

Artículo de Revisión

Trabajo y salud de los bogas del Río Magdalena en el siglo XIX

Work and health of the bogas of Magdalena River in the 19th century

Yerson Alí Correa-Moreno¹, Juan Manuel Arango-Soler²

Recibido: 13 enero 2020

Aceptado para publicación: 26 junio de 2020

Resumen

En este artículo se analiza el trabajo, las relaciones de trabajo y la salud de los bogas del río Magdalena en el siglo XIX. Los bogas fueron trabajadores claves para la economía del país antes del establecimiento regular de la navegación a vapor por el Río Magdalena. Sin embargo, en el período decimonónico las élites nacionales y los viajeros extranjeros mediante sus relatos construyeron una imagen negativa de los bogadores. En ese sentido, el presente artículo de revisión busca rescatar la importancia que tuvieron los bogantes del Río Magdalena, el cumplimiento de sus deberes y las consecuencias en su salud del trabajo que realizaban. Para ello, se acude a fuentes como diarios de viajeros y marcos normativos.

Abstract

This article analyzes the work, labor relations and health of the bogas of Magdalena River in the 19th century. The bogas were key workers for the country's economy before the regular establishment of steam navigation on the Magdalena River. However, national elites and foreign travelers of the nineteenth century built a negative image of the boaters through their stories. In this sense, this review article seeks to rescue the importance of the Magdalena River boaters, the fulfillment of their duties and the consequences on their health of the work they performed. For this, sources such as travelers' diaries and regulatory frameworks are used.

Palabras clave: Bogas, salud de los trabajadores, salud, trabajo, relaciones de trabajo.

Key words: Bogas, workers' health, health, work, labor relations

Doctorado Interfacultades en Salud Pública, Facultad de Medicina, Universidad Nacional de Colombia. Bogotá, Colombia

Autor de Correspondencia: Yerson Alí Correa-Moreno. Doctorado Interfacultades en Salud Pública, Facultad de Medicina, Universidad Nacional de Colombia. Calle 44 No. 45-67, Unidad Camilo Torres, módulo 2, bloque C, oficina 403. Teléfono: +57 1 3165683. Celular: +57 3125579862. Bogotá D.C., Colombia. Correo electrónico: yacorream@unal.edu.co.

INTRODUCCIÓN

Al inicio del período colonial los indígenas pagaban sus tributos a los conquistadores con alimentos pero “al resultar imposible a la población indígena que tenían encomendada tributar en maíz o frutos de la tierra, debido a que las condiciones físicas del suelo se lo impedían, decidieron emplear a estos indios en una forma de encomienda de servicio personal característica del Nuevo Reino de Granada: la boga por el Magdalena”.¹

El remar por el Río Magdalena fue desde el siglo XVI una actividad peligrosa que impactó negativamente a los trabajadores. Sobre los inicios del bogaje por el Río y sus impactos en los indígenas señaló Antonio Ybot León:

Efectivamente, era bogar pero ¿de qué manera! sobre todo río arriba. Para vencer y aún a duras penas, la gran fuerza de la corriente era necesario que además de los remeros, otros indios fuesen en pie haciendo palanca constantemente con largos palos en el fondo del río, para que avanzase la canoa. Este trabajo no podía dejarse un solo segundo pues si un momento faltaba la resistencia, la corriente empujaba la embarcación río abajo y se desandaba a costa de tanto esfuerzo navegado, y esto durante un trayecto de doscientas leguas. Para este trabajo iban en cada canoa tres o a lo más, cuatro indios; además, las canoas eran bastante grandes e iban cargadas con cuantas mercancías podían meter en ellas. Si los remolinos del río sorprendían las canoas y las hacían zozobrar, la corriente arrastraba ya sin defensa a los tripulantes, que morían sin remedio.²

Por el gran número de muertes, la corona española intentó prohibir que se ocupara a los indígenas en dicha actividad mediante leyes, pero las normas no fueron obedecidas y solamente cuando los negros esclavos transportados desde el continente africano trabajaron como bogas en el Río Magdalena, se dejó de utilizar a los indígenas pero ya se había ocasionado un daño irreparable.³ Solamente a finales del siglo XVI se dejaron de utilizar indígenas en el bogaje pues “a raíz de la prohibición de la mita para la boga en el Río Magdalena (1598), los esclavos sustituyeron a los indígenas en esa actividad de transporte”.⁴ Fals Borda también describió el impacto negativo del bogaje en el Caribe colombiano al inicio de la Colonia y cómo ante la disminución de la población indígena por las demandas de este trabajo, se hizo necesario emplear a los esclavos traídos de África, produciendo un impacto demográfico en la región:

Este catastrófico descenso, como en el resto de América, fue resultado de los abusos cometidos por los encomenderos, los corregidores y funcionarios de la corona, las guerras de conquista, las enfermedades y pestes, el mestizaje, el suicidio colectivo, y la fuga de indígenas a montes lejanos. Pero en el caso de Loba y las tribus rianas de la depresión momposina, hubo además otro elemento supremamente destructor: el trabajo obligatorio,

como mita, de la boga en canoas y champanes [...] Los cementerios indígenas se fueron llenando prematuramente con aquellas osamentas curtidas al sol del Magdalena. Y los conquistadores hubieron de pensar en el pronto reemplazo de la fuerza de trabajo que se agotaba. Miraron hacia el África occidental: Guinea, Angola, Dahomey, Congo, Elmina, y de allí empezaron a traer negros como esclavos para suplantar a los indios en la boga, y después en otras tareas productivas. Hacia 1600 la presencia negra ya era considerable en la región y allí ha quedado, visible, poderosa, influyente, hasta el día de hoy.⁵

El impacto negativo del bogaje en la salud de los bogas del Río Magdalena se prolongó hasta finales del siglo XIX tal y como se evidencia en los diarios de viajeros decimonónicos. También, en el siglo XIX se expidieron marcos normativos para regular las relaciones de trabajo del bogaje. De acuerdo a lo anterior, el presente artículo se estructura en tres partes: En la primera parte se van a exhibir el trabajo del boga del Río Magdalena y su impacto en la salud de los bogantes. En la segunda se van a presentar las relaciones de trabajo destacando que en el bogaje se presentaba una relación de trabajo asimétrica a favor de los trabajadores. En la tercera parte se expondrán los intentos de las élites por intervenir mediante la normatividad el trabajo de los bogantes para finalizar la ya mencionada relación de trabajo asimétrica y lograr la subordinación de los trabajadores.

MATERIALES Y MÉTODOS

Se hizo una revisión documental e interpretación de fuentes primarias y secundarias de información que han abordado a los bogas del Río Magdalena, siendo referentes localizados en bibliotecas especializadas y archivos históricos. Las principales fuentes primarias fueron los relatos de los viajeros nacionales y extranjeros que navegaron por el río durante el siglo XIX y principios del siglo XX, así como reportes de periódicos que mencionaron a los bogas del Magdalena. También, como fuente primaria de información se acudió a la normatividad oficial expedida en el período decimonónico que se refirió al bogaje, aproximación que pretendía identificar y analizar los objetivos de estas leyes y su utilidad para regular las relaciones laborales. En cuanto a las fuentes secundarias de información se trató de artículos y libros que aludieron directa o indirectamente a los bogas del Magdalena durante el siglo XIX.

El énfasis de la investigación estuvo en reconocer las relaciones laborales y la salud de los trabajadores dedicados al bogaje por el río Magdalena. Considerando que estos trabajadores no tuvieron una voz propia en el período decimonónico, se valoraron documentos históricos como diarios de viajeros, marcos normativos, archivos periodísticos, etc., no solamente por su contenido sino también por sus vacíos. La lectura de dicho material se efectuó recurriendo a categorías de análisis como trabajo, salud, relaciones de trabajo y regulación normativa del trabajo.

RESULTADOS

Trabajo y salud de los bogas desde los relatos de los viajeros del Río Magdalena en el siglo XIX

El historiador Theodore Nichols describió las penurias de los bogas durante su trabajo señalando que:

Condenados a trabajar desnudos bajo el sol tropical, en una jornada agotadora de doce a diecisiete horas, durante meses y meses, con frecuencia obligados a pernoctar enterrados en la arena para evitar ser devorados por los mosquitos, estos hombres del río, sólo pensaban en escapar de su lúgubre existencia en orgías alcohólicas cada vez que se les presentaba una oportunidad.⁶

En el transcurso del siglo XIX las élites del país y/o los extranjeros representaron a los bogas en términos negativos y como un problema para la economía y el desarrollo del país. El historiador Eduardo Posada apunta que “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”.⁷ Entonces, a principios del siglo XIX encontramos que el Alemán Alexander Von Humboldt señaló:

Puesto que los bogas apoyan la palanca contra el pecho arriba de las tetillas, todos tienen allí una terrible callosidad, y no utilizan plastrones de cuero hasta cuándo (lo que es muy raro), les aparecen heridas. Por suerte los hombres tienen poca predisposición al cáncer del pecho [...] Es muy pintoresco cuando estas figuras bronceadas de fuerza atlética, avanzan poderosamente apoyados en la palanca. La forma como se les hincha cada vez la vena yugular, cómo chorrean sudor diariamente durante 13 horas en un clima cálido, ardiente, en la cuenca de un río en el que casi nunca sopla un airecillo bienhechor que mueva las hojas.

Durante la remada, los bogas se nos han caído desde el toldo en el agua, varias veces. Uno presta poca atención a estos accidentes, y el caído nada contra la corriente hacia el champán. El accidente no está exento de peligros a causa de los cocodrilos que con frecuencia siguen al champán atraídos por el olor del tasajo (carne cecina) [...] Los bogas están muy expuestos a picaduras de culebra, ya que por lo regular no están a más de 3 palmos de distancia de la ribera. La culebra, que tiene sus cuevas en la orilla se ve molestada por la palanca y salta irritada sobre los remeros.⁸

La descripción de Humboldt reveló lo complicado que era el bogaje a inicios del siglo XIX y los riesgos que corrían quienes se desempeñaban en dicho trabajo. En el mismo sentido se expresó el diplomático inglés John Hamilton quien hizo un viaje por Colombia en la década del veinte del siglo XIX, publicando sus vivencias en un libro de 1827 en el cual se pronunció sobre la

afectación en la salud de los bogas del Magdalena:

Los bogas llevan una vida o muy indolente o muy laboriosa, pudiendo impeler el champán contra la corriente desde las seis de la mañana hasta las seis de la tarde bajo un sol tropical y con solo hora y media para el almuerzo y la comida [...] A los bogas, a causa de sus esfuerzos y constante caminar sobre las cubiertas calientes, se les hinchan las piernas y con frecuencia vimos en las aldeas a jóvenes inválidos por esta clase de trabajo y por falta de atención médica adecuada, constituyendo así una carga para sus familias [...] impeler durante tantas horas bajo un sol abrasador es un trabajo extraordinariamente pesado y sin duda mataría a cualquier europeo en pocos días.⁹

En su escrito Hamilton relató algunos detalles del trabajo del boga, refirió la larga jornada de trabajo que tenían, manifestó cómo el bogaje les causaba en algunos casos invalidez a los trabajadores que les impedía volver a trabajar, convirtiéndose en un problema para sus familias. Igualmente, la publicación de Hamilton es de las pocas en las que se resaltó la atención médica inadecuada que recibían los trabajadores del Caribe colombiano, puntualmente los dedicados al bogaje. Es llamativo que Hamilton hubiera señalado que el trabajo del boga mataría a cualquier europeo en pocos días, puesto que en las primeras décadas del siglo XIX eran evidentes los impactos negativos de la industrialización sobre la salud de los obreros europeos,^{10,11} pero el énfasis del autor estuvo en las altas temperaturas que limitarían a los europeos para desempeñar un trabajo como el bogaje.

El francés Auguste Le Moyne estuvo en Colombia entre 1828 y 1839, viajero que también dejó un testimonio sobre los impactos negativos que tenía el trabajo de los bogas sobre su salud:

... Desde luego, un europeo por robusto que sea y por acostumbrado que esté a las más rudas faenas no podría bajo este sol de fuego de los trópicos soportar un solo día las fatigas de semejante oficio y por de contados las gentes del país que voluntariamente se dedican a él no alcanzan más que en casos contados una edad avanzada, pues estos trabajos unidos a la vida desordenada que llevan, suelen tener por consecuencia inevitable una serie de dolorosas enfermedades y prematuras incapacidades para el trabajo. En muchos de ellos, al cabo de cierto tiempo, la piel, calcinada por los rayos del sol, se les pone rugosa como la de los elefantes, se les inflaman o se les entumescen las piernas por el constante ir y venir por el suelo abrasado del puente [...] si por lo menos encontraran en elevados salarios una compensación por el quebranto prematuro de su salud y recursos para la vejez, pero lo que ganan no está ni mucho menos en proporción con el trabajo agotador que realizan, pues el jornal en la moneda del país equivale a un franco diario, a más

de la alimentación que se reduce a carne ahumada, arroz, plátanos y algunas otras cosas por el estilo igualmente ordinarias.¹²

En la descripción de Le Moyne se encuentra un planteamiento similar al que hizo Hamilton en cuanto a que los europeos no podrían desempeñar el bogaje por las altas temperaturas en las que se efectuaba dicho trabajo. También, señaló la mala alimentación que tenían los bogas y ratificó que el bogaje impactaba negativamente la salud de los trabajadores, ya que a causa del trabajo padecían dolorosas enfermedades e incapacidades derivadas de su actividad que producían un quebrando prematuro de su salud y muerte temprana. Además, el francés era crítico con el bajo salario de los bogas, el cual no subsanaba la afectación a la salud que tenían los trabajadores. Esto último corresponde a un pensamiento de la Europa industrial que ya había empezado a reflexionar sobre los estragos de la industrialización en los trabajadores y, por ende, empezaba a plantearse la mejora de salarios como compensación a los impactos negativos del trabajo industrial sobre la salud de los trabajadores.

El expresidente de Colombia Aquileo Parra presentó en sus memorias algunas de sus experiencias de viaje por Colombia en la segunda mitad del siglo XIX, escritos en los que se refirió a los bogas:

...Sin embargo, lo repito, ¡pobres bogas! Con la vida que llevaban, comiendo solamente dos veces al día un sancocho de plátano y carne rancia; trabajando al rayo del sol o bajo aguaceros torrenciales, y durmiendo a la intemperie sobre la arena de la playa, unas veces ardiente, y empapada otras por la lluvia, ninguno dejaba de estar viejo a los treinta años, y pocos eran los que alcanzaban a vivir cuarenta.¹³

En la narración que hizo Aquileo Parra sobre los bogas se encuentra que, además de advertir lo complejo de las condiciones en las que tenían que trabajar, manifestó lo mal que se alimentaban los trabajadores tal y como lo había anotado Le Moyne. Asimismo, al igual que el francés, Aquileo reflexionó sobre la poca esperanza de vida que tenían los bogas a causa de su trabajo.

En los años ochenta del siglo XIX estuvo en Colombia el diplomático argentino Miguel Cané, quien también interactuó con los bogas y en sus notas de viaje relató los peligros inherentes al bogaje para la vida de los trabajadores:

A veces el río ha crecido y los depósitos de leña se encuentran bajo las aguas, teniendo los bogas que trabajar con la mitad del cuerpo sumergido. Rara es la ocasión, cuando trabajan en seco, que no se interrumpen para matar las víboras sumamente venenosas que se ocultan entre la leña. Pero cuando ésta se encuentra bajo el agua, no tienen defensa, estando a más, expuestos a las picaduras de las rayas.¹⁴

Relaciones de trabajo de los bogas del Río Magdalena en el siglo XIX

Desde la visión de la mayoría de los viajeros extranjeros y nacionales los bogas eran trabajadores indisciplinados, perezosos, rebeldes, etc., pero sus propios relatos permiten exponer que algunas de las actitudes de los bogas eran parte de su resistencia como trabajadores libres ante los intereses de explotación de las élites del país y los malos tratos que recibían de algunos viajeros. En ese sentido, analiza Julio Arias:

Lo que revela la descripción que se hacía del boga es la relación conflictiva entre el letrado-viajero y su transportador por el río Magdalena. El boga era juzgado por su oficio, calificado de irregular, precario, incierto, lleno de imprevistos, agobiante, demorado y tortuoso [...] El letrado-viajero se representaba así sufriendo por el boga; y son justamente este sufrimiento, esta experiencia recreada como tortuosa, los que validaban desde los textos la normalización del boga y su oficio.¹⁵

En el transcurso del siglo XIX en el bogaje existió una relación de trabajo asimétrica a favor de los trabajadores, algo poco común, ya que éstos no se subordinaban ni a los tiempos ni a las condiciones de sus contratantes, sino que imponían las suyas y siendo los concedores del río, los medios de transporte y el itinerario, eran los únicos que podían garantizar el transporte de personas y mercancías por el Río Magdalena. Las particularidades de la relación de trabajo del bogaje disgustaban a los viajeros nacionales y extranjeros. Por ejemplo, el francés Gaspard Théodore-Mollien que estuvo en Colombia en la segunda década del siglo XIX indicó:

La tripulación de un champán es de veinticuatro bogas, que cobran a razón de doce piastras cada uno. Además es de cuenta del viajero la alimentación de esos hombres y el alquiler de la embarcación, que vale cuatro piastras. A veces se tarda más de un mes en subir hasta Honda. Esos medios de transporte son sumamente incómodos y dispendiosos por el tiempo que se pierde en vencer los raudales del Magdalena y por la pereza de los bogas, que son indisciplinados. Estos hombres deben ocupar el último escalón en la clasificación de la especie humana: son una mezcla de individuos de todos los colores que no han conservado silla los vicios de las distintas razas de donde provienen; si están descontentos del viajero, le abandonan en la orilla y se escapan a los bosques, dejándole en la situación más espantosa que darse pueda.¹⁶

El planteamiento de Mollien incluyó un nuevo elemento en la relación de trabajo del bogaje que correspondía al abandono del que, a veces, eran víctimas los viajeros por parte de los bogas durante el itinerario. Sin embargo, el francés no especificó si los viajeros suministraban malos tratos a los bogadores y por eso eran abandonados. Entonces, vemos cómo existía otra

característica de la relación de trabajo asimétrica del bogaje y era la obligación que tenían los viajeros de suministrar un buen trato a los bogas so pena de ser abandonados. Claro está que dados los ideales de superioridad en el período de referencia, tanto de las élites nacionales como de los viajeros europeos, es de suponer que habrían sido constantes los malos tratos hacia los remeros. También, no pocas veces los bogas habrían acudido al abandono de los viajeros como un mecanismo para ratificar que eran trabajadores libres. Es decir, el hecho personificaba mecanismos de resistencia de los trabajadores. Sobre esto último Nieto y Riaño dicen:

No resulta improbable pensar que quizás en sus actos “indisciplinados”, en su negación a responder a las imposiciones de los pasajeros blancos o mestizos, los bogas no estuvieran simplemente poniendo el presente por encima del futuro o actuando sin medir sus consecuencias, como lo veían algunos de sus pasajeros, sino reafirmando su independencia y su condición como seres libres; reafirmando que no eran esclavos sino trabajadores asalariados realizando un trabajo voluntario y que los viajeros no eran dueños absolutos de sus cuerpos ni de su tiempo.¹⁷

Entonces, si bien para los viajeros decimonónicos “la independencia del boga era decodificada como indisciplina”,¹⁸ el manejo de los tiempos del trabajo habría hecho parte de la independencia de los bogadores, constituyendo un mecanismo de resistencia ante los intentos de los viajeros para que los trabajadores fueran obedientes y sumisos. Luego, se puede indicar que:

Al parecer, los bogas desempeñaban con fuerza y dedicación su labor, pero en lugar de adecuarse a los horarios y necesidades de los pasajeros, hacían que estos se acomodaran a sus ritmos de trabajo y holganza. Cumplían con el deber de llevar a sus pasajeros de un lugar a otro, pero el tiempo que se demoraban en hacerlo y la forma en que se comportaban mientras lo hacían manifestaban que no estaban inflexiblemente sujetos a sus órdenes ni sus prioridades.¹⁹

La resistencia de los bogas manifestada en el abandono de los viajeros estuvo vigente aún a finales del siglo XIX, inclusive se describía como insurrección de los trabajadores. Por ejemplo, Salvador Camacho indicó que: “duraba el viaje desde Barranquilla hasta Honda de cuarenta y cinco a sesenta días; a veces más, cuando por insurrección de los bogas había que buscar nueva tripulación en los pueblecillos de las orillas”.²⁰ Por tal razón, se infiere que “los bogas tenían profundamente arraigado el sentimiento de independencia. De allí el desconuelo de los viajeros que se sentían a su merced durante los dos meses que duraba la travesía”.²¹ Al respecto, es oportuno el análisis de Villegas que señala como:

A pesar de la jerarquización sociorracial que marcaba las relaciones sociales en la república,

quienes se autodefinían como blancos estaban sometidos a los designios de los habitantes ribereños, cuando transitaban por el río Magdalena; estos podían transportarlos o no, robarles o no, alimentarlos o no, cuidarlos o entregarlos a su suerte.²²

Esa resistencia boga a la imposición de horarios y demás exigencias de sus contratantes se puede interpretar como una defensa de su libertad y de sus costumbres. En ese sentido, aludiendo a los rasgos de la cultura plebeya del siglo XVIII y sus prácticas conservadoras, Thompson señaló que “la cultura plebeya es rebelde, pero su rebeldía es en defensa de la costumbre”.²³

Además de los viajeros extranjeros algunos miembros de las élites colombianas ayudaron a construir una imagen histórica negativa de los bogas, ejemplo de ello fue José María Samper, miembro prominente de las élites colombianas, quien en el año 1862 decía que “el boga del bajo Magdalena no es más que un bruto que habla un malísimo lenguaje, siempre impúdico, carnal, insolente, ladrón y cobarde”.²⁴ Igualmente, José Joaquín Borda dijo en 1866 que los bogas eran: “hombres ligeros, volubles y supersticiosos, tienen alguna gracia en sus conversaciones; pero se hacen insufribles por sus caprichos y sirven de punto para adivinar el grado de degeneración a que puede llegar la especie humana”.²⁵

Aunque fueron constantes las críticas hacia los bogas, los mismos relatos de los viajeros decimonónicos permiten entrever que a pesar de las ventajas en la relación de trabajo que tenían los bogantes, éstos no cometían delitos contra los viajeros. Es decir, los bogadores habrían entendido que en el marco de una relación de trabajo, tenían unos deberes entre los cuales estaban el respeto por la vida y los bienes de quienes los contrataban. Al respecto, Le Moyne dijo:

A pesar de la salvajez y del embrutecimiento de los bogas y del mal trato que algunos viajeros irritados les dan con frecuencia, no he oído decir que aprovechando de su superioridad numérica y de las ocasiones que podrían encontrar a favor del aislamiento de las regiones desiertas donde se viaja, se atreven contra aquéllos, o hayan atentado contra sus vidas, bien por venganza o para robarles.¹²

Rufino Cuervo y Barreto, miembro de la élite andina colombiana, elaboró un documento sobre los bogas del Magdalena, quizás el primer escrito nacional en defensa de estos trabajadores. El texto respaldó a los bogas al recalcar el complejo clima en el que ejecutaban su trabajo, así como la historia de la mezcla de razas que constituían su herencia y en la que identificó no solamente lo que serían los problemas de la herencia africana, sino también de la herencia española. Además, hizo una comparación entre los bogas y habitantes de otras regiones del mundo que en su consideración eran peligrosos, resaltando que el actuar del boga correspondía más a una pillería que no implicaba riesgo para la vida de las personas ni para el transporte de las mercancías:

El boga del Magdalena es un ente singular, de quien todos los viajeros hablan, contra quien se declama fuertemente, pero cuyo carácter y costumbres ninguno hasta ahora ha descrito con propiedad. Quién lo compara con los beduinos del desierto, quién con los tártaros y cosacos y no señores, tan malo como todo esto no es el boga, y aún en malicia no alcanza a los que armados del estilete roban a los viajeros en Italia, ni tampoco a los muy cultos escrocs de París y menos a los bellacos arrieros de Aragón. Inherentes a la raza de que trae su origen y al clima en que viven, son por la mayor parte sus defectos. Supersticioso como el español, y camorrista como el africano, de cuya mezcla ha nacido, soporta con pena el trabajo en medio de los ardientes calores de un sol abrasador. Sin educación, sin familia, porque el boga casi nunca conoce a su padre, es un ser aislado, ignorante, imprevisivo y lleno de resabios. Sus vicios, empero, no pertenecen a la clase de aquellos que hacen estremecer la humanidad.²⁶

Por lo anterior, se entiende que el boga era consciente de las responsabilidades que tenía una vez establecía una relación de trabajo con los viajeros. Pese a que la relación de trabajo del bogaje estaba inclinada a favor de los bogadores y aunque éstos podían aprovecharse para robar las mercancías y hasta asesinar a quienes los ofendían, no solían hacerlo, siendo su principal reacción frente al maltrato de los viajeros el abandono de éstos.

Un autor decimonónico que acudió a la figura de los bogas para apoyar sus escritos fue Candelario Obeso, oriundo de Mompo que era considerado el sitio de donde eran naturales la mayoría de los bogas del Río Magdalena. En su documento “Los cantos populares de mi tierra”,²⁷ que contenía dieciséis poemas en el lenguaje propio de los bogas, Obeso narró características de las relaciones de trabajo de los bogas que eran desconocidas o que no fueron contadas por los viajeros: la nostalgia que sentían los bogas durante los viajes por separarse de sus familias, los amores que habían dejado en los puertos y su pasión por las fiestas. En la narrativa de Obeso “el boga se nos presenta en su implícita sencillez amoroso, aunque celoso, trabajador, no indolente, en una palabra, se nos revela humano”.²⁸

Los bogas eran los responsables de la comunicación del interior del país con la costa norte y con el exterior, siendo los encargados de trasladar la correspondencia. Entonces, existió una relación de trabajo entre los bogantes y el Estado para garantizar el servicio postal. En dicho vínculo, los bogas también ratificaron su independencia dado que “con su monopolio de las comunicaciones fluviales, los bogas lograron imponer su ritmo a viajeros y envíos”.²⁹ Esto generó tensiones en el siglo XIX que tuvieron como punto álgido la huelga de los bogas del Río Magdalena en el año 1857 sobre la cual dice McGraw: “La huelga fue ordenada por los dueños de las embarcaciones que transitaban el río Magdalena y que solicitaban un incremento de los costos por el transporte del servicio postal a través del río Magdalena desde y hacia el interior del país ya que consideraban miserable el pago de 3.20 pesos por cada viaje que duraba un mes”.³⁰

Aunque la huelga fue dirigida por los dueños de las embarcaciones, las demandas por el incremento de los pagos abarcaban tanto a los propietarios como a los bogadores. En cuanto al desarrollo de la huelga también señala McGraw:

Durante días, todos los barcos en el bajo Magdalena permanecieron inactivos, los correos y el comercio no se movieron, y con Calamar como el punto de transbordo para todas las rutas costeras, el sistema de transporte del país se cerró. Los Bogas en la región se negaron a remar río arriba hasta que se resolviera la huelga, que separó el Caribe del interior y los tres principales puertos marítimos del país. Los funcionarios locales se dieron cuenta de que la acción representaba algo más que un paro laboral habitual, y reconocieron las demandas ofreciendo un compromiso. Al tomar la iniciativa en las negociaciones, un obsequioso gobernador Calvo admitió que “no se puede obligar a los bogas a prestar sus servicios por menos salario del que exigen”, y propuso un aumento salarial por viaje del 500 por ciento para todos los hombres.³⁰

Esta huelga de los bogadores del Río Magdalena se puede concebir como la primera gran huelga desarrollada en el Caribe colombiano en el siglo XIX, convirtiéndose en la máxima expresión de resistencia y de poder en la relación de trabajo del bogaje. Asimismo, al lograr el demandado incremento de los costos de los viajes, se constituyó en un referente histórico de las luchas de los trabajadores colombianos por alcanzar mejoras en sus condiciones laborales, puntualmente en lo concerniente a remuneración. No obstante, esta huelga también tuvo consecuencias negativas para los bogantes, pues las élites habrían sentido amenazados sus intereses económicos, por lo cual en los años siguientes implementaron una serie de medidas para controlar el servicio del bogaje y sus trabajadores:

Después de la huelga, los funcionarios públicos que quizás temían que las concesiones salariales se entendieran como capitulación ante los bogas comenzaron a implementar medidas cada vez más represivas [...] Los barqueros de las aduanas y los servicios postales fueron los primeros en sentir los efectos de estos cambios, ya que su condición de empleados públicos justificaba la coerción en interés nacional. A finales de 1858, un ya no deferente Gobernador Calvo exigió una disciplina laboral más estricta y las administraciones liberales posteriores siguieron su ejemplo con licencias obligatorias y horarios estrictos para los barqueros. Los gobiernos nacionales, estatales y municipales impusieron castigos severos contra las violaciones de las regulaciones posteriores al ataque, disparando a algunos bogas por ser empleados “incorregibles” o por causar “gran escándalo” durante sus horas de ocio, y encarcelar a otros por absentismo o por “varios actos punibles”. En la década posterior a la huelga, fueron multados decenas de bogas en ciudades costeras, despedidos

o encarcelados “por los daños que causan con su resistencia o deserción de su trabajo”, a pesar de la inconstitucionalidad del encarcelamiento en ciertos casos.³⁰

Regulación normativa de las relaciones de trabajo de los bogas del Río Magdalena en el siglo XIX

Desde los primeros años de la independencia se intentó regular el bogaje mediante leyes, pero a pesar de los impactos negativos del trabajo sobre la salud de los bogas, no se expidió ninguna norma para protegerlos al respecto. Esto permite ejemplificar que en la expedición de legislación relativa al mundo del trabajo primaban los intereses de las élites y no se contemplaban los problemas de los sectores subalternos. Las normas se planteaban con el objetivo de disciplinar el trabajo de los bogas para mejorar los tiempos del transporte de las personas y de las mercancías, pero su verdadera finalidad era establecer relaciones en las que los bogas no impusieran sus intereses. Es decir, los marcos normativos buscaban garantizar la obediencia y sumisión de los trabajadores frente a los contratantes.

Tras la independencia, las élites de la naciente República estaban en desacuerdo con que los bogas fueran trabajadores libres y sin sujeción legal formal para el trabajo, ya que dicha libertad se interpretó como una especie de fuero. Además, los bogantes eran conscientes de su importancia para el comercio y las comunicaciones del país, ellos también se habrían identificado a sí mismos como un grupo de trabajadores con fuero al ser los únicos que podían garantizar el transporte de mercancías y personas por el Río Magdalena desde el período colonial tal y como dice Bonil:

Los bogas eran jugadores activos que defendían vigorosamente su existencia como sujetos corporativos con fueros. Totalmente conscientes de la complejidad de su estatus legal, los bogas entendieron la existencia de jurisdicciones, las intrincadas prácticas jurídicas que conllevaban y las luchas de poder a las que servían. También eran plenamente conscientes de poseer fueros.³¹

En la segunda década del siglo XIX, Charles Cochrane viajó por Colombia e interactuó con los bogas; en un escrito de 1825 sobre sus vivencias en el país, mencionó que no habían leyes para regular el trabajo de éstos: “Mompox es el lugar de reunión de los bogas, que llegan a ser cerca de 10.000, y no existe una buena ley que los regule o están mal administrados. Son ellos mismos los que determinan términos del viaje y, además, cobran por adelantado desapareciendo frecuentemente con el dinero”.³²

La descripción de Cochrane evidenció el malestar de algunos viajeros por la falta de leyes para regular el trabajo de los bogas, así como las ventajas para éstos del vacío normativo. Sin embargo, a inicios de los años 20 del siglo XIX se empezó a meditar desde el Gobierno la necesidad de legislar sobre el bogaje; según Lasso, “en 1823 el ministro del interior solicitó al Congreso que aprobara leyes severas para controlar los bogas”.³³

El 1 de mayo de 1826 se expidió la “*Ley que arregla la navegación del Magdalena*”,³⁴ siendo una norma que buscó regular el trabajo de los bogas. La Ley instauró la figura del inspector de bogas, encargado de un distrito de inspección de bogas en responsabilidades como: Formar el enrolamiento de los individuos que quisieran dedicarse al servicio; abrir un registro de los buques destinados a la navegación; formar el rol con que debía navegar cada buque con los nombres del patrón y bogas, la dotación y lo que hubieran recibido de salario; establecer los horarios de trabajo y descanso. Además, los inspectores de bogas tenían funciones de policía, pudiendo aprehender al boga para entregarlo a la autoridad para su juzgamiento si éste abandonaba la embarcación, desobedecía las órdenes del patrón en razón del servicio u ofendía al patrón o los pasajeros. También, el artículo 15 de la Ley estipuló, por primera vez en la República, justicia punitiva contra los bogas del Río Magdalena por incumplimiento de su trabajo. Así, como medidas de castigo los bogantes podían ser enviados a buques de guerra de seis meses a dos años o podían ser privados de su libertad durante períodos que variaban de diez días a tres meses acorde a la gravedad de su falta. Se vinculó, entonces, el incumplimiento del trabajo con la pérdida de la libertad.

Lo anterior permite dimensionar la importancia económica y social de los bogas del Río Magdalena, quienes habrían sido los primeros trabajadores que en Colombia fueron objeto de normativización para controlar su trabajo libre y asalariado, procurando lograr su obediencia y sumisión ante sus contratantes, eliminando de paso el presumible fuero con el que contaban desde finales de la Colonia.

En el último artículo de la Ley del 1 de mayo se estableció que ante el naufragio de un buque, los bogas no podían abandonar la embarcación ni el cargamento a no ser que no hubiera esperanza de salvarlos a juicio del patrón. Al contrario, estaban obligados a contribuir con lo que fuera preciso para el salvamento del buque o carga, debiendo seguir el viaje hasta su destino. Esta responsabilidad asignó otro riesgo para los bogantes, ya que un naufragio supone un peligroso rescate de las mercancías. Este planteamiento evidenció que la vida del boga no era prioritaria, una realidad que fue constante en las normas que abordaron el bogaje a lo largo del período decimonónico.

El 4 de junio de 1843 se expidió la Ley “*Que arregla el servicio de los patronos y bogas del río Magdalena*”.³⁵ Esta reglamentación estuvo compuesta por 23 artículos, y el último derogó la Ley del 1 de mayo de 1826. Sin embargo, la mayoría de disposiciones eran similares a las de la normativa predecesora. La única novedad fue que atribuyó funciones policivas a los patronos de las embarcaciones, quienes ante demoras indebidas, podían castigar a los bogas negándoles la ración, manteniéndolos arrestados en la cárcel pública o en un cepo que podía llevar la barca. Efectivamente, se seguía intentando un manejo coactivo del trabajo de los bogas, haciendo necesario extender las funciones policivas más allá de los inspectores de bogas o la misma policía, y llegando hasta los patronos que podrían ejercer de una forma más práctica la autoridad.

En el marco de la huelga ya referenciada de 1857, la Asamblea Constituyente del Estado de Bolívar expidió la Ley de 31 de diciembre de 1857 “*Sobre correos del Estado*”,³⁶ plasmando una serie de controles en el transporte de correos por el Río Magdalena. El artículo 5 determinó que la conducción de los correos se haría mediante contratistas que debían cumplir las condiciones plasmadas en el artículo 6 como: El contratista tenía que hacer la conducción conforme a la manera prescrita en los itinerarios y pagar una multa de veinte centavos por cada hora de retraso en la llegada del correo. Debía responder el contratista por los valores que se le entregaban, salvo casos fortuitos definidos en la contrata. El poder ejecutivo podía rescindir la contrata por sí solo cuando el correo se demorara en referencia a las horas establecidas.

La Ley de 31 de diciembre de 1857 ambicionó formalizar y garantizar mediante contratos el transporte de correos. Al estipular multas por tardanzas trasladó en los firmantes de los contratos la responsabilidad de transportar en los tiempos exigidos el correo, con ello los responsables presuntamente ejercerían mayor control sobre el trabajo de los bogas e intervendrían para que los trabajadores no desertaran o se entretuvieran en fiestas. Así, la Ley extendió a los firmantes de los contratos las responsabilidades de policía para supervisar y garantizar el trabajo de los bogantes. Además, al plantearse que el poder ejecutivo tenía facultades para rescindir los contratos por atrasos en la correspondencia, se habría buscado equilibrar la relación de trabajo dando más poder a los representantes del Estado. Luego, esta norma se hizo para beneficiar las élites y en detrimento de los intereses de los trabajadores, ya que no se contemplaron los peligros para los bogadores al tener que ejecutar su trabajo en menos tiempo o las contingencias de la navegación fluvial como las crecidas del río o el impacto del sol abrasador.

En el año 1862 se expidió el Decreto Nacional del 1 de abril “*Que hace algunas prescripciones sobre la navegación del alto Magdalena*”,³⁷ siendo la única norma que suministró algún beneficio a los bogas. En el artículo 1 se indicó que quedaban eximidos de servir en el ejército de la Unión quienes se hallasen empleados en la navegación del Magdalena, siempre que estuvieran debidamente matriculados y hubieran recibido la correspondiente atestación de la autoridad respectiva. Dicha norma permite dimensionar la importancia de los bogantes para el gobierno nacional y el control que se estaba ejerciendo mediante el registro de estos trabajadores ante las autoridades.

A pesar de lo anterior, lo que predominó en el siglo XIX fueron las regulaciones como medio para coaccionar a los bogas. En ese sentido, en el Estado Soberano de Bolívar se expidió la Ley 44 de 25 de diciembre de 1873 “*Que crea inspectores de bogas*”,³⁸ Dicha Ley retomó varios apartados de normativas anteriores que abordaban el bogaje por el Río Magdalena: se ratificó la ubicación de inspectores de bogas en algunas ciudades del Caribe, corroboró las funciones policivas de los inspectores de bogas, los cuales podían aprehender a pilotos y tripulantes desertores para ponerlos a disposición de las Alcaldías para su juzgamiento y castigo. No obstante, lo novedoso de dicha Ley fue que mediante su artículo 3, estableció que se debían hacer

contratos por escrito ante los inspectores de bogas en los que se dispusieran los salarios, anticipos, nombres y funciones de los tripulantes de las embarcaciones. Buscando mediante los contratos de trabajo, ya no reducidos al transporte del correo, ejercer un mayor control del bogaje.

Es evidente que ante las constantes quejas contra el trabajo de los bogas del Río Magdalena, se procuró regular y disciplinar dichos trabajadores mediante la normatividad. Según los relatos de viajeros extranjeros y nacionales del siglo XIX, las élites no habrían conseguido el objetivo de disciplinar a los bogas, indica Solano que “el continuo cambio de residencia de los bogas les permitía eludir a las autoridades que los buscaban por incumplimiento de contrato de trabajo, robos o abandonos de los pasajeros y de la carga”.³⁹ El medio en que vivió el boga le facilitó escapar a las modalidades rígidas de trabajo que intentó imponer la élite nacional y regional, no siendo posible subordinarlos y sujetarlos completamente. Por ende, las élites se habrían tenido que acostumbrar a no poder ejercer el control deseado sobre estos trabajadores.

Pese al análisis aquí dispuesto, resulta claro que la carencia de estudios específicos que hayan abordado esta materia durante el período referenciado constituye una limitante en términos de la comparabilidad de los hallazgos aquí descritos. Ello tiene que ver con otra dificultad y es la aproximación que realizó la presente investigación sobre fuentes primarias y secundarias que fueron diseñadas para otros propósitos. Este caso particular se alimenta de una descripción más completa de lo económico, político y social de la época de referencia y su vínculo con lo acontecido con el bogaje, representación que se incluye en la tesis doctoral que le dio origen a la disquisición expuesta en estas líneas.

CONCLUSIÓN

Existieron comentarios negativos comunes en las descripciones realizadas en el siglo XIX acerca de los bogas. Empero, el abandono de pasajeros y el incumplimiento de horarios habrían sido mecanismos de resistencia ante un trabajo que los mismos viajeros reconocían como difícil por las demandas físicas y los peligros del itinerario. Además, pese a la importancia económica de los bogas para la importación y exportación de mercancías, así como para el transporte de personas y las comunicaciones, el bogaje era un trabajo mal pago. Igualmente, los relatos de viajeros decimonónicos ayudan a entender que el bogaje fue un trabajo que entrañó peligros, resultando en víctimas de accidentes de trabajo y enfermedades derivadas de su trabajo. No obstante, ninguna de las leyes del siglo XIX buscó proteger la salud de los trabajadores, al contrario, algunas disposiciones legales sobre el bogaje implicaban más riesgos para la salud de los trabajadores.

En el siglo XIX el bogaje se consolidó como una actividad laboral asalariada. Dada la movilidad implícita del bogaje, los trabajadores podían incumplir los acuerdos a los que habían llegado con quienes los contrataban. En esa óptica, se dio una relación laboral asimétrica en la que no existía sumisión del sector subalterno y asalariado con los patrones. Por ello, las élites intentaron establecer mecanismos de coerción como las leyes que condenaban a los bogas con multas económicas o la pérdida

de libertad por incumplimiento del trabajo. También, mediante legislación se planteó la obligación del enrolamiento para que los bogas fueran reconocidos como tales ante las entidades gubernamentales. Asimismo, mediante leyes se instituyó el inspector de bogas como una figura que debería garantizar el orden y la prestación de servicios de los bogantes. Sin embargo, los medios coercitivos no fueron eficientes y los bogadores siguieron siendo un grupo de trabajadores que se resistían a los mecanismos de control que trataron de imponer las élites caribeñas y andinas de Colombia.

En síntesis, se advirtió que el trabajo de los bogas del río Magdalena impactó negativamente la salud de los trabajadores. Estos trabajadores establecían relaciones de trabajo asimétricas en favor de ellos que no se subordinaban a la voluntad de los contratantes. También, se identificó que los marcos normativos del siglo XIX se enfocaron en regular las relaciones de trabajo, pero sin abordar la salud de los bogas del Magdalena. Definitivamente se corresponde con una cuestión que se espera despierte el interés de los investigadores en materia de derecho, sociología, salud laboral, entre otros, a la expectativa del surgimiento de análisis que desde distintas disciplinas y enfoques posibiliten entender la historia detrás no solamente de los bogas, sino de otros colectivos laborales y de la regulación del trabajo en Colombia.

REFERENCIAS

1. Borrego MC. Mompox y el control de la boga del Magdalena. *Temas Americanistas*. 1984; (4): 1-9.

2. León AY. La arteria histórica del Nuevo Reino de Granada, Cartagena-Santa Fe, 1538-1798: Los trabajadores del Río Magdalena y El Canal del Dique, según documentos del Archivo General de Indias de Sevilla. Bogotá: Editorial ABC; 1952.

3. Palacios M, Safford F. Colombia: país fragmentado, sociedad dividida: su historia. Bogotá: Ediciones Uniandes; 2011.

4. Tirado A. Introducción a la historia económica de Colombia. Bogotá: El Áncora Editores; 2000.

5. Borda OF. Historia doble de la Costa. Tomo 1: Mompox y Loba. Bogotá: El Ancora Editores; 2002.

6. Nichols T. Tres puertos de Colombia: estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla. Bogotá: Banco Popular; 1973.

7. Posada-Carbó E. Bongos, champanes y vapores en la navegación fluvial colombiana del siglo XIX. *Boletín Cultural y Bibliográfico*. 1989 (26): 2-13.

8. Humboldt AV. Diario VII a y b - Viaje por el río de la Magdalena. En: Extractos de los Diarios de Alexander Von Humboldt preparados y presentados por la Academia colombiana de ciencias exactas, físicas y naturales y la Academia de Ciencias de la República Democrática alemana. Academia Colombiana de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, editor. Bogotá: Biblioteca Nacional de Colombia; 1982 [1801]).

9. Hamilton JP. Viajes por el interior de las provincias de Colombia. Bogotá: Publicaciones del Banco de la República; 1955 [1827]).

10. Engels F. Los Resultados. En: Engels F, editor. *La Situación de la Clase Obrera en Inglaterra*. Londres: Centro de Estudios Miguel Enríquez (CEME); 1845. p. 155-202.

11. Rosen G. *Industrialism and the Sanitary Movement (1830-1875)*. En: Fee E, Morman E, editores. *A History of Public Health*. Nueva York: The Johns Hopkins University Press; 1958. p. 168-269.

12. Le Moyne A. Viajes y estancias en América del Sur, la Nueva Granada, Santiago de Cuba, Jamaica y el Istmo de Panamá. Bogotá: Biblioteca Popular de Cultura Colombiana; 1945.

13. Parra A. *Memorias de Aquileo Parra: presidente de Colombia de 1876 a 1878*. Bogotá: Imprenta de La Luz; 1912.

14. Cané M. *Notas de viaje sobre Venezuela y Colombia*. Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura; 1907.

15. Arias J. *Nación y diferencia en el siglo XIX colombiano. Orden nacional, racialismo y taxonomías poblacionales*. Bogotá: Uniandes; 2007.

16. Mollien GT. *Viaje por la República de Colombia en 1823*. Bogotá: Tercer Mundo; 1992.

17. Nieto MC, Riaño M. *Esclavos, negros libres y bogas en la literatura del siglo XIX*. Bogotá: Ediciones Uniandes; 2012.

18. Martínez F. *Tránsitos por el río Magdalena: el boga, el blanco y las contradicciones del liberalismo colombiano de mediados del siglo XIX*. *Estudios de Literatura Colombiana*. 2011; (29): 17-41.

19. Burgos R. *Rutas de libertad: 500 años de travesía*. Bogotá: Editorial Pontificia Universidad Javeriana; 2010.

20. Camacho S. *Notas de viaje (Colombia y Estados Unidos de América)*. París: Garnier Hermanos. Bogotá: Librería Colombia; 1897.

21. Peñas DE. *Los bogas de Mompox: historia del zambaje*. Bogotá: Tercer Mundo Editores; 1988.

22. Villegas A. *El valle del río Magdalena en los discursos letrados de la segunda mitad del siglo XIX: territorio, enfermedad y trabajo*. *Folios*. 2014; (39): 149-159.

23. Thompson E. *Costumbres en común*. Barcelona: Crítica; 1995.

24. Samper JM. *Viajes de un colombiano por Europa I*. Barcelona: Red ediciones S.L.; 2011 [1862].

25. Borda JJ. *Seis horas en un champán*. En: *Museo de cuadros de costumbres, variedades y viajes*. Bogotá: Biblioteca de El Mosaico; 1866. 284-288.

26. Cuervo R. El boga del Magdalena. El Mosaico: Bogotá; 1859 agosto 13.
27. Obeso C. Cantos populares de mi tierra. Bogotá: Ministerio de Cultura; 2009 [1877].
28. Palacios G. El motivo de los bogas en la imaginación literaria de Jorge Isaacs y Candelario Obeso. Escritos. 2010; (18): 156-184.
29. Helg A. Libertad e igualdad en el Caribe colombiano 1770-1835. Medellín: Fondo Editorial Universidad EAFIT; 2010.
30. McGraw J. The Work of Recognition: Caribbean Colombia and the Postemancipation Struggle for Citizenship. Chapel Hill: University of North Carolina Press; 2014.
31. Bonil-Gómez K. Free people of African descent and jurisdictional politics in eighteenth-century New Granada: the Bogas of the Magdalena River. J Iberian Latin American Studies. 2018; (24): 183-194.
32. Cochrane C. Viaje por Colombia, 1823 y 1824: diario de mi residencia en Colombia. Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura; 1994 [1825].
33. Lasso M. Myths of harmony: Race and republicanism during the age of revolution, Colombia, 1795-1831. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press; 2007.
34. Republica de Colombia. Ley de 1 de mayo de 1826. En: Codificación Nacional de todas las leyes de Colombia desde el año 1821, tomo 2. Bogotá: Imprenta Nacional; 1924.
35. Republica de Colombia. Ley de 4 de junio de 1843. En: Codificación Nacional de todas las leyes de Colombia desde el año 1821, tomo 10. Bogotá: Imprenta Nacional; 1924.
36. Asamblea Constituyente del Estado de Bolívar. Ley de 31 de diciembre de 1857. En: Constitución y Leyes del Estado de Bolívar. Expedidas por la Asamblea Constituyente del Estado de Bolívar de 1857. Cartagena: Imprenta de E. Hernández, por J.R. Espriella; 1859.
37. Republica de Colombia. Decreto del 1 de abril de 1862. En: Codificación Nacional de todas las leyes de Colombia desde el año 1821, tomo 20. Bogotá: Imprenta Nacional; 1930.
38. Asamblea Legislativa del Estado Soberano de Bolívar. Ley 44 de 25 diciembre de 1873. En: Leyes expedidas por la Asamblea Legislativa del Estado Soberano de Bolívar: sesiones ordinarias de 1873. Cartagena: Tipografía de Antonio Araújo; 1874.
39. Solano SP. Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930. Cartagena: Observatorio del Caribe Colombiano. Universidad de Cartagena; Ministerio de Cultura; 2003.

© Universidad Libre. 2020. Licence Creative Commons CC-by-nc-sa/4.0. <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.en>

