

# Puerto Berrío durante el auge de la navegación a vapor

---

## *Puerto Berrío during the boom of steam navigation*

*Por Rodrigo Campuzano Cuartas<sup>1</sup>*

**Resumen:** ponencia llevada a Mompox en 2017 cuando su Academia de Historia realizó un encuentro que reunió trabajos enfocados a estudiar el río Magdalena. Se trabajó documentación gubernamental rica en datos y de ella se han extraído los ejemplos más llamativos sobre cómo la navegación a vapor, con su capacidad de transporte desembarcado en este puerto, propició comportamientos, relaciones, conflictividades y percepciones. La respuesta obtenida ha aportado más una descripción de ese pequeño mundo que su interpretación en todo su variado alcance. Mostrarlo es importante como hecho histórico desconocido, en cierta forma ignorado y hasta oculto, tras la nostálgica imagen de un barco de vapor.

**Palabras clave:** navegación a vapor – Río Magdalena – Puerto Berrío (Antioquia) – transporte fluvial

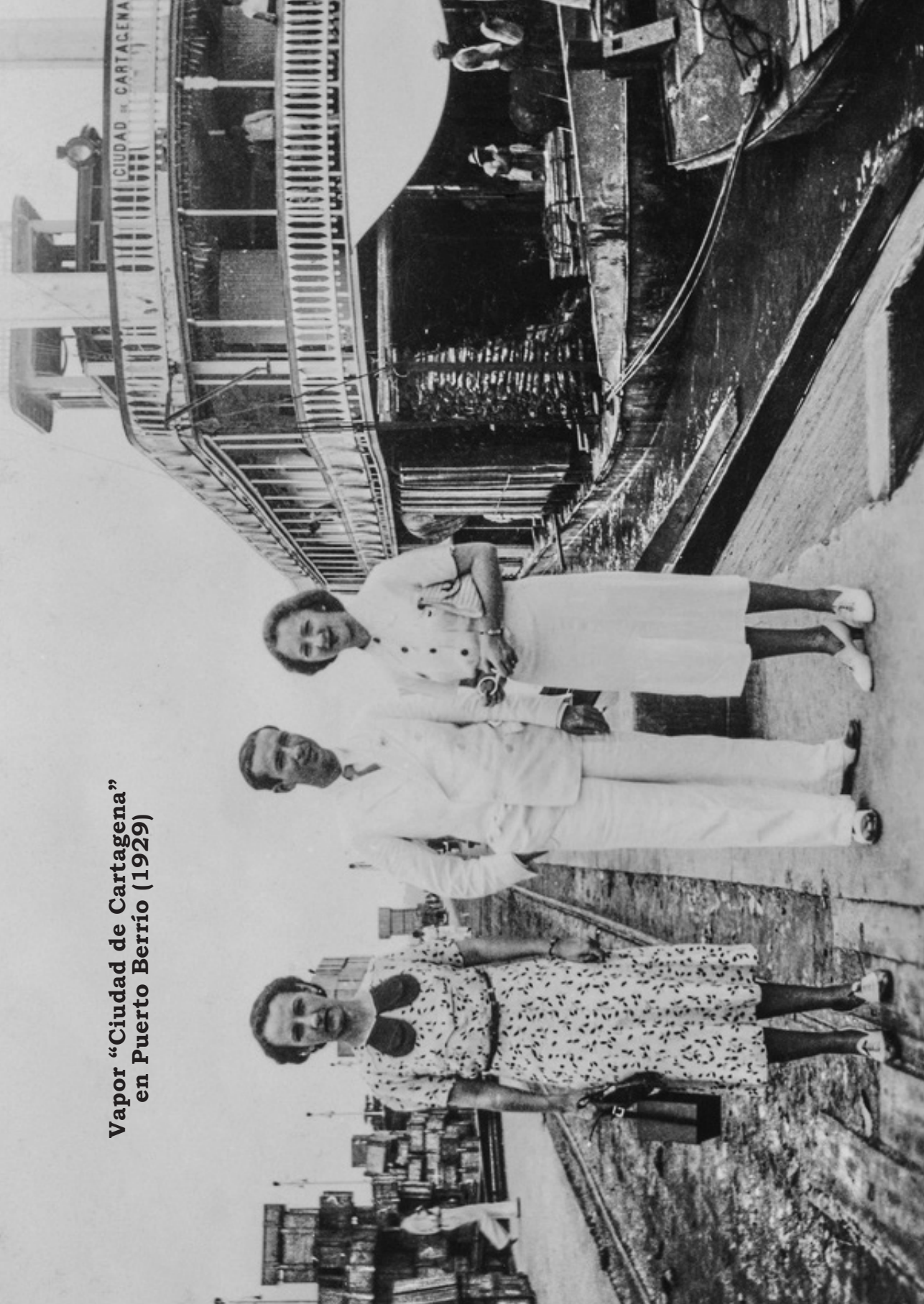
**Summary:** report taken to Mompox in 2017 when his History Academy held a meeting that brought together works focused on studying the Magdalena River. We worked with government documentation rich in data and from it we have extracted the most striking examples of how steam navigation, with its transport capacity landed in this port, led to behaviors, relationships, conflicts and perceptions. The answer obtained has provided more a description of that little world than its interpretation in all its varied scope. Showing it is important as an unknown historical fact, somehow ignored and even hidden, after the nostalgic image of a steamboat.

**Keywords:** steam navigation–Magdalena River–Puerto Berrío (Antioquia)–river transport

---

1 Administrador de Negocios (EAFIT), historiador (U. de A) y magister en Historia (UNAL). Fue docente de Historia en U. de A. y UNAL. Investiga sobre el siglo XIX en las áreas de historia local, de la cultura, la sociedad y la política. En 2010 obtuvo el premio: Bicentenario de la Independencia de Antioquia (Academia Antioqueña de Historia y Gobernación de Antioquia). Miembro de Número de la Academia Antioqueña de Historia y el Centro de Historia del Municipio de El Retiro. Integra el capítulo Antioquia de la Asociación Colombiano de Historiadores. Ha publicado capítulos en los libros: Procesos políticos durante la revolución neogranadina; Política, Guerra y Cultura en la Independencia de Antioquia; Oficio de Historiador: Enfoques y Prácticas; e Historiar: Patrimonio, Memoria e Historia. .

Vapor "Ciudad de Cartagena"  
en Puerto Berrío (1929)



## Un panorama con visos de realidad

Para apreciar a Puerto Berrío en la época de auge de la navegación a vapor no existe mejor información que la documentación del Archivo Histórico de Antioquia en su Fondo Gobierno Municipios. En ella consta la relación que existió entre la Alcaldía y el despacho de la Gobernación, y su riqueza informativa se refiere a los asuntos políticos y administrativos.<sup>2</sup> Al interior de esta relación aparece el transcurrir de un puerto con connotaciones quizás semejantes a los demás en las riveras del río Magdalena y también con su especificidad. La inquietud en la que interesa detenerse es apreciar la dinámica de su puerto cuando estuvo la navegación a vapor en su esplendor. Berrío era la puerta de acceso de una región por medio de un ferrocarril que lo unía con Medellín y experimentaba un crecimiento acelerado que estuvo provisto de vínculos económicos con otras ciudades y con el mercado exterior.<sup>3</sup>

El mejor referente encontrado de su panorama data del año de 1938, cuando su alcalde describió las circunstancias que vivía su despacho. Lo hizo como un medio para solicitar un nombramiento en otro pueblo del interior de Antioquia, por estar aburrido con su cargo y con el lugar de su desempeño. Su propósito con la comunicación fue enunciar los problemas que tenía su despacho y localidad y no veía cómo encontrarles posibles remedios. A continuación, este es el Puerto Berrío en el que se desempeñaba (A.H.A., G.M., Caja 468, carpetas 5 f. 87).

Reinaba el analfabetismo y la ignorancia, lo cual hacía a sus habitantes víctimas “del vicio y el agio descarado”. El comercio era “completamente judaico” con negociantes mayoristas explotadores de sus empleados, obligándolos a trabajar hasta altas horas de la noche por sueldos exigüos. La población predominantemente habitaba ranchos antihigiénicos, una gran parte alquilados a precios exorbitantes. Faltaba un gran número de posadas y las que había eran negocios donde numerosas personas por solo 50 centavos dormían en “petates inmundos y en revoltura promiscua”.

---

2 El archivo y su fondo está referenciado de esta forma: A.H.A., G.M., Caja y folio.

3 Por su tamaño, Puerto Berrío no era tan grande como Magangué o la Dorada, y era, por supuesto, inferior a Barrancabermeja, pero su población, que en el año 1938 solo sumaba 8947 habitantes, aumentaba por el tránsito de mucha gente, ya fuese que salieran a Antioquia o hacían escala hacia el interior del país.

A este desastre de lugar se sumaba su administración municipal, donde la situación precaria era de este orden: un recargado despacho con tanta congestión no daba tiempo para afrontar de lleno los problemas; un personal auxiliar insuficiente, constituido por un secretario, un oficial mayor y un portero citador; las demás oficinas públicas dominadas por una “rutina anticuada”; el desinterés en su presentación, en la atención, en la organización de labores, en el aseo, en el orden. La intriga, la habladuría, el homenaje al influyente eran normas de conducta. Un Consejo Municipal al que le correspondía el dicho según el cual cada pueblo tenía el gobierno que se merecía, pues de siete miembros y cuatro que se requerían para deliberar poco ocurría, cada edil significaba un núcleo de poder que trataba de sacar para sí ventajas de erario y posición. Una sola la Inspección de Policía que no daba abasto ante la proliferación constante de asuntos que le competían.

El “rabulismo” constituía una “enfermedad endémica” extensiva al país, pero mucho más en un puerto en donde campeaban las artimañas, la deshonestidad, las presiones políticas y las peticiones. Abogados con apenas unos rudimentos en sus conocimientos de las leyes y presentes en directorios de los partidos, lucrándose de clubes, bailes, cantinas y casas de lenocinio. El usufructo de la prostitución y el alcoholismo representa lo pavoroso por su crudeza, a costa de un pueblo trabajador ignorante y vicioso.

El cargue y descargue de barcos y lanchas en manos de dos sindicatos que eran causantes de problemas por futilidades e intransigencias. Su contraparte eran capitanes de las lanchas incómodos con un pacto para el cargue y descargue, el cual perduraba por los grandes esfuerzos de la Alcaldía. El monopolio sindical dejando a familias de no afiliados sin recursos y viviendo en la miseria, en contraste con salarios pagados a sus miembros de un promedio de 6 pesos diarios derrochados en mujeres y borracheras, cuando con un ingreso así se podría vivir con ciertas comodidades. Braceros “durmiendo en las bancas de las cantinas o en las del parque, cuando no en un rincón escondido tirados como animales sobre el suelo”.

A todo lo anterior lo acompañaba la presencia de más de 330 mujeres públicas, que aumentan “día a día por las que llegan de otros pueblos”. Ellas con borracheras continuas y a diario de 10 a 15 infracciones policiales, eran un agravante del desorden. La moralidad y la higiene desprotegidas a causa

de sus maneras “poco recatadas” y escandalosas en su mayoría, además de “desobedientes” a la autoridad.<sup>4</sup>

Para completar el cuadro pintado por este alcalde impotente ante tanta problemática del año 38, está disponible en el archivo la faz higiénica que en una huelga de 1945 suscitó un informe ilustrativo de las condiciones sanitarias en que se vivió esta coyuntura:

Puerto Berrío es población que carece en general de servicios higiénicos y sentimiento educación que permiten hacer factible en un momento dado medidas tendientes a contener epidemias. Carece de acueducto, alcantarillado y por consiguiente sanitarios y baños, lo que impide llevar régimen [de] vida aseada. Hay entonces medidas imposibles como suministro de agua potable, viviendas suficientes, servicio, baños y sanitarios. Las únicas medidas a tomar son de carácter profiláctico, esto es, drogas preventivas ( ). En caso de epidemia colectiva no hay donde tratarla, ni tampoco personal científico ni técnico por estar en vacaciones el Centro de Higiene. Llamamos la atención hacia el peligro que entraña las condiciones precarias en que están viviendo los huelguistas, los que infectados por los zancudos de las lagunas que los rodean, infectarán al resto de población, personal, tropa y policía (ff. 235-6).

Por último, el panorama portuario registró la presencia de los rateros. Había inseguridad y la Alcaldía tenía su despacho colmado de sumarios. El problema no era reciente, pues, una década antes, el Consejo Municipal veía pertinente pagar dos detectives traídos de Medellín y aplicar “los decretos de alta policía nacional” como única manera de evitar “que este puerto se vuelva una madriguera de ladrones” (f. 192).<sup>5</sup>

---

4 Algún otro alcalde anotó que el centro de la población estaba invadido con dueñas de cantinas y cuartos donde a diario ocurrían escándalos, y que trataba de hacer lo que se hacía en otros poblados, ubicándolas en “calles aisladas”. Trasladó las viviendas de 14 a la calle de Getsemaní llamada Talameque y envió a 27 por ferrocarril al Hospital de San Rafael, con el objeto de examinarlas. Al regresar, las sometió a estricta vigilancia por la policía y las obligó a “medicarse” por sí mismas al no haber un hospital en el puerto (A.H.A., G.M., Caja 141, carpeta 1, f. 125 y 192).

5 Un factor perturbador más importante que los pequeños casos sucedió en el año 1945. Se habían realizado robos a las empresas Naviera, Roldán Calle y otras. El alcalde había decomisado café y mercancías y la primera empresa dio detalles de la situación en su reclamo: “( ) desde hace varios días vienen ocurriendo pérdidas muy valiosas de mercancías transportadas en los buques que navegan”. La causa: los ladrones en ciertas riveras del río, las de Puerto Olaya al frente de Puerto Berrío y un poco más debajo la de Presidio. Según la Naviera, existían “cuadrillas organizadas a todo lo largo del Río” y ello ameritaba la atención gubernamental para ordenar “una batida general” en inmediaciones de Remedios y Puerto Berrío.

## El dinamismo portuario

Los informes del inspector fluvial a su superior, el intendente Fluvial con sede en Barranquilla, permiten observar en qué consistió este dinamismo (A.H.A., G. M., Caja 468, carpetas 5, ff. 24-26).<sup>6</sup> El referente para el año 1937 se encuentra lleno de información que refleja las circunstancias de la economía portuaria, estrechamente relacionada con el mercado internacional y nacional. El mundo exterior pasaba por un año de recuperación respecto a la crisis mundial de 1929 y transitaba un año previo al estallido de la Segunda Guerra Mundial. El mercado nacional estaba proyectado hacia la cadena de puertos por donde fluía el comercio principal del país.<sup>7</sup>

Así se expresó en el reporte mencionado este inspector fluvial: “las condiciones generales del puerto son bastante buenas”, vistas desde el punto de vista de su capacidad para descargar y cargar simultáneamente seis vapores, de existir bodegas con capacidad de 2500 toneladas, de su unificación nueva cuando antes no lo estaban y de contarse con adecuados “patios”. Destacó el rodaje portuario conforme a los reglamentos, las relaciones amistosas entre los capitanes e igual entre él y el jefe de Estación de Ferrocarril. Le pareció importante cambiar la costumbre de permitir que las empresas de navegación dejaran inactivas embarcaciones en el malecón en espera de su cargue o descargue porque se liberaba espacio. En síntesis, en Puerto Berrío había orden y control acatado, y si ocurrían imponderables y dudas, el inspector por sí mismo las resolvía, y si no, estaba la consulta de la Oficina General del Trabajo y los reglamentos portuarios.

Solo señaló un limitante: el desempeño del equipo de grúas, una de 30 toneladas y dos de dos y media; funcionaba una de las últimas por estar malas

---

6 El inspector era el delegado ejecutor de las directrices del intendente y este gobernaba el transporte. Reportar las cifras estadísticas que arrojaba el movimiento portuario era una de las tareas periódicas del inspector.

7 “En Puerto Berrío y en Medellín tienen asiento agencias de las principales empresas de navegación en el Magdalena, entre las cuales figuran: la Compañía Antioqueña de Transporte con 13 vapores, 29 planchones y 9 botes, que arrojan un total de 6297 toneladas; la Empresa de vapores del Dique, con 7 barcos, cuya capacidad total puede estimarse en 4000 toneladas; la Naviera Colombiana, y The Colombian Railway and Navigation Co.” Esta información es del año 1929 dentro de un compendio estadístico sobre lo que era Antioquia en cifras (Monsalve: 1929, 110-111).

las otras. De todas formas, se habían movido del río al puerto y de este al ferrocarril 7000 toneladas y podían haber sido muchas más, si todas las grúas estuviesen activas, en especial la de 30 toneladas. Para su arreglo estaba disponible un dinero del Ministerio de Obras, pero faltaban conocimientos técnicos. La opción era el Ferrocarril y sus Talleres de Bello; ya que este por interés propio había colaborado al poner a su servicio la otra grúa averiada de dos y media toneladas.

En cuanto a las embarcaciones, informó el inspector que se habían atendido 1019 vapores y 778 lanchas menores, con un promedio al mes de 85 vapores y 65 lanchas. Las embarcaciones habían movilizado 170 520 toneladas de mercancías, de las cuales 116 781 llegaron y 53 739 partieron. La Naviera Colombiana, la Empresa H. Lindemeyer y la Empresa Unidas del Dique eran las tres compañías principales entre las 12 que incluyó en su informe.<sup>8</sup> Al margen estaba la Tropical Oil Company cuya especialidad eran los combustibles; disponía de tanques de almacenamiento para gasolina, kerosene, ACPM y *fuel oil* procedentes de Barrancabermeja. En total habían ingresado 25 374 barriles, una cifra apreciable para surtir a Antioquia y a otras regiones del interior.

Las importaciones también presentaban cifras apreciables; se destacaban por su monto el maíz con 12 747 toneladas, la gasolina con 12 450, la sal gema con 7003 y el cemento y el azúcar cada uno con 6195. Le siguieron el algodón, el arroz, el cacao, el trigo, la cerveza, la harina y la manteca de cerdo.

Un producto adicional fue la introducción de ganado mayor y menor proveniente de las sabanas del departamento de Bolívar y de las haciendas del Magdalena Medio. El transporte fluvial predominaba y el ganado se conducía en vagones especiales del ferrocarril con destino a Medellín y su feria ganadera, y de ella la carne a las carnicerías de la ciudad. Las cifras fueron cuantiosas: 26 687 cabezas de ganado mayor y 4288 de ganado menor para un total de 30 975 animales.

---

8 La Naviera Colombiana fue la principal empresa de navegación de la época. Había nacido en el año 1920 y fue paulatinamente expandiéndose al adquirir otras compañías y constituir una flota numerosa de vapores, planchones, lanchas y hasta remolcadores, oficinas en todos los puertos y astilleros en Barranquilla (Poveda Ramos: 1998, 380-385).

En cuanto a las exportaciones, sucedió otro tanto. El café como producto bandera sumó 42 189 toneladas, la panela 2175 y los textiles 1795. Después siguieron las pieles de res, hortalizas y frutas, cristalería, drogas y productos químicos y loza.<sup>9</sup> La movilización varió en el curso del año, siendo el café el determinante; los mayores volúmenes fueron enero con 6731 toneladas y marzo con 6061 en sacos de 70 y 60 kilos. En suma, una gran cantidad de trabajo para llevarse sacos del tren a la bodega y de esta a la embarcación por medio de grúas y muchos cargueros.

Sí, Berrío del año 37 fue un puerto de gran actividad transportadora, pero no solamente de mercancías, falta registrar los pasajeros: al sumarse los que arribaron y los que partieron fueron 20 393. Dos clases de viajeros se registraron, los de primera clase en los vapores fueron 5240 y los de tercera, 8666. No se expresó nada respecto a la segunda clase dentro de lo reportado por el inspector, pero las cifras indican mayores o menores costos en los pasajes y condiciones de viaje.<sup>10</sup> Tampoco diferenció los viajeros entre los que hicieron escala para continuar su viaje por el río y los que se dirigieron a Antioquia o procedían de ella para embarcarse. Con todo, lo llamativo es que cada mes de ese año, *grosso modo*, el puerto aumentase su población en mil viajeros, un lugar que según el censo de 1951 escasamente tendría nueve mil habitantes.

Así fue el informe, afortunadamente detallado, que indicaría el transcurrir de un lugar estratégico respecto a la dinámica del río y la economía regional, productiva y de consumo por medio del esfuerzo humano de muchos trabajadores que devengaban de las empresas navieras. Esto era a su vez un flujo irradiado hacia la sociedad portuaria, a su comercio, a su sostenimiento, a su diversión, etc. El monto devengado en ese año de 1937, precisamente, implicó una remuneración de \$142 409,85, un poco más de un tercio provenía

---

9 La diversidad de productos exportados e importados eran a su vez la relación del puerto a través del ferrocarril con la diversidad de zonas productivas y sus comercios. Por ejemplo, el ganado y las pieles estaban vinculadas entre sí con sus particulares dinámicas (Liliana González Cardona. El desarrollo ganadero de Antioquia entre 1870 y 1920. IDEA, Medellín, 2004).

10 El académico Gabriel Poveda Ramos ha descrito la primera clase con comodidades como privacidad en camarotes, retretes, duchas, salones, terrazas y alimentación, en contraste con espacio limitado y hacinamiento, calor por cercanía al caldero y falta de viento, comida ordinaria, oscuridad nocturna, escasas y deficientes letrinas y baño en la tercera clase (Poveda Ramos: 1998, 261-262).



de los pagos de la Naviera Colombiana, “la más importante empresa fluvial que existiera en Colombia” (Poveda Ramos: 1998, p. 380).<sup>11</sup>

Unas últimas referencias a los datos. Recién había entrado en funcionamiento un planchón que trasladaba carga, pasajeros, vehículos y ganado entre la carretera del Carare y Puerto Berrío. Por este medio se empezaba a satisfacer una mejor comunicación con tarifas fijadas por el Ministerio de Obras Públicas. Por ahora, los ingresos arrojaban resultados regulares, pero el servicio prestado era importante; en cambio, mucho mejor era lo producido por el puerto: \$105 731. Los generaban los derechos de atraque de embarcaciones en el muelle, el gravamen al cargue y descargue y el servicio de grúas. En compensación, se pagaban cuadrillas por la limpieza del río respecto a los troncos que llevaba consigo, evitando así los accidentes.

## **La alarma por un socialismo y el comunismo en auge**

La década de 1920 en los poblados del río Magdalena fue una época dinámica económica y políticamente. Crecieron sus puertos más importantes y paralelamente al auge del comercio fluvial y de producción de petróleo, la agitación política. Puerto Berrío fue uno de ellos y a él llegó el socialismo infundiendo iniciativas e ideales asimilados en sectores laborales de su población, no solo por los braceros, la mayoría de su fuerza laboral, también gentes vinculadas al campo y al comercio y hasta por funcionarios e individualidades con cierta preparación intelectual. Quienes propiciaron este cambio fueron líderes revolucionarios que en giras por el país, conferencias, reuniones y periódicos, estimulaban la formación de sindicatos, partidos y proyectos políticos.<sup>12</sup>

En el archivo del Fondo Gobierno Municipios se pueden encontrar datos fragmentados tardíos que presentan algunas situaciones disidentes sobre la forma

---

11 Fue una sociedad anónima nacida en 1920 y prolongada su existencia hasta la década del cincuenta cuando cambió de nombre y dueños; se llamó Naviera Fluvial Colombiana y perduró hasta los ochenta. En ella y las demás, incluyendo la Troco, sus embarcaciones eran de tres tipos: vapores, planchones y botes o lanchas.

12 Por líderes revolucionarios se entiende aquí a individualidades de la década del veinte, que se desplazaron por el país promoviendo la organización de los trabajadores para defender sus condiciones laborales y transmitir un ideario socialista (véase los más reconocidos en Vanegas 2013: 45-47).

como las nuevas ideologías llegaron a Berrío. Es el caso del año 1927, cuando en el mes de octubre ciertos visitantes provenientes de Barrancabermeja se valían de los periódicos *Vanguardia Obrera* y *Germinal* para introducir entre los trabajadores del puerto las nuevas ideas gremiales, laborales y políticas, al tiempo que informaban de situaciones externas afines a sus propósitos. Unos cuantos ejemplares de esta prensa fueron suficientes para que el alcalde de turno se preocupara y dudara de si debía prohibir su circulación: a su parecer difundían “una intensa campaña contra las actuales instituciones” para provocar “un movimiento contra el Gobierno Nacional”.<sup>13</sup>

La insegura situación incluía la presencia de Raúl Eduardo Mahecha, María Cano e Ignacio Torres Giraldo, quienes aprovechaban para fundar “un centro o sindicato obrero”.<sup>14</sup> En especial a Mahecha se le cobraron sus intervenciones y fue sentenciado sin derecho de apelación a la pena de un año de confinamiento por violar el orden público. Se le aplicó el drástico decreto 707, una normatividad esencialmente prevista contra los promotores de las ideas revolucionarias. Resta anotar que Mahecha se escapó para Puerto Wilches, pero a él y a Torres Giraldo les fueron decomisados la correspondencia y sus documentos, los cuales terminaron en Medellín, en manos del gobernador. (A.H.A., G. M., Caja 334, carpeta 1, f. 192).<sup>15</sup>

Cinco meses antes del hecho anterior, ya el mandatario reportaba al gobierno departamental que se estaban haciendo ciertas reuniones secretas a las 12 de la noche y con apreciable asistencia, en “el establecimiento de Escolástico Álvarez, jefe reconocido del socialismo”. Sabía que en ellas se leía “algo

---

13 Los periódicos denunciaban las precarias condiciones del trabajo obrero y promovían la organización sindical y política de los trabajadores (Vega Cantor y Núñez Espinel: 2005, 8-13). Luis Eduardo Mahecha escribió sobre su periódico: “Comenzamos a preparar espiritualmente a los trabajadores, valiéndonos del periódico *Vanguardia Obrera* que editamos por medio de una imprenta volante de mi propiedad” (citado en Vega Cantor: 2013).

14 Una pequeña delegación encabezada por María Cano e Ignacio Torres Giraldo se había desplazado desde Medellín con destino a la Dorada, donde se celebraría la primera Convención Nacional del Partido Socialista Revolucionario, PSR, (Torres Giraldo: 1980, 100).

15 El decreto 707 fue una normatividad estricta que permitió a una policía secreta, a alcaldes e inspectores de policía detener a sospechosos de ser subversivos, allanar residencias y lugares, exigir autorización previa para hacer reuniones, impedir la circulación de la prensa, etc.

alusivo a la señorita María Cano”, pero desconocía sobre qué se trataba, mas suponía: no eran sobre “la paz y la tranquilidad del país” (f. 416).

El registro siguiente se refiere a otro contexto del proceso de formación socialista. Sucedió después de la huelga y la masacre de las bananeras; se había fundado el Partido Comunista y a los principales dirigentes del anterior Partido Socialista Revolucionario se les acusaba por promover ambos acontecimientos sin respaldo suficiente de los trabajadores. Transcurría entonces en Berrío el año de 1931 con el nombramiento de un nuevo alcalde, elegido por medio de una centralizada escogencia desde Medellín. Simplemente era un funcionario más llegado a una jurisdicción que debió no ser muy atractiva de regir y allí estaba en un puerto para encontrar que en la localidad de Nare, su inspector, “alzaba tribuna para conseguir colonizadores” que fueran a ocupar las tierras.

Extraño e inquietante comportamiento, pues sus discursos se fundamentaban en “peroratas de doctrinas comunistas” destinadas a promover “los sistemas adoptados por el gobierno de la Rusia”. Un numeroso público dominical lo oía y él les preguntaba con cuántos contar para “organizarse bien” e “ir contra los capitalistas” (AHA., G.M., Caja 379 carpeta 1, f. 380).<sup>16</sup>

Un escándalo institucional en el seno del gobierno portuario suscitó la reacción del Concejo Municipal al sugerir que el alcalde despidiera al inspector, pues de nada le habían valido las advertencias de aconsejar que los colonos respetaran la propiedad ajena. Pero el inspector había sido nombrado por el alcalde anterior, según insinuación especial del encargado de la gobernación, doctor Rafael del Corral. Destituirlo sería desconocer un mandato superior.

Lo particular estuvo en que el nombramiento no provenía propiamente de una iniciativa del gobernador, sino de una recomendación de su directiva política partidaria. El objetivo era desplazar de Medellín a quien iba a encabezar una plancha rival socialista en unas elecciones. La estrategia fue efectiva y el perjuicio que sufriría el Partido se eliminó. Más exactamente alejó de

---

16 En julio de 1930 se había fundado el Partido Comunista de Colombia bajo la orientación de la Internacional Comunista y las directrices trazadas por la Rusia estalinista (Flórez López, 2010: 282-312). Su política agraria consistió en propender a que los campesinos se movilizaran y ocuparan la tierra.

la ciudad a un distante corregimiento a un “propagandista, perturbador y revolucionario” según los calificativos del alcalde del puerto.

Ahora el problema estaba en Berrío y el indeciso alcalde antes de proceder vio prudente contar con la opinión del gobierno departamental. Le solicitó su concepto dada cuenta de un factible retorno del exinspector, que perjudicaría a quien gobernaba y a su partido. Si no a ellos, a las autoridades a donde el destituido fuera. Resta decir que el nombre del personaje-problema era Julio Ocampo Vásquez, y al dejar de ser inspector de Nare no retornó, sino que se instaló en el puerto y allí continuó su labor.

Entonces, de nuevo el alcalde acudió al gobernador para pedir que le enviase un investigador que indagara el comportamiento del exinspector, ¿cuál? Sus reuniones con afectos a su causa y sus “conferencias” en que exponía ideas y comentaba aspectos del contexto vivido. Según el alcalde, “el pueblo casi en su totalidad, creyendo con todo lo que dice su jefe”, lo seguía incondicionalmente.<sup>17</sup> Lo mejor era dejar en manos del investigador el problema y a continuación intervenir. Así aconteció, pero esta vez perdió el alcalde al concluir el visitante que se había “alterado un tanto la verdad” y no infringido la ley.<sup>18</sup> Dos meses después, de nuevo otra queja: Ocampo y compañía estaban en el plan de recoger fondos para crear “el granero obrero” y “no sé cuántas cosas más” (f. 343).

Las anomalías que percibía el alcalde y no lo dejaban gobernar tranquilo y no se referían solo al polémico inspector Ocampo, y a continuación al agitador Ocampo. Lo afectaban inquietudes como observar que llegaban individuos de los que sospechaba de “hacer propaganda socialista”. De uno de ellos destacó su labor, Luis E. Sterling, procedente de Bucaramanga. Había llegado

---

17 La acogida de las ideas socialistas en ese entonces aparece ratificada por esta referencia sobre la decepción de María Cano al hecho de haber escogido Enrique Olaya Herrera a Puerto Berrío para inscribir su candidatura presidencial. “Algo de ella se desgarró cuando lee que es en ese lugar, ‘plaza tradicional de socialismo colombiano’, en donde estuvo ella varias veces, donde el ahora jefe del liberalismo inscribe su candidatura” (Robledo, 2017, p. 310).

18 Ocampo había dicho que siquiera “se le había hecho quitar la careta” al gobernador por hacerle expresar que “el dinero que se conseguía para solucionar la situación de Antioquia era para atender compromisos de departamento”. Para él el significado de esto era que ese dinero llenaría “las cajas a los burgueses y que los pobres quedaran en las mismas circunstancias” (f. 336).

para reunirse con socialistas locales a fin de integrar al puerto dentro de “un plan general” para constituir una “organización federal obrera”. Al hablar el mandatario con Sterling y exigirle la entrega de sus papeles, se enteró de que el propósito era establecer “el sistema adoptado por los trabajadores de la Rusia y en todo en contra del capitalismo” (f. 326).

## **Al interior de la acción sindical**

En efecto, estos fueron tiempos en que los trabajadores portuarios crearon un sindicato para proteger su desempeño laboral. El paso dado significó organizarse de otra forma, diferente a como lo hacían tradicionalmente los braceros con mayor informalidad, haciendo parte de grupos pequeños en cuadrillas.<sup>19</sup> Ahora su sindicato no era solo un agrupamiento para desempeñar el trabajo, sino para tener mayor capacidad en la defensa de intereses comunes.<sup>20</sup> Antes la cuadrilla tenía menos fuerza y cantidad de integrantes, y apuntaba a ser un desempeño conjunto y a regular las condiciones en que pactaba el trabajo. Ahora el sindicato sin suprimir la cuadrilla como modalidad laboral la absorbió, quitándole la faceta de la negociación laboral.<sup>21</sup>

Pues bien, ese sindicato de braceros que nacido en 1933 formalizó su existencia legal, estuvo activo a partir de abril del año siguiente (Murillo, Alonso, Bolilla, Orrego, 1991, pp. 217-218). Su orientación política liberal difundió

---

19 Sobre la cuadrilla de braceros se ha escrito esta fisonomía: “Poco conocemos de unidad laboral y de su función en la vida de los braceros más allá del sitio de trabajo ( ) era simple en su composición y cohesión ( ) se organizaba entorno a unos códigos morales elementales de solidaridad y complicidades (Solano de las Aguas: 2001, 13).

20 Los braceros crearon su sindicato en 1933, una fecha extrañamente tardía respecto a los precedentes de la agitada década de 1920. De ella solo fue posible encontrar una referencia ligera de otro intento organizativo. El alcalde del año 1927 la asumió como un riesgo revolucionario así: “En estos días estuvieron aquí la señora María Cano y el señor Raúl Eduardo Mahecha, conocidos líderes comunistas. Supo la Alcaldía que habían fundado un centro o sindicato obrero y que se habían reunido con algunos individuos con el fin indicado. El señor Mahecha expresó su propósito decidido de fundar dentro de pocos días en esta un periódico “ (AHA: G. M. 334, f. 572).

21 El ritmo del movimiento portuario podía llegar al extremo siguiente, indicado para el caso del embarque en el puerto marítimo: “( ) en 1920 cuatro cuadrillas ( ) trabajando durante 54 horas movilizaron en el puerto de Cartagena 54 000 bultos de café de 62 kilogramos cada uno, lo que equivale a 844 bultos por bracero en turnos de 13,5 horas a razón de 63 bultos por hora” (Solano de las Aguas, 21).

un sindicalismo partidario y algunas expresiones de ello se refirieron a las relaciones con el gobierno departamental. Cada que una Asamblea nombraba una nueva Junta Directiva le fue usual la necesidad de informarle en un tono amistoso y respetuoso; de por medio estaban posteriores relaciones y era político que fuesen buenas. Esta manera de ser no coincidió con la beligerancia de Ocampo, Mahecha, Cano o Torres Giraldo, pero tanto el Sindicato de Braceros Lancheros y el Sindicato de Marineros Lancheros se comportaron así.

Hay que tener presente que en buena parte de los años treinta existió el acercamiento entre el sindicalismo y el gobierno liberal de Alfonso López Pumarejo. Que esta proximidad estuvo activa en Berrío por aquel entonces de la Revolución en Marcha, no quiere decir que no dejaron de ocurrir enfrentamientos con el gobierno, como tampoco que la búsqueda de una relación cercana dejase de estar activa después. En 1946, por ejemplo, fue indispensable incluir un saludo de bienvenida al gobernador y su comitiva en su visita al puerto. Qué más ocasión podía ser propicia para insinuar que, “a vista relámpago”, apreciara las obras urgentes “para el engrandecimiento de este nuestro querido Berrío” (A.H.A. G. M., Caja 509, carpeta 1, f. 178).

En contraste, los momentos de tensión también dejaron huella en los documentos de archivo, como en un registro de diciembre de 1939. Por entonces un pliego de peticiones acordado en conjunto de los sindicatos de braceros lancheros de la Dorada, Puerto Berrío y Barrancabermeja se refería a una puja de intereses contra su contraparte los empresarios lancheros, que eran una diversidad de patrones con un punto de vista común. La discusión se inició en Berrío, con asistencia del alcalde, los inspectores fluviales de esos puertos y un representante del Ministerio del Trabajo. No hubo acuerdo y pasó a Bogotá para que el gobierno central asumiera la mediación del impase. Aunque no se sabe el desenlace, estaba alterado el servicio de cargar y descargar mercancías en los puertos del río, cuando era una labor básica de la economía, y por eso un paro de bracero significó tanto para el interés estatal.

También la resolución de problemas cotidianos fueron momentos de tensión entre sindicato y Gobierno. En particular, uno muy sensible consistió en el dominio de la movilización de las mercancías. Esto enfrentó a sindicato y a quienes no estaban en él, además de hacer que el Gobierno asumiese posición por medio de la Alcaldía, la Oficina de Trabajo y la Inspección Fluvial del

Puerto. A través de un pacto con los dueños de embarcaciones, el sindicato casi controlaba el servicio y ello, según la Alcaldía del año 38, había causado exigencias extremas en perjuicio de la rapidez del movimiento de la carga y el comercio. La insatisfacción hacía que la estabilidad se alterara y varios dueños de embarcaciones quisieran salirse del acuerdo como exclusividad sindical. Por su parte, los aspirantes no sindicalistas a trabajar llamaron a los dos sindicatos vigentes “dos pulpos que a diestra y siniestra extienden sus tentáculos” para impedirlo. La réplica fue calificar al bracero no organizado de ser un sujeto indeseable en el lugar por no ser honrado.

El Gobierno encontró una solución en sus instancias del Ministerio de Industria y Trabajo en Bogotá por medio de su subinspector del Trabajo del Río Magdalena. Consistió en expedir una resolución exigiendo al trabajador del cargue y descargue una “autorización” de la Alcaldía para poder desempeñar su oficio. Si era sindicalista, para dársela debía presentar constancia del presidente del Sindicato, y si no lo era, requería, previa presentación de cédula, declaración jurada de dos testigos que expresaran que la persona era honorable y la constancia de su patrón anterior sobre la causa de su retiro.

El desequilibrio en el papeleo a favor del bracero sindicalizado se debió a la política gubernamental a favor de la existencia de formas estructuradas de organización laboral en los puertos. Con ellas de por medio, ganaría tanto el trabajador como el transporte fluvial al estabilizar relaciones entre sus partes y evitar inconvenientes. No obstante, otra cosa fue la aplicación de una medida, en la que se presentó un marco de tensiones soterradas.

La parte sindical, con exageración, escribió ante el gobernador que “sí las cosas siguen de esta manera, pronto estaremos los trabajadores organizados en un completo desprestigio”. La alusión se refirió a cierta displicencia del alcalde en expedir la certificación del bracero sindical y en cambio mostrar actitudes a favor del que no lo era, porque este no tenía la garantía del trabajo que disfrutaba el otro. Además, una cierta amenaza anónima percibió el sindicato, y para afrontarla, con un tono personal, reclamó la atención del gobierno departamental por no haberle prestado atención a varias solicitudes. Mencionó la promesa del envío de “dos detectives”, cuya finalidad era investigar las intenciones de quienes la amenazaban. Desafortunadamente esta correspondencia no precisó el contenido de sus temores.

Uno u otro tipo de bracero dependieron de la navegación y así como hubo fases buenas también las hubo malas. Una visión de las circunstancias laborales, en un año 1939, indica el comienzo de un periodo complejo con un paro de los propietarios de lanchas en rechazo de un pliego de peticiones de los braceros y la falta de carga para desembarcar. En el contexto internacional se había iniciado la Segunda Guerra Mundial incidiendo en que varias empresas petroleras habían suspendido labores causando una reducción notable de la navegación. Otra consecuencia era que habían despedido personal, el cual llegaba desempleado a buscar trabajo como braceros. Extrañamente, el Pliego de los braceros aumentaba la tarifa de la movilización de mercancías y el alcalde así lo consideró. Los habitantes del puerto también pasaban por una época preocupante, hasta los agricultores rivereños impedidos para movilizar sus productos y, con esto, los habitantes del puerto por falta de ellos. (AH.A., G. M., Caja 475, carpeta 1, f. 149)

## **El acontecer del puerto**

En la vida portuaria, en una especie de equilibrio inestable, orden y desorden coexistieron enfrentados y algunas evidencias lo indican. A las autoridades locales correspondió regular el funcionamiento, y el hecho de existir un intenso flujo comercial y de transporte indica que fuesen exitosas en la mayor parte del tiempo. Lo indica el fluir de las sistemáticas llegadas y partidas de embarques y despachos, la atención de circunstancias casuales, las conflictivas y el ejercicio de la autoridad. Mas, no obstante, uno u otro funcionario pudo propiciar un cierto desorden o desempeñarse deficientemente. El siguiente ejemplo ilustra la situación del año 1926, respecto a quien le correspondía autorizar la salida de los vapores del puerto.

El inspector fluvial daba el permiso para zarpar los vapores al capitán respectivo y, en esta ocasión, dos capitanes de embarcaciones diferentes se encontraron, uno ante un funcionario completamente borracho bebiendo en una cantina y el segundo, buscándolo por todo el poblado y resultando toda la indagación inútil. Mientras tanto, esperaban los vapores con sus pasajeros y carga retrasados en sus itinerarios.

Independientemente cada capitán acudió a la Alcaldía en busca de ayuda. En el caso uno, alcalde y capitán fueron a la cantina, y al preguntar al inspector



por qué negaba el “zarpe” del vapor, la respuesta consistió en que no tenía motivo, y que no le daba la gana de darlo. En conclusión, apresuradamente la Alcaldía redactó un acta descriptiva de la situación y el vapor zarpó sin el permiso fluvial, pero con el certificado. En el caso dos hubo otra acta que también de manera inusual dio salida a la embarcación. Resta agregar que el funcionario irresponsable ya tenía su renuncia en la mano y esta actitud fue la despedida de su cargo (AHA., G. M., Caja 325, carpeta 1, f. 466).

Si lo ocurrido fue excepcional, el comportamiento del inspector fluvial guardaba algo usual, puesto que en el transcurrir del puerto, alterno al trabajo, estaba el licor y la diversión a él afín. Es decir, de una u otra forma la autoridad institucional en su diversa expresión: fluvial, laboral, policial, administración local, departamental y nacional, no estaba al margen. ¿De qué? De una subcultura portuaria cercana a una “subcultura del navegante” fluvial, que encontró el historiador Sergio Paolo Solano al estudiar el interior del sector social de quienes laboraban en las embarcaciones a vapor. Los lazos entre ambas se dio en los muelles y sus alrededores, un escenario de convergencia que bien se podría ajustar a como el citado autor apreció lo que era uno de ellos, basando su caracterización en los relatos de viajeros:

describen los puertos como sitios de confluencia de un gran número de personas quienes suben a los barcos a ofrecer sus servicios (braceros, guías, vagos, vendedores, prostitutas, niños, limosneros, etc.); si el pasajero baja a tierra y recorre sus inmediaciones, lo que avizoraba eran mesas de juego, fandangos organizados como negocios, fondas, cantinas, vendedores al menudeo, hoteles de mala muerte, vagos y lupanares (Solano D., 1998, p. 58).

En efecto, el carácter de esta forma de ser portuaria era multifacética, fruto de la convergencia de gentes de diversas localidades de Antioquia y Colombia. Su contacto en el contexto propiciaba un cúmulo de situaciones, entre ellas estuvieron las que demandaron la intervención de la Alcaldía y demás autoridades. Algunas de estas se conocen y he aquí una de ellas entre un capitán de un vapor y un “sopletero” por presunta indisciplina.

Aconteció a mediados del año 45, cuando transcurría el viaje del vapor Barranquilla que, al llegar a Berrío, su capitán fue a la Alcaldía y puso un denunció respecto a un hecho que no era un delito, porque solo mencionaba un abandono del puesto del “sopletero”. El alcalde pidió al capitán aplicar el artículo 80 de Código de Comercio Fluvial y Marítimo y este procedió con

una resolución que impuso 10 días de cárcel a su empleado, medida que el alcalde aplicó. Nada le valió al afectado con llevar testigos que declararon a su favor: el “timonel”, el “ingeniero maquinista”, “el piloto”, “el dependiente” del vapor. Ellos sostuvieron que no había habido ni siquiera una discusión, cuando más, se había pedido una explicación y no un ultraje.

El asunto no se detuvo ahí y le llegó al alcalde un telegrama del subsecretario de gobierno reclamándole por negarse a recibir al causante de un delito cometido en un barco. El alcalde cuestionó al capitán y este con una nota reconoció que ya su acusado estaba encarcelado, de inmediato rebajó la condena a tres días. Luego, pasada la condena, el alcalde se enteró de que el capitán y “el sopletero” discutían en la oficina del inspector fluvial y salió golpeado el primero. Ya fue el inspector el ofendido y denunció al agresor “por irrespeto a su oficina”. Toda la historia terminó en una conminación de la Alcaldía al agresor para no usarse las vías de hecho, prohibirle pisar el malecón mientras este allí el vapor y estar vigilado por la policía para proteger la vida del capitán (AHA., G. M., Caja 515, carpeta 2, ff. 55-62).

Lo anterior indica que a Puerto Berrío llegaron vapores y problemas; no solo mercancías y pasajeros. A tres autoridades al mismo tiempo correspondieron: al capitán en su embarcación, al inspector fluvial en la operación del transporte y al alcalde en su localidad. Un caso del año 1927 muestra que ejercer la autoridad podía derivar en choques entre ellos. He aquí dos versiones:

1.º El inspector fluvial la narró así: en el barco Quindío se sublevó la tripulación contra su capitán, se le pidió auxilio y él al alcalde, quien solo le envió un policía. Logró remitir a la cárcel a seis tripulantes y el alcaide de ella no los aceptó, ordenando dejarlos libres. El inspector buscó al jefe de la policía, no lo halló y todo agente que encontró de paso se negó a ayudarlo sin una orden del alcalde. Finalmente, él y el capitán tuvieron que hacer guardia para que la tripulación rebelde no entrara a la embarcación.

2.º El alcalde así la presentó: llegaron a la Alcaldía seis sirvientes de un buque con la queja de haber cobrado como de costumbre al capitán un peso a cada uno por lavado y arreglo de ropa. Este estaba borracho, enfurecido los echó y los mandó a la cárcel. La tripulación fue ante el inspector fluvial a quejarse del comportamiento de su capitán, pero fue infructuosa su queja. Al tratar el alcalde el tema con inspector, se le replicó con actitud agresiva.

Como siempre, el destinatario de las versiones fue el gobernador, y en cada una estuvieron los calificativos y sustentaciones. Por un lado el inspector se quejó de no ser apoyado por la autoridad civil, lo que violaba la ley. Consideró usurpada su autoridad fluvial por ser citado al despacho del alcalde. Para él solo el intendente fluvial y el Ministerio de Obras Públicas tenían derecho a pedirle cuentas. Por el otro, el alcalde recibió sirvientes de un vapor, “sucios y en forma que inspiraban verdadera compasión”. Justificó que no se recibieran marinos en la cárcel sin su autorización por ser “muy frecuentes ( ) los infelices llevados por orden del señor inspector fluvial o capitanes que se iban sin dejar ración ni explicación”. Sostuvo que para él la ley protegía tanto a capitanes como a tripulaciones y expuso que en varios casos debió “corregir desmanes de altos empleados de los buques con sus inferiores, a quienes no tratan sino como parias”. Por último, quiso mostrar que el inspector era arbitrario, con el ejemplo de un “laderano” a quien le cobró, sin ser legal, “derechos fluviales” por un maíz que trajo a Berrío (AHA., G. M., Carpeta 334, carpeta 1, ff. 415-418).

¿Más ejemplos de las situaciones portuarias? Dos de distinto carácter petrolero y para concluir una sobre una huelga.

Una amenaza factible de causar un desastre en el poblado fueron los combustibles. Grandes volúmenes se movilizados por el río y al llegar se almacenaron y en una importante cantidad se remitieron en tren hacia Medellín. Por prudencia, el alcalde del año 34 requirió la intervención del mandatario departamental para informarle de un riesgo ocasionado por la Agencia Mejía Hermanos, que había ubicado en la parte norte del malecón una embarcación dedicada a guardar gasolina en un “vote-tanque». Al frente estaba la Inspección Fluvial y varias casas comerciales con sus depósitos; el peligro de incendió era grande y el funcionario se encontró con que la Agencia tenía el permiso del gobierno central. Igual podía suceder un factible choque de embarcaciones en un muelle que el alcalde informó vivía atestado. En su “telefonema” pidió instrucciones sobre cómo proceder, teniendo presente que el puerto carecía de un equipo de extintores. En este caso se advierte un funcionario que vio necesario salvar la responsabilidad (AHA., G. M., Carpeta 422, carpeta 1, f. 120).

La otra situación, también relativa al almacenamiento de combustibles, se refiere a la Troco en 1925, respecto a su “puerto de atraque y estación de tanques». La petrolera poseía en arriendo al Ferrocarril cierta porción del muelle y su terreno inmediato en una zona encerrada con cercas de alambre y puertas seguras con candados. Aun así, las gentes acostumbraban circular por su predio como si fuese un “camino público” hacia el río, donde lavaban ropa y mantenían hecho “un muladar” por convertir la zona en baños públicos. Fuera de ello, estaba próxima a la toma de agua del Hotel Magdalena para su acueducto. En suma, la Troco veía riesgos múltiples, de seguridad, higiene e incendio.

Con este panorama, la compañía buscó la expedición de una orden superior al alcalde, con el fin de que ordenara que se hicieran rondas policiales de control para que nadie que no fueran sus empleados pisara sus predios. Al parecer otras alcaldías tenían vigilancia establecida y la Troco quiso que el gobierno central se lo ordenara a la actual administración municipal.

El ejemplo último se refiere a la huelga de la Fedenal a finales de 1945, un importante acontecimiento que trastrocó en su totalidad el ritmo habitual de las actividades.<sup>22</sup> Fue una parálisis consistente en vapores inmóviles en el muelle con su carga y pasajeros, su aumento con otros que arribaron, la presencia de los huelguistas en el puerto donde se concentraron tripulaciones y braceros. Embarcaciones con el ganado en riesgo de morir por permanecer en ellas sin desembarcar, mientras el superintendente férreo buscaba en los potreros aledaños a Berrío un propietario que le colaborara. Una que otra tripulación resistiéndose a desalojar la embarcación para entregarla al ejército en su función de militarizar el puerto, para lo cual contaban con el apoyo de guardias departamentales enviados de otros lugares.

Una gran tensión reinaba en todos los sectores; en parte lo causaba el vapor que llegaba y que era ocupado por soldados y la tripulación que se negaba ante la presión a continuar navegando. Un coronel, quien entró a tener la autoridad, buscó que la situación no se desbordase en la violencia y buscó reactivar las actividades portuarias.

---

22 Véase el alcance de este movimiento de la Federación Nacional de Trabajadores del Transporte Fluvial, Marítimo, Portuario y Aéreo (Oviedo Hernández, 2008, pp. 125-131).

Una continua comunicación informativa fluía hacia las autoridades gubernamentales para tenerla al tanto de las situaciones y recibir instrucciones. Una de ellas fue el siguiente fragmento de un telegrama a la Presidencia de la República, fechado el 23 de diciembre y enviado conjuntamente por el coronel, el capitán de Corbeta, el alcalde y el superintendente ferroviario:

Actualmente hay 1200 huelguistas aproximadamente, desembarcados [en] este puerto, cuya conducta ha sido pacífica, pero consideramos peligroso sostener situación actual por posible agotamiento sus recursos que hárales reaccionar. Número anterior agréguese 600 braceros.”; Allí mismo señalaron: “Dada situación firme, irrevocable todo personal continua huelga y el cual obedece órdenes ciegamente Fedenal, a pesar considerar ellos mismos graves perjuicios (A.H.A., G.M., Caja 522, carpeta 3, f. 125).

Así estaba la situación en los últimos días del mes de diciembre de 1945. En cada embarcación estaba el ejército, protegiéndola de algún atentado y haciendo esfuerzo por reactivarla. Otro mensaje decía: “desde la una p. m. de hoy la tropa se alista para mover algunos vapores, entre ellos el ‘Monserrate’ y todos los barcos están ocupados por el ejército”. O esta otra imagen: “mañana van a despachar para Medellín 300 canecas de gasolina para avión. Que con esta hay para 15 días. Que también van a mandar gasolina para automóvil”.

Y el debilitamiento del movimiento huelguístico pronto llegó, pues fue una huelga de corta duración. El 28 de diciembre este mensaje: “Logróse fórmula arreglo entre autoridades y personal de braceros dejando a salvo braceros voluntarios ( ) Estos momentos Sindicato Braceros gestiona tripulaciones reanuden labores, retirándoles todo apoyo económico a partir de mañana (f. 138)”. Ya no existía unidad entre tripulaciones y braceros, se había perdido el apoyo de los últimos.

## **Conclusión**

El conjunto de imágenes textuales de lo que era el transcurrir de Puerto Berrío en la época de su mayor dinamismo portuario se ha escrito para rescatar parte de su historia local. Resalta la riqueza de su acontecer con su diversidad, conjugación e intensidad con su singularidad dentro del contexto de la historia de los pueblos antioqueños y su afinidad factible respecto a los puertos sobre el río Magdalena. Fue evidente su economía fluvial y su vida

social, su dinamismo laboral, sindical y político, así como su importancia para Antioquia y la economía del país.

Aun sin ser este texto una indagación amplia y profunda, lo anterior queda reflejado. Su transcurrir, a la vez organizado y desordenado, las difíciles condiciones en que la gente vivía, la convergencia del trabajo intenso y la diversión, el tránsito masivo de gentes, la inseguridad, la agitación y los conflictos se han presentado en la medida de lo posible para destacarlo, en espera de que alguien intente llegar más allá de lo que aquí se ha dicho. Es necesario hacerlo aun hoy día ya lejana la época que aquí se ha tratado, si se quiere acceder a una aproximación a ese mundo que existió y parece tan distante y diferente.

## Bibliografía

- Archivo Histórico de Antioquia, Fondo Gobierno Municipios, Cajas: 141 carpeta 1 de 1911, 151, carpeta 1 de 1912, 164, carpeta 1 de 1913, carpeta 1 de 1912, 197, carpeta 1 de 1915, 224 carpeta 1 de 1917, 255 carpeta 1 de 1919, 270, carpeta 1 de 1920, 290, carpeta 1 de 1922, 317 carpeta 1 de 1925, 325, carpeta 1 de 1926, 334, carpeta 1, de 1927, 344 carpeta 1, de 1928, 354, carpeta 1, de 1929, 365 carpeta 1, de 1930, 379, carpeta 1, de 1931, 389 carpeta 1 de 1932, 411 carpeta de 1933, 468 carpeta 5 y 6 de 1938, 475 carpeta 1 de 1939, 488 carpeta 1 de 1941, 515, carpeta 2 y 522, carpeta 3 de 1946.
- Alvear Sanín J. *Manual del Río Magdalena* (2.º ed.). Bogotá: Cormagdalena, 2005.
- González Cardona L. *El desarrollo Ganadero de Antioquia entre 1870 y 1920*. Medellín: IDEA, 2004.
- Flórez López C.A. *Derechas e Izquierdas en Colombia, 1920-1936. Estudio de los Imaginarios Políticos*. Medellín: Universidad de Medellín, 2010.
- Monsalve, D. (1929). *Monografía Estadística del Departamento de Antioquia*. Medellín: Imprenta Departamental.
- Murillo Posada A., Alonso M. A., Bonilla G. E., Restrepo Orrego G. *Historia de Localidades del Magdalena Medio*. Medellín: Plan Nacional de Rehabilitación-Instituto de Cultura-Universidad de Antioquia, 1991.
- Oviedo Hernández A.A. Ideología Política y Sindicalismo en Colombia, 1944-1946. En *Memoria y Sociedad*, 12(25) 117-131, 2008.
- Poveda Ramos, G. *Vapores Fluviales en Colombia*. Bogotá: T.M. Editores-Colciencias, 1998.
- Solano de las Aguas, S. *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe Colombiano, 1850-1930*. Cartagena: Universidad de Cartagena, 2001.
- Torres Giraldo I. *María Cano Apostolado Revolucionario*. Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1980.
- Vanegas I. Apóstoles del pueblo. El carácter de los liderazgos revolucionarios en Colombia, 1924-1930. En *Historia y Sociedad*, 25, 45-77, 2013.