

## RESEÑA.

**Puertos, sociedad y conflictos en el caribe colombiano, 1850 – 1930. Sergio Paolo Solano de Las Aguas. Observatorio del caribe colombiano, Universidad de Cartagena, Bogota, 2003. 115 Págs.**

**Por: Adriano Guerra.**

Historiador, Universidad del Atlántico.

El presente texto fue ganador de una beca de investigación cultural: “*Héctor Rojas Herazo*” que ofrece el observatorio del caribe colombiano y el Ministerio de Cultura. Esta compuesto por seis capítulos, los cuales poseen como hilo conductor la explicación de las condiciones tanto físicas como ideológicas e interpretativas de la realidad de la población que obtenía su sustento del trabajo del transporte tanto en el río Magdalena como en los puertos marítimos del caribe colombiano.

El autor, influenciado directamente por las nuevas corrientes historiográficas inglesas, intenta estudiar el tránsito a la modernidad de las sociedades portuarias del caribe colombiano y así mismo la construcción de una nueva categoría dentro de esa sociedad, los obreros; y con ello sus conflictos sociales y la final proletarización de sus oficios. Como cuestiones específicas, Solano intenta definir que clases sociales tuvieron mayor influencia en la construcción de una cultura obrera, y de que manera cada uno de los sectores obreros actuó en intensidad con respecto a sus conflictos.

La hipótesis que el autor plantea, esta relacionada al tránsito de la construcción de esta nueva clase social moderna. Solano cree que no sólo la imposición de los mecanismos de control generados por las legislaciones de las empresas moldearon esta nueva clase social, sino que fue también una continua relación entre la legalidad de los estatutos oficiales y las costumbres propias de los sectores sociales que traían una tradición de independencia frente a las condiciones laborales modernas; y considera como objetivos fundamentales de esta “lucha tradicional laboral popular”, la contratación colectiva y el precio justo del jornal.

En el primer capítulo titulado: *El Puerto, Espacio Polifuncional*, el autor se da a la tarea de recrear los espacios de confluencia de puertos marítimos y ribereños del caribe colombiano,

así como las instalaciones físicas y las redes de poder que se tejían en dichos espacios. El último punto de este capítulo lo dedica a presentar la influencia utópica que generaba en la población portuaria la circulación de los vapores y todo el simbolismo que este encerraba.

Descritos en el primer capítulo los aspectos físicos y culturales de los puertos, en el resto la obra Solano se dedica al material humano, seleccionándolo por las características de su oficio. *Los braceros* son los primeros en esta lista, dada su importancia relacionada con el mayor porcentaje de estos en los puertos. Pero quizás donde aspira llegar el autor es a la forma organizativa más común de estos, *la cuadrilla*; la cual, debido a su variación y a sus distintos líderes y componentes, los distingue por su composición social y laboral.

Aun que es dinámico el conocimiento de las características de cada uno de los oficios y del mundo laboral interno, el autor luego se dedica a destacar que el trabajador pasó a una etapa en la cual busca del reconocimiento social, e incluso una diferenciación frente a los demás oficios y categorías dentro del trabajo portuario.

El capítulo número tres es dedicado a *los tripulantes*, es decir, a la población laboral que se desempeñaba dentro del vapor, motivo por el cual sus relaciones eran más complejas y unidas. Solano define el origen de los tripulantes en dos sentidos: un tripulante “raso” oriundo de las regiones circunvecinas del río (Pág. 36) y el vinculado a las empresas con sede en Barranquilla, que surgió del boga.

Dado el espacio restringido donde estos laboraban, Solano se ocupa de aspectos determinantes en su condiciones de vida como la relación entre el tiempo libre y el trabajo, este era un estilo de vida “*en el que no se divorcia el tiempo del trabajo del tiempo del ocio*” (Pág. 42)

La vida social de los trabajadores del río, aun que reciproca, estuvo vinculada como se dijo a la diferenciación constante dentro de los oficios que desempeñaban. El cierto reconocimiento que significaban el desempeño de determinadas labores, conllevó a una lucha simbólica por estar encima uno de los otros, en este sentido el autor nos dice: “*de esto se infiere que existió entre los trabajadores de los vapores un esfuerzo para diferenciarse de los sectores mas bajos del trafico por el río Magdalena, y por lo tanto, un interés en*

*mejorar su imagen como conglomerado laboral, lo que tenía como fin el que no se les viera como bogas”*. (Pág. 50)

Siguiendo esta idea, el autor comienza el capítulo cuarto titulado: *La Oficialidad*, puntualizando lo siguiente: *“Por encima de los tripulantes estaba la oficialidad y el capitán”* (Pág. 55), en efecto, este capítulo es un esfuerzo por presentar los imaginarios de división que existieron entre los rangos y categorías que se desplegaban en torno a los oficios mas prestantes dentro de la pirámide de trabajadores del trasporte acuático.

La búsqueda de un status superior al de los otros trabajadores de los demás oficios, es reflejada en la poca participación que tuvo la oficialidad en los conflictos laborales, que para el autor, fue algo constante durante el periodo estudiado (ver Pág. 81). Incluso Solano de las Aguas antes nos expresa: *“Los enfrentamientos entre los braceros y tripulantes por motivos de cese de actividades de los primeros no se dieron, sino en casos totalmente aislados y de escasa significación que no invalida lo que venimos afirmando”* (Pág. 52.)

La simbología que desplegaba el capitán y su abierta aceptación a lo largo del río, es presentada por Solano no solo para exaltar a los individuos que desempeñaban tal cargo, sino para hacer énfasis en el mundo del transporte fluvial y marítimo respecto a las interrelaciones laborales. Por otro lado, el autor explica que la forma de profesionalización y ascenso de los oficiales de las naves fue una tarea que paso de la improvisación y la experiencia, a la educación en la universidad, dada la responsabilidad que imprimía el transporte de las naves.

El mundo y los pormenores de *los mecánicos* de las naves son examinados en el capítulo número cinco. Este capítulo es un episodio de la vida de estos individuos que vira entre la búsqueda de la tecnificación y la profesionalización del oficio, por medio de la creación de institutos dedicados a tal enseñanza y el aprendizaje por medio de la rutina y la experiencia. Esta última forma de educación aprendida en la “escuela de la vida” llevó en muchos casos al accenso lento, pero con profunda experiencia, y a su vez colocó al descubierto la poca injerencia del estado y de las políticas locales para impulsar la educación técnica a nivel profesional; dado que fue una necesidad que la población expresó en varias ocasiones.

El último capítulo titulado: “*La proletarización de los oficios*” es una explicación rápida y concisa de la fase entre las primeras medidas gubernamentales y privadas, y el surgimiento masivo de agremiaciones de tipo sindical que buscaban mantener los privilegios y cierta autonomía con respecto a las empresas y con respecto a los demás gremios. Para algunos sectores como los tripulantes y los braceros el objetivo de esta lucha fue mejorar las condiciones de vida, al tanto que aspiraban a una reivindicación de su trabajo cada vez más asalariado y competitivo. Los oficiales, por otro lado, emprendieron una lucha para mantener su estatus social y su imagen representativa en el mundo ribereño. Pero los mecánicos, a diferencia de todos los anteriores, vieron afectado su oficio con la llegada de adelantos tecnológicos que impusieron la educación técnica para el dominio del trabajo; además se presentó la proliferación de sub-sectores dentro de los oficios, creando divisiones. Estas diferencias fueron expresadas por medio de quejas y con la creación de varias asociaciones sindicales entre las décadas del diez y veinte en el siglo anterior. Por último el autor resume la condición de proletarios de la siguiente forma: “... *perdida de independencia, y por tanto pasar a la condición de simple subordinado de la empresa, lo que redundaban negativamente en la prestancia de los cargo y en la consideración social*”. (Pág. 81)

Son varios los puntos por los cuales el libro de Sergio Solano de las Aguas ha sido bien recibido dentro de los círculos historiográficos del país. Uno de estos aspectos tiene que ver con el espacio y el sector estudiado y el modelo con el cual aborda su objeto de estudio. La forma como rescata el círculo laboral que se desempeña alrededor de todo un movimiento de transporte que impulsa constantemente la nación y lleva ante los ojos del lector, sus vidas, las condiciones físicas en las cuales vivían, sus imaginarios, sus luchas por la reivindicación de clase, y su inconformismo frente a los cambios que comenzaron a experimentar con el condicionamiento y dependencia de su oficio, lo que en últimas el autor llama, *la proletarización de los oficios*, convierte el texto en consulta obligada dado el rescate de un sector obrero tanto desplazado como acusado. Todo lo anterior hace del texto una herramienta donde sobre salen las formas de sociabilización de sectores olvidados por la historiografía y la recreación de un mundo que debería ser común para nosotros.