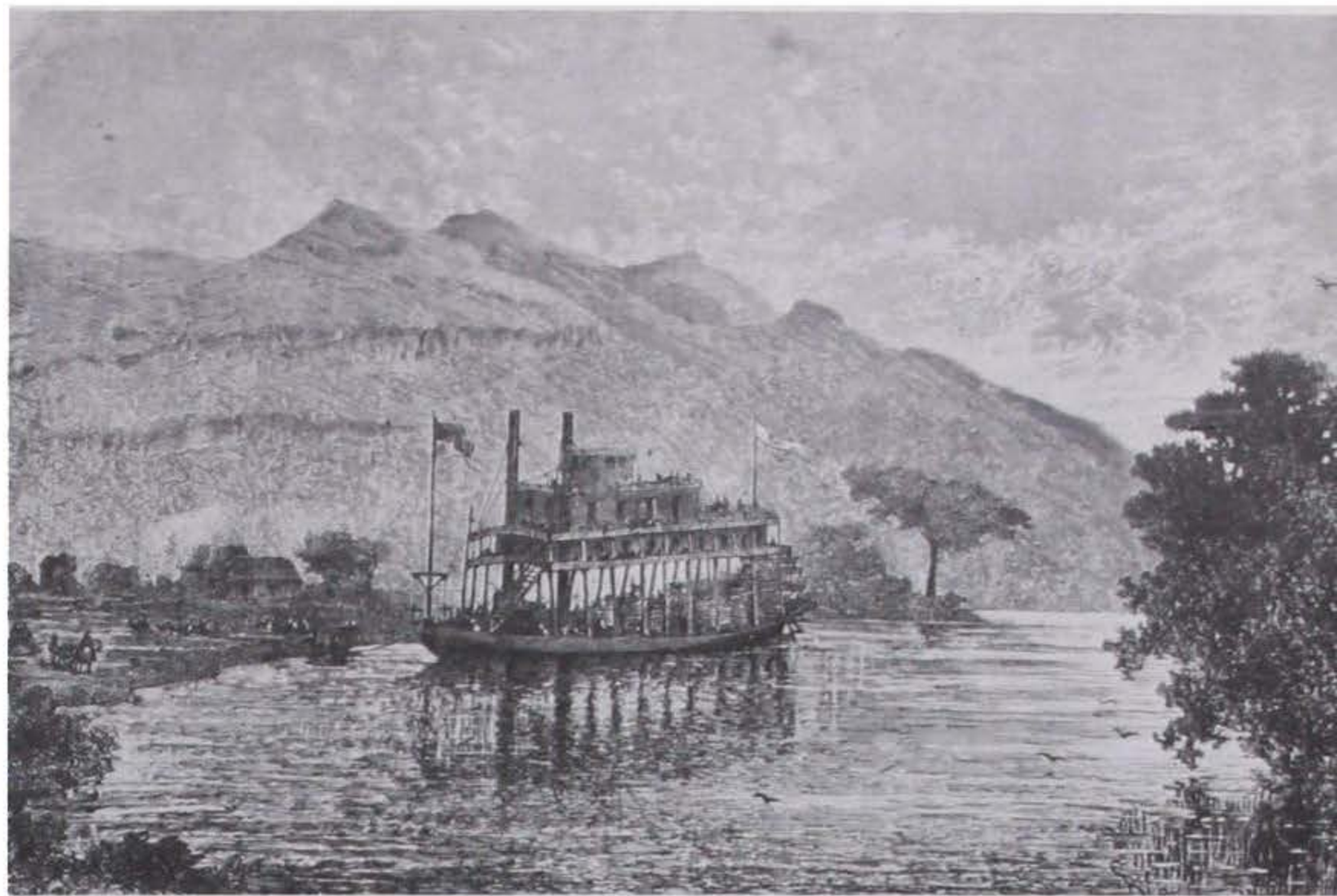
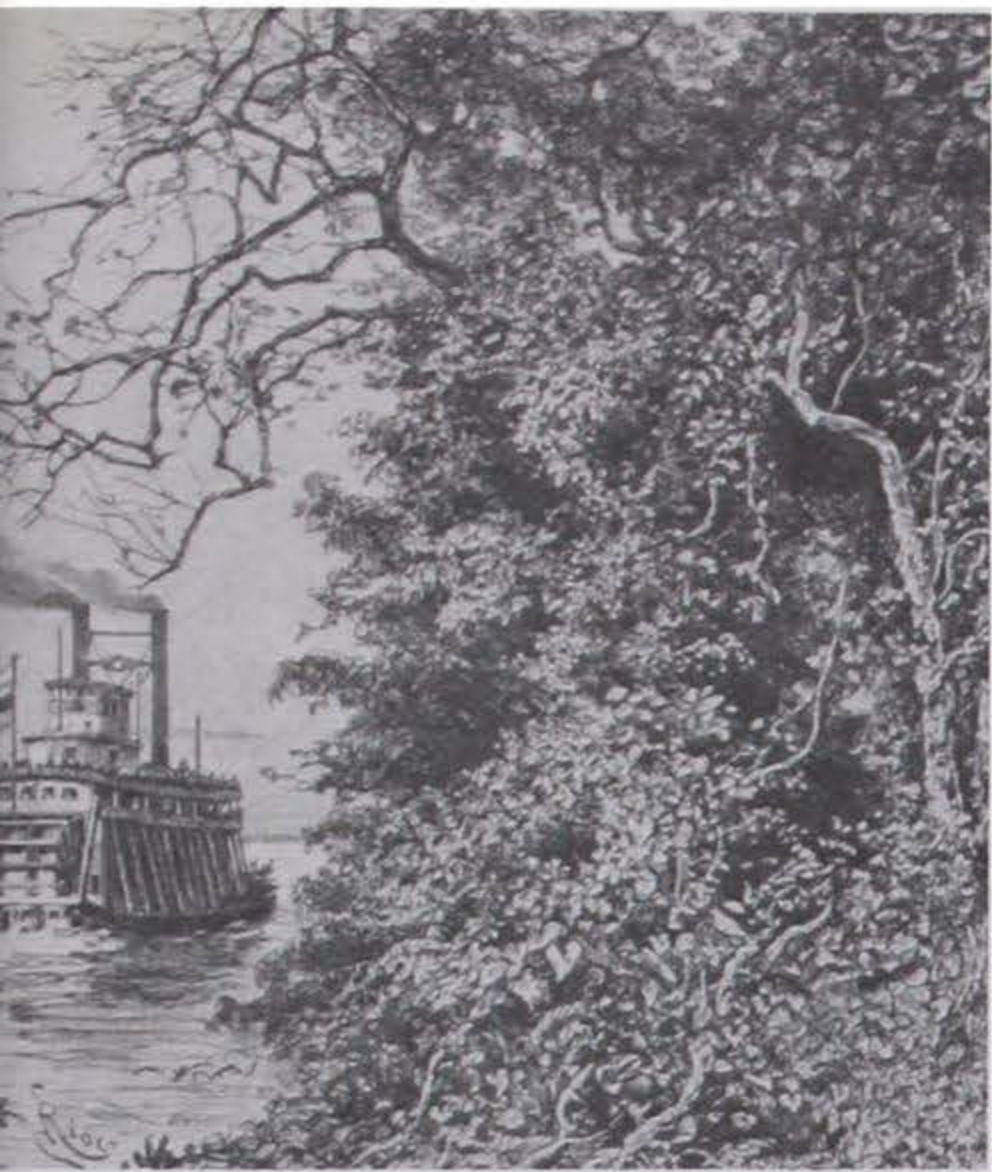
⁴² Véase Carneggie-Williams, *idem.*, pág. 43; Rothlisberger, *El Dorado*, *op. cit.*, pág. 25. Rothlisberger describe también la vida y las habitaciones de los leñadores, *idem.* Véase Pérez, *Episodios*, *op. cit.*, pág. 44; Martínez Aparicio y Niebles, *Directorio anuario*, *op. cit.*, pág. 89; Soeur Marie Saint-Gautier, *Voyage en Colombie*, París, 1893, pág. 31. La unidad de medida para comprar la leña era el burro. En 1895, un "burro" de leña costaba 50 pesos de papel moneda. Véase Robinson, *A flying trip*, *op. cit.*, pág. 54.

⁴³ Robinson, *A flying trip*, *op. cit.*, pág. 54.

⁴⁴ Véase J. J. Nieto, *Mensaje del Gobernador de Cartagena*, Cartagena, 1852; The New Granada and Steam Navigation Co., *Remarks on the Canal or Dique of Cartagena*, Nueva York, 1855; *Mensaje del Presidente Constitucional*, Cartagena, 1883. "La obra del Dique merece toda la atención [...] i en materia de vías de comunicación este es el asunto más grave de que debe ocuparse la Cámara"; T. Herrera, *Mensaje del Gobernador de Cartagena*, Cartagena, 1850, pág. 16. Véase también Nichols, *Tres puertos*, *op. cit.*

⁴⁵ Véase *Mensaje que el Presidente del Estado Soberano del Magdalena dirige a la Asamblea Legislativa*, Santa Marta, 1869; F. Pérez, "Geografía física y política del Estado de Bolívar", en *Geografía de Colombia*, Bogotá, vol. I, pág. 26.

⁴⁶ Véase Nichols, *Tres puertos*, *op. cit.*, pág. 63; Baena y Vergara, *Barranquilla*, *op. cit.*, págs. 297 y sigs.



aunque de pronto inadvertida, para las empresas fluviales. Y en estas circunstancias, el porvenir de las poblaciones ribereñas, atado al transporte en champanes, bongos y vapores, tenía también sus días contados. “No es muy sorprendente, entonces —observó W. Scruggs—, que las tarifas de la carga sean tan fabulosamente altas”⁴⁷. Para el pasajero individual, las preocupaciones eran otras. Antes de embarcarse en ese vapor curioso de tres pisos, atiborrado de madera en el centro de la primera plataforma donde también viajaba el ganado que se sacrificaría en el camino para la carne de la cena, Robinson tuvo que incluir en su equipaje colchón, almohada y malla para protegerse de los mosquitos. Algunas comodidades, sin embargo, había traído el vapor frente a las primitivas embarcaciones que todavía circulaban en el río. En vez de viajar sentado encima de los baúles bajo el toldo rústico del champán, como le correspondió a Felipe Pérez, Wirt Robinson pudo disfrutar de las cabinas ubicadas en el segundo piso del vapor; y en vez de llevar consigo las provisiones alimenticias para el viaje, como sucedía en los años de Cochrane, Robinson disfrutó de la mesa del capitán del vapor, donde se abusaba de la ceremonia: “nadie se sienta antes que el capitán, y nadie se levanta antes de que él dé la señal”⁴⁸. Pero la tragedia del Magdalena no estaba quizá en las tarifas de los fletes ni en la falta de comodidad de los vapores, sino en las condiciones mismas de navegación, en esa búsqueda incierta del canal navegable que Rothlisberger relató magistralmente después de haber pasado Calamar:

*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 un rastro de vida humana. . . Estamos en el Magdalena, dentro de nuestra calurosa cárcel, abandonados en medio de la más absoluta desolación. No hay más remedio. . . Cuatro días eternamente largos duró aquel martirio*⁴⁹.

Arriba: los vapores enfrentaron muchas dificultades en las travesías por el Magdalena. Aquí el “Simón Bolívar” y “El General Trujillo” (Tomados de: Geografía pintoresca de Colombia, Litografía Arco, Bogotá, 1984).

⁴⁷ W. Scruggs, *The colombian and Venezuelan republics*, Boston, 1905, pág. 44.

⁴⁸ Robinson, *A flying trip*, op. cit., pág. 52; Pérez, *Episodios*, op. cit., pág. 33; Cochrane, *A journal*, op. cit., pág. 86.

⁴⁹ Rothlisberger, *El Dorado*, op. cit., pág. 32.