
Protestas sociales, cultura política y debates de los trabajadores del transporte en Cartagena (Colombia), durante la República Liberal (1930-1945)*

RAMIRO JOSÉ SANTANA CARABALLO

Profesor catedrático de la Universidad de Cartagena. Correo electrónico: rasanta07@gmail.com. El autor es Historiador de la Universidad de Cartagena (Colombia), especialista en pedagogía para la docencia universitaria de la Fundación Universitaria del Área Andina (Colombia), magíster en Historia de la Universidad Nacional Autónoma de México (México). Entre sus temas de interés se encuentran aquellos referidos a la historia social.

Recibido: 14 de octubre de 2014
Aprobado 4 de septiembre de 2015
Modificado: 7 de octubre de 2015
Artículo de investigación científica

DOI: <http://dx.doi.org/10.15648/hc.28.2016.5>

* Este artículo forma parte del proyecto realizado para obtener el título de Magister en Historia en la Universidad Nacional Autónoma de México (México).
Esta publicación está bajo una licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial 4.0



Protestas sociales, cultura política y debates de los trabajadores de los transportes en Cartagena (Colombia), durante la República Liberal (1930-1945)

Resumen

Este artículo analiza en primera medida los debates entre los trabajadores de la ciudad de Cartagena por las nuevas ideas que estaban en boga (socialismo y comunismo), también la reacción frente a las medidas que en materia laboral implantaron los gobiernos Liberales (1930-1945). En segunda medida se ventilan las principales protestas de los trabajadores de los transportes (Ferrocarrileros y Portuarios); qué motivaciones tenían, cómo se desarrollaron y qué impacto tuvieron en la región Caribe. En tercera medida: se dilucida la lucha de los trabajadores por mantener la institución de la contratación colectiva frente a los empresarios, que era un proceso organizativo del mercado laboral que venía desde principios del siglo XX. A lo largo del trabajo se utilizan fuentes primarias como prensa comercial de Cartagena (Diario de la Costa, El Mercurio, El Figaro, El Mundo Diario de Cartagena), de Barranquilla se consultó La Prensa. Periódicos adscritos al Partido Comunista Colombiano (El Bolchevique y El Diario Popular).

Palabras clave: Cartagena, trabajadores, sindicatos, transportes, contratación colectiva, protestas.

Social unrest, political culture and debates of transport workers in Cartagena (Colombia), during the Liberal Republic (1930-1945)

Abstract

At first, this article analyses discussions among workers in the city of Cartagena in relation to the new ideas that were in vogue (socialism and communism), also the reaction to the measures implemented by Liberal governments (1930-1945) in labor matters. In the second place, major protests by transport workers (Railway and dock workers) are disclosed, what motivations they had, how they were developed and what impact they had in the Caribbean region. Thirdly: it is elucidated the workers struggle in order to maintain the institution of collective bargaining against employers, which was an organizational process of the labor market coming from the early twentieth century. Throughout the paper, primary sources are used such as Cartagena press (Diario de la Costa, El Mercurio, El Figaro, El Mundo Diario de Cartagena) and from Barranquilla La Prensa was consulted and some newspapers linked to the Colombian Communist Party (El Bolchevique y El Diario Popular) newspapers as well.

Key words: Cartagena, workers, unions, transport, collective bargaining, social unrest.

Protestos sociais, cultura política e debate dos trabalhadores do transporte em Cartagena (Colômbia), durante a República Liberal (1930-1945).

Resumo

Este artigo analisa primeiramente os debates entre os trabalhadores da cidade de Cartagena pelas novas ideias que estavam no auge (socialismo e comunismo), e também a reação frente às medidas que os governos liberais implantaram em matéria laboral (1930-1945). Em segundo lugar, analisam-se os principais protestos dos trabalhadores de transportes (maquinistas e portuários), quais motivações eles tinham, como elas se desenvolveram e qual é o impacto que elas tiveram na região do Caribe. Em terceiro lugar aclara-se a luta dos trabalhadores por manter a instituição da contratação coletiva frente aos empresários, o que era um processo organizativo do mercado laboral que acontecia desde os princípios do século XX. Ao longo deste trabalho utilizam-se fontes primárias como a imprensa comercial de Cartagena (os jornais De La Costa, El Mercurio, El figaro, El Mundo Diario de Cartagena,) de Barranquilla consultou-se La Prensa, jornais adstritos ao Partido Comunista Colombiano (El Bolchevique y El diário Popular).

Palavras chave: Cartagena, trabalhadores, sindicatos, transportes, contratação coletiva, protestos.

Mouvements sociaux, culture politique et débats des travailleurs du transport à Cartagena (Colombie), pendant la République Libérale (1930-1945)

Résumé

Cet article analyse les débats entre les travailleurs de la ville de Cartagena à cause des nouvelles idées qui étaient en vogue (le socialisme et le communisme), aussi la réaction face aux mesures en matière de travail qui furent implantées par les gouvernements Libéraux (1930-1945). Dans une deuxième mesure les mouvements principaux des travailleurs des transports (Ferroviaires et Portuaires) sont révélés, quelles motivations ils avaient, comment ils se sont développés et quel impact ils ont eu dans la région des Caraïbes. Dans une troisième mesure: la lutte des travailleurs pour maintenir l'institution du recrutement collectif face aux entrepreneurs est élucidée, ce qui était un processus organisationnel du marché du travail qui venait depuis des principes du XXe siècle. Tout au long du travail on utilise des sources primaires comme la presse commerciale de Cartagena (Diario de la Costa, El Mercurio, El Fígaro, El Mundo Diario de Cartagena,)

de Barranquilla on a consulté (La Prensa). Des journaux attribués au Parti Communiste Colombien (El Bolchevique et El Diario Popular).

Mots clés: Cartagena, travailleurs, syndicats, transports, recrutement collectif, mouvements.

“CAMARADAS DEL RÍO MAGDALENA:
¡constituid comités de lucha para el ensanchamiento de la huelga de navegantes a lo largo de todo el río! ¡Marinos! ¡Lanzad vuestros pliegos de demandas! ¡Obreros de Barranquilla! ¡Duro con los rompe-huelgas! Que no salga.

El Bolchevique, Bogotá, 7 de noviembre, 1934

INTRODUCCIÓN

Podemos destacar que existe un consenso bastante amplio sobre la importancia que tuvieron los trabajadores de los transportes (ferrocarrileros y portuarios) en la conformación y consolidación del movimiento obrero nacional. Los principales estudios sobre los trabajadores en el país, incluyen a los transportadores dentro del análisis global de los otros sectores laborales. Pero con el pasar de los años se han formulado nuevos problemas de investigación sobre este grupo social, lo que ha conllevado a realizar análisis particulares para entender la importancia estratégica, sus rasgos culturales, sus contactos sociales, sus aportes a la sociedad.

En la primera década del siglo XXI los estudios sobre los trabajadores portuarios han tomado un impulso importante. Bajo esa tendencia encontramos el libro “Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe Colombiano, 1850-1930” de Sergio Paolo Solano de las Aguas, que tiene como objetivo estudiar la vida portuaria como escenario de formación del sector más significativo de la clase obrera costeña y en consecuencia, del conflicto social que más marcó a Barranquilla, Santa Marta y Cartagena durante la primera mitad del siglo XX. Estudia el proceso de formación de las clases

modernas en medio de las tensiones sociales que tienen dos motivos: en primera medida, porque la creación de una cultura de tolerancia y respeto exige incorporar entre sus supuestos más elementales la aceptación del conflicto social como parte integrante de la vida de las sociedades modernas, y en segunda medida, a causa de la disputa que suscitaron los procesos de proletarización de la mano de obra. El autor se esfuerza por realizar una descripción de los sectores más importantes en el espacio portuario. Este estudio es novedoso en describir un grupo como los braceros que eran el sector mayoritario, los tripulantes, la oficialidad y los mecánicos¹. Solano retoma críticamente los aportes de la historia social inglesa (Thompson y Hobsbawm) sobre la historia desde abajo que le permitió acercarse a experiencias y expectativas tradicionales y de las innovaciones sociales y culturales. Una de las debilidades de esta investigación pasa por mostrar el Caribe colombiano como un espacio exclusivamente dependiente de la vida marítima, dejando de lado la importancia de las conexiones fluviales. No es de su interés explicar las influencias políticas e ideológicas, de sus mecanismos de organización, resistencia y simbólicos, que sin duda le hubieran dado una mirada distinta a la investigación.

Dentro de esas nuevas interpretaciones y nuevas visiones sobre los trabajadores del transporte es importante la tesis doctoral de León Arredondo *“Liberalism, working-class formation and historical memory: dockworkers in a Colombia frontier”*², que toma como punto de investigación la población ribereña de Puerto Berrío en el departamento de Antioquia, una región de frontera. Centra la atención en el Sindicato de Braceros de Puerto Berrío, quienes tenían un poder enorme de negociación frente al empresariado y el Estado, logrando un estatus social importante. Logra reconstruir la tradición de la devoción de la Virgen del Carmen por parte de los trabajadores, y analiza la presencia de ideologías como el liberalismo y el comunismo en los obreros.

1 Sergio Paolo Solano de las Aguas, Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe Colombiano, (1850-1930), (Cartagena de Indias: Ministerio de Cultura-Universidad de Cartagena-Observatorio del Caribe Colombiano, 2003).

2 León Arredondo, “Liberalism, working-class formation and historical memory: dockworkers in a Colombia frontier”, (Tesis de doctorado, University of New York, 2005), 4-5.

Para el caso mexicano es interesante la tesis doctoral de Héctor Porfirio Ochoa Rodríguez titulada “Los estibadores del puerto de Manzanillo entre el porfiriato y la posrevolución”; este trabajo estudia el periodo de finales del siglo XIX y las tres primeras décadas del siglo XX, en el estado de Colima y principalmente en la ciudad portuaria de Manzanillo. Inicialmente describe las transformaciones importantes del puerto durante el régimen de Porfirio Díaz, cómo se vivió la irrupción revolucionaria, el golpe de Estado huertista y la lucha de facciones. Todo esto generó crisis económica, política y social, lo cual impactó en la vida de los estibadores, quienes lograron a través de movilizaciones y luchas laborales, procesos de organización sindical y momentos de decidida participación política-electoral. Ochoa logra demostrar cómo los astilleros pasaron de ser un grupo desorganizado y reducido, a convertirse en la principal organización de trabajadores a finales de 1930. Esta investigación también sigue los derroteros de la historia social inglesa, es una interesante mirada sobre los trabajadores portuarios en el pacífico mexicano³.

Fernando Teixeira da Silva en su investigación *A e a culpa: Os operários das docas de Santos: direitos e cultura de solidariedade 1937-1968*⁴, tiene como marco temporal el periodo entreguerras y se centra sobre los trabajadores portuarios de Santos en Brasil. Describe todo el proceso de resistencia y lucha de los obreros para controlar la mano de obra, que les permitía cierta independencia y un control sobre su propia vida. El lema principal que acompañaba ese sueño libertario era *trabalhadores sem patrões*⁵. A partir de 1909 los trabajadores conquistaron Closed Shop (el control sindical sobre

- 3 Héctor Porfirio Ochoa Rodríguez, “Los estibadores del puerto de manzanillo entre el porfiriato y la posrevolución”, (Tesis de Doctorado, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social CIESAS, 2012). Sobre el caso mexicano es importante revisar: Pablo Xicoténcatl Eligaza, “Entre el riel y los muelles: Liguistas, confederados y patronos en el puerto de Veracruz, (1911-1925)”, (Tesis de licenciatura, Universidad Autónoma de México, sede Iztapalapa, 2000). Elizabeth Jean Norvell, “Sindicalism and citizen. Postrevolutionary worker mobilization in Veracruz” en *Border Crossings. Mexican and Mexican-American workers*, John Mason (ed), Wilmington, Delaware: Ed. Scholarly Resources Inc, 1998, 93-115. Olivia Domínguez Pérez, “Entre los muelles y los trabajadores portuarios de Veracruz” ver., Xalapa, Anuario Vol. X 1995, 89-104. Fausto José Martínez Díaz, “Movimiento obrero en Yucatán: el caso de los portuarios del progreso (1910-1929)”, (Tesis de maestría, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, CIESAS, 2010).
- 4 Fernando Teixeira da Silva, *Operários sem patrões: os trabalhadores de cidade de santos no entreguerras* (Sao Paulo: Ed. UNICAMP, 2003).
- 5 Trabajadores sin patronos.

el mercado del trabajo), pero con el pasar de los años los trabajadores que mantuvieron las reivindicaciones en ese sentido fueron los astilleros que tenían gran influencia de las ideologías anarquistas y socialistas.

Este entramado lo explica Teixeira por la coyuntura histórica que le impuso enormes dificultades a las organizaciones sindicales, que iban desde la represión policial, xenofobia nacionalista, esquemas de incentivos empresariales de beneficios sociales a los trabajadores, alteraciones en la organización del funcionamiento de la industria portuaria, fortalecimiento del sindicalismo reformista y ampliación de las leyes que beneficiaran a los trabajadores. Uno de los elementos relevantes de esta investigación es la utilización de fuentes inéditas para el caso de Brasil, como es la documentación del Departamento Estadual de Ordem Política e Social de São Paulo (Deops-SP) (Departamento estatal de orden político y social de San Pablo), que se caracterizó por ser un órgano de represión que se encargaba de vigilar y perseguir a los grupos de oposición durante el siglo XX. Por otro lado es interesante la definición ampliada del concepto de control obrero que posibilita la articulación entre el proceso de trabajo y la organización de clase procurando un abordaje que combine las nociones de cultura del trabajo y el movimiento obrero.

En la Argentina, los estudios sobre los trabajadores portuarios ocupan un lugar importante en la historiografía nacional. De las investigaciones más recientes podemos destacar la tesis doctoral de Geoffroy De Laforcade *“Dockworkers, mariners, and the countours of class identity in the port of Buenos Aires, 1900-1950”*⁶, que se desenvuelve en la ciudad porteña de Buenos Aires y logra vincular y dilucidar la relación existente entre ideologías en boga (sindicalismo, comunismo, anarquismo, socialismo, populismo, nacionalismo, conservadurismo) y las experiencias cotidianas de los trabajadores,

6 Geoffroy De Laforcade, “Dockworkers, mariners, and the countours of class identity in the port of Buenos Aires, 1900-1950” (Tesis Doctoral, University de Yale, 2001). Para el caso de la Argentina existe trabajos importantes ver: Ricardo, Falcón El mundo del trabajo urbano (1890-1914), (Buenos Aires: Centro editor de América Latina, 1986). Del mismo autor consultar, La Barcelona argentina: migrantes obreros y militantes en Rosario (1870-1942), Rosario Laborde Editor, 2005. Es clave consultar el balance historiográfico de: Natalia Paula Fanduzzi, “El lugar de los trabajadores portuarios en la historia laboral (Argentina 1880-1930)”, Revista Antítesis, Universidad de Londrina ver., Londrina, Vol. 3 No. 7 (2011), 223-245.

el proceso de trabajo y la acción colectiva en el área estudiada, analizando cómo se construye el proceso de identidad de clase.

El anterior balance nos arroja luces que debemos analizar con detenimiento. En la historiografía de América Latina se nota un avance significativo sobre los trabajadores portuarios, pero frente a los trabajadores ferrocarrileros el avance ha sido poco. Para el caso colombiano la mayoría de los estudios se centran en el periodo de finales del siglo XIX y las primeras tres décadas del siglo XX. Simultáneamente la tendencia ha sido estudiar a los obreros en su conjunto y con una mirada nacional, sin embargo las investigaciones sobre la región del Caribe colombiano⁷ han avanzado en otras líneas de estudio, pero los trabajadores de los ferrocarriles se han analizado en menor medida que los portuarios. El periodo de estudio de 1930 a 1945 llamado la “República Liberal”, ha sido tangencialmente abordado desde otra perspectiva, pero no han abordado el comportamiento colectivo de los trabajadores del transporte (puertos y ferrocarrileros) en Cartagena.

1. LAS ORGANIZACIONES DE TRABAJADORES EN CARTAGENA

Los trabajadores continuaban inmersos en los debates nacionales y locales. Seguían en sus mismas aspiraciones, miedos y tensiones, de la Hegemonía Conservadora (1886-1930), pero surgen en el nuevo contexto de la República Liberal⁸, con un lenguaje y unos argumentos nuevos, y

7 Para el Caribe colombiano existen trabajos importantes sobre la problemática de las protestas sociales y las luchas obreras ver: Jorge Armando Sará Marrugo, “Identidad, actores sociales y acción colectiva en Cartagena (1909-1930)”, (Tesis de Licenciatura, Universidad de Cartagena, 2009). María Bernarda Lorduy Flórez, “La protesta popular en Cartagena: (1920-1930)”, Tesis de Licenciatura, Universidad de Cartagena, 2003. Jesús Bolívar, “La clase obrera en Barranquilla (1900-1950)”, Tesis de Maestría, Universidad Nacional de Colombia, 1997.

8 Es importante tener claro que el periodo de la llamada República Liberal tuvo cuatro periodos presidenciales el presidente Olaya Herrera (1930-1934), Alfonso López Pumarejo (1934-1938), Eduardo Santos 1938-1942 y repetiría nuevamente Alfonso López (1942-1945). Los historiadores liberales popularizaron y generaron una visión apologetica sobre “República Liberal”, lo que hace percibir este periodo como una coyuntura que contó con unos intereses políticos definidos, una identidad y un proyecto de modernización nacional. En ese sentido, Ver: Eduardo Zuleta Ángel, El presidente López, (Medellín: Ed. Albon, 1966). Carlos Lleras Restrepo, Crónica de mi propia vida (Bogotá: Círculo de Lectores, 1984). Con una visión más crítica y analítica se encuentran estudios que revisan de manera detallada cada periodo presidencial y se esfuerzan en mostrar las contradicciones e intereses de los distintos actores políticos y sociales de la época. Ver: Miguel Ángel Urrego Ardila, La Revo-

una correlación de fuerza distinta. Debemos intentar comprender ambas cosas: las tradiciones que continúan y el contexto que ha cambiado desde la década de 1920. El elemento que mejor escenificaba estos cambios era el espacio gremial. En Cartagena durante los inicios de los década de 1930, existían tres organizaciones de trabajadores: la primera se llamaba el Directorio Obrero Departamental de Bolívar (DODB) que pasaría a convertirse en la Liga Obrera Departamental, la cual fue fundada el 1 de mayo de 1919 y hacían parte de espacios artesanos: Carpinteros, herreros, zapateros, sastres, albañiles. Estaban guiados por los ideales y principios de la Revolución Francesa “Igualdad, Libertad y Fraternidad”, además su color representativo era el blanco. Propugnaban por una separación entre la Iglesia Católica y el Estado, consideraban indispensable que sus miembros no participaran en alianzas ni pactos de ningún género con elementos políticos⁹. Nombres como José de la O. Perneth, Adán H. Simancas, Estuardo Herrera, son líderes desde la década de los años 20 y se mantienen en la década de los 30.

La segunda organización de trabajadores se llamaba Federación Obrera de Bolívar (Federación Local del Trabajo a finales de la década de los 30, en los 40 se convierte en la Federación Sindical de Bolívar) la cual fue fundada el 1 de febrero de 1928; en sus inicios esta seguía ideológicamente los principios del socialismo, se autodenominaban los “exponentes del ideal humanista”, además su inauguración contó con la participación de los dos principales agentes del socialismo a nivel nacional: María Cano e Ignacio Torres Giraldo. La conformación de esta organización en últimas es la expresión de muchos sectores que no se sentían representados en las organizaciones existentes, principalmente los braceros y sectores artesanales que habían entrado en contradicciones con el Directorio Obrero y la Sociedad de Artesanos, particularmente en algunas coyunturas de huelgas o protestas, lo que sin duda contribuyó para que el distanciamiento se

lución en Marcha en Colombia (1934-1938), una Lectura en Perspectiva Latinoamericana, (Morelia, Mich., México: UMSNH, Instituto de Investigaciones Históricas: Revista Nueva Gaceta, 2005). 7-25. Renán Vega Cantor, Crisis y caída de la República Liberal, (Ibagué: Ed. El Mohán, 1988). Mauricio Archila Neira, Cultura e identidad obrera, Colombia 1910-1945, (Bogotá: Ed. CINEP, 1991).

9 Jorge Armando Sará Marrugo, “Identidad, actores sociales y acción colectiva en Cartagena 1909-1930”, (Tesis de Pregrado, Universidad de Cartagena, 2009), 73.

ampliara y por efecto se apostara a la creación de otra organización. Hicieron parte de la conformación de la F.O.B. Alejandro Castilla, Bernabé Picot, Antonio Caballero Cabarcas (pertenecía al partido Liberal, corriente revolucionaria), Adán H. Simancas (perteneció a DODB), Víctor Cogollo, Pedro Perinián (fue uno de los fundadores del Partido Comunista en la ciudad), Eduvigis Villareal, José Jesús García, Lino Caraballo. Paralelamente también se fundó en 1928 el Centro Intelectual Marxista Revolucionario (CIMR) que estaba conformado por José Morillo, Manuel Edmundo Mendoza, Manuel Esteban Pomares, Luis de Janon, Agapito de Arco (Jorge Artel), Eduardo Martínez Mendoza¹⁰.

Una tercera organización de trabajadores fue la Federación de Empleados de Bolívar la cual fue fundada en 1931, que agrupaba principalmente a trabajadores de la administración pública del departamento de Bolívar y de la ciudad de Cartagena, y a los trabajadores administrativos del ferrocarril y de los puertos. Sus reivindicaciones buscaban sobre todo la estabilidad laboral, por eso una de sus banderas fue la lucha por una ley que creara la carrera administrativa, lo que permitiría mejorar sus condiciones laborales, además definir un marco de referencia que señalara las capacidades técnicas de los trabajadores para ejercer dichos cargos porque: “No conviene la inestabilidad de los funcionarios que tienen en sus manos la orientación de actividades valiosas, que se relacionan con negocios importantes de los cuales depende en muchas ocasiones la buena marcha de la administración pública”¹¹. Aquí vale la pena hacer una pequeña digresión: este gremio (FEB) siempre buscó realizar una diferenciación entre obreros y empleados; ellos se consideraban clase media, apelaban a que el gobierno estaba amparando a los sectores populares y que era el momento de que se les tuviera en cuenta, por eso se lanzaban a las plazas y hacían presencia en la prensa para llamar la atención. Es necesario recalcar que con el ensanchamiento del Estado este sector iba en un vertiginoso aumento; para el año de 1937 a nivel nacional se tenían alrededor de dos millones de funcionarios públicos.

10 Jorge Sará, *identidad, actores sociales...* 80-92.

11 Ver: “La carrera administrativa”, *Diario de la Costa*, Cartagena, 2 de septiembre, 1937, Biblioteca Nacional de Colombia (BNC).

Por otra parte, estas organizaciones gremiales iniciaron el proceso de apropiación y reivindicación de la nueva legislación que en materia laboral empezó durante el periodo presidencial de Enrique Olaya Herrera (1930-1934), que recogía algunas de las demandas históricas de los trabajadores. En 1930 a través del Decreto 1827 se estableció la jornada de ocho horas para los empleados del gobierno; la Ley 72 reguló el descanso dominical y el trabajo excepcional en algunas industrias; la Ley 83 sobre sindicatos reconoció el derecho de los trabajadores a asociarse libremente. La Ley 133 reglamentó el derecho al seguro colectivo de vida, y por último la Ley 1ra. de 1932 reconoció pensiones de jubilación a los trabajadores ferroviarios. El año se cerró con la Ley 134 de sociedades cooperativas, reivindicación de cobertura universal, y antiguo legado de los socialistas utópicos Dale y Owen. En conjunto, la legislación laboral de 1931 creó un clima favorable para resolver los reclamos de manera institucionalizada.

En 1934 a través del Decreto 895, se aprobó la jornada laboral de ocho horas, que se afianzó con la Ley 10 y el Decreto reglamentario 652 de 1935, que confirmó la jornada de ocho horas, definió los conceptos de patrono y empleado (distinto al obrero) particular (distinto al oficial), precisó los elementos del contrato de trabajo, estableció vacaciones remuneradas de quince días y cesantías de un mes por cada año de servicios. La Ley 1ra. de 1936 especificó el trabajo como obligación social con especial protección del Estado, dio rango constitucional a la libertad de asociación, garantizó el derecho de huelga salvo en los servicios públicos y estableció la propiedad como una función social con obligaciones. La Ley 66 estableció el ahorro obligatorio de empleados y obreros; la Ley 38 de 1938 estableció el 1 de mayo como la fiesta del trabajo (día festivo); en 1938 la Ley 53 prohibió los despidos de mujeres en estado de embarazo o lactancia; se creó el Ministerio de Trabajo, Higiene y Previsión Social; la Ley 165 fundó la Carrera Administrativa¹².

12 Mauricio Avella Gómez, *Las instituciones laborales en Colombia. Contexto histórico de sus antecedentes y principales desarrollos hasta 1990*, Borradores de economía del Banco de la República No. 613 (2010): 50.

Los elementos anteriores invitan a preguntarse ¿Qué discusiones se suscitaron entre las organizaciones de trabajadores frente a las nuevas corrientes de pensamiento? ¿Qué tipo de protestas protagonizaron las organizaciones de trabajadores de los transportes (ferrocarrileros y portuarios)? ¿De qué manera los trabajadores asumieron o percibieron la llegada de la República Liberal?

2. IDEALES DISOCIADORES: DEBATES EN LAS ORGANIZACIÓN DE TRABAJADORES

Las ideas comunistas, socialistas y anarquistas que estaban en boga y que iban en ascenso por el fortalecimiento y consolidación de la Revolución Rusa y la proclamación de la República en España, tuvieron una acogida en el escenario nacional y también a nivel regional y local. En cada uno de los grupos sociales, de los gremios, y particularmente en el ámbito de las organizaciones de los trabajadores, empiezan a sumarse a este tipo de ideales o a rechazarlos. Como era de esperarse, en el seno de las organizaciones se plantea la controversia sobre las nuevas ideas. En una declaración realizada en 1932 en el marco de un comité por el director de la Liga Obrera Departamental, José de la O. Pernet, se puede leer:

“Que el objeto principal de aquella reunión era la necesidad de resaltar el obrerismo sano y honrado de Cartagena, la necesidad de trabajar unidos y para evitar el auge de ciertos elementos disociadores y advenedizos, están haciendo pasar por directores y orientadores de las masas trabajadoras con sus prédicas incendiarias sin ningún acatamiento a las leyes y constitución del país, sin tener tampoco encuentra (sic) que como extranjero que son mayor parte de esos elementos disociadores, no pueden darle pauta al obrerismo de la ciudad, ni de ninguna parte, porque no es esa forma como se sirve a la verdadera causa obrera, lanzándola a la tragedia y al caos; insistió en decir que todo aquel que se llame verdaderamente obrero, debe alejarse de esos que sólo buscan su provecho y no el bien de la gran masa proletaria, que en Colombia siempre se ha conocido como honrada, pacífica, respetuosa

de las instituciones que nos rigen y nunca como anarquista o comunista¹³”.

La tensión entre la Federación Obrera de Bolívar y la Liga Obrera Departamental reflejaba la tirantez que se vivía a nivel internacional y nacional. A pesar de tener opiniones divergentes sobre los métodos y estrategias de lucha para reivindicar sus posturas, el punto de encuentro era la defensa de los intereses de los trabajadores, de esta manera la confrontación tuvo muchas formas, se podía ver reflejada a través de la prensa, de comunicados oficiales, en los espacios de sociabilidad, en las asambleas, en escenarios como el Concejo de la ciudad.

Las polémicas más álgidas se dieron en el marco de la Asamblea Sindical de 1936 donde participaron todas las organizaciones sindicales del departamento de Bolívar. Al inicio de la sesión uno de los delegados del Sindicato de Choferes hace uso de la palabra y realiza una proposición de saludo al presidente de la República Alfonso López Pumarejo, a las cámaras legislativas, al Alcalde mayor y al Concejo de la ciudad. Inmediatamente Pedro Periñán representante del Sindicato de Braceros, propone una modificación a la propuesta y que se haga extensivo a todas las organizaciones sindicales del país. Fue la chispa que encendió la discusión entre quienes apoyaban al Presidente de la República y quienes eran sus detractores, además hubo una controversia extendida sobre el orden del día que debía seguir dicha asamblea. Luego el sindicato de braceros expuso que venía hace tiempo solicitando al gobierno nacional la renovación de la personería jurídica, pero los funcionarios encargados esgrimían que el motivo de la demora se daba por el represamiento de estos trámites por falta de personal que agilizara el diligenciamiento, información poco creíble teniendo presente que una de las maniobras del gobierno de turno para contener a los sindicatos afines al socialismo, comunismo y anarquismo, era poner múltiples dificultades para las legalizaciones de este tipo de

13 Ver: “Anoche sesionó la liga obrera departamental para tratar asuntos importantes”, Diario de la Costa, Cartagena, 5 de febrero, 1932. La resolución N° 1 de 1932 va en el mismo sentido “La liga obrera del departamento define su actitud ante los problemas del obrerismo” Diario de la Costa, 4 de marzo, 1932. Ver: “La liga obrera define la ruta del obrerismo” El Mercurio, 4 de marzo, 1932, (BNC).

sindicatos, pero las organizaciones afines a su orientación política podían realizar dicho trámite de manera rápida¹⁴.

Freyle, otro delegado de los braceros, expresó que el gobierno era “enemigo enorme del hombre trabajador, usurpador de los derechos, ante el cual hay que luchar aún cuando haya necesidad de ir hasta el sacrificio”, lo que incendió los ánimos de un sector de los asistentes. Habló el delegado del Sindicato de Artes Gráficas y expresó que eso era “producto de una mente exaltada por doctrinas exóticas en nuestro medio y costumbres”, además se declaró enemigo de las huelgas por el hecho de formar escándalos “el cual era materia aprovechable por los comunistas con el propósito de agitar las masas por caminos extraviados apartándolos de nobles objetivos”¹⁵.

Días después, dirigentes del DODB desde su columna en el Periódico de la Costa, argumentaban que la Asamblea Sindical había sido un rotundo fracaso por la intromisión del comunismo, que los trabajadores realmente necesitaban una dirección política y alejada de ideales disociadores, que no utilizaran la violencia, la coacción, el insulto, el motín y la protesta para obtener legítimamente lo que les corresponde. En cambio, sufrían perjuicios cuando se dejaban seducir por falsos apóstoles, por individuos

-
- 14 Un elemento que reafirma esta idea, fue el telegrama de protesta que presentó la Fedenal por la suspensión de la personería jurídica por 30 días al Sindicato de Seberos de Barranquilla por parte del gobierno nacional. Las razones que argumentaban era por el bloqueo que realizaron los trabajadores sindicalizados a un buque que iba a zarpar, pero la razón de fondo era que la mayoría de sus miembros militaban en el Partido Socialista Democrático. Ver: “Insolente telegrama de la Fedenal al presidente López” *La Prensa*, Barranquilla, 2 de septiembre, 1942, Archivo Histórico del Atlántico (AHA). En ese sentido también es clave la editorial de *La Prensa* –periódico que estaba influenciado por los intereses de los empresarios del transporte– donde expresaba: “El doctor Alfonso López les dio cuerda demasiado larga, como generalmente se dice, a los líderes obreros durante su primera administración, hasta el punto de que aquellos llegaron a imaginarse que el gobierno era su querer y nada más, en asuntos de trabajo. Hoy el señor presidente no dejará de percibir, por el telegrama de la Fedenal que venimos comentando, la intención que abrigan en aquella organización. Implantar otra vez su predominio, hacer toda clase de coacciones, sembrar el desorden y el desconcierto en la navegación fluvial”, no obstante, esta editorial mantiene una mirada despectiva a los trabajadores del transporte y siempre consideraban que sus reivindicaciones eran exorbitantes y no estaban acorde a la realidad nacional. Después de realizar una revisión exhaustiva al contenido del telegrama es importante anotar que las afirmaciones del diario, son muy sesgadas, realizan una interpretación arbitraria y acorde a los intereses de los navieros. Ver: “La Fedenal contra el gobierno”, *La Prensa*, Barranquilla, 2 de septiembre de 1942, (AHA).
- 15 “La instalación de la asamblea sindical” *Diario de la Costa*, Cartagena, 29 de enero, 1936, (BNC).

que solo buscaban tener un pretexto para dar rienda suelta a sus instintos perversos, delictuosos, pecaminosos. Además señalaban:

“Pues bien, nosotros auguramos éxitos en la Asamblea Obrera, porque en esta ciudad hay campo suficiente para que una corporación de esta naturaleza labore en beneficio efectivo de las clases de los trabajadores, y porque supusimos que sus deliberaciones serían campo ajeno a certámenes tumultuarios, provocados por elementos que llevan en su cerebro un arsenal indigesto de teorías absurdas, de ideas que no pueden tener desarrollo en nuestro medio, porque si bien que es cierto que en nuestros talleres, o por lo menos en algunos se cometen injusticias con los obreros, sí, efectivamente, los medios de vida no son todo lo comfortable que la vida humana, la existencia de las gentes pobres demandan, también es cierto que la inmensa mayoría de esos obreros no han sabido organizarse, y por educación son afectos, más bien, a una situación de anarquía permanente entre ellos¹⁶”.

Este tipo de afirmaciones del DODB deben entenderse en el marco de dos premisas: la primera era una “lucha moral”, y la segunda una lucha política. “La primera lucha se inspiraba en aquellos valores y costumbres que mantienen los pueblos, gracias a sus raíces culturales e históricas fuertes. Además la carta de presentación pública que artesanos y trabajadores utilizaban para ser considerados como “buenos ciudadanos” era resaltar el valor del trabajo, la necesidad de la educación, la ausencia de vicios, la solidaridad entre trabajadores, la moral pública, el respeto a la autoridad y la interlocución sana entre el gobierno y el pueblo trabajador¹⁷”. La segunda lucha se sentía en términos organizativos, —mermados en números de asociados frente a la nueva realidad auspiciada por la Ley 83 que legalizaba los sindicatos— ellos pensaban que realmente las nuevas estrategias de lucha de los trabajadores lo que engendraban era violencia y que pronto generarían resistencia, porque sus intereses eran desestabilizar la paz en el

16 “El Fracaso de la Asamblea Obrera”, Diario de la Costa, Cartagena 11 de febrero, 1936, (BNC).

17 Jorge Armando Sará Marrugo, “Trabajadores, acción colectiva y ciudadanías, Cartagena (Colombia), 1886-1930”, TRASHUMANTE, Revista Americana de Historia Social No. 4 (2014): 78.

territorio nacional, además lo más importante era que los obreros dejarían la senda de la honradez y respetabilidad ante la sociedad.

Otro punto de discusión al interior de las organizaciones de trabajadores era la participación en política, principalmente en el juego electoral. La Ley 83 que legalizaba a los sindicatos impedía este tipo de participación, pues el fin último era realizar un control político por parte del Estado a estos espacios gremiales. Esta prohibición coincidía con los principios programáticos del DODB, que consideraban que la política partidista perturbaba y afectaba el normal desarrollo de la organización, se aumentaban las fricciones al interior de esta porque varios de los afiliados pertenecían a las distintas colectividades, que afectaba la armonía existente y exacerbaba el enfrentamiento rencoroso entre camaradas que deberían actuar cordialmente, que en últimas lo que hacía era desvirtuar el carácter social y económico del gremio. A diferencia de los sindicatos influenciados por el comunismo al interior de la FOB que programática y estratégicamente consideraban hacer parte activa de la contienda electoral porque era una de las herramientas para alcanzar el poder. Incluso la discusión tuvo su punto máximo en 1937 en el marco del Congreso de la Confederación Sindical del Trabajo en Medellín, donde liberales, comunistas, socialistas y anarquistas expresaban su opinión al respecto, dejando como conclusión una salida salomónica que expresó a través de una resolución así:

“Que de acuerdo con la resolución del Congreso Sindical de Medellín, la confederación “no es caudal de ningún partido político, que no está supeditada a ninguna colectividad banderiza, pero que no es ni puede ser apolítica, pues tiene que hacer la política de las clases trabajadoras”, defendiendo los intereses del pueblo y las instituciones democráticas.

Que ante los problemas concretos que plantea el debate electoral para elegir diputados y representantes, la Confederación, en guardia de la unidad sindical, que es la mayor conquista de los trabajadores, declara que los sindicatos, las ligas campesinas y cooperativas no pueden participar como tales en las elecciones, porque en estas organizaciones no cabe la política de partido, ya

que representan los intereses de todos los trabajadores, cualesquiera que sean sus opiniones.

La violación de estas normas, es decir la utilización de los sindicatos y ligas campesinas, con base electoral, será motivo suficiente para excluir de la confederación a militantes y dirigentes sindicales, muy especialmente a miembros del comité ejecutivo confederal y de la junta constitutiva¹⁸⁹.

Pero también invitaban a sus miembros a participar en el ejercicio electoral, a alejarse de la neutralidad política y apoyar a los candidatos que reivindicaban las posturas del Congreso sindical que respaldaban las reformas del presidente López y defendían las instituciones democráticas amenazadas por la derecha representada por el partido conservador.

Otro ejemplo de estas tensiones se dio en la población de Calamar en el año de 1937, entre miembros de la Sociedad de Braceros de esta población, que a través de una asamblea extraordinaria donde participaron 94 de los 115 integrantes de la agremiación, mediante aprobación unánime procedieron a reemplazar la Junta Directiva conformada por los señores José María Olivo (presidente) y Alberto Llerena (secretario-tesorero). El motivo era que los dirigentes obreros tomaron la decisión de intervenir en la contienda electoral local, hecho que estaba prohibido por la Ley 83. Eligieron a los señores Joaquín Rovira, presidente y Jorge Saravia, vicepresidente. La Junta destituida se negó a entregar el archivo de la entidad, lo que agudizó el conflicto y tuvo que intervenir el Ministerio de Industria y Comercio, que terminó respaldando a la inmensa mayoría de braceros. Este percance al interior de esta organización muestra la rigidez que se vivía entre los obreros que pertenecían a distintas facciones del liberalismo, más allá de si era permitido o no participar en política, lo que estaba de

18 “La confederación sindical del trabajo y las próximas elecciones”, *Diario de la Costa*, 14 de enero, 1937. Otra noticia que reflejaba este debate es: “El sindicalismo y la política”, *Diario de la Costa*, 14 de enero, 1937, (BNC). La Federación Sindical de Colombia fue creada en el marco de la convención nacional sindical en 1935, a través del III Congreso de Trabajadores en la ciudad de Cali en el año de 1938 se decidió cambiar el nombre de la institución por el actual de Confederación de Trabajadores de Colombia (CTC).

fondo era cómo predominaban los intereses particulares electorales y no los intereses gremiales¹⁹.

Otra disputa entre los trabajadores de la ciudad se dio por la celebración del día del trabajo. En una manifestación en 1931 los obreros comunistas presentaban sus candidatos a cargos locales y expresaban su opinión sobre la conmemoración del 1 de mayo así: “En Colombia se había tergiversado el significado de dicha fecha, el que es netamente de protesta y rebeldía, mientras que en años anteriores, se han visto aquí en inexplicable camaradería a burgueses y obreros”²⁰. Los oradores se refirieron también a la situación mundial del proletariado lanzando arengas contra el imperialismo mundial, especialmente contra los ingleses y norteamericanos, además aseguraban que los primeros les daban armas a los conservadores y los segundos a los liberales colombianos, como consecuencia de la lucha de esos países por mantener subyugado al país. Se declararon opositores del gobierno de la “Concentración Nacional” que presidía Enrique Olaya Herrera. Esta reacción de los trabajadores respondía en mayor medida a la apropiación del pensamiento comunista, además estaban sintonizados con los lineamientos de la tercera internacional, lo que implicaba adoptar una serie de prácticas o decisiones que debían coincidir con el elemento ideológico. Esta fecha representaba un espacio de reflexión donde se activaba la memoria colectiva de sus luchas y sus gestas, por lo que adquirió un sentido de recuerdo, de denuncia en contra del poder del Estado, contra la explotación y abusos de los patronos, de rechazo al sistema capitalista. En el marco de la celebración elevaban un sentido homenaje a los mártires de Chicago, pero a la vez a los trabajadores asesinados en la masacre de las bananeras en Ciénaga en el año de 1928²¹.

19 “La investigación del conflicto de los braceros de Calamar constituyó un problema de Estado, nos dijo el inspector del trabajo”, *Diario de la Costa*, Cartagena 1 de agosto, 1937, (BNC).

20 Ver: “Los “camaradas” irán a las elecciones de representantes con candidatos de su seno”, *El Mercurio*, 2 de mayo, 1931, (BNC)..

21 Sobre los inicios de la celebración del 1º de mayo en Colombia. Ver: Renán Vega Cantor, *Gente muy rebelde protesta popular y modernización capitalista en Colombia 1909-1929*. Tomo IV Socialismo, cultura y protesta popular (Bogotá: Ed. Pensamiento Crítico, 2002), 20-35. Centro de Investigación Libertaria y Educación Popular (Cilep), “Los orígenes del Primero de Mayo en Colombia y la influencia del anarcosindicalismo”, en *Los orígenes libertarios del Primero de Mayo: de Chicago a América Latina (1886-1930)*, compilado por José Antonio Gutiérrez D. (Santiago: Hombre y sociedad/Quimantú/Libre Iniciativa, 2010), 247-262. José Antonio Gutiérrez D., “Los mártires de Chicago: historia de un crimen de clase en la tierra de la ‘democracia y la libertad’”. En *Los orígenes libertarios del Primero de Mayo: de Chicago a América Latina (1886-1930)*, compilado por José Antonio Gutiérrez D. Chile: Hombre y Sociedad/Quimantú/Libre Iniciativa, 2010, 13-58.

Pero esta reacción de los comunistas era por la forma como el DOBD festejaba el día de los trabajadores en la ciudad. En el año de 1932 dicha celebración contó con la participación de delegaciones de todos y cada uno de los centros obreros y de empleados que funcionan en el departamento. El “gremio obrero femenino” brindó una ofrenda floral al padre de la Patria (Simón Bolívar) con el acompañamiento de alumnas del Colegio del Carmen y de la Escuela Primera de Niñas del Distrito. Otros actos de importancia fueron el homenaje a la insignia nacional en lo alto del Cerro de San Felipe de Barajas; un desayuno para niños pobres en la Casa Cuna; reparto de artículos de primera necesidad a los pobres en el Parque del Centenario; una misa solemne en el templo de San Pedro Claver y la inauguración de una moderna farola obsequiada por el Sindicato de Choferes a la Municipalidad. Como acto principal se impartió una conferencia de Miguel Gómez Fernández sobre asuntos sociales en el Teatro Heredia que contó con una nutrida asistencia²².

Vale la pena decir que esta conmemoración del 1° de mayo para el DOBD tenía más un carácter cultural, académico, formativo y festivo, en la cual se mostraban la creatividad y riqueza simbólica del pueblo trabajador. Pero de igual manera, era la ocasión propicia para manifestar públicamente las virtudes y los valores que caracterizaban a este sector. Finalmente, estos debates entre las organizaciones obreras de la ciudad era un reflejo de las transformaciones que en materia de legislación laboral, de recepción de nuevas ideas venían incidiendo en los gremios.

3. LA LOCOMOTORA DE VALOR Y EL SINDICATO DE FERROVIARIOS DE CARTAGENA

El embajador de México en Colombia, Palma Guillén, expresaba en el año de 1939 que el país contaba con una red de vías inconclusas, desarticuladas, formadas por ríos navegables, ferrovías, carreteras, caminos de herraduras y rutas aéreas. Señalaba que la dificultad principal no estaba en el conjunto de deficiencias, que el problema era la falta de transportes organizados, eficientes, coordinados que afectaban gravemente a la econo-

22 “Los Obreros celebran el día del trabajo hoy”, *El Mercurio*, 1 de mayo de 1932, (BNC).

mía nacional. También la competencia desleal que se hacían las empresas privadas y públicas, a través de ofrecer tarifas bajas por debajo del precio legalmente establecido²³.

Este pronunciamiento del funcionario mexicano sobre los transportes nacionales tenía sus expresiones a nivel regional y local; en Cartagena los trabajadores del ferrocarril mostraban su descontento frente a las obras que se venían realizando para la navegabilidad del Canal del Dique, afirmaban a través de una misiva que:

“...El asunto nos interesa personalmente, pues entre nosotros hay empleados y obreros que han consagrado su vida al servicio de esta última empresa y de ella viven. Permitir que sea abandonada a su propia suerte, esperar que se suspenda el tráfico para que quede el Dique como única vía, es obrar contra los intereses de más de trescientos ciudadanos que encuentran el pan al servicio de la vieja empresa, y condenar al puerto marítimo de Cartagena a desaparecer ante la competencia insostenible que ofrecería la vía de Barranquilla si desapareciera...”²⁴.

La discusión que planteaba el Sindicato Ferroviario de Cartagena en ese momento se debe entender en primera medida por la rivalidad histórica que existía entre la ciudad y Barranquilla, los puertos más importantes del Caribe colombiano, por los cuales entraba y salía un significativo cúmulo de mercancías; cada ciudad luchaba, persistía en la necesidad de posicionarse como el principal puerto de la región. En segunda medida estaba la pretensión de las autoridades locales de dragar el Canal del Dique para que este volviera a recuperar su navegabilidad, pero no contemplaban el fortalecimiento de la red ferroviaria de 105 kilómetros de extensión que iba de la población de Calamar hasta las instalaciones portuarias de la ciudad. Los obreros consideraban que las dos opciones viales no eran excluyentes,

23 Sección informes políticos de embajadores de la delegación de México en Colombia, julio de 1939, Archivo Histórico de la Secretaría de Relaciones Exteriores de México (SREAH), Colombia, julio de 1939, f. 14-15.

24 “El sindicato de ferroviarios secunda nuestra campaña de las tarifas de agua y luz”, *Diario de la Costa*, Cartagena, 11 de abril, 1939, (BNC).

por el contrario, pensaban que sería un complemento perfecto para dinamizar y fortalecer la red de transportes. Los planteamientos anteriores son algunas opiniones que el sindicato ferroviario de Cartagena “Sindicarril” expresaba sobre distintas problemáticas de la ciudad.

En la coyuntura estudiada, esta fue una de las organizaciones más activas en materia de protesta social. La huelga de 1937, que inició el 18 de enero es una de las más recordadas. “Comprendo que ustedes tienen toda la razón; porque están dentro de la ley y el movimiento está muy bien ordenado; pero deben volver al trabajo; es lo mejor”, les dijo a los huelguistas el señor Bolívar Franco Pareja, funcionario enviado por el Gobernador para conjurar la huelga del Sindicato Ferroviario de Cartagena. Uno de los obreros le replica “Si tenemos la razón, entonces ¿por qué nos obliga usted a que trabajemos cuando lo natural es que el gobierno obligue a la compañía?”. El gobierno pretendía que el Sindicato –conformado por brequeros, maquinistas, fogoneros, conductores, mecánicos y peones de cuadrillas– no parara sus actividades y no declarara la huelga indefinida, pero esta intervención no fue suficiente porque los obreros argumentaban que no habían recibido una respuesta oportuna al pliego de peticiones presentado a la compañía Ferrocarril de Colombia (*The Colombia Railway and Navigation C.O.*) que operaba la ruta Cartagena-Calamar. El día anterior a la huelga durmieron en las instalaciones de la agremiación cerca de 200 obreros que organizaban las acciones, mientras que otros delegados se encargaron de explicarle a los demás sindicatos la situación, pidiéndoles solidaridad con su lucha. Ellos pretendían, en primer lugar, aumento de los salarios de la siguiente forma: para los que ganaban \$0.20 a \$0.60, los que ganaban \$0.50 a \$0.80, los de \$0.70, \$0.80, y \$1.20, los de 1.00 hasta 2.00 un incremento del 40 % y los que ganaban más de 2.00 aspiraban un 25 %; en segundo lugar, restablecimiento de la jornada de trabajo de 48 horas de conformidad con el Decreto 895 de abril de 1934; y en tercer lugar, descanso dominical remunerado y cumplimiento estricto de todas las disposiciones legales, tales como vacaciones remuneradas, cesantía, jubilación y seguro colectivo²⁵.

25 Ver: “Ayer se declararon en huelga los obreros y trabajadores del ferrocarril”, “La huelga de los ferroviarios está en pie”, “La huelga y paro general en Cartagena”, “Hay optimismo en la solución de

El Sindicato de Choferes de Cartagena, a través de la Resolución N° 40, que firmaba el presidente Leopoldo Sierra Lafont, fue el primero que se unió a la lucha de los ferroviarios y dirigió una comunicación a todas las organizaciones del Caribe colombiano invitándolas a realizar una labor coordinada para que se pudiera conseguir el objetivo. Señalaba que los numerosos cargamentos directos del primer día de la huelga habían sido descargados en otras vías y transportados en camiones debilitando así la actitud defensiva de los trabajadores férreos ya que este servicio les correspondía. A pesar de que el tráfico férreo estaba paralizado en el muelle, las actividades en los otros puertos no se interrumpieron y por lo tanto se hacía indispensable una labor conjunta de los sindicatos de la región hasta obtener que la empresa reconociera el justo reclamo de sus compañeros). Llegaron telegramas con mensajes de adhesión de Bogotá y Medellín, de la Confederación Nacional Sindical y las Federaciones Locales de ambas capitales.

También empezó a circular el llamado “boletín de huelga”²⁶ impreso en mimeógrafo, realizado por la directiva del sindicato —no sabemos el número de ejemplares que imprimían— que tenía como finalidad informar a los obreros afiliados al gremio para que no se dejaran sorprender por algunas personas que trataban de sabotear la huelga intentando fomentar desórdenes; por otra parte querían informar a la ciudadanía en general sobre las motivaciones del cese de actividades y de alguna manera contrarrestar la distorsión del conflicto hecho por la directivas de la empresa. Otro de

la huelga”, “Se vislumbra posible solución de la huelga”, “Ayer se solucionó la huelga”, en: Diario de la Costa, Cartagena, 19, 20, 22, 24, 26 y 29 de enero, 1937, (BNC). Ver: “Una huelga de trabajadores del ferrocarril de aquí va a estallar dentro de poco”, “Ayer se inició la huelga”, “El problema de la huelga de ferroviarios está ya en vía de solucionarse”, “Los ferroviarios rechazaron una fórmula para el arreglo de la huelga propuesta por la C.I.A.”, “Continúa aún sin solución la huelga de los obreros del ferrocarril de Cartagena”, “En el día de ayer quedó solucionada la huelga del ferrocarril de Cartagena”, en: El Figaro, Cartagena, 15, 19, 26, 27, 28 y 29 de enero, 1937, (BNC).

Ver: “Los ferroviarios han recibido una negativa”, “La huelga de ferroviarios no ha sido solucionada aún”, en: El Mundo Diario de Cartagena, Cartagena, 16 y 19 de enero, 1937, (BNC).

La huelga de los ferroviarios fue registrada por tres periódicos de la ciudad que tenían una circulación diaria, eran de carácter comercial, pero respondían a intereses políticos distintos, todos estaban alineados bajo el pensamiento conservador. El cubrimiento que hacen de los hechos no varía, el contenido presentado es muy homogéneo y se nota un interés de plasmar la opinión de las partes implicadas en el conflicto.

26 “Paralización del transporte ferroviario sigue”, Diario de la Costa, 21 de enero, 1937, (BNC).

los temas centrales fue el apoyo económico para sostener la protesta, los principales contribuyentes a dicha causa fueron los sindicatos locales y nacionales, la segunda forma de recolectar fue a través de los “ficheros” de acopio de fondos que consistía en dejar afuera de las instalaciones de la empresa una caja de gran tamaño para recibir alimentos y dinero por parte de cualquier persona que sintiera la necesidad de apoyar el proceso.

La prensa tomó partido en dicho conflicto; un periódico como el Diario de la Costa, que se identificaba con los intereses empresariales, señalaba cómo diarios de circulación nacional como *El Tiempo* y *El Espectador* reseñaban el paro general de actividades en el puerto, lo que atemorizaba a los comerciantes del interior y los obligaba a movilizar su carga por otra vía, siendo un perjuicio para Cartagena y por lo tanto para el gran número de trabajadores que vivían de las labores que proporcionaban el movimiento de la carga que entraba y salía por el muelle. Mostraba su desacuerdo con la posibilidad de un paro nacional para respaldar los intereses de alrededor de 200 trabajadores lo que seguro acarrearía un gran daño a la economía nacional y en mayor medida a la local. Deseaban que el problema se solucionara prontamente y fuera lo más satisfactorio para los obreros, dentro de los límites de lo razonable teniendo en cuenta las posibilidades económicas de la empresa, pero ante el anuncio de un paro consideraban que no era una medida prudente por parte de los sindicatos de la ciudad y pedían meditación sobre los grandes perjuicios que ocasionarían al puerto y a los trabajadores.

Finalmente, después de intensas negociaciones durante diez días entre el Sindicato, la Empresa, el Inspector Nacional del Trabajo y el Ministerio de Industria y Comercio, se logró un acuerdo que contenía nueve puntos: Primero, la empresa se comprometió a efectuar dentro de las jornadas de 44 horas semanales un aumento de los sueldos y salarios a todos sus trabajadores. Segundo, la compañía iba dar estricto cumplimiento a las leyes sobre indemnización por accidentes de trabajo, seguro colectivo de vida, pensiones de jubilación, indemnizaciones en caso de despido injustificado e ilegal de los obreros. Tercero, la empresa prestaría oportuna y eficaz asistencia médica y suministraría medicina a todos sus empleados y obreros cuando enfermaran por causa y ocasión del trabajo, además

crearía una local de higiene para ellos. Cuarto, la empresa concedió cada tres meses pasajes gratuitos a sus empleados y obreros y a familiares de estos hasta cinco personas. Quinto, la empresa respetaría y garantizaría el cumplimiento del pacto celebrado el 30 de agosto de 1935 entre la Gerencia y el Sindicato en aquellos puntos que no quedaran modificados por el convenio. Sexto, la empresa se comprometió a no ejercer represalia directa ni indirecta en contra de los trabajadores que tomaron parte en el movimiento que motivó la cesación colectiva. Séptimo, las partes contratantes declaran que se ajustan a las leyes de las autoridades competentes. Octavo, el convenio tiene validez por un año. Noveno, como consecuencia de este convenio desde el día siguiente los obreros reiniciarían sus labores.

No obstante en el año de 1939 el Sindicato de Ferroviarios, mediante resolución declaraba que no permitiría que la empresa siguiera violando el convenio entre las partes firmado en el año de 1937, donde se comprometía a dar cumplimiento en materia de pagos, asistencia médica y otras prestaciones sociales, además le daban un ultimátum de dos días para que la Corporación se pusiera al día con los salarios atrasados y demás incumplimientos, por lo cual declararían la huelga indefinida a partir de la hora cero²⁷. Tres días después la empresa daba respuesta al pliego de peticiones de los obreros, confirmando que realizarían el pago de los sueldos, jornales y tiempo extra atrasados, que estaban esperando una remesa de la

27 Las declaraciones fueron expuestas por los miembros de la comisión de prensa del sindicato: Orlando Salgado y Gabriel Merlano. Ver: "Los trabajadores del ferrocarril de Cartagena declararán un paro el lunes", *Diario de la Costa*, Cartagena, 19 de agosto de 1939, (BNC). Los trabajadores mediante una misiva dirigida al presidente Eduardo Santos, mostraban su desespero ante la situación económica de la empresa y lo describían así: "Nuevamente hacemos revivir en su conocimiento la angustiada situación que atravesamos los trabajadores del ferrocarril de Cartagena- Calamar careciendo de los más elementales prestaciones sociales, padeciendo de hambre nuestros hogares, víctimas de enfermedades por la falta de asistencia médica, higiene y hospitalaria nuestros sueldos y salarios se nos adeudan hasta 5 y 6 meses de atraso, y este cumulo de calamidades, la empresa se declara incapacitada para pagar los sueldos de sus trabajadores amenazándonos con que ella no tiene con qué pagarnos y que suspendamos labores si queremos. Nosotros no hemos suspendido labores, obedeciendo la Federación Nacional de Ferroviarios, pero de seguir este estado de cosas, tendremos forzosamente que declararle a la empresa el paro a la empresa hasta tanto se efectuó la nacionalización, pero informamos a su excelencia nuestra situación y de cuando las consecuencias que puedan sobrevenir, para que mañana nuestro paro, no se nos culpe de proceder ligeramente, ni intransigente, sino que lo hemos hecho aminorados por el hambre por la desesperación y por las vicisitudes que estamos soportando" [sic]. Ver: 27 de octubre, 1939, *Archivo General de la Nación Colombia (AGN)*, Sección despacho del señor presidente, Sindicatos, caja 71, carpeta 15, Folio 105.

oficina de Londres. Continuaba el mensaje explicando que el Gobierno Nacional confirmaba la nacionalización del ferrocarril y por esa razón se veían imposibilitados para entrar a estudiar los diferentes puntos del pliego, pero que de igual forma enviaría dicho documento a la casa matriz²⁸. Después llegaron comisionados de la Federación Nacional de Ferrovías, la Fedenal y el Sindicato de Ferroviarios de Barranquilla que ejercieron de mediadores entre las partes. Los ferroviarios mantenían sus pretensiones del pago total a los trabajadores y obreros por auxilios de cesantías de un mes por cada año de servicio “sin limitaciones de tiempo ni de cuantía” por la empresa de Consejo de los Ferrocarriles Nacionales mientras se realizaba el proceso de nacionalización. Uno de los argumentos por parte de la empresa fue que los ferrocarriles eran servicios públicos y por eso eran ilegales las huelgas que en ellos se decretaran. Frente a este argumento los obreros expresaban el concepto del abogado Jorge Eliécer Gaitán que sostenía que los trenes eran “un servicio para el público pero en ningún caso un servicio público”²⁹.

Los intentos por parte de distintos sectores por contener la huelga fueron infructuosos, el periódico *Diario de la Costa* en su editorial del 17 de noviembre de 1939, mostraba su preocupación por los diez días de paro que tenía la huelga de los obreros del ferrocarril —la estrategia que utilizaron los trabajadores para mantener el cese de actividades fue la huelga de brazos caídos que consistía en que los trabajadores llegaran diariamente al sitio de su labor, pero no realizaban las funciones que tenían asignadas—, señalaba que el principal motivo era la insolvencia económica de la empresa por falta de ingresos suficientes y regulares para atender el pago de sus trabajadores, además coincidía con los planteamientos que esgrimían los obreros y empresarios, que la mejor salida era que la Nación adquiriera la compañía y le diera una nueva organización para sanearla económicamente. También llamaba la atención sobre la poca preocupación e inquietudes que generaba la parálisis del puerto y para todos los renglones económicos de la ciudad, además solicitaba la intervención inmediata del gobierno na-

28 La respuesta a dicho pliego la realizó el gerente de la compañía “The Colombia Railways & Navigation Company Ltd.” M. Verhels. Ver: “El conflicto entre los obreros del ferrocarril de Cartagena y la empresa”, *Diario de la Costa*, 23 de agosto de 1939, (BNC).

29 Ver: “No habrá huelga de ferroviarios”, *Diario de la Costa*, 1 de septiembre de 1939, (BNC).

cional debido a la inequívoca capacidad de la empresa para seguir sosteniendo un servicio indispensable³⁰.

Finalmente el 30 de noviembre a través de la intermediación de la Cámara de Comercio de la ciudad, se logró un acuerdo entre la empresa y Sindicarril, que tenía como punto central el pago de los salarios atrasados. Pero días después los trabajadores mediante un comunicado se quejaban del incumplimiento por parte del gerente:

“... [El] incumplimiento que mantiene el descontento entre los miembros de este sindicato por los perjuicios que están sufriendo los compañeros que no han recibido aún el pago que se estipuló en el acta aludida como son los: maquinistas y otros empleados de la localidad, que no le ha sido pagada la quincena del 15 de noviembre varios compañeros de la vía que no han recibido un solo centavo y el personal de varias dependencias de Calamar, a quien tampoco se les ha pagado nada y siendo hoy 13 de diciembre, es decir, que a estos compañeros se les ha acumulado otro mes de sueldo sin que el señor Gerente se preocupe en gestionar el pago de esos sueldos y cuya falta es debida a la ninguna exactitud de su informe, al manifestar que con \$5.000 podía arreglar las deudas pendientes, cosa que no fue así, pues en aquellos cinco mil pesos no estaban incluidos los maquinistas, algunos empleados de la vía, los celadores, oficinistas y otros elementos indispensables para mover el ferrocarril³¹.

Las dificultades económicas estuvieron a la orden del día y por añadidura generaban conflictos laborales, ni con el proceso de nacionalización se logró un músculo financiero sólido para el sistema ferroviario. La nacionalización de dicha empresa se dio en el año de 1940. Quizá podemos decir que existen varias razones para señalar las dificultades, en primera medida

30 Ver: “Consecuencias del paro”, Diario de la Costa, 17 de noviembre de 1939, (BNC).

31 El comunicado lo firma el presidente del sindicato Luis Vergara M., el secretario Marcelino Villareal. Ver: “El sindicato ferroviario protesta por el incumplimiento del convenio firmado el 30 noviembre entre la empresa del ferrocarril y el sindicato ferroviario de la ciudad”, Diario de la Costa, 17 de diciembre de 1939, (BNC).

el Estado asumió dicha administración con un déficit significativo y no tuvo la voluntad de subsanarlo, teniendo como resultado el cierre de dicha empresa en el año de 1950. En segunda medida fueron los problemas técnicos, los activos físicos (vías, terrenos y talleres industriales), el material rodante (locomotores, vagones de pasajeros y carga) que sufrieron un proceso de marchitamiento paulatino por la poca atención que recibían. En tercera medida, los problemas de gestión acarreados principalmente por un recorrido corto de 105 kilómetros que hacía que el flete que pagaba la carga fuera muy alto con respecto a distintos medios de transporte, a diferencia de otros sistemas ferroviarios que operaban con buenos costos en algunos países porque realizaban recorridos largos con grandes cantidades de carga.

4. LA BRIGADA DE CHOQUE: BRACEROS, TRIPULANTES, OFICIALES Y MECÁNICOS

Las batallas, triunfos y derrotas más dramáticos del sindicalismo en el periodo comprendido entre 1930 y 1945 se produjeron en las zonas portuarias del Caribe colombiano, principalmente en los puertos fluviales que se establecían a lo largo del río Magdalena. Además, este sector de los trabajadores tenía una particularidad por el espacio donde realizaba sus tareas. Las actividades en el sector portuario tenían fronteras muy fluidas y una configuración bastante compleja: el trabajo que allí se realizaba consistía en la carga y descarga de mercancías de distinta índole, el transporte de productos en pequeñas y medianas embarcaciones a través de ríos y cuerpos de aguas hacia el interior del país, y también desde los desembarcaderos a los ferrocarriles, almacenes y otros sitios. Al mismo tiempo abarcaba el mantenimiento de las instalaciones y de la maquinaria permanente de los muelles, el conjunto de las tareas de administración y control, despacho y, en general, disposición de las mercancías, así como los obreros dedicados al proceso de circulación (braceros, los prácticos, capitanes, tripulación de remolcadores, oficiales, los conductores de las locomotoras de maniobra) a los que se sumaba el cuerpo de supervisores de parte de las compañías y del Estado, cuya misión era evitar excesivas pérdidas de mercancías³².

32 Eric J. Hobsbawm, *Trabajadores estudios de historia de la clase obrera*, (Barcelona: Editorial Crítica, primera traducción al español, 1979), 216.

En materia de organización los trabajadores se podían encontrar representados en todos los modelos posibles de sindicalismo: La variedad de oficios en este sector del transporte también se reflejaba en los sindicatos, pero existe un hito que permitió que se pasara de organizaciones por oficios a una gran Federación Nacional. En el marco de un encuentro de obreros a nivel nacional en la ciudad de Medellín, en 1936, se decidió conformar la Federación Nacional del Transporte Marítimo, Fluvial y Portuario del país, conocida más comúnmente como la FEDENAL; los diferentes representantes de las distintas agremiaciones del Caribe colombiano y del río Magdalena, vieron la necesidad de formar una organización de tipo nacional que coordinara todas sus actividades. Sus primeras acciones se dieron en el marco de las huelgas de los trabajadores de la construcción y reparación naval en Barranquilla. Posteriormente, durante el conflicto de Puerto Salgar se sintió el menester de una directiva más fuerte y de un programa de acción conjunto. En enero de 1937 se dio la primera conferencia del transporte en la ciudad de Barranquilla, dando como resultado la instalación de una mesa directiva con inclinación comunista, Augusto Durán a la cabeza, con Carlos A. González³³.

La primera victoria de esta poderosísima central se dio en el año de 1937, a través de una huelga general de cuatro días que obligó a los empresarios navieros a reconocer la representación profesional de los sindicatos y a firmar el famoso contrato colectivo general, más conocido en el país con el nombre del “pacto de julio”, por el mes en que se verificó. Por medio de este se consiguió un notable aumento de salarios, la identificación de las enfermedades profesionales y otra serie de prestaciones muy importantes. Pero sobre todo, el reconocimiento por parte de las empresas de la representación profesional de los sindicatos, por lo cual se obligaron a tomar parte de sus embarcaciones, tripulantes exclusivamente sindicalizados.³⁴ Este contrato representó la reafirmación de derechos que gozaban los transportadores desde la segunda mitad del siglo XIX, como el control de la mano de obra. Para describirlo en términos más sencillos este pacto

33 “La Fedenal fuerte organización obrera”, *Diario Popular*, Bogotá, 24 de abril, 1942, (BNC).

34 Ver: “La Fedenal fuerte organización obrera”, *Diario Popular*, Bogotá, 2 de mayo, 1942, (BNC).

permitió que los sindicatos controlaran la mano de obra, las organizaciones de trabajadores tomaban la decisión de quienes sí o no laboraban en las embarcaciones.

En ese sentido se dio un conflicto en Cartagena en el año de 1938 entre el Capitán del vapor “Benjamín Herrera” y el Sindicato Seberos, Sopleteros y Aprendices de Máquina. Los hechos sucedieron cuando el barco se disponía a zarpar, el representante del gremio le solicitó el listado de personal suministrado, pero se dio cuenta de que eran siete y además no cumplía con el “pacto de Julio” –que consistía en que tenía que permitirle al sindicato escoger el personal que haría parte de la embarcación– además vetó dos mecánicos considerando “que no eran elementos adecuados”, el primero por tener problemas físicos y el segundo por mal comportamiento. El presidente del sindicato Fernando Vélez dejaría claro que no permitiría que saliera la embarcación si no se cumplía con lo pactado. Finalmente con la intervención del inspector de la Oficina del Trabajo obligó al capitán a que cumpliera las exigencias del gremio³⁵. Esta fue una constante de los empresarios navieros, el no querer aplicar los acuerdos que tenían con la Fedenal en materia laboral, pero los trabajadores fueron insistentes en que se respetaran los pactos, porque estos aseguraban un buen funcionamiento del mercado laboral y además garantizaban valores como la solidaridad y la cohesión de grupo.

Esta federación para el año de 1942 tenía aproximadamente 10.000 afiliados a nivel nacional; en el departamento de Bolívar el censo sindical de ese mismo año arrojaba 4.051 afiliados a organizaciones sindicales, pero 1.839 pertenecían al mundo laboral portuario, es decir el 45,3 %, lo que nos permite concluir que esta federación tenía una base sindical importantísima en el departamento, y que concentraba alrededor del 20 % de los afiliados a nivel nacional. Estas cifras permiten suponer que cualquier huelga en este sector tenía unas repercusiones importantes en la región y principalmente en el departamento.

35 Ver: “Fue solucionado un conflicto de la tripulación del “Benjamín Herrera”, Diario de la Costa, Cartagena, 14 de septiembre, 1938, (BNC).

Tabla 1
Censo Sindical de Bolívar 1942

Organización Sindical	Número de afiliados
Sindicato general de celadores, Cartagena	38
Sociedad de miembros unidos, Montería	44
Sindicato de empleados de Cine, Cartagena	49
Sindicato ferroviario, Cartagena	265
Sociedad fraternal de carpinteros navales, Cartagena	30
Sindicato unido de empleados y obreros del terminal de Mamonal, Cartagena	128
Sindicato de braceros portuarios y navegantes, Zambrano	25
Sindicato de obreros portuarios y navegantes, Cartagena	270
Sindicato de seberos, sopleteros y aprendices de máquina de Bolívar, Cartagena	108
Sociedad de braceros, Cartagena	70
Sindicato de seberos, sopleteros y aprendices del sector de Magangué, Magangué	38
Sindicato fluvial de subsistencia sector de Magangué, Magangué	94
Sindicato de braceros portuarios y navegantes, Magangué	52
Sindicatos de pilotos prácticos del río Magdalena y sus afluentes, Magangué	77
Sindicatos de obreros portuarios y navegantes de Yatí	88
Sindicato fluvial de subsistencia, Cartagena	120
Sindicatos de pilotos prácticos timoneles y aprendices de máquina, Cartagena	110
Sindicatos de paileros de Bolívar, Cartagena	110
Asociación colombiana de contadores, Cartagena	185
Sindicatos de empleados de comercio de Bolívar, Cartagena	107
Sindicatos de empleados oficiales de Bolívar, Cartagena	107
Sindicato de estibadores, Calamar	29
Sindicato de ingenieros, electricistas y mecánicos de Bolívar, Cartagena	52
Sindicatos de trabajadores del terminal marítimo de Cartagena, Cartagena	280
Sindicato de braceros portuarios y navegantes, Calamar	280
Sindicato de agricultores, Sincelejo	60
Sindicato de choferes, Cartagena	468
Sindicato de agricultores, Ovejas	165
Sindicato de agricultores y obreros, Carmen de Bolívar	34
Sindicato de artesanos y obreros, San Jacinto	180
Total	4.051

Fuente: Publicado 6 de enero de 1942, Diario de la Costa, (BNC).
Las cifras fueron suministradas por Inspección Seccional del Trabajo de Bolívar

5. LA LUCHA POR LA CONTRATACIÓN COLECTIVA

Las huelgas estuvieron a la orden del día durante el periodo estudiado, principalmente por parte de los portuarios, además la unificación que tenían en términos gremiales se materializó en huelgas generales. Por otra parte, un sindicato auténticamente nacional solo podía establecerse una vez que las demandas efectivas de los trabajadores tuvieran un denominador común. Pero esto no resultó algo fácil, salvo en el sentido genérico, en determinado momento era probable que todos sintiesen la necesidad de aumento de salarios. Pero en el fondo factores como la solidaridad, la identidad, el control de la mano de obra, el aumento de los salarios, la lucha por las 8 horas de trabajo terminaron unificando a miembros de este mundo laboral.

El embajador de México en Colombia señalaba en 1940 la preocupación que tenía el Gobierno Nacional por los hechos de tensión que sucedían en la principal arteria fluvial, el río Magdalena, que además afectaban los intereses de la economía del país porque por esta vía pasaba la mayoría del comercio interior. La Fedenal exigía que se mantuviera la condición de que ellos proporcionaban el personal a las empresas navieras, a lo cual estas se rehusaron pues solo aceptaban el suministro del personal por el sindicato respectivo, siempre y cuando se les dejase en libertad de escoger a los que ellos consideraban pertinentes³⁶. A pesar de la intermediación del gobierno las conversaciones no prosperaron, el sindicato solicitaba que se mantuviera la fórmula de escogencia de personal, que venía primando desde la vigencia de un convenio celebrado en el mes de julio del año de 1937, que fue denunciado por parte de las navieras y estaba en revisión. Los empresarios querían que dicha contratación se realizara bajo los parámetros de la oferta y la demanda, lo cual atentaba contra el sistema organizativo de los trabajadores.

Finalmente la huelga fue decretada en el mes de octubre de 1940, se paralizó la navegación por los ríos Magdalena, Atrato y Sinú y los puertos

36 Sección de informes políticos de embajadores de la delegación de México en Colombia, Colombia, junio de 1940, S. R. E. A. H. D., H. 607-608.

marítimos de Barranquilla y Cartagena por resolución de las organizaciones sindicales afiliados a la Fedenal que adoptaron de manera plena el cese de actividades. Esto fue causado por la negativa de las compañías navieras a aceptar la totalidad del pliego de peticiones que presentaron tres meses atrás, especialmente en lo relativo a rotación y suministro de trabajadores por parte de la central obrera. En consecuencia, todos los barcos pertenecientes a diferentes compañías fluviales no zarparon de los puertos como era de costumbre, solo circulaban pequeñas embarcaciones de propiedad del gobierno³⁷. Finalmente esta huelga nacional se conjuró en la ciudad a través de un acuerdo entre la Empresa Terminal Marítimo y el Sindicato de Trabajadores del Terminal Marítimo de Cartagena, con la mediación del Ministerio de Trabajo, Higiene y Previsión social. La resolución en el punto primero señalaba:

“Primero: De acuerdo con la constitución y las leyes, la empresa del terminal de Cartagena nombrará libremente todo personal que necesite para su administración, para las labores de cargue y bodegas, manejo de remolcadores y lanchas y de equipo auxiliar del Terminal.

Pero en vista de que en Cartagena existe un solo Sindicato de Braceros, debidamente especializado en los trabajos de manejo de carga, la empresa del Terminal conviene en solicitar a dicho sindicato el personal eventual de bracería que necesite para los cargues y descargues de los buques marítimos y fluviales. Queda, pues, entendido, que las partes convienen en prorrogar el convenio celebrado el 28 de julio del año próximo pasado sobre este asunto y que en tal virtud el suministro de personal se hará en la forma que acaba de indicarse.

Una vez suministrado el personal de que se habla en el párrafo anterior, él quedará bajo la vigilancia y control exclusivos de la

37 Ver: “Huelga de portuarios en Cartagena”, “Declarada la huelga en el río Magdalena”, Diario de la Costa, Cartagena 5 de octubre, 1940, (BNC).

Empresa, y el Sindicato, iniciando ya el trabajo, no podrá hacer cambios ni retirar personal, a menos que sea con autorización del Terminal.

El Terminal, por su parte, no retirará a ningún individuo sin que para ello haya una justa causa³⁸”.

Se puede señalar que este debate sobre el control de la mano de obra tuvo varias etapas desde el siglo XIX hasta el siglo XX, el circuito laboral operaba a través de las cuadrillas³⁹, sus líderes y las empresas. Como bien lo señala Sergio Solano, la cuadrilla de braceros atravesó por fases que guardaban relación directa con el grado de desarrollo de la economía portuaria, con la tendencia a la concentración del transporte fluvial a vapor en pocas empresas, 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 variaciones en el movimiento de la carga impedían que las empresas integraran a los braceros a su planta de personal, por lo que en la segunda mitad del siglo XIX, cuadrillas y empresarios aparecían como entidades con cierto grado de independencia al momento de contratar, y reguladas por las autoridades.

Solano destaca que la segunda etapa tuvo la impronta del contratista, producto de la expansión 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. En esta etapa, el vínculo con la empresa empezó a depender del criterio selectivo del contratista, quien

38 Ver: “Se firmó un convenio sobre trabajo para el terminal de Cartagena”, Diario de la Costa, Cartagena, 7 de diciembre, 1940, (BNC).

39 “La total ausencia de tecnología para movilizar la carga pesada obligó a que la forma de organización del trabajo de los braceros fuera la cuadrilla, institución social propia del trabajo no calificado que había surgido en la minería y la hacienda colonial, y en diversos oficios urbanos, y empleada durante la república en la prestación del servicio personal subsidiario y en la construcción de obras públicas”. Sergio Paolo Solano de las Aguas, Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe Colombiano, 1850-1930, (Cartagena: Observatorio del Caribe Colombiano - Universidad de Cartagena - Ministerio de Cultura, 2001), 23.

podía descartar sus servicios si lo consideraba necesario. La tercera etapa, que inició a finales de la década de 1920, se caracterizó por la supresión del sistema de contratista y la articulación de los trabajadores a la planta de personal de las empresas. Es decir, el proceso organizativo de los obreros iba de la mano con las aspiraciones de los gremios en constituirse en los proveedores del personal de la empresa, los primeros intentos se dieron en la ciudad de Barranquilla en el año de 1910, pero es importante señalar que no fue un proceso exclusivo del país y fue común en espacios geográficos como Europa y América Latina⁴⁰. Esto les permitía evitar la acción de los rompehuelgas en momentos de conflictos, 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 solidaridad⁴¹.

En ese sentido se puede entender el caso del piloto Agustín Del Valle. La empresa “Naviera Colombiana”⁴² resolvió solicitar el enrolamiento del piloto Agustín del Valle en la tripulación del vapor “Catatumbo” que partiría de la ciudad de Barranquilla. Pero este había sido expulsado de los sindicatos y su llamamiento a trabajar por parte de los empresarios sin duda era una clara violación e incumplimiento al contrato de trabajo y al fallo arbitral que regulaba las relaciones entre patronos y obreros. En respuesta a esa acción la Fedenal profirió una resolución donde daba la orden de que ningún trabajador afiliado a las organizaciones sindicales entrara a formar parte de la tripulación donde figura Valle. Sin embargo, el intendente fluvial dio la orden al barco para que zarpara sin tripulación sindicalizada. La

40 La lucha por la contratación colectiva estuvo presente en la mayoría de las zonas portuarias a nivel mundial. Ver: Pablo Xicoténcatl Eligaza, “Entre el riel y los muelles...”, Natalia Paula Fanduzzi, “El lugar de los trabajadores... Elizabeth Jean Norvell, “Syndicalism and citizen... Movimiento obrero en Yucatán...”, Héctor Porfirio Ochoa Rodríguez, “Los estibadores del puerto...” Fernando Teixeira da Silva, “Operários sem patrões...”.

41 Sergio Paolo Solano de las Aguas, “Las disputas por el control del mercado laboral en los puertos del Caribe colombiano, 1850-1930”, Asociación para el fomento de los estudios históricos, Vol. 47 (2010): 20.

42 “Defiende la Fedenal los contratos de trabajo”, Diario Popular, 1 de junio de 1943 (BNC).

protesta social de los trabajadores portuarios en buena medida se organizó en torno a la defensa de unas instituciones sociales como eran la contratación colectiva y el “precio justo” del jornal. A pesar de que la lucha de los trabajadores era oportuna y legítima, y que estaban defendiendo unos derechos que habían adquirido a través de las movilizaciones colectivas por medio de negociaciones, el Estado decidió sancionarlos por no prestar un servicio público, la resolución del Presidente dice así:

“a) Que la federación Nacional del Transporte Marítimo, Fluvial y Portuarios (Fedenal), por medio de resolución aprobada con fecha 2 del presente mes y marcada con el número 5, ordenó a los sindicatos afiliados a ella que se abstuvieran de prestar servicios de tripulación, cargue y descargue a las embarcaciones de determinada empresa de navegación fluvial a lo largo del río Magdalena;

b) Que la cesación del trabajo en los servicios públicos es contraria a la ley y a la constitución nacional, y por consiguiente la actitud de la Fedenal al ordenarla debe sancionarse, decreta:

Artículo único. Suspenderse, por noventa días, a partir de la fecha del presente decreto, la personería jurídica de la Federación Nacional del Transporte, Marítimo, Fluvial y Portuario (Fedenal)⁴³”.

Por otro lado, también sancionaron a la Sociedad de Braceros Portuarios y Navegantes de Calamar y al Sindicato de Braceros Portuarios y Navegantes de Magangué por negarse a suministrar el personal necesario para cargar y descargar el vapor “Catatumbo” en sus respectivos puertos, la penalidad consistió en suspender por noventa días la personería jurídica a estas organizaciones. Al mismo tiempo el castigo se dio de manera individual a los trabajadores por no prestar sus servicios en la embarcación, con la suspensión de las tarjetas profesionales por un mes. A pesar de todo esto, el gobierno mediante la comisión arbitral decidió quitarle la licencia al piloto

43 Ver: “La Fedenal y dos sindicatos fueron sancionados por el ejecutivo nacional”, La Prensa, Barranquilla, 7 de junio, 1943, (AHA).

Agustín del Valle. Pero los empresarios del transporte salieron inmunes de este conflicto, teniendo en cuenta que fueron los grandes responsables.

Estos hechos nos dejan elementos que hay que considerar trascendentales en la lucha por la contratación colectiva de los portuarios; en primera medida, la actuación de la empresa Naviera Colombiana fue premeditada y tenía como objeto desmoralizar el movimiento obrero del transporte; la violación de los acuerdos vigentes por parte del gobierno nacional, que habían sido ratificados por la Gran Comisión de Conciliación y Arbitraje mediante las Resoluciones 143 y 145, a las cuales hizo caso omiso el Ministro de Transporte cuando consideró que los empresarios no tenían la obligación de contratar personal sindicalizado. Las actuaciones tanto del Estado y los empresarios tenían como fin, la intención de quebrantar la moral combativa de los trabajadores.

REFLEXIONES FINALES

Como se puede observar, las protestas y luchas sociales de los trabajadores del transporte (portuarios y ferrocarrileros) en Cartagena durante el periodo 1930 a 1945, no fueron un fenómeno aislado del contexto nacional e internacional. Los trabajadores cartageneros se encontraban inmersos en los debates que generaron las nuevas ideas (socialismo, comunismo), por distintos mecanismos algunos acogieron dicho pensamiento y otros lo rechazaron. Los trabajadores durante la República Liberal, lograron conquistar reivindicaciones históricas como las ocho horas laborales, el derecho a la huelga e institucionalizar el sindicalismo, lo que generó una nueva dinámica y reestructuración de las organizaciones obreras. Los obreros lograron convertirse en un actor importante de Cartagena y la región; siempre expresaron sus opiniones de cómo debía funcionar la economía en el territorio, nunca perdieron de vista la importancia estratégica que gozaban y el papel de vanguardia que tenían en la sociedad.

Un acumulado del movimiento obrero de la época fue la prestancia y la calidad de vida que lograron con sus luchas, lo que generó toda una capacidad de movilidad social donde muchos trabajadores pasaron de ser

braceros a ocupar cargos importantes de representación política a nivel local, regional y nacional. Lo que sin duda podemos caracterizar como una ganancia; en las décadas anteriores ese tipo de actividad laboral se miraba con desdén y después pasó a convertirse en un referente obligado para la sociedad, donde ser trabajador del puerto o del ferrocarril era símbolo de honorabilidad, prestancia y trabajo bien pago.

La incidencia de los trabajadores de transporte en el departamento de Bolívar, en términos cuantitativos representaba un 20 % de los afiliados a nivel nacional, pero en términos cualitativos su huella fue indeleble, no en vano Juan Manuel Valdelamar y José Raquel Mercado tuvieron una presencia activa en la Central de Trabajadores de Colombia (CTC), donde desempeñaron altos cargos directivos. La presencia determinante de los trabajadores del transporte en la recientemente creada CTC se sentía no solo por el impacto local o regional, sino por las federaciones que se construyeron para la época. Si hay un elemento singular de este periodo, con relación al sindicalismo, es el gran poder de negociación que desarrollaron especialmente dos federaciones: la Fedenal y el Sindicato de Ferrocarrileros Nacionales, fundadores de la CTC. Dichas federaciones consiguieron no solo grandes prebendas para sus trabajadores, sino que lograron reivindicaciones históricas como era el control de la mano de obra por parte de estas entidades, lo que permitió que se negociara a nivel de federación y no de sindicatos de base. Pero es pertinente decir que la relación que construyeron con la República Liberal, mediada por el proyecto de Alfonso López Pumarejo, contribuyó en mayor medida al fortalecimiento de su capacidad negociadora y contribuyó a la conquistas de algunos derechos.

El sistema político colombiano se modificó a partir de la década de 1930 y se reconoció el papel activo de los obreros en la sociedad, por eso el bipartidismo (partido liberal y conservador) rampante en el país, buscaron bajo todos los medios tener alguna incidencia en las organizaciones de los trabajadores. Pero en esa disputa, el discurso del liberalismo tuvo más ascendencia al interior de los obreros; en ese sentido después de la llegada de Alfonso López Pumarejo al poder se construyó una alianza con el Estado, y uno de los logros más importante fue la creación de la CTC.

BIBLIOGRAFÍA

Fuentes primarias

Biblioteca Nacional de Colombia

Diario de la Costa (Cartagena), 1932, 1936, 1937, 1939, 1940.

El Mercurio (Cartagena), 1931, 1932.

El Fígaro (Cartagena), 1937.

El Mundo Diario de Cartagena (Cartagena), 1937.

Diario Popular (Bogotá), 1942, 1943.

El Bolchevique (Bogotá), 1934.

Archivo Histórico del Atlántico

La Prensa (Barranquilla), 1942, 1943.

Archivo General de la Nación (AGN)

Bogotá, Fondo Ministerio de Gobierno, Sección despacho del señor presidente, Sindicatos.

Archivo Histórico de la Secretaría de Relaciones Exteriores de México (S.R.E.A.H)

Ciudad de México D.F. Sección de informes políticos de embajadores de la delegación de México en Colombia, 1936, 1938, 1939, 1940, 1942.

Fuentes secundarias

Archila Neira, Mauricio. Cultura e identidad obrera, Colombia 1910-1945 (Bogotá: Ed. CINEP, 1991).

Avella Gómez, Mauricio. Las instituciones laborales en Colombia. Contexto histórico de sus antecedentes y principales desarrollos hasta 1990, Borradores de economía del Banco de la República, No. 613, 2010, 50.

Lleras Restrepo, Carlos. Crónica de mi propia vida. Bogotá: Círculo de Lectores, 1984.

Centro de Investigación Libertaria y Educación Popular (Cilep), “Los orígenes del Primero de Mayo en Colombia y la influencia del anarco-

- sindicalismo”. En *Los orígenes libertarios del Primero de Mayo: de Chicago a América Latina (1886-1930)*, compilado por José Antonio Gutiérrez D. Santiago: Hombre y sociedad/Quimantú/Libre Iniciativa, 2010, 247-262.
- Eligaza, Pablo Xicoténcatl, *Entre el riel y los muelles: Liguistas, confederados y patronos en el puerto de Veracruz, (1911-1925)*, Tesis de Licenciatura, Universidad Autónoma de México, sede Iztapalapa, 2000.
- Fanduzzi, Natalia Paula, “El lugar de los trabajadores portuarios en la historia laboral (Argentina 1880-1930)”, *Antítesis*, Vol. 3 No. 7 (2011): 223-245.
- Gutiérrez D., José Antonio, “Los mártires de Chicago: historia de un crimen de clase en la tierra de la ‘democracia y la libertad’”. En *Los orígenes libertarios del Primero de Mayo: de Chicago a América Latina (1886-1930)*, compilado por José Antonio Gutiérrez D. Chile: Hombre y Sociedad/Quimantú/Libre Iniciativa, 2010, 13-58.
- Hobsbawm, Eric J., *Trabajadores estudios de historia de la clase obrera*, Barcelona: Editorial Crítica, 1979.
- Jean Norvell, Elizabeth, “Syndicalism and citizen. Postrevolutionary worker mobilization in Veracruz”. En *Border Crossings. Mexican and Mexican-American workers*, edited by John Mason. Wilmington, Delaware: Ed. Scholarly Resources Inc, 1998, 93-115.
- Martínez Díaz, Fausto José, *Movimiento obrero en Yucatán: el caso de los portuarios del progreso (1910-1929)*, (Tesis de Maestría, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, CIESAS, 2010).
- Ochoa Rodríguez, Héctor Porfirio, “Los estibadores del puerto de Manzanillo entre el porfiriato y la posrevolución”, (Tesis de doctorado, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, CIESAS, 2012).
- Sará Marrugo, Jorge Armando, “Identidad, actores sociales y acción colectiva en Cartagena 1909-1930”, (Tesis de pregrado, Universidad de Cartagena, 2009), 73.
- Sará Marrugo, Jorge Armando, “Del 11 de noviembre al 1° de mayo: historia, identidad y memoria en la construcción de un espacio social popular. Cartagena (Colombia)”, 1917-1930, *Historia Crítica*, Vol. 49 (2013): 185-203.

- Sará Marrugo, Jorge Armando. “Trabajadores, acción colectiva y ciudadanías, Cartagena (Colombia), 1886-1930”, *TRASHUMANTE, Revista Americana de Historia Social*, No. 4 (2014): 64-87.
- Solano, Sergio y Flórez, Roicer. *Infancia de la Nación. Colombia en el primer siglo de la República* Cartagena: Ed. Pluma de Mompo, 2011.
- Solano de las Aguas, Sergio Paolo. *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930*. Cartagena: Observatorio del Caribe Colombiano - Universidad de Cartagena - Ministerio de Cultura, 2001.
- Solano de las Aguas, Sergio Paolo. “Las disputas por el control del mercado laboral en los puertos del Caribe colombiano, 1850-1930”, *Asociación para el fomento de los estudios históricos*, Vol. 47 (2010): 1-33.
- Teixeira da Silva, Fernando. *Operários sem patrões: os trabalhadores de cidade de santos no entreguerras*, Sao Paulo: Ed. UNICAMP, 2003.
- Urrego Ardila, Miguel Ángel. *La Revolución en Marcha en Colombia (1934-1938), una Lectura en Perspectiva Latinoamericana*, (Morelia, Mich., México: UMSNH, Instituto de Investigaciones Históricas, *Revista Nueva Gaceta*, 2005): 7-25.
- Vega Cantor, Renán. *Gente muy rebelde protesta popular y modernización capitalista en Colombia 1909-1929*. Tomo IV, *Socialismo, cultura y protesta popular*. Bogotá: Ed. Pensamiento Crítico, 2002.
- Vega Cantor, Renán. *Crisis y caída de la República Liberal*. Ibagué: Ed. El Mohán, 1988.
- Zuleta Ángel, Eduardo. *El presidente López*. Medellín: Ed. Albon, 1966.