
José María Samper y los bogas del Magdalena: escritura, tensiones y nación en el siglo XIX colombiano

DOI: <https://doi.org/10.32870/cl.v2i33.8099>

Recepción

18 | febrero | 2025

Aceptación

16 | abril | 2025

David Bernal Montero^{1*}

ORCID: 0009-0008-9876-8216

El Colegio de México, México

Resumen

En la segunda mitad del siglo XIX, la élite liberal colombiana enfrentó el reto de consolidar una nación unificada y moderna. José María Samper, destacado político y escritor liberal, refleja este proceso en su obra *Viajes de un colombiano en Europa* (1862), donde narra su travesía desde Honda hasta Cartagena a través del río Magdalena. Este recorrido fue fundamental para comprender y “dibujar” la nación, a pesar de que el territorio aún era percibido como salvaje en la visión criolla de la época. Samper no emprendió el viaje solo; contó con el apoyo esencial de los bogas, navegantes locales marginados en la construcción del discurso nacional, pero imprescindibles para el transporte fluvial. Los relatos de Samper y otros autores legitiman su papel como representantes del país, a la vez que evidencian tensiones con los bogas, quienes resistían la autoridad de los viajeros blancos. Esta perspectiva aporta una mirada crítica sobre las dinámicas sociales y culturales entre anfitriones y visitantes en el espacio nacional colombiano.

Palabras clave: literatura de viajes, siglo XIX, Colombia, río Magdalena, bogas

José María Samper and the Magdalena River Boatmen: Writing, Tensions, and Nation in 19th-Century Colombia

Abstract

In the second half of the nineteenth century, Colombia's liberal elite faced the challenge of consolidating a unified and modern nation. José María Samper, a prominent liberal politician and writer, exemplifies this process in his work *Travels of a Colombian in Europe* (1862), where he recounts his journey from Honda to Cartagena along the Magdalena River.

*Licenciado en Estudios Latinoamericanos por la Universidad Nacional Autónoma de México. Actualmente cursando la Maestría en Ciencia Social con especialidad en Sociología por el Colegio de México.. Contacto: david5352@hotmail.com

Bernal, D.

This journey was crucial for understanding and “mapping” the nation, despite the territory being perceived as wild in the nineteenth-century Creole imagination. Samper was not alone; he relied on the essential support of the bogas, local river navigators marginalized in national discourse but vital for river transport. Samper’s and other writers’ accounts legitimize their role as national representatives while revealing tensions with the bogas, who resisted the authority of white travelers. This approach offers critical insights into the social and cultural dynamics between hosts and visitors within the Colombian national space.

Keywords: Travel literature, 19th century, Colombia, Magdalena River, rowers

Introducción

La formación de Colombia como nación ha sido el resultado de múltiples procesos históricos complejos que han configurado su identidad y su proyecto político actual. Al igual que muchas otras colonias españolas en América, la entonces Nueva Granada vivió un prolongado y turbulento proceso de independencia impulsado principalmente por una élite criolla que aspiraba a mayores derechos y autonomía política. No obstante, la consolidación territorial y política como nación soberana fue solo el inicio de una construcción nacional que enfrentó desafíos profundos, más allá de la simple ruptura con el dominio español. Estos desafíos involucraron la definición de un proyecto político, cultural y social que buscaba “dibujar” una nación homogénea y moderna, especialmente bajo el impulso del liberalismo en la segunda mitad del siglo XIX.

Este artículo se centra en analizar cómo la construcción de la nación colombiana estuvo atravesada por tensiones entre distintos actores y discursos, tomando como eje el viaje y la producción textual de José María Samper (1828-1888), político, escritor y diplomático liberal. En su obra *Viajes de un colombiano en Europa* (1862), Samper documenta su travesía por el río Magdalena, arteria fluvial fundamental que conecta las regiones andinas con la costa Atlántica y que fue clave para el comercio y la movilidad hacia Europa. En particular, el capítulo *De Honda a Cartagena* (1858) registra sus encuentros con los bogas, navegantes descendientes de esclavos que, aunque esenciales para la navegación, fueron marginados y estigmatizados en el discurso nacional criollo.

Los bogas, considerados “salvajes” y representantes de una región indómita fuera del control del proyecto liberal, simbolizan las tensiones sociales y culturales que atraviesan la construcción nacional. Así, la investigación plantea la pregunta central: ¿Cómo se articulan las tensiones entre los discursos criollos y las experiencias de los bogas en las narrativas de José María Samper sobre el río Magdalena? Para ello, se examinará el papel simbólico y material del río Magdalena en la conformación de la nación, se analizarán las representaciones de los bogas en la obra de Samper y su relación con los imaginarios liberales de progreso y civilización, y se explorará cómo estos relatos reflejan y reproducen las dinámicas de poder y exclusión social propias del siglo XIX colombiano.

El río Magdalena

El río Magdalena ha sido históricamente una vía fundamental para la configuración económica, social y territorial de Colombia, aunque en este artículo se delimita su análisis al contexto del siglo XIX. La modernización de la navegación en el Magdalena inició en 1823 con la concesión otorgada al empresario alemán Juan Bernardo Elbers para operar va-

pores fluviales. Este intento pionero, aunque prometedor, fracasó y la empresa cerró en 1837. Posteriormente, Francisco Montoya retomó la iniciativa, logrando en 1847 un contrato con el gobierno de Tomás Cipriano de Mosquera para modernizar la navegación y potenciar la exportación de productos como el tabaco, buscando integrar el Magdalena a los circuitos económicos globales. Esta etapa representó un esfuerzo por diversificar la economía y explorar el potencial productivo del territorio, en línea con las visiones liberales de progreso y desarrollo.

Sin embargo, las características topográficas del río representaron obstáculos insalvables: las crecientes invernales dificultaban la navegación, los bancos de arena retenían las embarcaciones y las corrientes rápidas y estrechas complicaban la maniobra de las tripulaciones. Estos factores mantuvieron al Magdalena bajo una narrativa de misterio y peligro, como lo testimonian viajeros como Samper y el francés Gaspard Mollien, quien narró con dramatismo las amenazas naturales que rodeaban el río:

“Aquí, me decían mis bogas, un hombre y su burro fueron mordidos por una serpiente; allí, un caimán devoró a un boga; más allá un jaguar despedazó a un niño. Estos son los terribles recuerdos que por doquier deja el Magdalena” (Mollien, 1944, pág. 25).

Esta percepción consolidó al Magdalena como un espacio fronterizo e indómito dentro del imaginario nacional del siglo XIX.

El texto, el espacio y su relación con los viajes

Los diarios de viaje, por su naturaleza cambiante, son fuentes fundamentales para comprender la lógica y mentalidad de los viajeros frente a los territorios y sociedades visitadas. Estos relatos, que se consolidaron desde el siglo XVIII (Celeita, 2021), contienen descripciones de lugares, personajes y paisajes, y reflejan además las tensiones internas del viajero respecto a lo desconocido. Ottmar Ette (2008) define la escritura del viaje como un modelo plástico de comprensión del mundo, donde texto, autor y lector participan en un ejercicio que “escenifica siempre una mirada abarcadora desde arriba, un ‘flotar por encima de las cosas’, desde un ángulo que ya no es el del sujeto concreto y su restringido campo visual” (2008, pág. 27). El viajero decimonónico encarna esta visión panorámica y omnisciente sobre lo observado y conocido durante su recorrido.

Por su parte, Errazuriz Cruz (2009) aporta una mirada experiencial que permite entender el viaje como:

“una construcción de una experiencia, como un salir de la casa, de lo conocido y familiar, para adentrarse en el lugar de lo desconocido, en el espacio de lo extraño. El enfrentamiento con la novedad produce en la mente del viajero una nueva identidad que lleva las marcas de esta experiencia” (pág. 12).

Añade que:

“La mentalidad del viajero es transformada por el periplo, por ese esfuerzo que debe hacer, a veces doloroso, por incorporar lo nuevo a las estructuras de lo ya conocido. Ese esfuerzo y las tensiones que se producen entre lo propio y lo familiar y aquello que el viajero enfrenta, la transformación de su mentalidad; todo esto queda plasmado en el libro de viajes, cuyo texto es un documento que refleja, más que el lugar visitado, los intentos del viajero por dar cuenta de su experiencia (...) De hecho, la escritura selecciona, dispone y da sentido a esas experiencias, donde el viajero intenta integrar lo vivido al interior del universo de lo conocido” (pág.13).

Bernal, D.

Desde una perspectiva histórica, Burke (2000) enfatiza que el análisis debe considerar “la estructura de las creencias, además de su contenido, en otras palabras, las categorías, metáforas y símbolos, cómo piensa la gente además de en qué piensa” (pág. 207). Este enfoque resulta crucial para ubicar los textos y sus lectores en contextos culturales, políticos y sociales específicos.

En el análisis espacial, autores como Durkheim (2012), Foucault (1984) y Harvey (1990) han explorado el espacio como construcción social, poder y geopolítica. En Colombia, esta dimensión se manifestó claramente en la división entre tierras altas —pobladas mayoritariamente por españoles y criollos— y las zonas fronterizas —habladas por afrodescendientes e indígenas, presentadas como territorios salvajes y hostiles—. Esta diferenciación racial y territorial generó patrones de segregación y exclusión que dificultaron la integración nacional (Appelbaum, 2017).

La élite criolla, heredera de teorías racistas europeas adaptadas al contexto americano, promovió procesos de blanqueamiento y colonización territorial para legitimar su dominio. Wade (2020) destaca dos procesos centrales: la expansión de la frontera y la migración desde zonas pobres hacia las más prósperas. Según él:

“En cada caso, también, inciden las nociones hegemónicas de blanqueamiento (...) el progreso también está conectado con la integración territorial a través de la colonización y la migración. En esta visión, a medida que la nación se integra territorialmente, también se integra racial y culturalmente” (pág. 37-38).

Wade continúa afirmando que estas estrategias “se ven desde la perspectiva del centro como una expansión del progreso y la civilización en áreas que antes habían sido ignoradas: ‘Es una consolidación de la nación colombiana mediante una extensión de las costumbres culturales del centro hacia los límites del territorio nacional’” (pág. 39). Esta fue la Colombia que Samper describió en su viaje por el Magdalena. Martínez Pinzón (2011) aporta que:

“La civilización en el trópico será para los jóvenes liberales colombianos como Samper un discurso para propagar la imagen de una naturaleza supremamente abundante que se representa, paradójicamente, como profundamente carente de inmigración (blanca), de transportes (modernos), de cultura (europea), de consumo y de comercio (con Europa)” (2011, pág. 22).

Samper y el trópico

Una vez establecidas las escenas en las que el imaginario liberal se iba a movilizar y transformar la república bajo sus condiciones, surge la pregunta: ¿cómo describe Samper su viaje? Para abordar esto, Errazuruiz Cruz (2009) resulta un buen punto de partida:

La escritura del viaje ya nos indica que el autor tuvo la intención de otorgar un testimonio acerca de las sociedades que pudo observar, donde la travesía se puede leer como un ‘viaje importador de discursos’. A nosotros, más que la dimensión testimonial o el registro de una cierta realidad histórica, nos interesará el relato de este viaje como una construcción de imagen de lo moderno que el texto ofrece como modelo para las naciones de América Latina y que se desarrolla a través de la tensión y desplazamiento constante de los conceptos de civilización y barbarie (pág. 7).

Errazuruiz Cruz añade que:

Este proceso de comprensión, de encuentros y desencuentros, de ilusiones y desilusiones; trazan una imagen de

la modernidad como aquello que el sujeto enunciante desea, el viaje se plantea como una ‘peregrinación al centro del mundo’. Este deseo implica de manera implícita la pregunta por lo propio frente a lo ajeno. De este modo, la construcción de ese discurso modernizador despliega también un saber acerca de lo propio que se constituye frente a esa experiencia de modernidad (pág. 8).

La narración de Samper comienza en la ciudad de Honda, su lugar de origen, marcada como la frontera entre lo conocido —donde ha pasado sus días, la civilización— y lo que pretende explorar y civilizar, es decir, la barbarie. El 19 de febrero de 1858, a bordo de un champán, Samper inicia su viaje por el río Magdalena hacia la costa Atlántica, dejando constancia de una primera impresión teñida de melancolía: “Sentí mi corazón oprimido y preocupaba mi imaginación. Por primera vez iba a alejarme de mi patria por algunos años... ¡tal vez para siempre!” (Samper, 1973, pág. 381). A medida que se distancia de lo que considera civilización, Samper dibuja una postal dramática de sus primeros pasos en esta exploración:

No he visto jamás una ciudad en donde estén también representadas como en Honda la vida, que se ostenta en el poder de una naturaleza exuberante y espléndida, y de un comercio activo, y la muerte, que parece anidarse en la soledad de las ruinas ennegrecidas por el tiempo. Luchando la una contra la otra sin cesar, no es dudoso a quien le tocará la victoria: ¡es la industria, representante del progreso, síntesis de la vida! La ciudad de Honda es el límite o centro de dos regiones enteramente distintas: hacia el sur y el oriente las admirables comarcas del alto Magdalena; hacia el norte las soledades infinitas, los desiertos ardientes y la monótona uniformidad del bajo Magdalena (pág. 383).

Los recuerdos de Samper llenan su presente con nostalgia, preparándolo para emprender este nuevo camino. La figura del viajero se posiciona con fuerza en el texto mientras describe el paisaje con imágenes visuales claras y cargadas de emoción:

¡Al dejar la playa arenosa donde quiebra sus ondas el majestuoso Magdalena, creía separarme de un inmerso tesoro! Ahí quedaba la tumba de mi padre, las tradiciones de familia, la ceniza del hogar, las dulces memorias, los caprichos y los locos amores de la juventud, los amigos, la fortuna, la libertad, el aire, el cielo, los mil rumores vagos y confusos, y todo ese adorable conjunto de impresiones y sueños, de pesares y recuerdos, de infortunios y dichas, que se llama la patria!... ¡Todo esto quedaba atrás, como sepultado en un panteón cuya portada era Honda! ¿Y adelante?... lo vago y desconocido, lo infinito y maravilloso; eso que el corazón acaricia en sus sueños de esperanza, que la duda cubre con sus sombras cuando el viajero dice: ¡quién sabe! (Ibid., pág. 382).

El cambio en el paisaje se hace evidente conforme Samper sigue el curso del Magdalena:

De Honda para abajo, siguiendo el curso del Magdalena, la escena cambia enteramente. El río, como para revelar mejor el carácter salvaje de la región que le rodea, se hace más perezoso en su marcha y lejos de profundizar su cauce, se bifurca en multitud de brazos, se ensancha a veces como un pequeño mar interior (...) y haciéndose más ingrato por la abundancia de sus insectos venenosos, la ferocidad de sus terribles caimanes, la ardentía de sus playas calcinadas por un sol devorador (...) revela que allí no ha fundado el hombre su poder, que la humanidad no ha tenido todavía valor para entrar en lucha con esa emperatriz de los desiertos que llaman naturaleza. Tal es la región que yo debía atravesar,

Bernal, D.

siguiendo la corriente del Magdalena, al darle adiós a la tierra natal (pág. 384).

Con el avanzar del viaje, las descripciones de Samper se tornan repetitivas debido a la insistencia en retratar el paisaje. Esta repetición, sin embargo, tiene una carga simbólica dentro del imaginario decimonónico, como lo sostiene Scott (2004): el uso de recursos retóricos y reiterativos revela prejuicios formados antes o después de que los viajeros abandonaran sus países, configurando una fetichización discursiva que busca validar el corpus textual del viaje.

Los espacios nombrados por Samper están siempre proyectados bajo la visión del progreso republicano en el que se formó, confiando en que la naturaleza inevitablemente cederá ante la maquinaria humana. En sus propias palabras “Luchando la una contra la otra sin cesar, no es dudoso a quién tocará la victoria: ¡es la industria, representante del progreso, síntesis de la vida!” (Samper, 1973, pág. 384).

La manifestación tangible de ese progreso se refleja en la máquina de vapor, que para Samper simboliza el avance tecnológico y la soberanía humana sobre la naturaleza:

Y al pie de esas barracas que dan amparo a una vida de transición, que se acerca más a la barbarie todavía que al progreso, se levantaban la chimenea, el pabellón y los mástiles y costados pintorescos del vapor Bogotá para protestar contra la barbarie, y probar que aún en medio de las sociedades y del misterio sublime de una naturaleza imponderable por su fuerza, el hombre va a fundar su soberanía universal, haciendo triunfar en todas partes la fuerza del espíritu sobre el poder de la materia. (...) pero el vapor, hijo de la República e instrumento de la libertad, venía a envolverlo entre sus cortinas de humo saludándole con los silbidos de la locomotiva (pp. 387).

Hasta este punto, Samper se concentra en describir el paisaje y las posibilidades tecnológicas que, dentro de la lógica capitalista, podrían abrir un futuro promisorio para Colombia. La ausencia de personas en estas primeras impresiones confirma una herencia discursiva dieciochesca, en la que la narrativa del viaje omite al sujeto humano para dar prioridad a la naturaleza como medio y fin, ocultando así cualquier forma narrativa que no sea de carácter científico.

El encuentro

Cerca de la mitad del texto, Samper finalmente narra a sus acompañantes y produce el encuentro del boga con el público lector. Al introducir al otro en el texto, el autor legitima su interés y control sobre lo observado y experimentado:

Nacido bajo un sol abrasador; en un terreno húmedo, inmenso y solitario, y dotado de una naturaleza exuberante que lo da todo con profusión en balde, y que, exagerando el desarrollo físico de los órganos, debilita sus funciones y degrada su parte moral; el boga, descendiente de África, e hijo del cruzamiento de razas envilecidas por la tiranía, no tiene casi de la humanidad sino la forma exterior y las necesidades y fuerzas primitivas (pág. 403).

Riaño (2011) afirma que este tipo de descripciones confirma y expresa una autoconciencia de superioridad por parte del viajero, que busca distanciarse discursivamente de los bogas. Esta descripción, además de centrarse en lo racial, se extiende hacia sus costumbres. Que los bogas vivieran bajo una forma descentralizada y aparentemente libre a lo largo del río Magdalena no era compatible con el orden social criollo. Samper entrelaza sus preocupaciones personales del viaje con un juicio crítico:

El champán se apartó de la playa, los remos se agitaron al compás de los gritos salvajes de los bogas, y pocos minutos después, al torcer su curso el Magdalena por entre monstruosos peñascales, se perdieron de vista los

últimos penachos de los cocoteros que indicaban el sitio de la Bodega. El hombre desapareció para ceder el campo exclusivamente a la vegetación. (pág. 386).

Aunque Samper demuestra interés por el boga, es consciente de la necesidad de mantener la distancia propia de la narrativa objetiva que pretende. Martínez Pinzón argumenta que la relación viajero/anfitrión debe existir en un mismo espacio para que el “otro” pueda ser textualizado e integrado en una narrativa digerible para una masa europea amplia: “blanquearlos, acercándolos más a los viajeros europeos que a estos otros viajeros nacionales, que nunca reconocen como conciudadanos: los bogas” (2011, pág. 21).

Samper funge como un veedor imperial, quien organiza, juzga y arbitrariamente omite o añade lo que debe permanecer en el texto, configurando su narrativa y lo que posteriormente será leído. El texto transmite aires de aventura y tintes etnográficos incipientes que, lejos de un diálogo con su anfitrión, lo observan con atención, encontrando en su comportamiento un aspecto vistoso:

Aunque el espectáculo no me era desconocido [el canto de los bogas], no pude resistir la tentación de contemplarlo de cerca. Así, salté de la hamaca, convidé a dos amigos y me fui a tierra, tomando la dirección que nos indicaba el canto mismo y una luz rojiza que brillaba entre las sombras espesas de la selva. La playa estaba desierta y ni un solo boga dormía sobre las toldas de los champanes, amarrados a un ancla de hierro y algunos gruesos troncos. Después de andar por un trayecto de doscientos metros, por en medio de las arboledas, descubrimos un espectáculo en extremo interesante. (Samper, 1973, pág. 388).

Y continúa:

Alrededor de la hoguera estaban arrodilladas en confusión, como cincuenta personas, hombres y mujeres, viejos y muchachos, habitantes del lugar y bogas, y todos a un tiempo con una voz ronca y acompasada, pero excesivamente expresiva por su acento, cantaban un himno mortuario (...) confieso que, en aquella escena salvaje, pero llena del encanto de la fe y la piedad, encontré más poesía y más religión que en los cantos del vapor Bogotá. (pág. 389).

Aunque los bogas resultaban para Samper “poéticos” y “religiosos”, el autor los ubica dentro de una lógica dicotómica moral y racial para diferenciarse de los balseiros. Reitera con frecuencia el contraste entre el efecto que tiene la naturaleza —principalmente el clima— sobre el ser humano y el impacto de la ciencia y la “razón”. Samper, además de “blanquear” al boga para acercarlo a los circuitos de lectores nacionales e internacionales, describe sus prácticas como bárbaras, enfatizando el progreso occidental como fuerza que enfrenta a la exuberante naturaleza. Dicho progreso será el camino de la Colombia liberal para emerger como nación:

Y al pie de esas ricas arboledas y de esas chozas de colorido local, los grupos animados de viajeros y bogas, tan discordantes y variados, y formando un contraste tan curioso como el que hacían el vapor Bogotá y los champanes y las casas indígenas. De un lado el lujo de la naturaleza, indomable y grandiosa, perfumada y llena de misterio; del otro, lujo de la civilización, de la ciencia, y la ostentación de la fuerza vencedora del hombre. (pág. 390).

Marie Louise Pratt (2010) plantea que los espacios son dinámicas sociales donde culturas dispares se encuentran, chocan y luchan en relaciones de poder asimétricas, que luego se traducen en campos de poder, colonización y dominio. Los bogas y la retórica criolla son un ejemplo de estos encuentros y sus disputas. A lo largo de la historia, estos choques

Bernal, D.

y colaboraciones se han registrado en diarios de viaje, donde se les denominaba genéricamente baqueanos (Montoya López, 2020).

Aunque Samper no especifica conflictos con los bogas en su texto, existen múltiples registros de otros viajeros que sufrieron calamidades a causa de ellos. ¿Por qué es importante analizar esta relación y, aún más, enfatizar en la figura del anfitrión? El boga fue el principal motor del transporte fluvial y, además de transportar mercancías y pasajeros hasta su desaparición a causa del vapor, buena parte de los estudiosos coinciden en que:

Sigue siendo poco lo que conocemos sobre este trabajador a pesar de los esfuerzos de los investigadores, pues las fuentes más empleadas para su estudio (viajeros) han impuesto una visión estereotipada. (Solano de las Aguas, 2001).

Riaño (2011) hace un breve resumen del boga desde el siglo XVI, afirmando que hubo:

Construcción de canoas y transporte de productos por el río Magdalena a indígenas desarraigados del altiplano y trasladados por la fuerza a las regiones de los cursos medio y bajo del río. Su empleo en estos oficios no era ‘legal’, pues implicaba trabajo forzoso y llevaba, según se comprobaría desde los primeros años, a la decadencia física de la población indígena. Pese a las múltiples disposiciones promulgadas por el gobierno colonial con el propósito de proteger a los indios, su uso como mano de obra en este tipo de labores se constituyó en una práctica común hasta finales del siglo en mención: los encomenderos siguieron obligando a los indios a servir en los champanes, dando nacimiento a la boga del río Magdalena (2011, pág. 34).

Con el tiempo, debido a las enfermedades y a los climas extremos de algunas regiones, la corona estableció nuevas leyes para proteger a la población indígena. La primera fue promulgada en 1542 por Carlos V, las Leyes Nuevas, que además pretendían limitar el poder de los encomenderos, anulando la “esclavitud” (Peñas Galindo, 1988) y, por ende, la boga indígena. Sin embargo, estas leyes fueron insuficientes, y la lucha continuó hasta 1596, como lo evidencia una carta que Martín Camacho envió al rey Felipe II en ese año:

Redimir a esos miserables indios del martirio que a tantos ha consumido con fin desastrado, pues siendo que los indios estaban poblados hace veinticinco años y entendían aquella boga, más de cuarenta mil han venido a reducirse a menos de mil [...] los cuales indios, como no son marineros ni han bogado en su vida, y el trabajo de la boga es tan grande, se mueren como moscas, y de esta manera afirmo a Vuestra Majestad según he sido informado por cristianos religiosos doctrineros, y yo he visto que no hay año que no consuma la boga más de quinientos de estos indios (Noguera, 1980, pág. 45).

Debido a esta compleja situación, se optó por movilizar esclavos africanos al Nuevo Reino de Granada, donde los primeros remeros esclavos comenzaron a cooperar con los indígenas restantes. Riaño afirma que hubo tripulaciones mixtas, resultando en una coexistencia particular que no se observó en otras partes del virreinato, dada la legislación rígida sobre la separación de razas. Este tipo de permisos que la corona concedió a estas actividades fue excepcional (2011, pág. 67).

En adelante, los esclavos empezaron a asentarse en las zonas ribereñas, desde Honda hasta Mompo, pueblo que adquirió especial importancia y se constituyó en punto de actividad comercial por su cercanía con la costa Atlántica colombiana.

Poco a poco, Mompo se convirtió en un centro clave de intercambio y contribuyó a los procesos de zambaje,

que culminaron en un cambio jurídico: la transición de esclavo a zambo libre y asalariado, que en teoría brindaría mayor libertad, pero que también implicó nuevas consecuencias. Solano (2001) explica las formas de vida y la movilidad extensa de los bogas, dado que el tráfico fluvial implicaba un constante desplazamiento en un mundo donde prevalecían jerarquías sociales e instituciones que ejercían control sobre ellos (2001, pág. 39).

El boga como sujeto de resistencia

Ahora bien, ¿cómo se configuran las relaciones entre el boga (anfitrión) y los viajeros decimonónicos (invitados)? Aunque el autor parece ostentar control narrativo absoluto sobre lo que acontece durante el viaje, no es posible ignorar las dificultades latentes que se manifiestan en la travesía, las cuales no solo generan un giro dramático en el relato sino que también evidencian la complejidad y resistencia del territorio por donde se desplazan. Martínez Pinzón enfatiza este punto al señalar que:

El viajero, paradójicamente, no relata el viaje, sino el miedo a que ese viaje sea interrumpido. Es la amenaza de perderse, naufragar o ser devorado por los animales que habitan esos lugares lo que obsesiona a Samper. La tierra del bajo Magdalena está, en ese punto, tan absolutamente obliterada del relato que ni siquiera ocupa el lugar del paisaje. (Martínez Pinzón, 2011, pág. 27).

La travesía en el champán, bongo o piragua no solo exponía al viajero a condiciones físicas adversas —el calor extremo, los extensos itinerarios y la naturaleza hostil— sino también a la convivencia forzada y muchas veces conflictiva con un “otro” al que constantemente se intenta descalificar. Uno de los mecanismos de poder más evidentes en estos relatos es la “demora” deliberada impuesta por los bogas, quienes, a través de su accionar, ejercen una forma particular de resistencia al “derecho a viajar”, entorpeciendo el flujo capitalista que el viaje representaría.

Este espacio fluvial se transforma así en un lugar donde se suspenden las reglas occidentales del trabajo y la productividad, donde el ocio no es improductividad, sino una forma de subversión. Como lo afirma Martínez Pinzón: “El Bajo Magdalena, en fin, es textualizado por los viajeros como lugares y gentes refractarias al capital” (pág. 21-22). ¿Cómo se reproducen estas tensas relaciones y cuáles son las formas de entender este encuentro desigual?

Un primer indicio de la resistencia del boga radica en la contratación misma del champán. La impuntualidad de los balseros era moneda corriente, pues frecuentemente no acudían a la hora pactada para iniciar el viaje. Algunos viajeros denuncian prácticas como el cobro anticipado seguido de la desaparición con el dinero, tal como afirma Charles Stuart Cochrane: “Cobraban por adelantado desapareciendo frecuentemente con el dinero” (Cochrane, 1994, pág. 59).

De manera similar, el expresidente colombiano Aquileo Parra relata una situación frustrante: “De los cuatro bogas contratados en antemano para bajar por el río, sólo dos se resolvieron a embarcarse” (Parra, 2024).

Estas tácticas solían ir acompañadas de resignación e incluso cinismo. Auguste Le Moyne, diplomático francés, recuerda que:

Sucede con mucha frecuencia que el número de bogas contratados hay algunos que no se presentan a bordo, y que después de haberse gastado el dinero se escapan y se esconden, siendo necesario sustituirlos haciendo nuevos gastos además de la contrariedad inherente al retraso. (1945, pág. 48).

Cuando finalmente se lograba reunir a los bogas, era común que algunos estuvieran en estado de embriaguez, retrasando

Bernal, D.

el inicio del viaje, lo que aumentaba la molestia de los viajeros y, a su vez, demostraba la capacidad de los bogas para controlar el ritmo y las condiciones del traslado:

Algunos de éstos están en tal estado de embriaguez que no pueden mantenerse de pie y entonces sus compañeros se niegan a emprender la marcha hasta que aquellos estén en estado de trabajar, para evitarse y con razón el aumento de trabajo que ello implicaría. (pp. 48).

Por lo tanto, se consolidaba la idea, difundida por múltiples autores, de que “el bárbaro gobernaba” (Riaño, 2011, pág. 5), obstaculizando el ingreso del país a la economía global.

Juan de Dios Restrepo, conocido como Emiro Kastos, político y escritor antioqueño, reflejaba esta percepción al describir a los bogas como agentes de incomodidad y lentitud que “acobardan al viajero y desesperan al hombre de negocios” (Kastos, 1885).

Las críticas no solo provinieron de viajeros nacionales. El inglés Cochrane alertaba sobre las dificultades para acceder al país y realizar transacciones comerciales sin una mejora en el transporte: “A menos que se introduzcan barcos de vapor [...] los viajeros deben abstenerse de comerciar o de viajar por el país” (Cochrane, 2024, pág. 65).

Estas impresiones se mantuvieron constantes durante todo el siglo XIX. Para 1869, el explorador francés Charles Saffray señalaba que la regularización del vapor era condición indispensable para viabilizar el comercio y la industria: “Hasta qué punto debe resentirse el comercio y la industria en un país donde los transportes son tan lentos y onerosos” (Saffray, 1948).

Los testimonios aquí presentados revelan una resistencia material y simbólica del boga que trastoca el discurso hegemónico de progreso, evidenciando las tensiones y contradicciones inherentes a los procesos de colonización, desarrollo económico y control territorial en el Magdalena.

Conclusiones

Samper culmina su relato al avistar el vapor Bogotá, aquella embarcación que lo conduciría hacia Europa. Después de un viaje arduo y lleno de peripecias, ofrece una reflexión final que condensa su visión sobre el país y su futuro:

El mundo colombiano, en todas sus regiones tiene cuanta riqueza puede imaginarse: la naturaleza le ha dado la promesa del más venturoso porvenir, en la opulencia de su territorio y en la bravura heroica de sus hijos. Lo que ese hermoso mundo necesita es contacto con las demás sociedades, con todas las raza[s], con la civilización exterior en todo su desarrollo. Así, puede decirse que la obra compleja de civilizar a Colombia está resumida en esta frase: comunicarla con el mundo, lanzarla en movimiento universal. (Samper, 1973, pág. 392).

Desde el inicio hasta el final, Samper mantuvo una postura clara frente a lo que observó. ¿Fue entonces satisfactorio su viaje? Como se ha expuesto a lo largo de este estudio, el diario de viaje que Samper escribió, al igual que cualquier documento histórico, está atravesado por sesgos y construcciones narrativas que buscan ser verosímiles y atractivas para el lector. Es probable que Samper experimentara cambios significativos durante su trayecto —recordemos que se trataba de su primer viaje a Europa—, confrontando la otra Colombia: una tierra indómita que debía ser dominada por la máquina, la industria y un progreso inevitable. Conocer esta parte desconocida reafirmaría sus ideales y, quizás, le habría dejado aprendizajes íntimos que no quiso expresar abiertamente debido a su posición social y política.

La llegada a Europa, al igual que la partida, no debe tomarse de manera literal sino como la culminación de un proyecto histórico y social. En otros textos de su autoría, se evidencia que Europa representaba para Samper el ideal del progreso, el destino inevitable y el modelo a implementar en su país natal. Allí viviría experiencias que nutrirían su visión y le permitirían vislumbrar cómo aplicar ese progreso en Colombia.

Samper era consciente de la circularidad de su viaje: como muchos de sus contemporáneos, el desplazamiento a Europa reafirmaba su estatus, pero no implicaba un deseo de permanencia. Su deber estaba con la patria. Falleció a los 60 años en un pueblo cercano a la capital, dejando una vasta obra sobre diversos temas nacionales. Fiel a su visión, nunca dejó de afirmar que todo aquello diferente a su proyecto nacional debía ser excluido:

Las fuentes, como prácticas culturales, evidencian ejercicios de poder en sí mismas: si se tiene en cuenta que los viajeros le dan sentido al mundo a través de sus escritos (ya que la práctica produce significados), se puede afirmar que en éstos el lector puede vislumbrar la manera como los escritores percibían y comprendían sus sociedades y su propia historia. A la vez, se pueden analizar en como los viajeros se representaron a sí mismos y la forma como comprendieron el orden social del cual eran parte y al cual se veían sometidos al viajar por el río Magdalena. (Riaño, 2011, pág. 100).

Lamentablemente, las fuentes que describen a los bogas están mediadas por los relatos y perspectivas de quienes los observaron desde posiciones de poder y dominación. Como respuesta, es necesario explorar nuevas formas de interpretación historiográfica que integren otras ramas investigativas. Asimismo, comprender las formas de existencia y resistencia que tuvieron los bogas frente a sus viajeros-invitados. Es posible que en sus prácticas cotidianas —como el ejercicio del derecho a no viajar, el aprovechamiento de los recursos naturales para despistar a los viajeros, y la conservación de sus dinámicas grupales— se hayan manifestado modos de resistencia que merecen ser reconocidos y profundizados.

El juego del significado y el significante está presente en cualquier relación social. Estos dispositivos escriturarios, aunque arbitrarios, adquieren sentido desde sus respectivos marcos de referencia. Posteriormente, son sujetos de análisis crítico que deben considerar sus limitaciones. Todos los elementos expuestos a lo largo de esta investigación ofrecen un breve recuento del estudio de los viajes como fenómeno textual y espacial, donde convergen discursos, representaciones y la organización de un país.

Como caso particular, ambos sujetos viajeros —el europeo y el bogas— resultaron imprescindibles para el constructo nacional que hoy sigue en construcción. Finalmente, queda abierta la tarea de investigar con mayor profundidad la figura del boga y su impacto desde lo individual, como representante de lo afro, la movilidad interna y la memoria colectiva alrededor de sus oficios. En la actualidad, su presencia se limita a monumentos ubicados en las ciudades alejadas al río Magdalena.

¿Pero cuál es la trascendencia de estos monumentos en la memoria colectiva de las comunidades ribereñas? ¿Persisten resistencias poblacionales en territorios que, aunque formalmente incorporados al Estado-nación, siguen siendo percibidos como periferias salvajes? Margarita Serge (2011) es una voz reciente que aporta luces sobre las dinámicas de resistencia, especialización y ordenamiento de lo que hoy llamamos Colombia. Repensar estas zonas alejadas de los centros, desde dos perspectivas —la riqueza natural pendiente de explotación y la violencia constitutiva donde prevalece la ley del más fuerte— invita a reflexionar sobre cómo estas dinámicas siguen vigentes en el imaginario na-

Bernal, D.

cional, arrastrando legados centenarios.

Referencias

- Appelbaum, N. (2017). *Dibujar la nación. La Comisión Corográfica en la Colombia del siglo XIX*. Bogotá: Editorial Uniandes.
- Celeita, A. G. (2021). *Constelaciones visuales. La mirada del viajero durante el siglo XIX en Colombia*. Bogotá: Universidad del Rosario.
- Durkheim, É. (2012). *Las formas elementales de la vida religiosa*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica.
- Foucault, M. (1984). *De los espacios otros*. Conferencia dictada en el Cercle des études architecturales. París: *Architecture, Mouvement, Continuité*.
- Harvey, D. (1990). *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre el origen del cambio cultural*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Martínez Pinzón, F. (2011). Tránsitos por el río Magdalena: el boga, el blanco y las contradicciones del liberalismo colombiano de mediados del siglo XIX. *Estudios de Literatura Colombiana*, (29), 17–41.
- Riaño Pradilla, M. d. (2011). *Los bogas del río Magdalena en la literatura decimonónica. Relaciones de poder en el texto y en el contexto* [Tesis de Maestría, Universidad Nacional de Colombia]. Bogotá.
- Samper, J. M. (1973). *Museo de cuadros de costumbres, Biblioteca de El Mosaico*. Bogotá: Biblioteca Banco Popular.
- Serge, M. (2011). *El revés de la nación. Territorios salvajes, fronteras y tierras de nadie*. Bogotá: Editorial Uniandes.
- Wade, P. (2020). Espacio, región y racialización en Colombia. *Revista de Geografía Norte Grande*, (75), 31–49.

Bibliografía

(No citadas directamente en el texto actual, pero útiles para futuras investigaciones)

- Albuquerque-García, L. (2011). El ‘relato de viajes’: hitos y formas en la evolución del género. *Revista de Literatura*, (73), 15–34.
- Burke, P. (2000). *Formas de hacer historia cultural*. Madrid: Alianza Editorial.
- Colombi Nicolia, B. (2006). El viaje y su relato. *Latinoamérica. Revista de estudios latinoamericanos*, (43), 11–35.
- Corchane, C. S. (1994). *Viajes por Colombia 1823 y 1824*. Bogotá: Banco de la República.
- Cruz, R. E. (2009). *El viaje latinoamericano y el deseo de modernidad: Una lectura de los Viajes de Domingo Faustino Sarmiento (1845–1847)* [Tesis de Maestría]. Santiago de Chile.
- Ette, O. (2001). *Literatura de viaje: De Humboldt a Baudrillard*. Ciudad de México: UNAM.
- Ette, O. (2008). *Literatura en movimiento. Espacio y dinámica de una escritura transgresora de fronteras en Europa y América*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- Kastos, E. (1885, junio 23). *Artículos escogidos*. Banco de la República. <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll10/id/3315/>
- Le Moyne, A. (1945). *Viajes y estancia en América del Sur, la Nueva Granada, Santiago de Cuba y el Istmo de Panamá*. Bogotá: Biblioteca Popular de Cultura Colombiana.

- Melo, J. O. (2001). La mirada de los franceses: Colombia en los libros de viaje durante el siglo XIX. En *Simposio viajeros colombianos en Francia y franceses en Colombia* (pp. 1–40). París.
- Mollien, G. (1944). *El viaje por la República de Colombia en 1823*. Bogotá: Ministerio de Educación Nacional.
- Montaña, A. (1996). *A todo vapor*. Bogotá: Ediciones Bancafé.
- Montoya López, F. (2020). Viajeros y baqueanos en la colonización del Nuevo Reino de Granada, siglo XVIII. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, (47), 57–86.
- Noguera, A. (1980). *Crónica grande del Río Magdalena*. Bogotá: Ediciones Sol y Luna.
- Parra, A. (2024, junio 20). *Banco de la República. Biblioteca Virtual*. <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll10/id/3353/>
- Peñas Galindo, D. E. (1988). *Los bogas de Mompox*. Bogotá: Tercer Mundo.
- Pratt, M. L. (2010). *Ojos imperiales: Literatura de viajes y transculturación*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica.
- Saffray, C. (1948). *Viaje a la Nueva Granada*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Scott, D. (2004). *Conscripts of Modernity: The Tragedy of Colonial Enlightenment*. Durham: Duke University Press.
- Solano de las Aguas, S. P. (2001). *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850–1930*. Cartagena: Universidad de Cartagena.
- Todorov, T. (1993). El viaje y su relato. En *Las morales de la historia* (pp. 91–102). Barcelona: Paidós.