

Gabriel Abello Rodríguez

Sergio Paolo Solano de las Aguas. Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930.

Editor Observatorio del Caribe Colombiano, Universidad de Cartagena, Bogotá, 2003.

Correo electrónico: garzzu@yahoo.es

LOS TRABAJADORES DEL CARIBE COLOMBIANO

A mi modo de ver es un texto breve, pero que recoge parte la génesis del rasgo de la identidad del trabajador costeño, en el momento de su proletarización, sin dejar de lado los conflictos, las resistencias en este proceso. *Puertos, sociedad y conflictos en el caribe colombiano*, es un trabajo del conocido historiador barranquillero Sergio Paolo Solano de las Aguas, en el que, al igual que sus anteriores trabajos, pretende entender la historia, la cultura y la sociedad de la región del caribe colombiano o como se llama coloquialmente la “región costeña”. En esta ocasión, Solano intenta a través de un análisis social y cultural, un camino diferente para vislumbrar la formación de la identidad de la clase obrera de esta región. Por consiguiente, su objetivo principal recae en socavar los imaginarios o representaciones que se tienen sobre el “costeño”, habitante del caribe colombiano, al ir más allá del estereotipo que dificulta su entendimiento y revelar su importancia y su capacidad de lucha. El texto se organiza en seis capítulos de los cuales el primero intenta

describir el espacio de los puertos como un escenario de confrontación y los cinco restantes se esfuerzan por identificar los diferentes oficios con sus actores, al ir entretejiendo sus luchas, sus organizaciones y reivindicaciones. Mi mirada se centra en la forma como el autor va reconstruyendo la formación de las clases modernas en medio del conflicto social, al momento de la llegada del capitalismo en Colombia.

Por esto, Solano, identifica claramente la vida portuaria y del transporte como un espacio en el que se da un proceso de modernización, donde se origina un núcleo embrionario de la clase obrera, ocasionado por la proletarización de un sector de la población, pero, diferenciándolo del fabril “por su mayor libertad de movimiento, mayores contactos sociales y culturales con otros conglomerados sociales, al tiempo que sobre esa independencia los controles externos obligatoriamente tenían que ser más laxos” (p. xi). A partir de aquí, empezará a definir el carácter de la cultura popular del caribe colombiano como “abierto y disipado” y bastante reacio a los cambios que el nuevo modelo modernizador impone.

A mi parecer, el autor comprende que el capitalismo se inicia por los puertos, por esto, una de sus primeras injerencias es la construcción de una infraestructura portuaria y unas vías de transporte que comuniquen con el resto del país, la incorporación de la mano de obra local es vital y será la que recibirá con mayor fuerza el impacto de las nuevas formas de control, y por ende, sus posibles luchas y resistencias. Lo que nos permite afirmar, que su investigación se inscribe dentro de la historia “desde abajo” donde se acerca a las clases subordinadas en su transcurrir de la vida cotidiana portuaria, con la pretensión de comprender “el mundo de las experiencias y expectativas tradicionales y las innovaciones sociales y culturales desde el cual los trabajadores portuarios se representaron su rol dentro de la sociedad y justificaron sus protestas sociales” (p. xii), de esta manera escudriña la formación y la cultura de la clase obrera costeña y en consecuencia el conflicto social que se origina.

Para una mejor comprensión del proceso de proletarización, Solano, identifica como una categoría histórica al mercado moderno, porque considera que dentro de esta, se originan los conflictos sociales, donde contienen las nuevas clases emergentes, las luchas reales y simbólicas, puesto que “someterse a los requerimientos de un mercado de trabajo moderno obligaba a renunciaciones, adaptaciones y subordinaciones, factores que se constituyeron en los ejes del conflicto de fondo” (p. xiv).

Su argumentación se centra en la exaltación de los puertos como una entidad espacial, proveída de vida propia, de relaciones económicas, sociales y culturales, un espacio polifuncional que se movía entre un mercado que proveía mercaderías y una gran comercialización y por otro lado, una área de trabajo amplía con muelles, astilleros, talleres, bodegas, ferrocarriles y embarcaciones fluviales y marítimas, pero también, un ente sui generis, donde convergían toda clase de flujos humanos, un espacio de constante trasgresión de normas y valores oficiales, donde el poder se fragmentaba, luego es, un lugar de intensas disputas,

“Sitios de ilíciteces, de necesidades fisiológicas a la vista pública, pequeñas trampas en las transacciones y ante el fisco, sexo

en cualquier lugar si las “benditas” circunstancias lo permitían, contrabando disfrazado, complicidades de las autoridades, ayudaban a desarrollar una sicología colectiva transgresora de la que participaban todos los sectores sociales y aún las autoridades oficiales y eclesiásticas” (p. 7).

De esta manera recrea el ambiente cultural y laboral donde surgen los trabajadores portuarios y del transporte, enfatizado como un sector significativo dentro de la nueva economía y de vital importancia para un país que carecía de efectivas vías de comunicación. Todo esto, generó una subcultura laboral que aprendió el poder de negociación y forjaron las primeras grandes reivindicaciones y conquistas sociales del país.

A partir de aquí Solano nos brinda una narración que descubre las diferentes actividades que realiza ese gran conglomerado de trabajadores portuarios, oficios desde el más simple como el de los braceros que sólo exigía la suficiente capacidad física para los trabajos pesados y un mínimo grado de concentración, un grupo social que sobresalía en la vida portuaria por su cantidad, su congregación y por sus continuas expresiones festivas, ya que escapaban de la disciplina rigurosa y de los mecanismos de control. El autor identifica tres fases de lucha de este grupo social: una primera etapa, cuando se organizan en cuadrillas “con el fin de contratar colectivamente y racionalizar el mercado de trabajo” (p. 26), una segunda, cuando quedan en manos del control de los contratistas, que surgen del crecimiento de la economía portuaria, y una tercera fase, la incorporación directa a las empresas. El desarrollo de estas tres fases originó un intenso conflicto social y la construcción de una propia identidad laboral. Otra colectividad importante que nos revela, son el de los tripulantes de los vapores, los cuales los clasifica en dos grandes grupos de acuerdo con sus oficios: el primero, el personal de servicio para atender a los pasajeros y a los oficiales; despenseros, cocineros, panaderos, y camareros; y el segundo, la tripulación de más bajo rango: fogoneros, seberos, o aceiteros, ayudantes de ingenieros, carpinteros y los que ejercían varias labores. Estos oficios poseían una propia jerarquía interna. Al rastrear los orígenes de los tripulantes se encuentra con una actividad anti-

quísima que se remonta desde la colonia, el de el bogaje, aquí se detiene e inicia una apología histórica a una de las actividades que durante siglos sobre salió en la vida de los puertos, la de “impeler las embarcaciones por las aguas del río Magdalena” (p. 37), donde transportaba personas y mercaderías, actividad que desapareció a principios del siglo XX y que bajo la mirada de los viajeros de la época han determinado una visión estereotipada y mal formada de la que Solano trata de socavar. Durante el siglo XIX el boga y el tripulante no se lograban diferenciar, pero a partir del siglo XX las luchas gremiales, las asociaciones muturias y sindicales lucharon por mejorar la imagen del tripulante, esto se debió principalmente a la modernización de las compañías navieras y a las mejoras en las condiciones laborales, la influencia de ideologías radicales y las presiones del Estado. Aquí hace una dicotomía dentro de los oficios que surgen en los puertos y el transporte fluvial, para caracterizarnos un sector de prestancia, como es el de la oficialidad con los capitanes a la cabeza y el de los mecánicos que se ocasionan, con la incorporación de

las innovaciones tecnológicas. Estos oficios de mano de obra calificada representaban una élite regional y un status social. El fraccionamiento que hace el autor, tiene como objeto comprender dos estamentos que surcan por caminos diferentes, donde la oficialidad y los mecánicos estuvieron ausentes en los conflictos sociales y se dedicaron a conservar su supremacía, pero que de alguna manera mediatizó la dirección del naciente movimiento obrero costeño. En el decenio de 1920 la tendencia de este sector social a la proletarización refleja la pérdida de su status social.

Es un texto narrado amenamente que reivindica unos sectores sociales desarticulados, con unos oficios y unas luchas que marcaron la idiosincrasia del habitante de la costa del caribe, el “costeño”, podríamos decir que el trabajo de Solano es un intento muy serio de entender nuestra propia historia, pero generando más preguntas que respuestas al no profundizar, sólo enunciar, el movimiento obrero en marcado en el conflicto social.

Ana Merino.

El cómic hispánico.

Madrid: Cátedra Signo e Imagen, 2003.

Andrés Mauricio Chaves Remolina

Correo electrónico: mauriciocr@yahoo.com

El cómic es uno de los medios expresivos más singulares de la cultura contemporánea (33).

Múltiples razones sociológicas, políticas, económicas y culturales han contribuido al desconocimiento de los cómics en Colombia. Las mismas expresiones “populares”, caricaturas, muñequitos, historietas, tergiversan y desfiguran peyorativamente las manifestaciones de este arte—considerado por algunos como “el noveno arte” (Coma; Becker)—, otorgándole una imagen de producto de

consumo infantil, sin relevancia cultural, artística o ideológica. Así mismo, las series de revistas cómics y los *comicsbooks* marcados con la categoría “adultos” dificultan aún más el asunto, al sugerir que solo algunos cómics con temas concretos van dirigidos a los mayores de edad. En los últimos años, las ediciones se han convertido en botín de guerra para los coleccionistas, que parecen ser los únicos preocupados por el lugar del cómic en la historia humana.