

## Trabajo, formas de organización laboral y resistencia de los trabajadores de los puertos del Caribe colombiano, 1850-1930

Sergio Paolo Solano<sup>1</sup>

*Resumen:* En este artículo estudio los trabajadores cargueros o braceros de los puertos del Caribe colombiano, con énfasis en la cuadrilla como forma de organización laboral para la movilización de la carga. Como unidad de trabajo, la cuadrilla fue el resultado de la tradición laboral de la región, de las presiones de las autoridades y de los empresarios, y de las iniciativas de los trabajadores por regular la oferta, la contratación y la organización del trabajo. Cuando el movimiento de carga creció y se estabilizó, las relaciones entre los trabajadores y las empresas fueron mediadas por el contratista, salido del seno de las cuadrillas. Para finales del primer decenio del siglo XX, los trabajadores exigieron la abolición del contratista y una relación directa con las empresas. Esta relación se logró finalizando el decenio de 1920 pero ahora mediada por las organizaciones mutitarias y sindicales convertidas en las proveedoras de mano de obra mediante el sistema de cuadrillas. *Palabras clave:* Puertos, organización laboral, cuadrillas de trabajadores, contratistas, empresas portuarias, organizaciones gremiales, suministro de mano de obra, conflictos sociales.

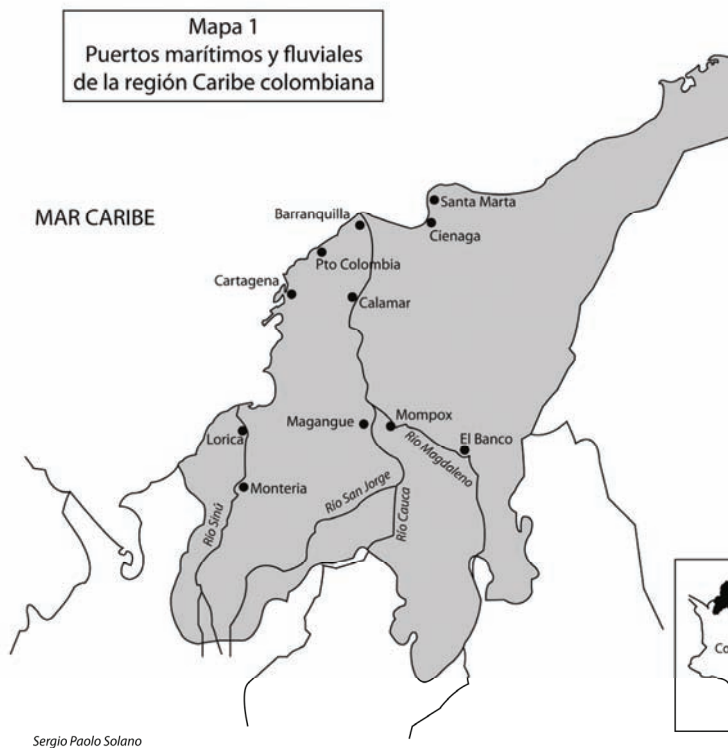
En Colombia, la viabilidad del modelo económico agroexportador dependió de la construcción de un sistema de transportes que permitiera trasladar los productos desde las zonas de producción y acopio a los puertos. Desde estos eran enviados a Europa occidental y Estados Unidos, donde transportaban las importaciones hasta sus lugares de destino. La difícil y accidentada geografía obligó a introducir ferrocarriles y buques a vapor para navegación fluvial para acceder a la explotación y comercialización de las materias primas y productos en los mercados internacionales, y para trasladar las importaciones a sus lugares de destino.

El principal efecto del transporte moderno fue convertir las regiones que privilegió en las áreas más dinámicas de la economía nacional. Se trastocaron los viejos circuitos mercantiles heredados de la época colonial, se formó una nueva jerarquía urbana, concediendo prerrogativas a las ciudades portuarias beneficiadas por sus localizaciones favorables en los espacios de operaciones de ese modelo. Su ubicación en los vértices formados por la intersección de las vías que canalizaban todo el tráfico mercantil, permitía a los empresarios que realizaban las operaciones de importar y exportar quedarse con buena parte de la ganancia proporcionada por el tráfico internacional.

En consonancia con las actividades desarrolladas y con los circuitos productivos y mercantiles que lo alimentaban, en los puertos de Barranquilla y Cartagena se formaron grupos socio-ocupacionales que dieron origen a la moderna clase obrera. Hasta hace algunos años estos trabajadores llamaron la atención de los estudiosos porque sus protestas y movilizaciones abanderaron los movimientos sociales de la primera mitad del siglo XX, y porque servían para medir la influencia de las ideologías radicales (Urrutia 1969, 79-80; Caicedo 1971, 59-60; Pecaut 1973, 91-93; Gómez 1980, 17-49; Gómez y Malpica 1984).

Ahora bien, en los últimos años las investigaciones sobre los trabajadores portuarios han tomado dos direcciones complementarias. Por un lado algunos estudios insisten en sus funciones como agentes productores y receptores de cultura y en los procesos de construcción de sus identidades sociales, en medio de las tradiciones heredadas, las innovaciones asumidas y los conflictos sociales (Archila 1991; Vega 2002, 339-436). Por otro lado empieza a desarrollarse un interés relacionado con lo que John Womack (2007, 15-77) ha llamado la ‘posición estratégica’ de los trabajadores dentro del espacio de trabajo.

Dos investigaciones se han centrado en sus relaciones con las empresas y los conflictos suscitados en esa esfera, en especial en torno a las formas de enganche laboral. En un libro publicado en el 2003 estudié los distintos sectores de trabajadores portuarios de Barranquilla, Cartagena y de otros puertos fluviales intermedios situados en el bajo curso del río Magdalena. Me ocupé de los orígenes diversos de sus capitanes, oficialidad de vapores, mecánicos, tripulantes y de los artesanos de talleres del transporte fluvial a vapor, la naturaleza de estos oficios, y de la prestancia que otorgaban a sus practicantes. También me esforcé en mostrar las relaciones asimétricas de aquellos con las autoridades y las elites, las normas que regulaban algunos aspectos de los transportes modernos y las relaciones jerarquizadas en los medios de transporte. Hice énfasis en que esas relaciones asimétricas



Mapa 1. Puertos marítimos y fluviales de la región Caribe colombiana.

hacían de los capitanes, contra maestros y mecánicos, representantes del Estado, y a partir de ahí expliqué por qué muchas veces se manifestaron contrarios a las protestas de otros sectores de trabajadores portuarios (Solano 2003).

En el 2005 León Arredondo culminó su tesis doctoral sobre los trabajadores de Puerto Berrío (puerto antioqueño sobre el curso medio del río Magdalena), para los años comprendidos entre 1930 y 1950. El centro de su interés es el protagonismo social y político alcanzado por los trabajadores de ese puerto en el marco del ascenso de la república liberal (1930-1946), como consecuencia de la transformación de los vínculos con las empresas, al pasar de ‘un sistema informal de la mano de obra a un sistema formalizado de trabajo controlado por su sindicato’ (Arredondo 2005, p. 134-155). Con este autor comparto la idea de vincular el estudio de las relaciones entre los trabajadores y las empresas con el volumen del movimiento de la carga (Arredondo 2005, 134). Pero nos diferenciamos por la manera de concebir los orígenes y la naturaleza de esa relación laboral. Y esto es válido tanto para la época anterior a los intermediarios o contratistas, como para el periodo en que estos fueron figuras centrales en las relaciones laborales, centro de la reflexión de Arredondo.

En las páginas que siguen analizo algunas características sociales y culturales de los trabajadores cargueros o braceros<sup>2</sup> de los puertos, el sector laboral más numeroso de las actividades portuarias y del transporte. Mi énfasis recae en el análisis de la cuadrilla como una forma de organización laboral primaria cuya función iba más allá de la coordinación de las actividades para el transporte de la carga. Lo que quiero mostrar es que entre 1850 y 1930 las relaciones de los trabajadores con las empresas atravesaron por tres fases: 1) Autonomía de la cuadrilla con relación a la empresa; 2) Mediación de los contratistas; 3) Vínculo directo con las empresas pero mediado por las organizaciones gremiales constituidas en proveedoras de mano de obra, suministrada a las empresas mediante el sistema de cuadrillas. Los conflictos acaecidos durante esta última fase ayudaron a que estos trabajadores desarrollaran su identidad como grupo sociolaboral y como parte importante de la naciente clase obrera.

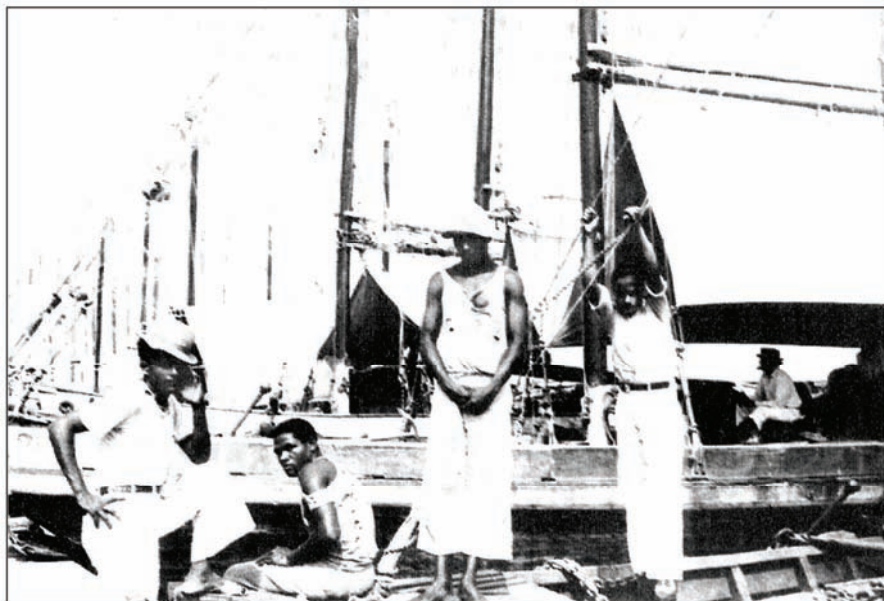
### **Trabajadores y movilización de la carga en los puertos**

Antes de la tecnificación de sus diversas actividades, en los puertos de Barranquilla y Cartagena los braceros o cargueros constituyeron el contingente de trabajadores que movilizaban la carga entre tierra firme, los ferrocarriles y las embarcaciones. Sus vidas transcurrieron en medio de la marginalidad social por parte del resto de una sociedad cuyos miembros se ofendían mutuamente tildándose de ‘cargador de bultos’, ‘mozo’, ‘peón’ y ‘boga’, de lo que se infiere la valoración negativa que tenían de los oficios y de los trabajadores portuarios y del transporte.<sup>3</sup> Sin duda que estos resentían esa discriminación y así lo demostraron por medio de múltiples formas de resistencia y de protestas colectivas. Vivieron esa segregación sumidos en un mundo intensamente lúdico y festivo, pero acosados al mismo tiempo por la preocupación de la mella de la capacidad laboral pues el oficio dejaba graves secuelas en el cuerpo (malformaciones, escoliosis, hernias y afecciones cardíacas). Esto, unido a la pobreza extrema y la vida disipada, producía un rápido envejecimiento siendo, entre los trabajadores, los del promedio de esperanza de vida más bajo.

Los años transcurrían marcados cotidianamente por los sobreesfuerzos físicos llevados a cabo en medio de la ausencia absoluta de medidas de seguridad industrial y sin contar con los dispositivos mecánicos para mover la carga. Además, la insalubridad reinaba en los puertos, levantados de manera espontánea a orillas de playas y de caños y ciénagas fluviales en las que se incubaban toda clase de enfermedades.<sup>4</sup> Llegado a este estado, su lucha por el sustento diario los sumía en un mundo de incertidumbres. La disminución de la capacidad laboral debió tener secuelas emocionales terribles en medio de una cultura popular en la que la fortaleza física era piedra angular para construir valoraciones sobre el trabajo y el hombre mismo.

La mayoría de estos trabajadores provenían del curso bajo del río Magdalena, por lo que muchas de sus características culturales se explican a partir de los habitantes de esta subregión del Caribe colombiano (Solano 1998, 55-70). A esta génesis se suman las connotaciones de las principales ciudades de esta región, las que a diferencia de los centros urbanos eminentemente fabriles (caso de Bogotá y Medellín) (Archila 1989; Mayor 1989, 251-397; Villegas 1990; Arango 1991), se caracterizaban por girar alrededor de los puertos. Este hecho dejó su impronta en la formación de la clase obrera, pues las economías portuarias no se ven precisadas a generar esa ‘segunda naturaleza humana’ que, como en el caso de las fabriles, obligan al trabajador a despojarse de sí mismo, a negarse en el recinto laboral.<sup>5</sup> Por tanto, las sociedades y las culturas portuarias son más abiertas y disipadas y en ellas es más fuerte la resistencia a los cambios que en los mecanismos psíquicos interiores de los conglomerados humanos.

El análisis de la formación social y cultural resultante de estos hechos es clave para poder interpretar el protagonismo social que tuvieron los trabajadores portua-



*Fotografía 1.* Unos estibadores cargadores de muelle hacen una pausa de sus faenas entre los veleros. Helmut Betheke, 1940.<sup>6</sup>

rios y del transporte en los conflictos sociales durante la primera mitad del siglo XX. Por ejemplo, la relativa independencia de los navegantes (expresada en sus propias formas de ascenso laboral, de contratación, de relación con la empresa y de organización), más que resultado de conquistas sindicales expresaba la prolongación de una cultura laboral formada durante el siglo XIX. Durante esa centuria las incertidumbres en el movimiento de carga y en consecuencia el trabajo estacional en los puertos, llevaron a que los empresarios del transporte no se interesaran en transformar esa cultura. Todo lo contrario, se adaptaron a unas relaciones laborales inestables y hasta cierto punto organizadas de abajo hacia arriba, y regidas por las costumbres (Solano 2009).

Por su cantidad, grado de concentración y continuas expresiones festivas en el mismo medio laboral, formaron el grupo sociolaboral que más sobresalía en la vida portuaria. Desde finales del siglo XIX, la creciente demanda de trabajo no calificado atraía romerías de jóvenes de los estratos más bajos de la población de ambas ciudades,<sup>7</sup> quienes se apostaban en los alrededores de los puertos, estaciones, muelles, mercado público y en el corazón de las áreas comerciales, compitiendo por conseguir la colocación momentánea en una actividad que solo exigía la suficiente capacidad física para los trabajos pesados y un mínimo grado de concentración. En estas actividades se encontraban a gusto pues estaba ausente la disciplina rigurosa y los mecanismos de control social que los empresarios empezaban a ejercer en el naciente sector fabril (Thompson 1989, 239-293; Solano 1996, 61-77; 2001, 79-121).

### **Organización del trabajo y regulación de la oferta laboral**

Desde mediados del siglo XIX la afluencia estacional de trabajadores de las poblaciones de la comarca en los meses en que las labores agropecuarias entraban en receso,<sup>8</sup> llevó a los cargueros permanentes de los puertos a organizarse en cuadrillas y turnos laborales para desarrollar de la mejor manera el trabajo. Así defendían sus intereses y evitaban las continuas amenazas de rebaja del jornal por parte de las empresas. Las autoridades prohijaron esta organización laboral porque permitía racionalizar de mejor forma las actividades en los puertos y hasta cierto punto evitaban el desorden traducido en enfrentamientos violentos y pérdidas de mercancía.<sup>9</sup>

Esta forma de organización del trabajo no calificado había surgido en la minería, la hacienda colonial y en diversos oficios urbanos, y también fue empleada durante la república en la prestación del servicio personal subsidiario y en la construcción de obras públicas.<sup>10</sup> Debió su existencia a la total ausencia de tecnología para desarrollar cierto tipo de trabajos en grandes espacios o que requerían de fuerza muscular, y a formas comunitarias de oferta laboral por parte de hombres emparentados o que provenían de una misma población, los que acorde con los ciclos de la producción agrícola se desplazaban a las áreas de demanda laboral. Actividades como la herranza, saque, embalse<sup>11</sup>, la construcción de tapias y el desmonte en las haciendas ganaderas del Caribe colombiano para marcar, separar el ganado y trasladarlo en concordancia con los periodos de lluvia y sequía y de crianza, se basaban en las cuadrillas de trabajadores estacionales (Arquez 1993, 215-236; Tovar 1980, 41-80; 1988, 169-191).

En sus orígenes la cuadrilla portuaria era una forma de organización laboral

primaria que integraba a los trabajadores simples para poder soportar las constantes amenazas de ver reducido su precario nivel de vida. Era simple en su composición e inestable por las fluctuaciones del movimiento de carga en los puertos. Se organizaba en torno de unos códigos morales elementales de solidaridades y complicidades, el que estaba constantemente sometido a prueba por las conductas transgresoras de sus integrantes. Por eso, generaba un espíritu comunitario que involucraba a todas las cuadrillas al permitirles conocer al bracero ‘mala gente’ y, como resultado, aislarlo de las zonas de trabajo más rentables.<sup>12</sup>

Además, desempeñaron función importante en la vida de los trabajadores más allá del trabajo. Por ejemplo, a comienzos del siglo XX la organización de turnos nocturnos conllevó a que el disfrute del tiempo libre se hiciera por cuadrillas, las que podían reunirse a consumir licor en los establecimientos de diversión situados en los alrededores de los puertos. Asimismo, las protestas de 1893,<sup>13</sup> 1910<sup>14</sup> y 1918, tuvieron en las cuadrillas una base de organización fundamental. Cuando la protesta se echaba a andar ponía en movimiento dispositivos para impedir el esquirolaje como los piquetes de huelguistas apostados en las entradas de las empresas y puertos, ferrocarriles, aduanas, vapores y bodegas, bloqueando las vías férreas y los caños fluviales, y en ocasiones levantando porciones de las primeras.<sup>15</sup>

La fortaleza de la cuadrilla de braceros en relación con las otras ocupaciones radicaba en dos hechos: por un lado estaba el alto riesgo que significaba movilizar carga pesada sobre los hombros y brazos, que hacía que la vida misma y la integridad de las mercancías dependieran de la acción coordinada de sus integrantes. En otras labores la cuadrilla no estaba sometida a estas presiones. A más de ello, la intensa competencia laboral fue un factor de presión para que alcanzara algún grado de estabilidad.

Pero en esta organización laboral también intervinieron las autoridades y las empresas comerciales y del transporte. Las autoridades, como ya se anotó, por la



*Fotografía 2.* Estación de carretas al frente del Mercado Público. Helmut Betheke, c. 1940.



*Fotografía 3.* Luchas de viveres para los pueblos ribereños en turno para ser cargadas al lado del Mercado Público. Helmut Betheke, c. 1940.

necesidad de regular y establecer controles sobre las cuadrillas de jornaleros y cargadores, obligándolas a inscribir a sus integrantes y a tener un representante, especie de ‘líder natural’ con quien se entendía la autoridad pública.<sup>16</sup> Y las empresas, debido a que el crecimiento del volumen de la carga desde finales del siglo XIX también las obligó a intentar estabilizar algunos sectores de braceros y sus cuadrillas, previa mediación de los contratistas. Para comienzos de la siguiente centuria este interés coincidió con el proceso de organización gremial de los trabajadores (mutuarias y sindicatos), las que integraron a los trabajadores ocupados y eventuales para poder garantizar, mediante la organización de turnos, que no se desvertebrara el principio de solidaridad generalizada que otorgaba a las protestas de los trabajadores eficacia para el logro de sus fines. Como se puede ver, por distintos motivos trabajadores, autoridades y empresarios se vieron obligados a regular la concurrencia laboral y a intentar establecer cierto orden en el espacio portuario.

Estos esfuerzos continuos a lo largo del periodo que estudiamos tenían antecedentes desde la colonia, cuando el enganche de los bogas que cargaban y empujaban a los champanes y bongos por el río Magdalena usualmente se daba por cuadrillas cuya vinculación dependía directamente del patrón o práctico<sup>17</sup> de la embarcación. Como lo he demostrado en otro ensayo, contrario al estereotipo de un personal de la boga totalmente inestable, el carácter empresarial de esta forma de transporte, la condición asalariada de los bogas y la obligatoria tendencia a la racionalización del enganche laboral, se encargaron de ir seleccionando cuadrillas de estos hombres rudos, los que ofrecían sus servicios en los puertos fluviales. Al mismo tiempo, muchos bogas se desempeñaban como braceros y viceversa en los puertos fluviales en concordancia con la oferta laboral (Solano 2003, 35-52).

## Reglamentación oficial del trabajo en los puertos

Cuando en el siglo XIX se introdujeron los barcos fluviales para hacer el tráfico por los principales ríos del país, esa frontera fluida entre bogas y/o navegantes y los braceros siguió siendo corriente. Esto se debió a que durante mucho tiempo el personal de navegantes rasos de los vapores no fue estable y dependía de la voluntad de la oficialidad de los barcos y de una cédula en la que se certificaba la conducta observada durante el viaje, de la que reposaba copia en los libros de las Intendencias Fluviales, organismos gubernamentales encargados de organizar las actividades en los puertos.<sup>18</sup> Así que el navegante que hoy viajaba mañana podía encontrarse parado y la única opción que le quedaba era enlistarse en las cuadrillas de braceros.

Todo esto es importante tenerlo en cuenta porque las disposiciones oficiales que regían para los braceros eran las mismas para los navegantes, dado que desde un comienzo el problema laboral más importante era el escaso control que se ejercía sobre los trabajadores rasos de puertos y vapores. En 1843 Esteban Márquez, empresario barranquillero de la navegación fluvial en botes y champanes, exigió al Concejo Municipal de Barranquilla intervenir y reglamentar el servicio de los bogas y cargadores. Ese año el Congreso Nacional aprobó una ley creando el cargo de Inspector de Bogas y Cargueros en Barranquilla.<sup>19</sup>

Algunos años después, en 1847, al discutir sobre los controles que debían establecerse sobre las ‘cuadrillas de jornaleros y cargadores que hacen presencia en el Puerto Real de esta Villa [Barranquilla], pues los turnos por ellas establecidos muchas veces son violados’, el Cabildo parroquial de esa ciudad reconocía la importancia de las cuadrillas como entidades autónomas de las empresas. Estas eran reguladas por disposiciones oficiales dado que había que inscribir a sus integrantes y tener un representante (el ‘líder natural’ con quien se entendía la autoridad pública) ante la inspección de bogas y cargueros.<sup>20</sup> Aunque por algunos años los inspectores



*Fotografía 4.* Personas abordando un buque del río en el muelle de Los Pegasos (antes de haberse erigido las estatuas). La fachada lateral del mercado se ve en el fondo, 1920. Fotografía anónima.



de bogas y cargueros desaparecieron porque los vapores dejaron de traficar por el río Magdalena, una vez que despegaron las exportaciones de tabaco y los vapores tuvieron carga para transportar, se incrementaron las actividades en el puerto de Barranquilla. De ahí que en 1853 nuevamente el Cabildo de esa ciudad lo volvió a crear. Veinte años después la Asamblea Legislativa del Estado de Bolívar expidió la Ley 46 de 1873 extendiéndolo a los puertos de Cartagena, Barranquilla, Mompox, Magangué, Lorica y Tolú.<sup>21</sup>

Muchas veces las medidas gubernamentales fracasaron por la existencia de pequeñas compañías que hacían difícil ponerse de acuerdo, pues cada una tenía su propio sistema de contratación y de pago de jornales. Pero cuando empezaron a fortalecerse con el despegue de las exportaciones cafeteras, la competencia ruinosa de las empresas transportadoras dio paso a compañías más sólidas como la Colombiana de Transportes del cubano-estadounidense Francisco Javier Cisneros. Esta empresa monopolizó el mayor número de barcos posibles y algunos ferrocarriles que transportaban los productos desde las zonas de producción hasta los puertos situados en el curso principal del río Magdalena (Nichols 1973, 111-119; Poveda 1998, 139-140, 151-154, 166-168; Mcausland, 1892, 4-43).<sup>22</sup> Producto de esta situación fue un decreto del gobierno nacional expedido en 1881, especie de manual de funciones para los oficiales y tripulantes de los vapores, que estableció, entre otras cosas, un reglamento para el servicio de los cargueros. El decreto obligaba a que estos se inscribieran en las inspecciones fluviales y portar una cédula de buena conducta refrendada por la oficialidad de los vapores y por quienes los contrataban.<sup>23</sup>

Con la vuelta de siglo y bajo el gobierno de Rafael Reyes la tendencia a la concentración monopólica del transporte fluvial a vapor se acentuó bajo el control de la empresa de Louis Gieseken favorecida por el gobierno nacional (Posada 1998, 260-267).<sup>24</sup> El decreto N° 899 de 1907 ratificó en buena medida aquellas disposiciones, pero con la peculiaridad de que con base en la ley 4ª de ese mismo año, que había creado los cargos de Comisarios Inspectores adscritos a las Intendencias Fluviales, especificó las funciones policiales de estos para controlar la competencia y buena conducta de las tripulaciones y braceros.

Con el incremento del comercio exterior colombiano y el fortalecimiento de las compañías navieras durante los primeros decenios del siglo XX y, los controles sobre las tripulaciones se incrementaron (Naranjo 1917, 565).<sup>25</sup> El decreto 801 de 1923 nuevamente consagró que para ser tripulante y bracero se necesitaba tener una cédula de identidad, competencia expedida por las oficinas fluviales de los puertos y presentar dos certificados de ‘... personas de reconocida honorabilidad, en que consten que conocen suficientemente al aspirante y lo recomiendan como persona de buena conducta, activa y hábil para desempeñar el oficio’.<sup>26</sup>

## **Evolución de las relaciones entre trabajadores y las empresas**

El estudio de las anteriores disposiciones gubernamentales indica que en el largo plazo la relación entre las cuadrillas, sus líderes naturales y las empresas empezaron a ser mediatizadas por otras personas y que los braceros fueron sometidos a creciente presión. Durante ese tiempo la cuadrilla de braceros atravesó por fases que guardan relación directa con el grado de desarrollo de la economía portuaria, con la tendencia a la concentración del transporte fluvial a vapor en pocas empre-

sas, el interés del Estado por regular la vida de los puertos y con la capacidad de respuesta de los trabajadores.

En la primera etapa las fluctuaciones en el movimiento de carga impedían que las empresas integraran a los braceros a su planta de personal, por lo que en la segunda mitad del siglo diecinueve, cuadrillas y empresarios aparecían como entidades con cierto grado de independencia al momento de contratar, y regulados por las autoridades

La segunda fase tuvo la impronta del contratista, producto del crecimiento de la economía portuaria que le delegó la responsabilidad del control sobre los trabajadores y el manejo de la carga. Tanto el significativo crecimiento de los volúmenes de carga, como el establecimiento de grandes empresas comerciales y del transporte empezaron a demandar la subordinación de los braceros. Uno de los mecanismos que presionó por este cambio fue el dispositivo de un mercado que, en constante y creciente demanda de mano de obra, obligaba a la estabilización de algunos sectores de braceros y sus cuadrillas. En esta etapa, aunque la cuadrilla siguió siendo producto de la iniciativa de los jornaleros, el vínculo con la empresa empezó a depender del criterio selectivo del contratista, quien podía desarticularla a su libre arbitrio.

El contratista, capataz o intermediario había surgido en el contexto de un grupo laboral de corte horizontal, que paulatinamente produjo su jerarquía a través del ‘líder natural’, reconocido como tal porque tenía la capacidad para lograr contratos gracias a su experiencia en el transporte de la carga, la responsabilidad puesta en ello, el ‘don de la palabra’ y a su astucia. Al ser la persona con las que se contrataba y en quien se delegaba la responsabilidad del satisfactorio desplazamiento de la carga (evitar robos, desperfectos y el rápido trabajo acorde al volumen de peso a transportar) la misma, los empresarios debieron otorgar una importancia significativa a estos ‘líderes’, a los que les concedieron la prerrogativa de escoger la mano de obra, y con quien contrataban el pago por el trabajo realizado. Sin tener un vínculo directo con las empresas, el contratista fue divorciándose de los braceros hasta llegar a ser un personaje odiado por estos.<sup>27</sup>

El contratista permitió a la economía portuaria regular de mejor manera el mercado laboral, al distribuir la ocupación entre el mayor número de trabajadores para así evitar los problemas sociales que acarrea el desempleo absoluto. De esta forma, esta economía laboral se autorregulaba al aprovechar la sobreoferta de la mano de obra con un doble propósito: mantener bajos los jornales y regular el empleo.

La experiencia internacional permite afirmar que el contratista presionó por estabilizar a los braceros en las cuadrillas bajo sus órdenes, gracias a que sus intereses estaban en juego. Lo lucrativo de su negocio radicaba en la diferencia que se guardaba entre el dinero recibido de la empresa y lo que entregaba a los trabajadores.<sup>28</sup>

Pero con el crecimiento de la economía portuaria el contratista independiente entró en una relación laboral semidirecta con la empresa. Esto significaba que, además de suministrar la mano de obra, prestaba el servicio de ponerse al frente de la misma y responsabilizarse por la carga. Capataces y los chequeadores o listeros (que comenzaron a aparecer durante los años veinte), tenían la misión de organizar la mano de obra, verificar, examinar, registrar, confrontar y anotar la carga. Esto

suponía un nivel de confianza de la empresa, y el sometimiento de los braceros a controles más exhaustivos que ahora pasaban por el 'líder natural', el contratista, el chequeador y terminaba en la cúspide del capataz. En 1928 fue retratado por un estudioso de la realidad nacional como

... el lazo de unión entre el jefe y los obreros; los encargados de recibir la ciencia de aquél y traducirla a éstos en términos de ejecución; son los que informan al jefe sobre el desempeño de los obreros, y su voz respecto a remuneración de estos es decisiva. Tiene la llave que da entrada a los ascensos, a la elevación y mejora del personal ... la cuadrilla de que estos intermediarios son capitanes es la única táctica de la empresa (López 1976, 79 y ss).<sup>29</sup>

La tercera etapa, que empezó a darse desde finales del decenio de 1920, se caracterizó por la supresión del sistema de contratistas y la articulación de los trabajadores a la planta de personal de las empresas. Esta fase tuvo varias causas. Una fue el surgimiento de una legislación laboral ambigua que desde mediados de los años 1920 empezó a aceptar ciertas formas de protesta, y con la ley 83 de 1931, expedida bajo el gobierno liberal de Olaya Herrera, prohibió la subcontratación laboral y reconoció el derecho a la sindicalización y la huelga.

Otra fue el proceso de racionalización de las empresas portuarias iniciado desde comienzos del siglo XX, con la construcción de modernas instalaciones portuarias (patios, bodegas, muelles, ramales férreos, talleres, astilleros). Estos cambios demandaron una relación más directa entre empresas y trabajadores, para poder organizar de mejor forma a los braceros en las áreas de trabajo, las distintas funciones, los horarios y los continuos turnos.<sup>30</sup>

Y otra fue el proceso de organización de los trabajadores y la aspiración de sus gremios para constituirse en los proveedores del personal a las empresas, lo que se empezó a gestar desde el decenio de 1910 cuando las asociaciones mutitarias de Barranquilla (Asociación de Ingenieros Mecánicos, Asociación de Empleados de Comercio, Sociedad de Braceros y otras), crearon oficinas para la colocación de personal. Para entender esta situación, que también se había vivido en algunos puertos ingleses (Hobsbawm, 1979, 215-243), téngase presente que desde su creación por los años de 1910 los gremios se habían esforzado para acoger a todas las personas que se desempeñaban en un oficio aunque fuese de manera casual. Esto les permitía evitar la acción de los rompeshuelgas en momentos de conflicto, y ganar una posición de fuerza en las negociaciones con los empresarios y autoridades. Como el número de afiliados era superior a la demanda de trabajo por las empresas, los gremios organizaron a los trabajadores en cuadrillas y mediante un sistema de turnos rotativos proveyeron de mano de obra a las empresas, satisficieron a los trabajadores y mantuvieron el principio de la solidaridad.

Ahora bien, desde el momento en que comenzó el proceso de integración de los braceros a las empresas, las disposiciones gubernamentales y empresariales encaminadas a ejercer control en los puertos presionaron fuertemente para estabilizar a las cuadrillas. Por tanto, alrededor de este propósito se coligaron los intereses de todos los sectores, pues en el caso de los trabajadores la posibilidad de contrata dependía del buen desempeño de las funciones propias del oficio.<sup>31</sup>

## **Conflictos laborales e identidad laboral**

Durante las distintas fases por las que atravesaron las relaciones entre los braceros y las empresas portuarias, los conflictos sociolaborales fueron frecuentes. Entre 1910 y 1930, de treinta protestas con paralización de labores efectuadas por los trabajadores de las distintas ramas industriales de Barranquilla, los braceros del puerto protagonizaron doce, es decir, el 40 por ciento del total. Y de treinta y una protestas protagonizadas en Cartagena entre 1903 y 1929, trece las realizaron los braceros, el 42 por ciento del total (Solano 2003, 92-95). En ese protagonismo en la protesta social y en las mejoras materiales que alcanzaron, desempeñaron funciones de primer orden tanto la posición estratégica de estos trabajadores en el corazón de la vida económica nacional y local, como las formas de cohesión laboral y social alcanzadas. Lo primero es un hecho aparentemente evidente en una economía agroexportadora que dependía en buena medida del transporte de las exportaciones e importaciones. Lo segundo se ha soslayado por parte de una historiografía que cree que solo con la planificación de la protesta es que los trabajadores desplegaron unos dispositivos de organización para hacerla efectiva.

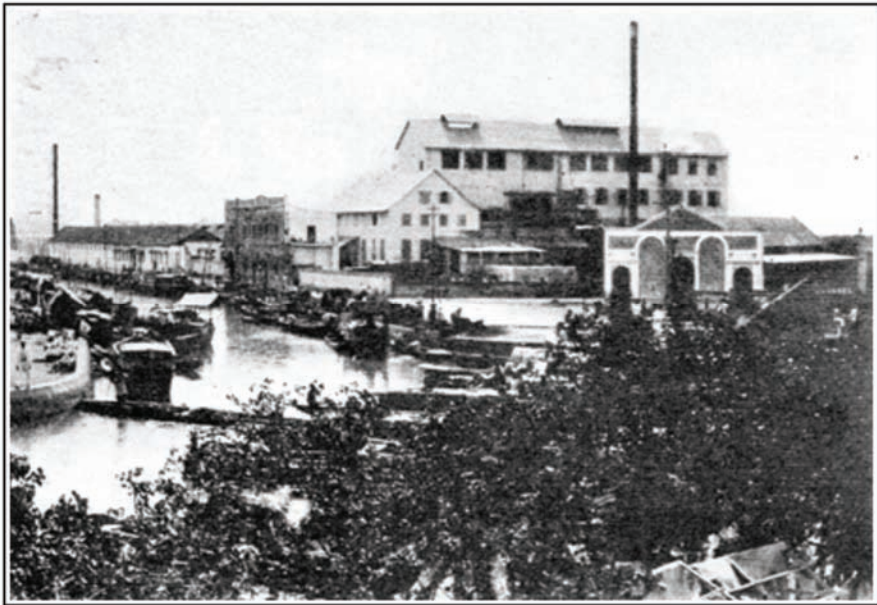
En las disputas entre trabajadores y empresarios se enfrentaron dos mundos cargados con valoraciones sociales y morales diametralmente opuestas en torno a las relaciones que debían existir entre la sociedad y la economía. Los empresarios eran partidarios de una sociedad entregada a los mecanismos reguladores del mercado. Los trabajadores llegaron a esos conflictos apegados a la idea de que la sociedad debía intervenir y regular la economía, la que, aunque fundamentada en la vieja tradición colonial del ‘bien común’, se fue reelaborando desde la segunda mitad del siglo XIX con las discusiones sobre las implicaciones sociales de los modelos económicos liberal y proteccionista.<sup>32</sup> Desde esta tradición vivieron el conflicto social más fuerte de su historia, la que, valga señalarlo de paso, estaba ligada a unas experiencias y expectativas que tenían mucho que ver con lo que E. P. Thompson llamó una ‘economía moral’. Se trataba de un discurso organizado en torno a la experiencia colectiva de muchas generaciones, cuyas valoraciones morales y las formas de acción que suscitaban, servían a los estratos populares como justificación para hacer frente a los intentos de los empresarios por imponer con los obreros relaciones regidas por formas de contratación propias de una economía de mercado.<sup>33</sup>

Los trabajadores pertenecían a un mundo sociocultural que calculaba el ‘precio justo’ del salario en correspondencia con el tradicional nivel de vida -sumamente precario-, y con la situación económica de las empresas. Esto explica que éstas no hubiesen podido someter el jornal a los vaivenes del mercado, viéndose impedidas para rebajarlo a pesar de que algunas veces lo intentaron y lograron triunfos momentáneos como sucedió en Barranquilla en 1911.<sup>34</sup> Existía un jornal base y si se aceptaban las presiones del mercado era para solicitar su aumento. Esa mentalidad era resultado de experiencias y expectativas en torno a lo que se consideraba como la ‘justicia social’, entendida como la protección mínima que ofrecía la sociedad a los desvalidos. Esto se materializaba en unas normas morales que condenaban la avaricia y la explotación desmedida y las injusticias contra los más pobres, como aparece en la prensa cuando las empresas intentaban cambiar las formas de pago, rebajar el jornal y el despido masivo.

La huelga de 1910 se originó cuando los braceros se enteraron de que las Compañías Aliadas, de capital inglés y dirigida por la firma Pineda López y Cía., recibían por el transporte de cada tonelada \$0,80 oro y pagaba a los braceros \$0,60. El cese de actividades no tuvo como punto de partida el aumento del jornal sino lo que se consideraba como una ‘inmoralidad’ por parte de los empresarios, el robo que hacían a los trabajadores, lo que al igual que en otras ocasiones desató la solidaridad de buena parte de la prensa de ambas ciudades. Esto también motivó la huelga de los paileros en 1933.<sup>35</sup>

El conjunto de experiencias que les tocó vivir permitió que los braceros fueran los primeros trabajadores asalariados que vivieron la doble experiencia de ver el trabajo de manera descarnada como una simple actividad económica y la dependencia de su estabilidad e ingresos de los ciclos económicos. Ellos medían la situación económica de las empresas gracias a la cantidad de carga y pasajeros movilizadas y el número de viajes de ida y vuelta realizados por los ferrocarriles y los vapores. También conocían de los proceder ilícitos (burla de los controles técnicos, sobrecarga, buques en mal estado) de los empresarios y parte de la oficialidad de los vapores en búsqueda de mayores ganancias. De igual forma, experimentaban en carne propia los ciclos de la economía internacional que impactaban de manera inmediata y directa en la vida económica de los puertos caribeños.

Sus protestas estaban muy arraigadas en el conocimiento de esta realidad. En este sentido, los braceros no representaban el ingenuo ‘buen salvaje’ que por ligereza podemos imaginar, pues sabían sacar partido de los ciclos y de la situación del mercado laboral. Estudiaban el momento para decretar los ceses de actividades, como sucedió en 1893 cuando paralizaron labores en el puerto de Barranquilla-



Fotografía 5. Caño de las Compañías (Barranquilla). Area de talleres, astilleros y zona de atraque de embarcaciones fluviales en 1917. Tomado de *Libro Azul de Colombia*, New York, 1917.

Puerto Colombia aprovechando la escasez de brazos para solicitar aumento del jornal, mientras que durante el siglo XX lo hacían cuando los puertos estaban congestionados.<sup>36</sup> La lógica induce a pensar en la existencia de una estrategia para desatar la protesta social que tenía en cuenta las situaciones en que las empresas eran vulnerables. También parece que, pese a no contar con una organización gremial, preparaban sus protestas con días de antelación.<sup>37</sup>

En medio de los conflictos sociolaborales y del tránsito de trabajadores suministrados a trabajadores vinculados a las empresas, desde comienzos del decenio de 1920 los braceros definieron una identidad laboral y social a partir de la ocupación. Los antecedentes de esta lucha pueden rastrearse desde la huelga de enero de 1910 cuando los cargueros de los puertos expresaron sus inconformidades por la imagen que tenía el grueso de la población sobre sus labores y sobre su condición social. En ese sentido la construcción de una imagen laboral tenía como fin salir de ese estado de indiferenciación con relación a estratos muchos más bajos de la población, lo que de por sí era una gran conquista. Ya para finales de los años veinte los braceros han avanzado en su articulación como un sector laboral cuya identidad se ha diferenciado de otros grupos laborales más dispersos, como era el caso de los jornaleros.

Donde mejor se refleja este proceso es en el desplazamiento semántico de las denominaciones sociales con que se les identificaba como grupo y en cierta simbología que adoptó como gremio. Al igual que en el caso de los tripulantes de los vapores fluviales (Solano 1998, 55-70), el empleo de uno u otro denominativo poseía enorme carga de discriminación o valoración social acorde con lo que se quería subrayar. Por tanto no era un simple problema de polisemia o del empleo de un lenguaje socialmente 'neutral'. Desde finales del siglo XIX, el uso de denominativos corrientes como el genérico de 'jornalero' y más específicamente 'mozo de cordel', 'peón' y 'carguero',<sup>38</sup> fue cediendo terreno frente al empleo del adjetivo 'bracero', imagen construida desde el trabajo –y resaltando su condición humana– y en su relación específica con una industria moderna que era vital para la economía nacional. El concepto de 'bracero' hacía énfasis esa condición (el brazo, la fuerza del hombre) y no en el jornal o en el objeto de trabajo, la carga.

En condición de braceros se organizaron en Barranquilla en la sociedad mutuaría Unión General de Braceros (1915), y lo mismo hizo en Cartagena en la Sociedad de Braceros después de la mencionada huelga de mayo de 1920.<sup>39</sup> El pendón de la primera, estrenado en 1921, contenía un logotipo compuesto por una rueda metálica dentada en cuyo centro se levantaba un musculoso brazo con el puño cerrado y desafiante. La rueda dentada, uno de los íconos de la Revolución Industrial, expresaba la manera como este grupo de trabajadores, o al menos algunos de sus estratos, se representaba el contexto en el que desarrollaba su función en la sociedad: son hijos de una de las formas de la industria moderna, la del transporte mecanizado. Por tanto, lucharon por mostrarse frente al resto de la sociedad como un grupo social diferenciado de los estratos más bajos de la población, como lo demuestran las partidas de defunción en las que los deudos diferenciaban entre 'bracero' y 'jornalero' al informar sobre la ocupación. Por otro lado, el brazo en alto y con la mano cerrada tenía un significado polisémico, pues si por un lado representaba el trabajo rudo y viril con que los braceros contribuían al progreso material del país, también simbolizaba la disposición a la protesta cuando las empresas y las conti-

nuas inestabilidades de las economías portuarias amenazaban con deprimir sus precarios niveles de vida y cuando la arbitrariedad empresarial producía indignación. Así sucedió en 1928 cuando el despido de dos chequeadores (entre ellos el presidente de la Federación Obrera del Litoral Atlántico, Fola) de la aduana de Barranquilla desató una huelga por varios días que involucró a los braceros hasta lograr el reintegro.<sup>40</sup>

Las vías de afirmación de esa identidad fueron variadas acorde con las esferas sociales en que desarrollaba esa lucha. Frente a los empresarios solo tenían el recurso de la protesta y de la confrontación abierta; ahí la fuerza como colectividad se imponía como imagen. Para los empresarios eran los ‘buscarruidos’ que tenían que soportar en medio de una creciente actitud levantisca; representaban un ‘mal necesario’. Ante el resto de trabajadores subrayaban la imagen de abanderado de la lucha social, resaltando su cohesión como grupo y su capacidad de respuesta frente a los atropellos de los empresarios o las situaciones críticas que amenazaran su nivel de vida. Y esta última imagen no era nada fatua, pues de 12 huelgas que se desarrollaron en Barranquilla entre 1910 y 1921 (año en que los braceros inauguraron su pendón), el 75 por ciento fueron protagonizadas por estos trabajadores, teniendo las de 1910 y 1918 gran resonancia porque se transformaron en huelgas generales, mientras que en Cartagena, de 18 huelgas desarrolladas entre 1903 y 1920, el 61 por ciento fueron por ceses de actividades de los trabajadores portuarios, en especial de los braceros.

## **Conclusiones**

Durante el periodo que hemos estudiado, la cuadrilla, como forma de organización laboral de los trabajadores de los puertos, tuvo una diversidad de origen y desempeñó funciones que estuvieron más allá del transporte de la carga, propias de



*Fotografía 6.* Congestión de cargas en bodega al lado del río. Calamar, 22 de mayo de 1926.

medios laborales precarios en tecnologías para adelantar trabajos en extensiones espaciales dilatadas o que requerían de la coordinación de los trabajadores. Fue el caso de las labores en la minería de socavón y en la de mazamorreo en los ríos en búsqueda de oro, en las haciendas ganaderas y de caña de azúcar coloniales, en los trabajos de obras públicas coloniales y el trabajo de boga en champanes y bongos que transitaban por las arterias fluviales. Luego se prolongó durante la república al permanecer inalteradas las técnicas de trabajo. También se desarrolló como una forma de oferta laboral por parte de trabajadores que desde sus poblaciones y sitios de residencia se desplazaban por las haciendas, o iban a las ciudades y sitios de construcción de obras públicas a ofrecer sus servicios en época de baja en las labores agrícolas y ganaderas.

Por eso, la cuadrilla no puede ser vista sólo como resultado de la iniciativa de los empleados y administradores de negocios que contrataban y disponían a su antojo la organización del trabajo. Su historia va de una organización autónoma en ciertos oficios a la integración en las empresas. En efecto, cuando esporádicamente se activaba la movilización de carga en los puertos, los braceros de los puertos ofrecían sus servicios organizados en cuadrillas. Sobre esta realidad las autoridades portuarias regularon el movimiento de carga, y los empresarios también la acogieron para suplir la ausencia de tecnología mecánica moderna para el transporte de la carga y para racionalizar las operaciones en el puerto.

Pero cuando la movilización de la carga se hizo creciente, y cuando aumentó la afluencia de trabajadores a los puertos en búsqueda de colocación, los empresarios y los capitanes de los vapores buscaron la forma de organizar las labores mediante la delegación de responsabilidades a ciertas personas de confianza. Fue cuando del seno de la cuadrilla salieron intermediarios con las empresas, los que con el tiempo se transformaron en contratistas. Estos pudieron desarticular y articular las cuadrillas a su antojo mediante la introducción de un principio de competencia entre los trabajadores. Pero una vez enganchados, las cuadrillas podían estabilizarse nuevamente mediante la eficiencia en la prestación de sus servicios. El precio pudo haber sido muy alto para las formas de solidaridad cotidianas, hasta que la situación por las condiciones de vida se hacía insoportable y nuevamente se reacomodaban al calor de los conflictos con empresarios y autoridades.

La organización de sociedades gremiales mutuarías (Barranquilla: 1915; Cartagena: 1920) fue una respuesta a esta situación, las que se establecieron como norte terminar con el sistema de contratistas y lograr la contratación directa por parte de las empresas. En parte la incipiente legislación laboral ayudó a la organización y a poner a los trabajadores en mejores condiciones para demandar mejoras. Los conflictos laborales de la segunda mitad de los años 1920 y el ascenso del liberalismo al poder, dieron el golpe de gracia al sistema de contratistas y llevaron a que las empresas establecieran la contratación directa. Sin embargo, esta estuvo mediada por los sindicatos los que agruparon a todo el personal ocupado o desocupado de un oficio y los organizaron en cuadrillas y así proveían a las empresas de mano de obra.

Esta forma de organización laboral desempeñó una función clave en el desarrollo de la protesta social de los trabajadores, pues les permitió planificarla sobre la base de unas responsabilidades delegadas en grupos, lo que dio mucha efectividad a las huelgas.



\* \* \*

**Sergio Paolo Solano** es Profesor Asociado, Programa de Historia, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad de Cartagena de Indias, Colombia. Integra el grupo de investigaciones Fronteras, Sociedad y Cultura (categoría B, clasificación de Colciencias). Director de la revista *El Taller de la Historia* (Universidad de Cartagena). Recientemente publicó artículos en las revistas *Indiana* N° 26 (Berlín, Ibero Amerikanisches Institut, 2009); *Revista de Estudios Marítimos y Sociales* N° 2 (La Plata, Universidad Nacional del Mar del Plata, 2009); *H-Industri@* N° 4 (Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, 2009); *Cuadernos de Desarrollo Rural* N° 62 (Bogotá, Universidad Javeriana, 2009); *Revista de Estudios Sociales* N° 31 (Bogotá, Universidad de los Andes, 2008), e *Historia Crítica* N° 34 (Bogotá, Universidad de los Andes, 2007). Actualmente investiga sobre el mundo social del trabajo en Colombia durante el siglo XIX y sobre la configuración étnica de la región Caribe colombiana en esa centuria. <ssolanod@unicartagena.edu.co>

## Notas

1. Agradezco a los evaluadores anónimos las sugerencias y correcciones que ayudaron a mejorar este artículo.
2. 'Carguero ... el que está en los mercados y comercios esperando que lo empleen para transportar algo. Mozo de cordel'. Revollo 1942, 55.
3. Sundheim 1994, 371 y 681 (1ª edición: 1922); Revollo 1942, 169, 221 y 276. Bogas eran las personas que trabajaban en los medios de transporte de las vías fluviales (champanes y bongos construido ahuecando troncos de grandes árboles), impulsándolos con su fuerza y utilizando grandes pértigas que se apoyan en el lecho de las corrientes o en las laderas de las mismas. Su forma de vida llevó a que el término adquiriera un carácter peyorativo para designar a una persona de malas costumbres. Ybot 1952; Peñas 1988.
4. Sobre la tuberculosis en Barranquilla ver: Romero 1998, 77-79.
5. Arguedas 1983, 32-33; 'La crónica. En el puerto', en *El Demócrata*, Magangué, marzo 8 de 1920. El caso de Ismael Escamilla, máximo dirigente de los trabajadores navieros durante los años 1940, es representativo. De origen campesino, en 1917 se trasladó con su familia a Barranquilla. En 1930 era albañil y después tintorero; en 1934 ingresó a trabajar en un vapor en calidad de aprendiz de ingeniero (mecánico) y en 1937 ascendió a sebero (quien aceitaba las máquinas de los vapores) y de aquí salió a dirigir las luchas del gremio. *Semana*, Bogotá, junio 19 de 1948. La queja de los empresarios por la inestabilidad de los trabajadores aparece en Vergara y Baena 1922, 169. Solano 1996, 61-77.
6. Todas las fotografías pertenecen a la Fototeca Histórica de Cartagena (Colombia), entidad pública.
7. Entre los censos de 1852 y 1938 la población de Barranquilla pasó de 6.933 a 152.348 y la de Cartagena de 9.896 a 84.937 habitantes. Zambrano 2000, 66-70 y 73-74.
8. 'Barranquilla, por su comercio ... atrae los brazos que en cierta época del año están ociosos en otros lugares, pero pasada esa época, apenas quedan los suficientes para el diario trajín. ¿Qué de extraño tiene pues que los brazos trabajadores, aprovechándose de la escasez se nieguen a prestar sus servicios por la misma suma que antes?'. 'La huelga', en *El Porvenir*, Cartagena, mayo 14 de 1893. Sobre la continua escasez de mano de obra en el Caribe colombiano en el siglo XIX ver: 'Informe del Gobernador de la Provincia de El Carmen', en *Gaceta Oficial del Estado Soberano de Bolívar*, Cartagena, noviembre 30 de 1862; 'Informe del gobernador de la provincia de Barranquilla', en *Gaceta de Bolívar*, Cartagena agosto 28 de 1870; 'Admirables vecinos', en *El Porvenir*, Cartagena, mayo 14 de 1893; *El Promotor*, Barranquilla, octubre 27 de 1888, y *La Industria*, Bogotá, abril 26 de 1888.

9. Archivo Concejo Municipal de Barranquilla [ACMB], *Libro de 1847, minutas*. Sesión del 26 de agosto de 1847; Archivo General de la Nación (Colombia), *Sección República, Fondo Gobernaciones*, Rollo 141, folios 1024. Para finales del siglo XIX el comercio de Barranquilla financiaba una especie de policía cívica cuyo radio de operación era el área comercial y portuaria. En los libros de minutas de los años de 1840 y 1850 del Concejo Municipal de Barranquilla, aparecen extensos listados de las cuadrillas de cargueros y de los bogas.
10. Sobre la prestación y organización del servicio personal subsidiario ver: ‘Ley (19 de marzo de 1834) Sobre la organización y régimen de las provincias, cantones y distritos parroquiales’, en *Codificación Nacional. Leyes de 1834*, Bogotá. Imp. Nacional, 1925, y ‘Ley (21 de junio de 1842) Sobre la administración parroquial’, en *Codificación Nacional. Leyes de 1842*, Bogotá, Imp. Nacional, 1927. En 1908 el ingeniero oficial que estaba al frente de la construcción de un carretable entre las poblaciones de Tolú, Sincelejo y Corozal, señalaba la importancia de la cuadrilla como forma de organización de los jornaleros y la imposibilidad de adelantar los trabajos cuando los capataces intentaban desarticularla. ‘Informe que presenta al Ministerio de Obras Públicas el Señor Ingeniero Director de las carreteras de Tolú a Sincelejo, Sampués y Corozal’, en *Diario Oficial*, Bogotá, febrero 17 de 1908.
11. En su orden, estos términos se empleaban para designar la marca que se le colocaba al ganado con hierro candente; separación de las reses por edad; y transporte del ganado atravesando ciénagas y ríos.
12. *La Prensa*, Barranquilla, octubre 17, 18 y 24 de 1933 y octubre 29 de 1936.
13. ‘La huelga’ y ‘Editorial La huelga’, en *El Anotador*, Barranquilla, mayo 2 y 4 de 1893; ‘La huelga’, *El Porvenir*, Cartagena, mayo 14 de 1893. ‘Editorial’, en *Diario de la Tarde*, Barranquilla, abril 27 y mayo 1º de 1893. Miguel Goenaga 1952, 90.
14. ‘Huelga’, *El Porvenir*, Cartagena, febrero 17 de 1910; ‘La huelga de Barranquilla. Carta de Jorge N. Abello’, en *El Porvenir*, Cartagena, febrero 27 de 1910; *Rigoletto*, Barranquilla, marzo 25 de 1910. *El Pueblo*, Barranquilla, febrero 16 a 21 de 1910.
15. Cuando los braceros del muelle de La Machina de Cartagena decretaron la huelga el marzo de 1913, ‘la empresa puso inmediatamente un tren expreso a Turbaco y trajo suficiente número de peones para que no se interrumpieran los trabajos’, los que solo se enganchaban si se les ofrecían jornales más altos. ‘Huelga de cargadores’. *El Porvenir*, Cartagena, marzo 26 de 1913, lo que se volvió a repetir en 1920. ‘Sobre la huelga’. *El Porvenir*, Cartagena, junio 2 de 1920.
16. Sobre las quejas en Barranquilla por los incumplimientos de los bogas ver: ACMB, *Libro de 1843, actas. Cabildo parroquial*. (Acta de las sesiones de junio 14 de 1843). Solano 1989, 24-34.
17. El patrón o práctico era la persona con conocimientos y experiencia en la conducción de las embarcaciones en un río que presentaba muchas dificultades.
18. El código de comercio marítimo en su artículo 54 consagraba: ‘Son atribuciones del naviero [empresario]: 1) Nombrar persona que gobierne la nave o mandarla por sí mismo, si fuere apto para capitán. 2) Elegir los hombres del mar que deban componer la tripulación, entre los que proponga el capitán. Pero no podrá obligar a éste, a que reciba en la tripulación hombre que no sea de su elección’. ‘Código de Comercio’, en *Diario Oficial*, Bogotá, septiembre 15 de 1870. Acosta 1945, 94.
19. ACMB, *Libro de 1843, actas. Cabildo parroquial*. (Acta de las sesiones de junio 14 de 1843).
20. ACMB, *Libro de 1847, minutas*. Sesión del 26 de agosto de 1847. Para finales del siglo XIX el comercio de Barranquilla financiaba una especie de policía cívica cuyo radio de operación era el área comercial y portuaria.
21. ‘Ley 46 (25 de diciembre de 1873) Que crea Inspectores de bogas’, en *Recopilación de leyes del Estado Soberano de Bolívar de 1857 a 1875*, Cartagena, Imp. de A. Araujo, 1876, 87-88. En 1875, en vista de que las continuas guerras civiles colocaron en peligro la navegación de los vapores por las arterias fluviales, el gobierno nacional tomó el control de todo lo que tenía que ver con la legislación sobre navegación fluvial, haciendo extensiva a ésta la legislación sobre tráfico marítimo. ‘Código de Comercio’, en *Diario Oficial*, Bogotá, septiembre 15 de 1870.
22. Nichols 1973, 111-119; Poveda 1998, 139-140, 151-154, 166-168; Mcausland 1892, 4-43.
23. ‘Decreto Número 15 de 1881 (8 de enero) Por el cual se reglamenta la navegación por el río Magdalena’, en *Diario de Bolívar*, Cartagena, mayo 28 de 1881.
24. Posada 1998, 260-267.

25. Naranjo 1917, 565; 'Decreto Número 899 de 1907', en *Registro de Bolívar*, Cartagena, octubre 22 de 1907.
26. 'Decreto Número 801 de 1923 (mayo 26) por el cual se reglamenta la expedición de patentes de navegación para los empleados a bordo de las naves', en *Diario Oficial* N° 19.018, Bogotá, 1923.
27. Sobre los capataces integrados a las empresas ver 'Decreto N° 499 de 1882', en *Memoria del secretario de hacienda dirigida al presidente de la Unión para el congreso de 1883*, Bogotá, imp. N. Torres, 1883.
28. En 1933 los paileros del puerto de Barranquilla se lanzaron a la huelga exigiendo la abolición del sistema de contratistas. *La Prensa*, Barranquilla, octubre 17, 18 y 24 de 1933. 'Pailero ... En Barranquilla dan este nombre ... al que arma los cascos de los buques de planchas de hierro (a modo de pailas)'. Revollo 1942, 193.
29. Filippo 1964, 239. Un sobreviviente de la huelga de 1928 en la Zona Bananera del Magdalena, recordaba: 'Luchábamos también contra el contrato unilateral de la United que decía que uno tenía que someterse a los contratistas. El contrato disponía que el obrero que no se sometiera al contratista no tenía derecho al trabajo, y a la vez especificaba que el contratista era un obrero de la compañía', Arango 1985, 35-36; Fonnegra 1980, 54. Para comienzos de los años treinta los trabajadores del puerto de Barranquilla (braceros y paileros) estaban luchando por una relación contractual directa con las empresas, aspiración que se empezó a contemplar desde 1928, cuando después de varios días de huelga, los braceros de Barranquilla y Puerto Colombia alcanzaron un acuerdo que contempló el fin del sistema de contratistas y el enganche directo a las empresas, el cumplimiento de la legislación laboral sobre el descanso dominical, entre otros puntos. *La Prensa*, Barranquilla, octubre 17, 18 y 24 de 1933. 'Esta mañana se declararon en huelga los obreros del ferrocarril' y 'Continúa sin solución la huelga del Sindicato de Paileros de Barranquilla'. *Diario del Comercio*, Barranquilla, junio 25 de 1931 y septiembre 16 de 1934. *La Prensa*, Barranquilla, abril 7 de 1928.
30. Quiere esto decir, como lo sugiere Gareth Stedman Jones en su estudio sobre los trabajadores portuarios de Londres en la época victoriana, que las actitudes de los empresarios, al igual que de los trabajadores, frente a las formas de contratación no pueden ser vistas de manera rígida, pues la racionalidad de la economía empresarial puede demandar la integración de los obreros a las empresas y la abolición del sistema de los contratistas (Jones 1971).
31. Como consecuencia del conflicto laboral de 1933 los obreros asumieron por su parte la obligación de seleccionar al personal de sus respectivos sindicatos, de forma tal que los afiliados a ellos fueran personas de alta solvencia moral, *La Prensa*, Barranquilla, octubre 17, 18 y 24 de 1933. En 1936, en medio de un enfrentamiento por la representatividad sindical de este grupo laboral, el sindicato de braceros dirigido por los comunistas acusaba a otro formado por iniciativa de los liberales de estar '... compuesto casi en su totalidad por elementos expulsados por sus malas artes y por ser saqueadores de bultos. Ellos fueron los responsables, dijo, que los braceros merecieran durante mucho tiempo el calificativo de malos elementos'. *La Prensa*, Barranquilla, octubre 29 de 1936. Para una perspectiva comparativa con el caso de los puertos ingleses ver: Hobsbawm 1979, 215-243.
32. Sowell 1999, 189-216; Jaramillo 1994, 191-217; McFarlane 1999, 21-73; 1999, 119-146. En 1912 los artesanos más prestantes de Cartagena elevaron un memorial a la Cámara de Representantes pidiendo una política proteccionista para sus producciones; ver 'Los artesanos de Cartagena'. *Penitente*, Cartagena, agosto 24 de 1912. En 1929 los zapateros barranquilleros pedían el aumento del gravamen al calzado importado para evitar la competencia. 'La Junta obrera de defensa de la industria nacional del calzado'. *La Prensa*, Barranquilla, julio 15 de 1929.
33. Thompson 1995, 213-293.
34. Por orden de Londres, los agentes de la Alianza de Transportes Fluviales despidieron a los 'artesanos' de los talleres ('mecánicos, herreros, etc.') y a los braceros los colocaron ante el despido o la rebaja del jornal en un 33 por ciento. 'Niebla que aumenta'. *El Porvenir*, Cartagena, marzo 23 de 1911.
35. La misma idea subyace, aunque ahora expresada con un lenguaje clasista, en la huelga que en 1934 adelantaron los trabajadores de Tejidos Obregón cuyo discurso tenían como proposición básica la idea de la 'inmoralidad' cometida por los propietarios de la fábrica quienes 'despilfarraban' las ganancias en el extranjero, lo que se hacía sobre las privaciones de los trabajadores y a costa de lo que se consideraba una obligación moral del empresario quien debía invertir en la creación de fuentes

- de trabajo y el progreso nacional.
36. 'Qué de extraño tiene pues que los brazos trabajadores, aprovechándose de la escasez se nieguen a prestar sus servicios por la misma suma que antes?' 'La huelga', en *El Porvenir*, Cartagena, mayo 14 de 1893. La idea de que el trabajo era la fuente de toda riqueza ya era moneda corriente entre los círculos intelectuales de la Costa. Solano 1996, 61-76.
  37. 'Paro general', 'Alrededor del paro general de mañana', 'La huelga de hoy' y 'Sobre la huelga'. *El Porvenir*, Cartagena, mayo 28 y 31, junio 1° y 2 de 1920. Sus luchas también implicaban mecanismos de información y relación con el resto de la población. En 1910 los carpinteros del muelle de La Machina publicaron hojas volantes en la que explicaban a la población los motivos del paro, y en ese mismo año en el paro general en Barranquilla los trabajadores organizaron comisiones que se desplazaron a barrios y otros establecimientos laborales para ganar solidaridad. 'De todo y para todo. Los carpinteros' y 'La huelga de Barranquilla. Carta de Jorge N. Abello a El Porvenir'. *El Porvenir*, Cartagena, enero 19 y febrero 26 y 27 de 1910.
  38. Filippo 1964, 61. El mencionado capitán alude a esa diferenciación: 'braceros y mozos de tranvía'. Con el desarrollo del transporte de carga terrestre surgió el 'cotero' ('Faquín que se emplea para cargar camiones'), Filippo 1964, 82. Ya para los años veinte el adjetivo 'carguero' había caído en desuso. Sundheim 1994, 157.
  39. 'Directorio Obrero'. *Rigoletto*, Barranquilla, enero 25 de 1915; 'Sociedad de Braceros de Cartagena'. *El Porvenir*, Cartagena, junio 20 de 1920.
  40. 'Anoche quedó terminada la huelga ...'. *La Prensa*, Barranquilla, abril 10 de 1928.

## Fuentes de archivos

Archivo del Concejo Municipal de Barranquilla:

Libro de 1843, actas. Cabildo Parroquial.

Libro de 1847, minutas.

Archivo Histórico del Departamento del Atlántico (Colombia) Fondo de prensa:

*Diario del Comercio*, Barranquilla, 1925, 1926, 1931, 1934.

*La Prensa*, Barranquilla, 1928, 1929, 1932, 1933, 1937.

*Diario Oficial*, Bogotá 1908, 1923.

*El Porvenir*, Barranquilla, 1929.

*El Día*, Barranquilla, 1919.

*La Prensa*, Barranquilla, 1933, 1936.

*Rigoletto*, Barranquilla, 1910, 1915.

*El Pueblo*, Barranquilla 1910.

Archivo Histórico de Cartagena (Colombia) Fondo de prensa:

*El Porvenir*, Cartagena, 1910, 1911, 1913, 1920, 1921.

*Penitente*, Cartagena, 1912.

*Gaceta Oficial del Estado Soberano de Bolívar*, Cartagena, 1862.

*Gaceta de Bolívar*, Cartagena 1870.

Archivo General de la Nación (Colombia):

Sección República, Fondo Gobernaciones, Rollo 141.

Biblioteca Nacional de Colombia:

*Diario de la Tarde*, Barranquilla, 1893.

*El Anotador*, Barranquilla, 1893.

*El Porvenir*, Cartagena, 1893.

*El Promotor*, Barranquilla, 1888.

*La Industria*, Bogotá, 1888.

*Codificación Nacional. Leyes de 1834* (1925) Bogotá: Imp. Nacional.

— (1927) Bogotá: Imp. Nacional.

*Documentos. Anexos a la memoria que presenta el Ministro de Obras Públicas* (1917) Bogotá: Imp. Nacional.

*Memoria del secretario de hacienda dirigida al presidente de la Unión para el congreso de 1883* (1883) Bogotá: imp. de N. Torres.  
*Recopilación de leyes del Estado Soberano de Bolívar de 1857 a 1875* (1876) Cartagena: Imp. de A. Araujo.

## Bibliografía

- Arango, Carlos (1985) *Sobrevivientes de las bananera*. Bogotá: Ecoe.
- Arango, Luz (1991) *Mujer, religión e industria Fabricato 1923-1982*. Medellín: Universidad de Antioquia-Universidad Externado de Colombia.
- Archila, Mauricio (1989) *Ni amos ni siervos. Memoria obrera de Bogotá y Medellín 1910-1945*. Bogotá: Cinep.
- (1991) *Cultura e identidad obrera Colombia 1910-1945*. Bogotá: Cinep.
- Arguedas, Alcides (1983) *La danza de las sombras*. Bogotá: Banco de la República.
- Arquez, Oscar (1993) 'Vaqueros y corraleros en la depresión momposina', en *Boletín Historial* N° 26, Mompos: Academia de Historia de Mompos, pp. 215-236.
- Arredondo, León (2005) *Liberalism, Working Class Formation and Historical Memory: Dock Worker in a Colombian Frontier*. New York: Thesis PhD City of University of New York.
- Bucheli, Marcelo (2000) 'Relaciones contractuales entre la United Fruit Company y los cultivadores locales del Magdalena y Urabá, Colombia 1899-1965'. Ponencia leída en el XI° Congreso Colombiano de Historia, Bogotá: (copia digitalizada).
- (2002) *The United Fruit Company in Colombia: Labor, Local Elite and Multinational Enterprise, 1900-1970*, Stanford: Thesis PhD Stanford University.
- Caicedo, Edgar (1971) *Historia de las luchas sindicales en Colombia*. Bogotá: Ceis.
- Filippo, Mario Alario di (1964) *Lexicón de colombianismos*. Cartagena: Bolívar.
- Fonnegra, Gabriel (1980) *Bananeras testimonio vivo de una epopeya*, Bogotá: Tercer Mundo.
- García, Antonio (1978) *Geografía económica de Caldas*. Bogotá: Banco de la República.
- Geografía económica de Colombia. Atlántico* (1936) Bogotá: Contraloría General de la República.
- Goenaga, Miguel (1952) *Lecturas locales*. Barranquilla: Tip. Goenaga.
- Gómez, Alfredo (1980) *Anarquismo y anarcosindicalismo en América Latina*. Barcelona: Ruedo Ibérico.
- Gómez, Beatriz; y Bertha Malpica (1984) *Historia de la organización y lucha de los trabajadores del río Magdalena*. Bogotá: Tesis de Grado Universidad Nacional.
- Herrera, Roberto; y Rafael Romero (1979) *La Zona Bananera del Magdalena Historia y léxico*. Bogotá: Instituto Caro y Cuervo.
- Hobsbawm, Eric (1979) 'Los sindicatos nacionales en las zonas portuarias', en *Trabajadores. Estudios de historia de la clase obrera*. Barcelona: Crítica, pp. 215-243.
- Jaramillo Uribe, Jaime (1994) 'Las Sociedades Democráticas de Artesanos y la coyuntura política y social colombiana de 1848', *La personalidad histórica de Colombia y otros ensayos*. Bogotá: El Ancora, pp. 191-217.
- Jones, Gareth Stedman (1971) *Outcast London. A study relationship between classes in Victorian society*. Oxford: Oxford University Press.
- Legrand, Catherine (1988) 'Campesinos y asalariados en la Zona Bananera de Santa Marta 1900-1935'. En: Gustavo Bell (comp.) *El Caribe colombiano*. Barranquilla: Universidad del Norte, pp. 183-198.
- (1989) 'El conflicto de las Bananeras', *Nueva Historia de Colombia*, tomo III. Bogotá: Planeta, pp. 183-218.
- López, Alejandro (1976) *Escritos escogidos*. Bogotá: Colcultura.
- Mcausland, Tomás (1892) 'Historia de la navegación por vapor en el río Magdalena desde el año de 1824'. En: Antonio Martínez Aparicio y Rafael Niebles (eds.) *Directorio anuario de Barranquilla*, Barranquilla: Imp. El Comercio, pp. 4-43.
- McFarlane, Anthony (1999) 'Desordenes civiles y protestas populares', Varios, *Colombia en el siglo XIX*. Bogotá: Planeta, pp. 21-73.
- (1999a) 'Visión comparada de los levantamientos en Hispanoamérica a finales de la colonia', *Historia Caribe*, N° 4, Barranquilla: Universidad del Atlántico, pp. 119-146.
- Mayor, Alberto (1989) *Ética, trabajo y productividad en Antioquia*, Bogotá: Tercer Mundo.

- Naranjo, Enrique (1917) 'Intendencia de la navegación del río Magdalena y sus afluentes', *Documentos. Anexos a la memoria que presenta el Ministro de Obras Públicas*. Bogotá: Imp. Nacional.
- Nichols, Theodore (1973) *Tres puertos de Colombia*. Bogotá: Banco Popular.
- Pècaut, Daniel (1973) *Política y sindicalismo en Colombia*. Medellín: La Carreta.
- Peñas, David (1988) *Los bogas de Mompos. Historia de un zambaje*. Bogotá: Tercer Mundo.
- Posada, Eduardo (1997) *El Caribe colombiano. Una historia regional (1870-1950)*. Bogotá: Banco de la República-El Áncora.
- Poveda, Gabriel (1998) *Vapores fluviales en Colombia*. Bogotá: Tercer Mundo-Colciencias.
- Revollo, Pedro María (1942) *Costeñismos colombianos*. Barranquilla: Ed. Mejoras.
- Romero, Dolcey (1998) 'Vida y muerte en Barranquilla durante la primera mitad del siglo XX', *Aude*, N° 2. Barranquilla: Universidad del Atlántico.
- Rule, John (1990) *Clase obrera e industrialización*. Barcelona: Crítica.
- Solano, Sergio Paolo (1989) 'Comercio, transporte y sociedad en Barranquilla durante la primera mitad del siglo XIX', *Boletín Cultural y Bibliográfico*, N° 21. Bogotá: Biblioteca Luis Ángel Arango, pp. 24-34.
- (1996) 'Trabajo y ocio en el Caribe colombiano 1880-1930', *Historia y Cultura*, N° 4. Cartagena: Universidad de Cartagena, pp. 61-77.
- (1998) 'De bogas a navegantes. Los trabajadores del transporte por el río Magdalena en el siglo XIX', *Historia Caribe*, N° 3. Barranquilla: Universidad del Atlántico, pp. 55-70.
- (2001) 'Formación de los trabajadores fabriles en el Caribe colombiano', en *El Taller de la Historia*, N° 1. Cartagena: Universidad de Cartagena, pp. 79-121.
- (2003) *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930*. Cartagena: Observatorio del Caribe Colombiano-Universidad de Cartagena-Ministerio de Cultura.
- (2009) 'Empresarios, capitales e industrias en la región Caribe colombiana bajo el despegue del modelo agroexportador a comienzos del siglo XX', *H-Industria@*, N° 4. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. [http://www.hindustria.com.ar/images/client\\_gallery/HindustriaNro4Solano.pdf](http://www.hindustria.com.ar/images/client_gallery/HindustriaNro4Solano.pdf) (Consulta: julio 25 de 2009).
- (2009) 'Un problema de escala: la configuración social del puerto en las ciudades del Caribe colombiano, 1850-1930'. En: Jorge Elías y Antonino Vidal (eds.) *Ciudades portuarias en la cuenca del Gran Caribe. Historia, cultura, economía y sociedad*. Barranquilla: Universidad del Norte-Universidad del Magdalena.
- Sowell, David (1999) 'La Sociedad Democrática de Artesanos de Bogotá', Varios, *Colombia en el siglo XIX*. Bogotá: Planeta, pp. 189-216.
- Sundheim, Adolfo (1994) *Vocabulario costeño*. Barranquilla: Gobernación del Atlántico.
- Thompson, E. P. (1989) *Tradición, revuelta y conciencia de clase*. Barcelona: Crítica.
- (1995) *Costumbres en común*. Barcelona: Crítica.
- Tovar, Hermes (1980) *Grandes empresas agrícolas y ganaderas*. Bogotá: Ciec.
- (1988) *Hacienda colonial y formación social*. Barcelona: Sendai.
- Urrutia, Miguel (1969) *Historia del sindicalismo en Colombia*. Bogotá: Universidad de los Andes.
- Vega, Renán (2002) *Gente muy rebelde*, tomo 1. Bogotá: Pensamiento Crítico.
- Vergara, José; y Fernando Baena (1922) *Barranquilla su pasado y su presente*. Barranquilla: Banco Dugand.
- Villegas, Iván (1990) *La formación social del proletariado antioqueño*. Medellín: Concejo Municipal de Medellín.
- White, Judith (1978) *Historia de una ignominia: la United Fruit Company en Colombia*. Bogotá: Ecoe.
- Womack, John (2007) *Posición estratégica y fuerza obrera. Hacia una nueva historia de los movimientos obreros*. México: El Colegio de México-FCE.
- Ybot León, Antonio (1952) *La arteria histórica del Nuevo Reino de Granada. Los trabajadores del río Magdalena y el Canal del Dique*. Bogotá: ABC.
- Zambrano, Fabio (2000) 'Historia del poblamiento del territorio de la región Caribe de Colombia'. En: Alberto Abello y Silvana Giaimo (comp.) *Poblamiento y ciudades del Caribe colombiano*. Cartagena: Observatorio del Caribe Colombiano-Fonade-Universidad del Atlántico.