

Relaciones entre economía, trabajo y protestas sociales, en el puerto de Barranquilla (Colombia), 1871-1936

Relations between economy, work and social protests, in the port of Barranquilla (Colombia), 1871-1936

Sergio Paolo Solano¹  & Muriel Vanegas Beltrán² 
Universidad de Cartagena-Colombia



Para citaciones: Solano, S., & Vanegas Beltrán, M. (2022). Relaciones entre economía, trabajo y protestas sociales, en el puerto de Barranquilla (Colombia), 1871-1936. *El taller de la Historia*, 14(2), 438-476. DOI: <https://doi.org/10.32997/2382-4794-vol.14-num.2-2022-4290>

Recibido: septiembre de 2022

Aprobado: diciembre de 2022

Editor: Sergio Paolo Solano. Universidad de Cartagena-Colombia.

Copyright: © 2022. Solano, S., & Vanegas Beltrán, M. Este es un artículo de acceso abierto, distribuido bajo los términos de la licencia <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/> la cual permite el uso sin restricciones, distribución y reproducción en cualquier medio, siempre y cuando que el original, el autor y la fuente sean acreditados.



RESUMEN

Este artículo analiza las relaciones entre la economía portuaria, el mundo del trabajo y las iniciales protestas de los trabajadores de Barranquilla en durante el surgimiento de algunos elementos del capitalismo. El propósito es integrar esos tres aspectos, usualmente analizados de forma aislada para mostrar unas relaciones que, aunque parezcan obvias, solo vistas de conjunto es que permiten comprender de mejor forma la función portuaria en la vida de esta ciudad.

Palabras clave: Barranquilla; puerto; comercio internacional; transportes; trabajadores; protestas sociales.

ABSTRACT

This article analyzes the relationships between the port economy, the world of work, and the initial protests of Barranquilla workers during the rise of some elements of capitalism. The purpose is to integrate these three aspects, usually analyzed in isolation to show relationships that, although they seem obvious, only seen as a whole is that allow us to better understand the port function in the life of this city.

Keywords: Barranquilla; port; international trade; transport; workers; social protests.

¹ ssolanod@unicartagena.edu.co

² mvanegasb@unicartagena.edu.co

PRESENTACIÓN

La historia de un puerto debe analizarse teniendo en cuenta que en un reducido espacio se concentran los distintos elementos de la vida económica, tecnológica, social, cultural y política de una sociedad. Con base en esta premisa en este artículo analizamos las relaciones entre el movimiento de carga, las formas de movilización de esta (medios de transportes). Con base en esta premisa en este artículo analizamos las relaciones entre el volumen de carga que llegaba y salía por el puerto de Barranquilla, los medios de transportes que la movilizaban y los trabajadores que operaban la carga y medios de movilización. El propósito es ofrecer un análisis integrado entre estos tres factores, lo que por lo regular han sido estudiado de forma aislada por los historiadores del transporte, de la economía y de los trabajadores³.

El periodo escogido corresponde a los años en los que esta ciudad se convirtió en el principal puerto colombiano. Iniciamos en 1871 cuando empezó a funcionar el ferrocarril que la unió con el mar, abaratando los costos de las operaciones portuarias y la movilización de la carga (tabaco con destino a Europa y luego café), comercio de productos que permitieron que se consolidaran las empresas de navegación a vapor por el río Magdalena, principal arteria de comunicación del país. Cerramos en 1936 cuando se inauguró el terminal marítimo y fluvial en las goteras de la ciudad, y porque se empezaron a manifestar los síntomas de la competencia de otros puertos (Buenaventura en las costas del Océano Pacífico, y Cartagena y Santa Marta sobre el mar Caribe), lo que redujo el movimiento de carga por Barranquilla, afectándose los enganches de trabajadores en las actividades portuarias.

Tres ideas articulan nuestra reflexión. La primera parte está organizada sobre el supuesto de que el enganche laboral y la intensidad de las ocupaciones de los trabajadores portuarios dependieron de varios factores como los ciclos del comercio nacional e internacional a los que estaba ligada la economía y de Colombia. El énfasis de la segunda parte recae sobre la idea de que entre 1871 y 1936 los trabajadores se esforzaron y consiguieron mantener el control sobre la oferta laboral, organizando, por medio de sus gremios, un sistema de rotación de cuadrillas de cargadores que les permitía, por una parte, evitar el impacto negativo de la sobreoferta sobre la economía de los trabajadores y evitar las acciones de los esquiroleros en momentos de conflictos. Las relaciones de los trabajadores con las empresas atravesaron por tres fases: 1) La autonomía que tuvieron con relación a las empresas navieras y del ferrocarril para organizar los turnos laborales que prestaban organizados en cuadrillas; 2) Cuando el tráfico comercial se regularizó y creció la oferta laboral, surgieron los contratistas que

³ Theodore Nichols, *Tres puertos de Colombia*, Bogotá, Banco Popular, 1973; Eduardo Posada, *El Caribe colombiano. Una historia regional (1870-1950)*, Bogotá, Banco de la República, 1998; Milton Zambrano, "El puerto fluvial de Barranquilla (1880-1936)", en Jesús Ferro, Octavio Ibarra y Eduardo Gómez (eds.), *Historia empresarial de Barranquilla (1880-1980)*, Barranquilla, Universidad del Norte, 2014, pp. 45-102; Sergio Paolo Solano, *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930*, Cartagena, Observatorio del Caribe Colombiano/Universidad de Cartagena/Ministerio de Cultura, 2003.

mediaban entre los trabajadores y las empresas; 3) La demanda de la abolición del sistema de contratistas y que se estableciera un vínculo directo con las empresas, pero conservando la autonomía para proveer y rotar la mano de obra. El mecanismo para lograr esto último era el de la organización gremial.

Los conflictos acaecidos durante esta última fase ayudaron a que estos trabajadores desarrollaran su identidad como grupo socio-laboral y como parte importante de la naciente clase obrera. Y el de la tercera parte es que hasta mediados del decenio de 1920 las formas societarias desarrolladas por los trabajadores portuarios heredaron de las tradiciones artesanales las formas organizativas de sociedades de ayuda mutua y una influencia política de un liberalismo de corte social⁴. Luego, tanto por la radicalización de ese discurso liberal como por puntuales influencias de ideologías de izquierda radical, pasaron a las formas organizativas del sindicalismo moderno. Sin embargo, aunque liberalismo de izquierda y en menor medida ideologías radicales estuvieron en la base de la organización y de las protestas sociales de estos trabajadores, políticamente continuaron identificándose con las distintas facciones oficiales del liberalismo del conservatismo⁵.

El análisis que realizamos mediante tres procedimientos. El primero es un ejercicio cuantitativo que relaciona las cantidades anuales de viajes de vapores fluviales, de barcos de la mar, el volumen de la carga movilizada (calculada en toneladas y en bultos*) por esos medios y el ferrocarril, con las cantidades de trabajadores que demandaban esas operaciones laborales. Como carecemos de datos exactos sobre el número de integrantes de las cuadrillas de estibadores y del total de estos, con base en algunos datos hemos procedido a realizar algunos cálculos de la carga movilizada durante un día. Sobre las relaciones de los trabajadores con las empresas y el Estado hemos acudido a documentación variada que va desde disposiciones legales que regulaban las actividades del transporte y portuarias, el trabajo de las tripulaciones, hasta los conflictos laborales en torno al control del mercado laboral. Y el tercero es tener una primera aproximación a las formas de sociabilidad gremial que desarrollaron durante el periodo en estudio y los imaginarios políticos que subyacían en sus exigencias de mejores condiciones laborales.

1.- Las operaciones portuarias en el complejo portuario de Barranquilla

Barranquilla es una ciudad colombiana situada cerca de la desembocadura por donde el río Magdalena tributa sus aguas en el mar Caribe, mar de cuyas costas

⁴ Muriel Vanegas Beltrán, "El liberalismo popular y obrero en Cartagena de Indias (Colombia), 1850-1920", en Sonia Pérez Toledo (coord.), *Inmigración, trabajo, movilización y sociabilidad laboral. México y América Latina siglos XVII al XX*, México, UAMI, 2022, pp. 445-492.

⁵ En esta idea seguimos los argumentos de Jesús Bolívar Bolívar, *Barranquilla, 1900-1950. Ciudad, élite y conciencia obrera*. Barranquilla, Cencys, 2017.

* Por lo regular el bulto era la unidad de peso que se utilizaba para en el embalaje de los productos. Algunos informes oficiales y comerciales permiten promediar el peso de los bultos importados y exportados, lo que es clave para calcular cuántos bultos cargaba un trabajador y la cuadrilla promediada.

está separada por escasos kilómetros. De pequeña población durante la época colonial, bajo la república creció hasta llegar a convertirse en el principal puerto colombiano. Entre 1851 y 1938 su población pasó de 6.114 a 152.348 habitantes, multiplicándose 25 veces, siendo la ciudad colombiana con mayor tasa anual de crecimiento durante ese periodo, incremento demográfico que le permitió relegar a lugares secundarios a los puertos coloniales de Cartagena y Santa Marta⁶. En un país en el que la comunicación entre el interior y el extranjero se realizaba por el río Magdalena y por ramales férreos que convergían a puertos fluviales situados en las márgenes de esta arteria fluvial, la ubicación orillera de Barranquilla la convirtió en la sede principal de las empresas de navegación a vapor y recoger el mayor volumen de carga que Colombia importaba y exportaba⁷. La doble condición de puerto marítimo y fluvial la logró de forma sucesiva mediante la construcción, en 1871, de una línea férrea de 22 kilómetros de extensión que la unía con algunos puertos satélites en la costa marítima (la ensenada de Sabanilla y luego Puerto Salgar) que presentaban algunas condiciones favorables para el anclaje de barcos marítimos. Sin embargo, estos atracaban lejos de las costas y las operaciones de cargue y descargue se realizaban con un complejo sistema de trasbordo empleando bongos de metal y remolcadores⁸.

Como por efecto de la sedimentación esos sitios perdieron profundidad, la solución se encontró con la construcción e inauguración en 1888 de un muelle de 1.280 metros de largo en la ensenada de Cupino para el arribo de grandes barcos, dando origen a la población de Puerto Colombia. Al final la vía férrea tuvo una longitud de 28 kilómetros. Y como este muelle también presentó parecido problemas a los de los anteriores sitios, la dirigencia política, la elite empresarial local y los demás sectores sociales de la ciudad presionaron mediante peticiones y movilizaciones para lograr el respaldo del gobierno nacional para que se emprendiera las obras de canalización de la desembocadura de ese río que permitieran la entrada y salida de barcos marítimos de gran calado y con la construcción de un moderno terminal en las inmediaciones de la ciudad, obras inauguradas en 1936⁹.

La vida portuaria de la ciudad se desarrolló en lo que hoy día es el centro histórico¹⁰, y combinó un complejo sistema formado por un ferrocarril con sus

⁶ Fabio Zambrano, "Historia del poblamiento del territorio de la región Caribe de Colombia", en Alberto Abello y Silvana Giaimo (comp.), *Poblamiento y ciudades del Caribe colombiano*, Cartagena, Observatorio del Caribe Colombiano/Fonade/Universidad del Atlántico, 2000, pp. 66-70, 73-74.

⁷ T. Nichols, *Tres puertos de Colombia*; E. Posada, *El Caribe colombiano. Una historia regional*; Juan S. Correa, "El ferrocarril de Bolívar y la consolidación del puerto de Barranquilla (1865-1941)". *Revista de Economía Institucional*, 14, 26, (2012): 241-266.

⁸ *Memoria del Secretario de Hacienda i Fomento dirigida al Presidente de los Estados Unidos de Colombia para el Congreso de 1882*, Bogotá, Imp. a cargo de H. Andrade, 1882, pp. 93-104; *Informe presentado al Congreso de la República en sus sesiones ordinarias de 1890 por el Ministro de Hacienda*, Bogotá, Casa Ed. de J. J. Pérez, 1890, pp. 54-55.

⁹ T. Nichols, *Tres puertos de Colombia*; Eduardo Posada, *Una invitación a la historia de Barranquilla*, Bogotá, Cámara del Comercio de Barranquilla/CEREC, 1987; Jaime Colpas, "Movilización social por Bocas de Ceniza en 1931", en *Ensayos de historia política y social de Barranquilla, 1905-1935*, Barranquilla, Eds. Barranquilla, 1995.

¹⁰ M. Zambrano, "El puerto fluvial de Barranquilla (1880-1936)", pp. 45-102.

talleres, locomotoras, vagones de cargas y de pasajeros; los vapores con muelles, dársenas y astilleros donde se construían y reparaban; las edificaciones de la Aduana nacional que ejercía control sobre el comercio internacional; para finales del periodo que estudiamos el edificio de la Intendencia Fluvial; los almacenes dedicados al intermediar con el comercio internacional y sus bodegas, y una zona fluvial portuaria sobre unos canales que se desprendían del río Magdalena. Esto era complementado por el muelle situado en el municipio de Puerto Colombia. Aunque la inauguración en 1936 de las modernas instalaciones del terminal marítimo afectó al ferrocarril, el que cerró sus operaciones en 1941, la tradicional zona portuaria fluvial de la ciudad y el comercio continuó funcionando. En esta área y a orillas de los canales de aguas que se desprendían del cauce principal del río Magdalena, se establecieron las industrias, astilleros y talleres de metalmecánica, como también los del ferrocarril. Esos canales también fueron el epicentro de las actividades comerciales, del movimiento de embarcaciones menores que transportaban alimentos y otros elementos, originando el área de mercado en la que se abastecía la población¹¹. Esa diversidad de funciones del espacio portuario fue un elemento clave en la vida social, laboral y cultural de la ciudad, como también en la formación de los trabajadores portuarios y su importancia en las protestas sociales¹². Al ser un espacio que en cierta medida se fue construyendo de abajo hacia arriba atraía romerías de personas por razones analizadas desde distintas perspectivas y sus distintas formas de trabajo lo convirtieron en el ideal de la aspiración laboral de muchos¹³.

Las operaciones portuarias constaban de dos fases reguladas por el Estado a través de la reglamentación expedida para el control de Aduana. Las exportaciones provenientes del interior de Colombia llegaban a los muelles de las empresas fluviales, después pasaban a las bodegas de las agencias comerciales, de estas a las de la Aduana. Luego de las supervisiones de esta entidad, se le subía al ferrocarril y en Puerto Colombia se embarcaban en los barcos marítimos. La de las importaciones empezaba en Puerto Colombia donde los trabajadores trasbordaban la carga de los barcos a los vagones del ferrocarril bajo el control de los agentes del resguardo de Aduana. En Barranquilla debía pasar de los vagones a las bodegas de la Aduana para efectos del control¹⁴. Luego las casas comerciales y las agencias comisionistas procedían

¹¹ Juan P. Mestre, *Desarrollo urbano y arquitectónico del centro histórico de Barranquilla, Atlántico 1905-1955*, Barranquilla, Gobernación del Atlántico, 2019; Harold Dede, "La carrera del Progreso (1852-1938): un laboratorio de modernidad en Barranquilla". *Memorias*, 14, 36, (2018): 170-203.

¹² Sergio Paolo Solano, "Un problema de escala: La configuración social del puerto en las ciudades portuarias del Caribe colombiano en el siglo XIX", en Jorge Elías y Antonino Vidal (eds.), *Ciudades portuarias en la gran cuenca del Caribe. Visión histórica*. Barranquilla, Universidad del Norte/Universidad del Magdalena, 2010, pp. 398-441.

¹³ Ver los artículos compilados en Franklin Knight and Peggy Liss (eds.), *Atlantic port cities: economy, culture, and society in the Atlantic World, 1650-1850*, Knoxville, University of Tennessee, 1991; Bernardo García y Sergio Guerra (eds.), *La Habana/Veracruz Veracruz/La Habana*, Veracruz, Universidad de La Habana/Universidad Veracruzana, 2002; J. Elías y A. Vidal, *Ciudades portuarias en la gran cuenca del Caribe*.

¹⁴ Sobre la reglamentación de las labores de la Aduana ver "Decreto Número 499 de 1882", y "Decreto Número 506 de 1882", en *Codificación nacional de todas las leyes de Colombia. Tomo 32, 1882*. Bogotá: Imp. Nacional, 1952, pp. 352-364, 364-369; "Decreto 701 de 1889", en Biblioteca Nacional de Colombia (BNC), *Diario Oficial*, Bogotá, septiembre 1 de 1889; "Decreto 403 de 1891", en *Diario Oficial*, Bogotá, mayo 16 de 1891.

a llevarlas a sus bodegas, y después se trasbordaba a vapores fluviales para ser enviada a sus destinos nacionales. El resguardo de Aduana que supervisaba las operaciones para evitar contrabando, robos y daños en los bultos de productos tenía equipos de empleados en Barranquilla y en los puertos habilitados para el atraque de embarcaciones. Columna vertebral de las operaciones de movilización de carga era el ferrocarril (ver planos).

Cuando era empresa privada esta se encargaba de la contratación de estibadores para las operaciones de cargue y descargue de los barcos marítimos. Cuando pasaba a manos del Estado (1876-1883), era la Aduana la que contrataba. Esta, que empezó a funcionar de forma estable en Barranquilla en 1878, contaba con sus cuadrillas de trabajadores contratados por tareas a los que entre 1871 y 1892 se clasificaban como gastos en empleados eventuales. Desde 1882 se estableció que las importaciones, tanto en los sitios de atraque de los barcos marítimos su traslado al ferrocarril y el traslado a las bodegas de la aduana cuando esta empezó a funcionar en Barranquilla, solo podía ser realizada por los estibadores empleados por esta institución del Estado y por los del ferrocarril, excluyéndose a trabajadores de casas comerciales¹⁵. Por tanto, las importaciones solo activaban la contratación de mano de obra cuando salía de las bodegas de la Aduana con destino a las de las casas comerciales y comisionistas y de estas a los vapores.

¹⁵ “Resolución sobre descarga de buques fondeados en el río”, en Archivo Histórico del Departamento del Atlántico (AHDA), *El Promotor*, Barranquilla, diciembre 30 de 1882; “Decreto 701 de 1889 (agosto 22) Por el cual se reglamenta el servicio de carga y descarga en Puerto Colombia y de trasportes por el Ferrocarril de Bolívar, y se establecen las elaciones entre la Empresa del mismo Ferrocarril y la Aduana de Barranquilla”, en BNC, *Diario Oficial*, Bogotá, septiembre 1 de 1889.

Planos: Barranquilla y vía férrea del Ferrocarril Barranquilla-Puerto Colombia, 1921



Fuentes: Montaje de los autores con base en Plano de Barranquilla, departamento del Atlántico, Colombia (Sur America), 1/10.000 / Dibujado por Ernest Thevenin Biblioteca Nacional de Francia, Biblioteca digital Gallica <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b84464524.r=plano%20de%20barranquilla?rk=21459;2#>; Fragmento de la imagen Agencias del banco Dugand en Colombia / Dibujado por Ernest Thévenin, Barranquilla. Biblioteca Nacional de Francia, Biblioteca digital Gallica, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8446453j>

2.- Transportes modernos, carga y trabajadores portuarios

El comercio internacional colombiano a través de Barranquilla creció de forma significativa durante los años que estudiamos, lo que se expresó, entre otros aspectos, en el aumento del tráfico de barcos marítimos y fluviales y en los viajes del ferrocarril moviendo la carga y transportando pasajeros. En los cuadros 1, 2 y 3 registramos las entradas y salidas de esos medios de transportes y las toneladas que movilizaban.

Cuadro 1: Viajes de entradas y salidas de barcos marítimos y toneladas de carga movilizada, 1871/1872-1936

	Barcos entraron	Toneladas importadas	Barcos salieron	Toneladas exportadas	Promedios barcos/día	Total toneladas	Total bultos 66 kgrs.	Bultos cargados por horas (9 horas/día)
1871/72		6.115		11.687		17.807	269.803	82
1872/73	201	204.998	193	206.559	1	411.557	6.235.712	1.898
1873/74	193	190.633	189	185.643	1	376.276	5.701.152	1.736
1877/78	247	251.463	247	249.865	1,3	501.328	7.595.879	2.312
1878/79	210	226.407	211	231.882	1	458.289	6.943.773	2.114
1879/80	347	343.434	405	343.324	2	686.758	10.405.424	3.168
1880/81	407	347.376	394	343.913	2	691.289	10.474.076	3.188
1882/83	307	328.658	306	326.700	1,7	655.358	9.929.667	3.023
1883/84	303	317.352	303	312.653	1,7	630.005	9.545.530	2.906
1892	199	308.849	195	300.524	1	609.373	9.232.924	2.810
1893	242	372.543	243	393.723	1,3	766.266	11.610.091	3.534
1894	247	393.723	250	358.447	1,4	752.170	11.396.515	3.469
1895	263	400.765	258	391.642	1,5	792.407	12.006.167	3.655
1896	253	421.090	252	386.734	1,5	807.824	12.239.758	3.726
1897	264	434.448	263	428.746	1,4	863.194	13.078.697	3.981
1916	238	57.708	241	58.305	1,3	116.013	1.757.773	535
1921		42.818		74.094		116.912	1.771.394	539
1922		66.667		73.851		140.518	2.129.061	648
1923		106.314		79.794		186.108	2.819.818	858
1924	436	96.301	434	81.469	2,5	177.770	2.693.485	820
1925	557	163.031	561	70.995	3,1	234.026	3.535.848	1.076
1926	640	239.289	633	84.365	3,4	323.654	4.903.848	1.493
1928	627	320.810	628	67.785	3,4	388.595	5.887.803	1.792
1929	687	264.804	695	71.449	3,8	336.253	5.094.742	1.551
1930	650	195.750	650	95.010	3,6	290.760	4.405.455	1.341
1931	551	107.738	550	77.800	3	185.538	2.811.182	856
1932	556	77.868	558	76.915	3,1	154.783	2.345.197	714
1933	545	108.873	473	87.073	2,8	195.946	2.968.879	904
1934	638	130.336	644	89.949	3,5	229.285	3.474.015	1.058
1935	706	135.451	704	58.494	3,9	193.945	2.938.561	895
1936	670	170.864	670	87.388	3,7	258.252	3.912.909	1.191

Fuentes: elaboración de los autores con base en *Memoria del Secretario de Hacienda i Fomento dirigida al Presidente de la República para el Congreso de 1873*, Bogotá, Imp. de Gaitán, 1873; *Memoria del Secretario de Hacienda i Fomento dirigida al Presidente de la República para el Congreso de 1875*, Bogotá, Imp. de Gaitán, 1875, p. 12; *Memoria del Secretario de Hacienda i Fomento dirigida al Presidente de los Estados Unidos de Colombia para el Congreso de 1878*, Bogotá, Imp. de Guarín, 1878, pp. 30-33; *Memoria del Secretario de Hacienda i Fomento dirigida al Presidente de los Estados Unidos de Colombia para el Congreso de 1879*, Bogotá, Imp. a cargo de H. Andrade, 1879, p. 146; *Memoria del Secretario de Hacienda i Fomento dirigida al Presidente de los Estados Unidos de Colombia para el Congreso de 1879*, Bogotá, Imp. a cargo de H. Andrade, 1879; *Memoria del Secretario de Hacienda i Fomento dirigida al Presidente de los Estados Unidos de Colombia para el Congreso de 1881*, Bogotá, Imp. a cargo de H. Andrade, 1881, p. xxxiii; *Memoria del Secretario de Hacienda i Fomento dirigida al Presidente de los Estados Unidos de Colombia*

para el Congreso de 1882, Bogotá, Imp. a cargo de H. Andrade, 1882, p. xxv; *Estadística de la navegación fluvial. Informe del inspector del ramo en 1883*, Barranquilla, Imp. de Los Andes, 1884, pp. 21-28; *Memoria del Secretario de Hacienda dirigida al Presidente de la Unión en el año de 1885*, Bogotá, Imp. de la Luz, 1885, p. 18; *Informe presentado al Congreso de la República en sus sesiones ordinarias de 1898 por el Ministro de Hacienda*, Bogotá, Imp. de Eduardo Espinosa Guzmán, 1898, p. 18; *Anuario estadístico de 1915*, Bogotá, Ministerio de Hacienda, 1917, pp. 61-63, 77; *Anuario estadístico de 1916-1917*, Bogotá, Ministerio de Hacienda, 1920, pp. 220-224; *Anuario estadístico de 1916-1917*, Bogotá, Ministerio de Hacienda, 1920, p. 368; E. López, *Almanaque de los hechos colombianos. Atlántico*, pp. 174-175; *Anuario estadístico. 1925*, Bogotá, Departamento de Contraloría, 1927, p. 91; *Anuario estadístico. Vol. X. Movimiento fluvial y de ferrocarriles 1918 a 1922*, Bogotá, Departamento de Contraloría, 1925, pp. 3-4, 26, 46-47, 67-68, 85-86; *Anuario estadístico de Colombia. 1923*, Bogotá, Departamento de Contraloría, 1925, p. 94; *Anuario estadístico de Colombia. 1924*, Bogotá, Departamento de Contraloría, 1927, p. 21; *Anuario estadístico. Años de 1924-1926*, Bogotá, Departamento de Contraloría, 1925, pp. 3-4, 9-11, 19-21; *Anuario estadístico. 1925*, Bogotá, Departamento de Contraloría, 1927, p. 91; *Anuario estadístico. Años de 1924-1926*, Bogotá, Departamento de Contraloría, 1926, p. 94; *Anuario estadístico. Año de 1927*, Bogotá, Departamento de Contraloría, 1928, p. 483; *Revista del Banco de la República*, 2, 15, (1929); *Anuario general de estadística. 1928*, Bogotá, Departamento de Contraloría, 1930, pp. 370, 412-413; *Anuario de estadística general. Año de 1929*, Bogotá, Departamento de Contraloría, 1931, pp. 387, 429-430; *Anuario de estadística general. Año de 1930*, Bogotá, Departamento de Contraloría, 1932, pp. 397, 404-406; *Anuario de estadística general. Año de 1931*, Bogotá, Departamento de Contraloría, 1934, pp. 310-312; *Anuario de estadística general. 1933*, Bogotá, Departamento de Contraloría, 1935, pp. 369-370; *Anuario general de estadística 1938*, Bogotá, Contraloría General de la República, 1939, pp. 84-85. * E. Posada, *Una invitación a la historia de Barranquilla*, p. 83.

Cuadro 2: Viajes de entradas y salidas de vapores fluviales y toneladas de carga movilizada, 1874-1936

	Vapores entraron	Toneladas importadas	Vapores salieron	Toneladas exportadas	Promedios vapores/día	Total toneladas	Total bultos 66 kgrs.	Bultos cargados por horas (9 horas/día)
1874	58	47.804	61	50.305	0,3	52.839	800.591	244
1879		41.176		43.040		84.216	1.276.000	388
1883	170		170		1,0			
1892	87	20.475	87	23.025	0,5	43.500	659.091	201
1912	337	59.977	337	37.972	1,8	97.949	1.484.076	452
1913	337	66.478	337	41.376	1,8	107.854	1.634.152	497
1914	337		337		1,8			
1915	421	73.908	419	45.352	2,3	119.260	1.806.970	550
1916	529	80.671	545	53.651	3,0	134.322	2.035.182	620
1917	548	80.270	557	45.532	3,0	125.802	1.906.091	580
1918	655	93.267	637	34.119	3,5	127.386	1.930.091	588
1919	794	100.277	795	51.470	4,4	151.699	2.298.470	700
1920	773	103.831	835	66.819	4,4	170.650	2.585.606	787
1921	919	112.607	909	53.533	5,0	166.140	2.517.273	766
1922	902	104.199	948	58.444	5,1	162.643	2.464.288	750
1923	1.146	131.815	1.166	80.576	6,3	212.391	3.218.045	980
1924	1.131	140.458	1.139	94.868	6,2	235.326	3.565.530	1.085
1925	1.242	143.815	1.252	128.337	6,8	272.152	4.123.515	1.255

1926	954	90.775	889	107.889	5,0	198.664	3.010.061	916
1927	1.451	148.469	1.418	173.241	7,9	321.710	4.874.394	1.484
1928	1.276	212.540	1.205	123.325	6,8	335.865	5.090.379	1.550
1929	1.255	145.333	1.334	201.553	7,1	346.886	5.255.848	1.600
1930	839	112.318	856	127.789	4,6	240.107	3.637.985	1.107
1931	951	106.982	930	97.200	5,2	204.182	3.093.667	942
1933	1.239	146.770	1.255	105.517	6,8	252.287	3.822.530	1.164
1934	1.315	176.396	1.317	120.461	7,2	296.857	4.497.833	1.369
1935	1.501	160.068	1.510	129.970	8,3	290.038	4.394.515	1.338
1936	1.302	255.875	1.296	157.613	7,1	413.488	6.264.970	1.907

Fuentes: elaboración de los autores con base en la información del cuadro 1.

Cuadro 3: Movimiento de carga del ferrocarril 1915-1930

	Toneladas importadas	Toneladas exportadas	Total toneladas	Totales bultos	Bultos cargados por horas (jornada 9 horas/día)
1915			102.477	1.642.315	500
1916	61.986	56.847	118.833	1.902.326	579
1917	48.921	45.797	94.718	1.518.496	462
1919	56.897	69.261	126.158	2.060.137	627
1920	97.138	72.076	169.214	2.668.466	812
1921	58.231	83.334	136.929	2.074.682	631
1922	91.548	78.698	170.246	2.579.489	785
1923	106.429	80.344	186.773	2.893.894	881
1924	131.734	80.910	212.644	3.221.879	981
1921			146.514	2.219.909	676
1922			174.638	2.646.030	805
1923			189.772	2.875.333	875
1924			218.579	3.311.803	1.008
1925			251.590	3.811.970	1.160
1926			351.158	5.320.576	1.620
1927			354.121	5.365.470	1.633
1928			338.057	5.122.076	1.559
1929			363.446	5.506.758	1.676

Fuente: elaboración de los autores con base en *Anuario estadístico de 1915*, Bogotá, Ministerio de Hacienda, 1917, p. 43; *Anuario estadístico de 1916-1917*, Bogotá, Ministerio de Hacienda, 1920, p. 43; *Anuario estadístico de 1916-1917*, Bogotá, Ministerio de Hacienda, 1920, p. 335; *Anuario estadístico. Vol. X. Movimiento fluvial y de ferrocarriles 1918 a 1922*, Bogotá, Departamento de Contraloría, 1925, pp. 121, 133, 139, 155, 161, 177, 183, 199; *Anuario estadístico. Vol. XI. Movimiento fluvial y de ferrocarriles 1918 a 1922*, Bogotá, Departamento de Contraloría, 1925, p. 108; *Anuario estadístico de Colombia. 1924*, Bogotá, Departamento de Contraloría, 1927, p. 39; *Revista del Banco de la República*, 1, 3, (1928); 3, 32, (1930).

El incremento del comercio interno e internacional colombiano¹⁶, trajo como consecuencia el fortalecimiento de las compañías navieras, aumentó la cantidad de locomotoras, vagones y se amplió la cantidad de viajes del ferrocarril. Y la consecuencia fue una mayor cantidad de trabajadores en los medios de transportes y en el puerto y la intensificación de las jornadas

¹⁶ José A. Ocampo, *Colombia y la economía mundial, 1830-1910*, Bogotá, Siglo XXI/Fedesarrollo, 1979.

laborales. Según los censos de 1875 y 1928 el segmento de la población económicamente activa (PEA) de Barranquilla consagrado al transporte y comunicaciones pasó del 8,0% al 15,0%¹⁷. Para 1938 y 1951 esa representación en la PEA bajó al 9,8% y al 5,5% respectivamente debido a la consolidación y competencia de otros puertos vecinos (Cartagena, Santa Marta) y del puerto de Buenaventura en la costa del Pacífico, y, por tanto, al desvío de buena parte de la carga de café que se exportaba por aquella ciudad. También influyó en la pérdida de representatividad en la PEA el aumento del empleo industrial y comercial.

Podemos desglosar esas cifras con mayor detalle para ver sus representatividades en el sector del transporte y de los estibadores, también llamados braceros y carguero^(*). En un contexto de lenta mecanización de la movilización de la carga, el volumen de esta da una idea de las distintas intensidades de las labores de los tripulantes y cargueros de esos medios de locomoción y del ferrocarril, transportando este último la sumatoria de las cargas que entraban y salían por Barranquilla.

En 1848, cuando las exportaciones de tabaco apenas empezaban a despegar, el vapor Magdalena navegaba con 10 tripulantes y en 1857 lo hacía con 37¹⁸. En 1892, inicios de las exportaciones de café, la Compañía Colombiana de Transportes empleaba a 544 tripulantes en sus 16 vapores¹⁹. Según un articulista, en cada uno de los 80 vapores que había en Barranquilla en 1914 laboraban un promedio de 30 tripulantes²⁰. La mayoría de los informes y noticias consultadas del siglo XX permiten establecer ese promedio por vapor fluvial²¹. El ferrocarril dejó de funcionar a comienzos de 1941. El cuadro 4 incluye información sobre cantidades de vapores y de sus tripulantes y de los trabajadores del ferrocarril.

¹⁷ *Geografía económica de Colombia. Atlántico*, Bogotá, Contraloría General de la República, 1936; AHDA, *Boletín Municipal de Estadística*, 1, (1930).

^(*) "Carguero... el que está en los mercados y comercios esperando que lo empleen para transportar algo. Mozo de cordel". Adolfo Sundheim, *Vocabulario costeño*, Barranquilla, Gobernación del Atlántico, 1994, pp. 371 y 681 (1ª edición: 1922); Pedro María Revollo, *Costeñismos colombianos*, Barranquilla, Ed. Mejoras, 1942, pp. 55, 169, 221 y 276. Bogas eran las personas que trabajaban en los medios de transportes de las vías fluviales (champanes y bongos construido ahuecando troncos de grandes árboles), impulsándolos con sus fuerzas y utilizando grandes pértigas que se apoyan en el lecho de las corrientes o en las laderas de las mismas. Su forma de vida llevó a que el término adquiriera un carácter peyorativo para designar a una persona de malas costumbres. David Peñas Galindo, *Los bogas de Mompox. Historia de un zambaje*, Bogotá, Tercer Mundo Eds., 1988; Muriel Vanegas Beltrán y Adineth Vargas Hernández, "Mompox. El Síndico Procurador, Francisco de la Bárcena Posada, pide sanción para los desmanes de los bogas, que hacen el tráfico fluvial del Magdalena, de Honda a la nominada villa, tocando en Zaragoza, Cáceres y otros puertos. Año de 1805". *El Taller de la Historia*, 12, 1, (2020): 223-247.

¹⁸ Manuel E. Corrales (comp.), *Efemérides y anales del Estado Soberano de Bolívar*, tomo IV, Bogotá, imp. de J. J. Pérez, 1884, pp. 15 y 116; "Cuenta de la tripulación del vapor Magdalena", Biblioteca Luis Ángel Arango-Colección de Prensa Microfilmada (BLAA-CPM), *Diario de Bolívar*, Cartagena, enero 28 de 1876.

¹⁹ A. Martínez y R. Niebles, *Directorio anuario*.

²⁰ AHDA, *El Nuevo Diario*, Barranquilla, abril 2 de 1914.

²¹ "Tripulación del vapor Hércules", AHDA, *La Prensa*, Barranquilla, junio 18 de 1928. Sin embargo, el censo de 1928, no aprobado por el gobierno, para el caso de Barranquilla trae la cifra de 2.218 marineros, lo que daría un promedio de 22 tripulantes en cada uno de los vapores existentes en ese año. Los resultados de este censo pueden consultarse en AHDA, *Boletín Municipal de Estadística*, 1, (1930); los datos de 1916 aparecen en BNC, *Diario Oficial*, Bogotá, junio 22 de 1917.

Cuadro 4: Vapores del tráfico por el río Magdalena y tripulantes y trabajadores del ferrocarril, Barranquilla 1852-1939

Años	Vapores fluviales	Tripulantes	Años	Vapores fluviales	Tripulantes	Ferrocarril	
						Años	Trabajadores
1852	5	150	1892/96	23	690	1873	72
1854	5	150	1895	30	900	1874	75
1857	8	240	1905	46	1.380	1876	41
1860	9	270	1910	45	1.350	1888	100
1864	10	300	1916*	41	1.230	1890	334
1865	8	240	1922	54	1.620	1926	627
1866	12	374	1928	101	3.030	1934	490
1872	11	330	1929	141	4.230	1935	351
1874	13	390	1930	135	4.050	1936	410
1879	14	420	1934	119	3.570	1937	643
1880	12	374	1936*	64	2.735	1938	669
1882	23	690	1938	85	2.555	1939	111

Fuentes: Elaboración de los autores con base en: BLAA-CPM, *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, abril 10 de 1874; BNC, *La Industria*, Bogotá, abril 26 de 1889; *Boletín Estadístico del Departamento de Bolívar*. 1, (1890): 45; Frank Safford, “El problema de los transportes en Colombia en el siglo XIX”, en Adolfo Meisel y María T. Ramírez (eds.), *Economía colombiana del siglo XIX*, Bogotá, FCE/Banco de la República, 2010, p. 552; Archivo Concejo Municipal Barranquilla (ACMB), *Libros de 1866. Censo*. 3 tomos; Sergio Paolo Solano, “Barranquilla vista por su Alcalde de 1872”, en *Diario del Caribe*, Barranquilla, mayo 8 de 1988; *Anuario estadístico de los Estados Unidos de Colombia*, Bogotá, Imprenta de Medardo Rivas, 1875, p. 149; *Memoria del Secretario de Hacienda y Fomento dirigida al Presidente de la Unión para el Congreso de 1880*, Bogotá, Imp. a cargo de H. Andrade, 1880, p. 99; AHDA, *El Promotor*, Barranquilla, enero 24 de 1883; A. Martínez y R. Niebles, *Directorio anuario de Barranquilla*; Eusebio Grau, *Barranquilla en 1896*, Bogotá, Imp. La Luz, 1896; Julio Castro R. “Reseña histórica de la ciudad de Barranquilla, capital del Departamento del Atlántico”, en *Censo general de la República de Colombia levantado el 5 de marzo de 1912*, Bogotá, Imp. Nacional, 1912, pp. 83-89; Enrique Rasch Silva, *Guía comercial ilustrada de Barranquilla*, Barranquilla, Imp. El Conservador, 1910; BNC, *Diario Oficial*, Bogotá, junio 22 de 1917; Eduardo López, *Almanaque de los hechos colombianos. Atlántico*, Bogotá, 1922, p. 12; Miguel Goenaga (ed.), *Acción costeña*, Barranquilla, 1926; Enrique Rasch Isla, *Directorio comercial pro-Barranquilla*, Barranquilla, Sociedad de Mejoras Públicas, 1928; *Anuario de estadística general. Vol. XXX. Año de 1929*, Bogotá, Departamento de Contraloría, 1931, p. 434; *Anuario de estadística general. Vol. XXXI. Año de 1930*, Bogotá, Departamento de Contraloría, 1932, p. 407; *Anuario de estadística general. Vol. XXXIII. Año de 1934*, Bogotá, Departamento de Contraloría, 1934, p. 363; *Anuario general de estadística 1935*, Bogotá, Departamento de Contraloría, 1936, pp. 168-171; *Censo general de población 1938. Tomo II Atlántico*, Bogotá, Contraloría General de la República, 1940, pp. 84, 89; Gabriel Poveda, *Vapores fluviales en Colombia*, Bogotá, Tercer Mundo/Colciencias, 1998, pp. 425, 438. * Informes oficiales detallados sobre empresas de navegación, vapores, planchones y remolcadores y cantidades de tripulantes.

Para tener una idea aproximada sobre las labores de los estibadores hemos convertido las toneladas movilizadas durante el año en bultos, unidad de embalaje que en promedio pesaba 66 kilogramos²². Según informe rendido en

²² El peso promedio de los bultos de las importaciones y exportaciones lo tomamos de E. López, *Almanaque de los hechos colombianos. Atlántico*, p. 334. El 84% de las exportaciones por Barranquilla era de café empacado en bultos de 60 kilogramos, cifra que extraemos de los datos proporcionados por Diego Monsalve, *Colombia Cafetera*,

1921 por el enviado a Colombia por el Departamento de Comercio de los Estados Unidos en Colombia, “La transferencia de carga de los vagones del tren, las aduanas y los vapores del río demandan la mayor ocupación laboral de las clases bajas de Barranquilla”²³. Este funcionario estadounidense calculaba que en 1921 los braceros del muelle de Puerto Colombia podían movilizar 800 sacos de café por hora entre el ferrocarril y el barco que lo llevaba al exterior²⁴. Esto significa que durante la jornada laboral de ese entonces (9 horas/día) esos braceros cargaban 7.200 sacos de café, equivalente a 432 toneladas. Aunque la composición de las cuadrillas de carguero variaba entre 12 y 20 hombres, el promedio era de 16 trabajadores, lo que arroja un promedio de 450 al día (50 sacos/hora) por carguero.

No contamos con cifras sobre las cantidades de estibadores que laboraba en el complejo portuario²⁵, debido a que durante buena parte del periodo que estudiamos este sector laboral se caracterizó por la informalidad, por carecer de vinculación directa con las empresas y los enganches laborales dependían del movimiento intermitente de carga. Esa situación empezó a cambiar a finales del siglo XIX con el despegue de la economía cafetera que brindó al país un producto estable para exportar, lo que se expresó en la estabilización y el crecimiento de la vida laboral del puerto. El incremento del comercio internacional dio mayores oportunidades laborales, y, en consecuencia, la estabilización de un sector de braceros en sus relaciones con las empresas, el ferrocarril y la aduana, pero en medio de una afluencia de hombres con expectativas de lograr un enganche laboral. Por eso, como lo veremos más adelante, las organizaciones mutitarias y luego las sindicales se encargaban de organizar la rotación de estas formas de organización laboral para evitar dejar mano de obra sin colocación y así evitar la competencia entre los trabajadores.

Las posibilidades de lograr trabajo ocasional dependieron de los distintos sitios de trabajo del complejo portuario de Barranquilla. En Puerto Colombia el muelle era el único sitio de labores de los trabajadores para mover importaciones y exportaciones, los que dependían de la empresa del ferrocarril. Además, desde que se inauguró el muelle contó con dos grúas accionadas por vapor para facilitar la carga y descarga de los barcos²⁶, las que al parecer no daban abasto pues se siguieron empleando estibadores. Según el censo de 1938 en esta población 482 trabajadores estaban vinculados a transportes y

Barcelona, 1926, p. 626. En 1916 el café representó el 77% del total de la carga exportada por Barranquilla; en 1919 el 76%; en 1922 y 1923 el 90%; en 1924 el 85%; en 1925 el 82% y en 1926 el 88%. El promedio fue del 84% de las exportaciones por este puerto.

²³ P. L. Bell, *Colombia manual Comercial e industrial. Departamento de Comercio Oficina de Comercio Exterior y Doméstico Estados Unidos de América 1921*, Bogotá, Banco de la República, 2011, pp. 271-276.

²⁴ P. L. Bell, *Colombia manual Comercial e industrial*, pp. 271-276.

²⁵ En 1932 una de las agremiaciones federales obreras decía que “Teniendo esta sociedad alrededor de quinientos braceros en sus filas, y los cuales están trabajando en todo momento por el mejoramiento de la Patria, y sin cuyo mejoramiento no puede haber ninguna prosperidad Nacional...”. “La Confederación Obrera y las actuaciones comunistas”. AHDA, *La Prensa*, Barranquilla, marzo 1° de 1932.

²⁶ J. Montoya Márquez, *Barranquilla y sus 300 años de existencia 1629-1929*, Barranquilla, Litografía Barranquilla, 1929, p. 68.

comunicaciones²⁷. En Barranquilla los estibadores se distribuían entre los distintos muelles de las compañías fluviales. La movilización de la carga dependía de si eran importaciones o exportaciones. Estas arribaban en los vapores fluviales, se transfería a distintos destinos del centro de esta ciudad, para luego ser transferida al ferrocarril que la llevaría a Puerto Colombia. Las importaciones que llegaban en el ferrocarril iban a los patios de la Aduana, edificio situado al lado de la estación del ferrocarril, y luego de los trámites eran movilizadas a los depósitos de los almacenes importadores, y después a los vapores fluviales para ser llevada a distintos destinos del interior del país. En consecuencia, en Barranquilla la carga se movilizaba varias veces, abriendo posibilidades para el enganche laboral. Y eso era a diario, de acuerdo con la entrada y salida de vapores fluviales y de barcos marítimos. Y durante los años en que barcos marítimos pudieron entrar por la desembocadura del río Magdalena y atracar en las inmediaciones de Barranquilla, el traslado de las mercaderías se hizo utilizando bongos, y, por tanto, hubo oportunidad para más estibadores²⁸.

La importancia de los trabajadores portuarios estuvo determinada por su representación numérica en la PEA de Barranquilla y por las labores vitales que desempeñaban en el funcionamiento de la economía nacional y local, lo que les otorgaba una posición estratégica en la articulación del país con el mundo exterior. Era un mundo laboral complejo que comprendía desde oficios con alta calificación hasta el trabajo no calificado: tripulantes de vapores fluviales, mecánicos, carpinteros de ribera, calafates, herreros, fundidores, maquinistas y fogoneros de locomotoras, paileros, electricistas, despenseros, aceiteros, timoneles, prácticos, contra maestres, cocineros, braceros (en otros lugares llamados estibadores). Algo se ha avanzado en el conocimiento de los orígenes de algunos de esos grupos laborales. El de los tripulantes y cargueros se ha encontrado en los bogas, trabajadores de la época colonial que impelían las embarcaciones por las corrientes fluviales y el mar. Con la introducción de la navegación a vapor por el río Magdalena muchos bogas pasaron a ser cargueros y tripulantes de vapores²⁹. Durante mucho tiempo tuvieron la doble condición de cargueros-tripulantes. Luego estos oficios empezaron a separarse con el crecimiento del movimiento de la carga, y con las reglamentaciones del Estado que fue exigiendo el mejoramiento del servicio en los vapores fluviales debido al aumento de las cantidades de pasajeros y del volumen de la carga. El trabajo con metales y máquinas fue introducido por trabajadores extranjeros traídos por las empresas navieras y del ferrocarril³⁰. La carpintería de ribera y la

²⁷ *Censo general de población 1938. Tomo II. Atlántico*, p. 111.

²⁸ "Resolución sobre descarga de buques fondeados en el río", en AHDA, *El Promotor*, Barranquilla, diciembre 30 de 1882.

²⁹ S. P. Solano, *Puertos, sociedad y conflictos*; D. Peñas Galindo, *Los bogas de Mompox*. En 1752 el obispo de Cartagena informaba a las autoridades de Madrid que muchos de los esclavos que eran enviados por sus amos a trabajar fuera de sus casas a ganar un jornal eran útiles para el comercio porque formaban "... las cuadrillas que se ocupan de las cargas y descargas de los navíos...". Archivo Histórico Nacional de Madrid, Códices, leg. 689, Cedula de Indias, vol. VI, f. 143r.

³⁰ S. P. Solano, *Puertos, sociedad y conflictos*, pp. 65-78.

calafatería contaba con tradición en la región Caribe, en especial en la vecina ciudad de Cartagena³¹.

Fueron los trabajadores portuarios los que marcaron la vida laboral de esta ciudad, la que a su función en el comercio internacional también agregó un sector industrial surgido al amparo de las diversas coyunturas internacionales que favorecieron la sustitución de importaciones³². En 1916 había dieciocho establecimientos industriales que daban ocupación a 942 trabajadores³³. Un censo industrial y manufacturero local realizado en 1934 empadronó a 153 establecimientos manufactureros e industriales que empleaban a 5.688 trabajadores, siendo siete fábricas de textiles las que más empleo generaban con un 31,4%, seguidas por 8 empresas metalmecánicas (en su mayoría astilleros) con 563 trabajadores³⁴. Años después, en 1945, el Primer Censo Industrial Nacional señaló que 580 empresas ocupaban a 11.449 obreros industriales³⁵. El sector de la metalmecánica fue uno de los que más se desarrolló en la ciudad gracias al transporte fluvial y al ferrocarril. En 1891-1892 las herrerías empleaban a 50 trabajadores, pero para 1930 el sector de herrerías y metalmecánica empleaba a 1.240 trabajadores, pasando del 1,3% al 23% del total de los trabajadores de los talleres, ocupando el segundo lugar después de las carpinterías³⁶.

3.- Organización del trabajo y regulación de la oferta laboral

Desde finales del siglo XIX la creciente demanda de trabajo no calificado atraía romerías de jóvenes de los estratos más bajos de la población de Barranquilla y de los alrededores, quienes se apostaban en las inmediaciones del puerto, estaciones, muelles, mercado público y en el corazón del área comercial, compitiendo por conseguir la colocación momentánea en una actividad que solo exigía la suficiente capacidad física para los trabajos pesados y un mínimo grado de concentración³⁷. La afluencia de mano de obra de los contornos

³¹ Sergio Paolo Solano, "Sistemas defensivos y trabajadores en Cartagena de Indias, 1750-1810", en Sonia Pérez Toledo (coord.), *Inmigración, trabajo, movilización y sociabilidad laboral. México y América Latina siglos XVI al XX*, México, UAMI, 2022, pp. 87-159.

³² Sergio Paolo Solano y Jorge Conde, *Elite empresarial y desarrollo industrial de Barranquilla, 1875-1930*, Barranquilla, Universidad del Atlántico, 1991; Milton Zambrano, *El desarrollo del empresariado en Barranquilla, 1880-1945*, Barranquilla, Universidad del Atlántico, 1998; Adolfo Meisel, "¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla?". *Lecturas de Economía*, 23, (1987): 57-84; Sergio Paolo Solano, "Empresarios, capitales e industrias en la región Caribe colombiana bajo el despegue del modelo agroexportador a comienzos del siglo XX". *H-Industri@*, 4, 3, (2009): 1-23.

³³ *Informe Ministro de Hacienda al Congreso 1916*, Bogotá, Imp. Nacional, 1916, pp. 101-102.

³⁴ AHDA, *Boletín Municipal de Estadística*, 23, (1936); Sergio Paolo Solano, "Relaciones difíciles. Industria textil y cultivo del algodón en la región Caribe colombiana, 1850-1930". *Cuadernos de Desarrollo Rural*, 6, 62, (2009): 53-79.

³⁵ *Primer Censo Industrial de Colombia*. Vol. 2, Bogotá, Estadística Nacional, 1947, p. 312.

³⁶ *Boletín Estadístico del Departamento de Bolívar 1890*, 1, (1891); Antonio Martínez y Rafael Niebles, *Directorio anuario de Barranquilla*, Barranquilla, Imp. El Comercio, 1892; AHDA, *Boletín Municipal de Estadística*, 1, (1930); 15, (1934).

³⁷ Alcides Arguedas, *La danza de las sombras*, Bogotá, Banco de la República, 1983, pp. 32-33; "La crónica. En el puerto", en AHC, *El Demócrata*, Magangué, marzo 8 de 1920. El caso de Ismael Escamilla, máximo dirigente de los trabajadores navieros durante los años 1940 es representativo: de origen campesino, en 1917 se trasladó con su familia a Barranquilla. En 1930 era albañil y después tintorero; en 1934 ingresó a trabajar en un vapor en calidad de aprendiz de ingeniero (mecánico) y en 1937 ascendió a sebero (quien aceitaba las máquinas de los vapores) y

inmediatos crecía durante los meses en que las labores agropecuarias entraban en receso, originando ciclos estacionales de sobre oferta y de escasez de trabajadores cuando la carga comercial crecía³⁸. La oferta laboral se hacía mediante la organización de cuadrillas, organización laboral prolijada por las autoridades porque permitía racionalizar de mejor forma las actividades en los puertos y hasta cierto punto evitar el desorden que se traducía en enfrentamientos violentos y pérdidas de mercancías³⁹. Pero en esta organización laboral también intervinieron las autoridades y las empresas comerciales y del transporte. Las autoridades, como ya se anotó, por la necesidad de regular y establecer controles sobre las cuadrillas de jornaleros y cargadores, obligándolas a inscribir a sus integrantes y a tener un representante, especie de “líder natural” con quien se entendía la autoridad pública⁴⁰. Y las empresas, debido a que el crecimiento del volumen de la carga desde finales del siglo XIX también las obligó a intentar estabilizar algunos sectores de braceros y sus cuadrillas, previa mediación de los contratistas. Para comienzos de la siguiente centuria este interés coincidió con el proceso de organización gremial de los trabajadores (mutuarias y sindicatos) integrando a los ocupados y eventuales para poder garantizar, mediante la organización de turnos, que no se desvertebrara el principio de solidaridad generalizada que otorgaba a las protestas de los trabajadores la eficacia para el logro de sus fines.

En 1843 el Congreso Nacional aprobó una ley creando el cargo de Inspector de Bogas y Cargueros en Barranquilla⁴¹. Algunos años después, en 1847, al discutir sobre los controles que debían establecerse sobre las “cuadrillas de jornaleros y cargadores que hacen presencia en el Puerto Real de esta Villa [Barranquilla], pues los turnos por ellas establecidos muchas veces son violados”, el Cabildo parroquial de esa ciudad reconocía la importancia de las cuadrillas como

de aquí salió a dirigir las luchas del gremio. BNC, *Semana*, Bogotá, junio 19 de 1948. La queja de los empresarios por la inestabilidad de los trabajadores aparece en José Vergara y Fernando Baena, *Barranquilla su pasado y su presente*, Barranquilla, Banco Dugand, 1922, p. 169.

³⁸ “Barranquilla, por su comercio... atrae los brazos que en cierta época del año están ociosos en otros lugares, pero pasada esa época, apenas quedan los suficientes para el diario trajín. ¿Qué de extraño tiene pues que los brazos trabajadores, aprovechándose de la escasez se nieguen a prestar sus servicios por la misma suma que antes?”. “La huelga”, en BLAA-CPM, *El Porvenir*, Cartagena, mayo 14 de 1893. Sobre la continua escasez de mano de obra en el Caribe colombiano en el siglo XIX ver: “Informe del Gobernador de la Provincia de El Carmen”, en BLAA-CPM, *Gaceta Oficial del Estado Soberano de Bolívar*, Cartagena, noviembre 30 de 1862; “Informe del gobernador de la provincia de Barranquilla”, en BLAA-CPM, *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, agosto 28 de 1870; “Admirables vecinos”, en BLAA, *El Porvenir*, Cartagena, mayo 14 de 1893; AHDA, *El Promotor*, Barranquilla, octubre 27 de 1888, y BNC, *La Industria*, Bogotá, abril 26 de 1888.

³⁹ Archivo Concejo Municipal de Barranquilla (ACMB), *Libro de 1847, Minutas*. Sesión del 26 de agosto de 1847; Archivo General de la Nación-Colombia (AGN), Sección República, Fondo Gobernaciones, t.141, fs.1024. Para finales del siglo XIX el comercio de Barranquilla financiaba una especie de policía cívica cuyo radio de operación era el área comercial y portuaria. En los libros de minutas de los años de 1840 y 1850 del Concejo Municipal de Barranquilla, aparecen extensos listados de las cuadrillas de cargueros y de los bogas. En 1908 el ingeniero oficial que estaba al frente de la construcción de un carretable entre las poblaciones de Tolú, Sincelejo y Corozal, señalaba la importancia de la cuadrilla como forma de organización de los jornaleros y la imposibilidad de adelantar los trabajos cuando los capataces intentaban desarticlarla. “Informe que presenta al Ministerio de Obras Públicas el Señor Ingeniero Director de las carreteras de Tolú a Sincelejo, Sampués y Corozal”, en BNC, *Diario Oficial*, Bogotá, febrero 17 de 1908.

⁴⁰ Sobre las quejas en Barranquilla por los incumplimientos de los bogas ver: ACMB, *Libro de 1843, Actas. Cabildo parroquial*. (Acta de las sesiones de junio 14 de 1843). Sergio Paolo Solano, “Comercio, transporte y sociedad en Barranquilla durante la primera mitad del siglo XIX”. *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 21, (1989): 24-34.

⁴¹ ACMB, *Libro de 1843, Actas. Cabildo Parroquial*. (Acta de las sesiones de junio 14 de 1843).

entidades autónomas de las empresas, las que estaban reguladas por disposiciones oficiales dado que había que inscribir a sus integrantes y tener un representante (el “líder natural” con quien se entendía la autoridad pública) ante la Inspección de bogas y cargueros⁴². Aunque por algunos años los inspectores de bogas y cargueros desaparecieron porque los vapores dejaron de traficar por el río Magdalena, una vez despegaron las exportaciones de tabaco y los vapores tuvieron carga para movilizar, la vida en el puerto de Barranquilla se fue incrementando y en 1853 nuevamente el Cabildo de esa ciudad lo volvió a crear. Veinte años después la Asamblea Legislativa del Estado de Bolívar expidió la Ley 46 de 1873 extendiéndolo a los puertos de Cartagena, Barranquilla, Mompox, Magangué, Lorica y Tolú⁴³. Un decreto del gobierno nacional expedido en 1881, especie de manual de funciones para los oficiales y tripulantes de los vapores, que estableció, entre otras cosas, un reglamento para el servicio de los cargueros, quienes debían inscribirse en las inspecciones fluviales y portar una cédula de buena conducta refrendada por la oficialidad de los vapores y por quienes los contrataban⁴⁴.

El decreto número 899 de 1907 ratificó en buena medida aquellas disposiciones, pero con la peculiaridad de que con base en la ley 4ª de ese mismo año, que había creado los cargos de Comisarios Inspectores adscritos a las Intendencias Fluviales, especificó las funciones policiales de estos para controlar la competencia y buena conducta de las tripulaciones y braceros. Con el avance del siglo XX y el incremento del comercio exterior colombiano y el fortalecimiento de las compañías navieras, los controles sobre las tripulaciones se incrementaron⁴⁵. El decreto 801 de 1923 nuevamente consagró que para ser tripulante y bracero se necesitaba tener una cédula de identidad, competencia expedida por las oficinas fluviales de los puertos y presentar dos certificados de “... personas de reconocida honorabilidad, en que consten que conocen suficientemente al aspirante y lo recomiendan como persona de buena conducta, activa y hábil para desempeñar el oficio”⁴⁶.

El estudio de las anteriores disposiciones gubernamentales indica que en el largo plazo la relación entre las cuadrillas, sus líderes naturales y las empresas empezaron a ser mediatizadas por otras personas y que los braceros fueron

⁴² ACMB, *Libro de 1847, Minutas*. Sesión del 26 de agosto de 1847. Para finales del siglo XIX el comercio de Barranquilla financiaba una especie de policía cívica cuyo radio de operación era el área comercial y portuaria.

⁴³ “Ley 46 (25 de diciembre de 1873) Que crea Inspectores de bogas”, en *Recopilación de leyes del Estado Soberano de Bolívar de 1857 a 1875*, Cartagena, Imp. de A. Araujo, 1876, pp. 87-88. En 1875, en vista de que las continuas guerras civiles colocaron en peligro la navegación de los vapores por las arterias fluviales, el gobierno nacional tomó el control de todo lo que tenía que ver con la legislación sobre navegación fluvial, haciendo extensiva a ésta la legislación sobre tráfico marítimo (Código de Comercio Marítimo expedido en 1870). “Código de Comercio”, BNC, *Diario Oficial*, Bogotá, septiembre 15 de 1870.

⁴⁴ “Decreto Número 15 de 1881 (8 de enero) Por el cual se reglamenta la navegación por el río Magdalena”, BLAA-CPM, *Diario de Bolívar*, Cartagena, mayo 28 de 1881.

⁴⁵ Enrique Naranjo, “Intendencia de la navegación del río Magdalena y sus afluentes”, en *Documentos. Anexos a la memoria que presenta el Ministro de Obras Públicas*, Bogotá, Imp. Nacional, 1917, p. 565; “Decreto número 899 de 1907”, BLAA-CPM, *Registro de Bolívar*, Cartagena, octubre 22 de 1907.

⁴⁶ “Decreto número 801 de 1923 (mayo 26) por el cual se reglamenta la expedición de patentes de navegación para los empleados a bordo de las naves”, BNC, *Diario Oficial*, Bogotá, junio 4 de 1923.

sometidos a creciente presión. Durante ese tiempo la cuadrilla de braceros atravesó por fases que guardan relación directa con el grado de desarrollo de la economía portuaria, con la tendencia a la concentración del transporte fluvial a vapor en pocas 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 fluctuaciones en el movimiento de carga impedían que las empresas integraran a los braceros a su planta de personal, por lo que en la segunda mitad del siglo diecinueve, cuadrillas y empresarios aparecían como entidades con cierto grado de independencia al momento de contratar, y regulada por las autoridades.

La segunda fase tuvo la impronta del contratista, producto del crecimiento de la economía portuaria que le delegó la responsabilidad del control sobre los trabajadores y el manejo de la carga. Tanto el significativo el crecimiento de los volúmenes de carga, como el establecimiento de grandes empresas comerciales y del transporte empezaron a demandar la subordinación de los braceros. Uno de los mecanismos que presionó este cambio fue el dispositivo de un mercado que, en constante y creciente demanda de mano de obra, obligaba a la estabilización de algunos sectores de braceros y sus cuadrillas. En esta etapa, aunque la cuadrilla siguió siendo producto de la iniciativa de los jornaleros, el vínculo con la empresa empezó a depender del criterio selectivo del contratista, quien podía desarticularla a su libre arbitrio. El contratista, capataz o intermediario había surgido en el contexto de un grupo laboral de corte horizontal, que paulatinamente produjo su jerarquía a través del “líder natural”, reconocido como tal porque tenía la capacidad para lograr contratos gracias a su experiencia en la movilización de la carga, la responsabilidad puesta en ello, el “don de la palabra” y a su astucia. Al ser la persona con las que se contrataba y a quien se delegaba la responsabilidad del satisfactorio desplazamiento de la carga (evitar robos, desperfectos y el rápido trabajo acorde al volumen de peso a transportar), los empresarios debieron otorgar una importancia significativa a estos “líderes”, a los que les otorgaron la prerrogativa de escoger la mano de obra, y con quien contrataban el pago por el trabajo realizado. Sin tener un vínculo directo con las empresas, el contratista fue divorciándose de los braceros hasta llegar a ser un personaje odiado por estos⁴⁷.

El contratista permitió a la economía portuaria regular de mejor manera el mercado laboral, al distribuir la ocupación entre el mayor número de trabajadores para así evitar los problemas sociales que traía el desempleo absoluto. De esta forma esta economía laboral se autorregulaba al aprovechar la sobreoferta de la mano de obra con un doble propósito: mantener bajos los jornales y regular el empleo. La experiencia internacional permite afirmar que el contratista presionó por estabilizar a los braceros en las cuadrillas bajo sus órdenes, gracias a que sus intereses estaban en juego. Lo lucrativo de su negocio radicaba en la diferencia que se guardaba entre el dinero recibido de la empresa y lo que entregaba a los

⁴⁷ Sobre los capataces integrados a las empresas ver “Decreto número 499 de 1882”, y “Decreto número 506 de 1882”, en *Codificación nacional Tomo 32, 1882*, pp. 352-364, 364-369.

trabajadores⁴⁸. Pero con el crecimiento de la economía portuaria el contratista independiente entró en una relación laboral semidirecta con la empresa, pues, además de suministrar la mano de obra le prestaba el servicio de ponerse al frente de la misma y responsabilizarse por la carga. Capataces y los chequeadores o listeros (que comenzaron a aparecer durante los años veinte), tenían la misión organizar la mano de obra, verificar, examinar, registrar, confrontar y anotar la carga, lo que por un lado suponía un nivel de confianza de la empresa y por el otro el sometimiento de los braceros a controles más exhaustivos que ahora pasaban por el “líder natural”, el contratista, el chequeador y terminaba en la cúspide del capataz. Casi todos estos personajes salieron de los contratistas, el que en 1928 fue retratado por un estudioso de la realidad nacional como

... el lazo de unión entre el jefe y los obreros; los encargados de recibir la ciencia de aquél y traducirla a éstos en términos de ejecución; son los que informan al jefe sobre el desempeño de los obreros, y su voz respecto a remuneración de estos es decisiva. Tiene la llave que da entrada a los ascensos, a la elevación y mejora del personal... la cuadrilla de que estos intermediarios son capitanes es la única táctica de la empresa⁴⁹.

La tercera etapa, que empezó a darse desde finales del decenio de 1920, se caracterizó por la supresión del sistema de contratistas y la articulación de los trabajadores a la planta de personal de las empresas. Esta fase tuvo varias causas. Una fue el surgimiento de una legislación laboral ambigua que desde mediados de los años 1920s empezó a aceptar ciertas formas de protestas, y con la ley 83 de 1931, expedida bajo el gobierno liberal de Olaya Herrera, prohibió la subcontratación laboral y reconoció el derecho a la sindicalización y la huelga. Otra fue el proceso de racionalización de las empresas portuarias iniciado desde comienzos del siglo XX, con la construcción de modernas instalaciones portuarias (patios, bodegas, muelles, ramales férreos, talleres, astilleros). Estos cambios demandaron una relación más directa entre empresas y trabajadores, para poder organizar de mejor forma a los braceros en las áreas de trabajo, las distintas

⁴⁸ En 1933 los paileros del puerto de Barranquilla se lanzaron a la huelga exigiendo la abolición del sistema de contratistas. AHDA, *La Prensa*, Barranquilla, octubre 17, 18 y 24 de 1933. “Pailero... En Barranquilla dan este nombre... al que arma los cascos de los buques de planchas de hierro (a modo de pailas)”. P. M. Revollo, *Costeñismos colombianos*, p. 193.

⁴⁹ Alejandro López, *Escritos escogidos*, Bogotá, Colcultura, 1976, p. 79 y ss.; Mario Alario di Filippo, *Lexicón de colombianismos*, Cartagena, Bolívar, 1964, p. 239. Un sobreviviente de la huelga de 1928 en la Zona Bananera del Magdalena, recordaba: “Luchábamos también contra el contrato unilateral de la United que decía que uno tenía que someterse a los contratistas. El contrato disponía que el obrero que no se sometiera al contratista no tenía derecho al trabajo, y a la vez especificaba que el contratista era un obrero de la compañía”, Carlos Arango, *Sobrevivientes de las bananeras*, Bogotá: Ecoe, 1985, pp. 35-36; Gabriel Fonnegra, *Bananeras testimonio vivo de una epopeya*, Bogotá, Tercer Mundo, 1980, p. 54. Para comienzos de los años treinta los trabajadores del puerto de Barranquilla (braceros y paileros) estaban luchando por una relación contractual directa con las empresas, aspiración que se empezó a contemplar desde 1928, cuando después de varios días de huelga, los braceros de Barranquilla y Puerto Colombia alcanzaron un acuerdo que contempló el fin del sistema de contratistas y el enganche directo a las empresas, el cumplimiento de la legislación laboral sobre el descanso dominical, entre otros puntos. AHDA, *La Prensa*, Barranquilla, octubre 17, 18 y 24 de 1933. “Esta mañana se declararon en huelga los obreros del ferrocarril” y “Continua sin solución la huelga del Sindicato de Paileros de Barranquilla”, en AHDA, *Diario del Comercio*, Barranquilla, junio 25 de 1931 y septiembre 16 de 1934. AHDA, *La Prensa*, Barranquilla, abril 7 de 1928.

funciones, los horarios y los continuos turnos⁵⁰. Y otra fue el interés de los trabajadores por organizarse de los trabajadores y la aspiración de sus gremios para constituirse en los proveedores del personal a las empresas, lo que se empezó a gestar desde el decenio de 1910 cuando las asociaciones mutuarías de Barranquilla (Asociación de Ingenieros Mecánicos, Asociación de Empleados de Comercio, Sociedad de Braceros y otras), crearon oficinas para la colocación de personal. Para entender esta situación, que también se había vivido en algunos puertos ingleses⁵¹, téngase presente que desde su creación por los años de 1910 los gremios se habían esforzado para acoger a todas las personas que se desempeñaban en un oficio, aunque fuese de manera casual. Esto les permitía evitar la acción de los 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 solidaridad.

Desde el momento en que comenzó el proceso de integración de los braceros a las empresas, las disposiciones gubernamentales y empresariales encaminadas a ejercer control en los puertos presionaron fuertemente sobre para estabilizar a las cuadrillas. Por tanto, alrededor de este propósito se coligaron los intereses de todos los sectores, pues en el caso de los trabajadores la posibilidad de contratos dependía del buen desempeño de las funciones propias del oficio⁵².

4.- Conflictos laborales

Durante las distintas fases por las que atravesaron las relaciones entre los braceros y las empresas portuarias, los conflictos sociolaborales fueron frecuentes. Entre 1910 y 1930, de treinta protestas con paralización de labores efectuadas por los trabajadores de las distintas ramas industriales de Barranquilla, los braceros del puerto protagonizaron doce, es decir, el 40% del total⁵³. En ese protagonismo en la protesta social y en las mejoras materiales que alcanzaron, desempeñaron funciones de primer orden tanto la posición estratégica de estos trabajadores en el corazón de la vida económica nacional y

⁵⁰ Quiere esto decir, como lo sugiere Gareth Stedman Jones en su estudio sobre los trabajadores portuarios de Londres en la época victoriana, que las actitudes de los empresarios, al igual que de los trabajadores, frente a las formas de contratación no pueden ser vistas de manera rígidas, pues la racionalidad de la economía empresarial puede demandar la integración de los obreros a las empresas y la abolición del sistema de los contratistas. Gareth Stedman Jones, *Outcast London. A study relationship between classes in Victorian society*, Oxford, Oxford University Press, 1971.

⁵¹ E. Hobsbawm, "Los sindicatos nacionales en las zonas portuarias", pp. 215-243.

⁵² Como consecuencia del conflicto laboral de 1933 los obreros asumieron por su parte la obligación de seleccionar al personal de sus respectivos sindicatos, en forma que los afiliados a ellos fueran personas de alta solvencia moral, AHDA, *La Prensa*, Barranquilla, octubre 17, 18 y 24 de 1933. En 1936, en medio de un enfrentamiento por la representatividad sindical de este grupo laboral, el sindicato de braceros dirigido por los comunistas acusaba a otro formado por iniciativa de los liberales de estar "... compuesto casi en su totalidad por elementos expulsados por sus malas artes y por ser saqueadores de bultos. Ellos fueron los responsables, dijo, que los braceros merecieran durante mucho tiempo el calificativo de malos elementos". AHDA, *La Prensa*, Barranquilla, octubre 29 de 1936.

⁵³ S. P. Solano, *Puertos, sociedad y conflictos*, pp. 92-95.

local, como las formas de cohesión laboral y social alcanzadas. Lo primero es un hecho aparentemente evidente en una economía agroexportadora que dependía en buena medida de la movilización de las exportaciones e importaciones. Lo segundo se ha soslayado por parte de una historiografía que cree que solo con la planificación de la protesta es que los trabajadores desplegaban unos dispositivos de organización para hacerla efectiva.

En las disputas entre trabajadores y empresarios se enfrentaron dos mundos cargados con valoraciones sociales y morales diametralmente opuestas en torno a las relaciones que debían existir entre la sociedad y la economía. Los empresarios eran partidarios de una sociedad entregada a los mecanismos reguladores del mercado; los trabajadores llegaron a esos conflictos apegados a la idea de que la sociedad debía intervenir y regular la economía, la que, aunque fundamentada en la vieja tradición colonial del “bien común”, se fue reelaborando desde la segunda mitad del siglo XIX con las discusiones sobre las implicaciones sociales de los modelos económicos liberal y proteccionista⁵⁴.

Desde esta tradición vivieron el conflicto social más fuerte de su historia, la que, valga señalarlo de paso, estaba ligada a unas experiencias y expectativas que tenían mucho que ver con lo que E. P. Thompson llamó una “economía moral”.

Se trataba de un discurso organizado en torno a la experiencia colectiva de muchas generaciones cuyas valoraciones morales y las formas de acción que suscitaban, servían a los estratos populares como justificación para enfrentar los intentos de los empresarios por imponer unas relaciones con los obreros regidas por formas de contratación propias de una economía de mercado⁵⁵. Los trabajadores pertenecían a un mundo sociocultural que calculaba el “precio justo” del salario en correspondencia con el tradicional nivel de vida - sumamente precario-, y con la situación económica de las empresas. Esto explica que éstas no hubiesen podido someter el jornal a los vaivenes del mercado, viéndose impedidas para rebajarlo a pesar de que algunas veces lo intentaron y lograron triunfos momentáneos como sucedió en Barranquilla en 1911⁵⁶. Existía un jornal base y si se aceptaban las presiones del mercado era para solicitar su aumento. Esa mentalidad era resultado de unas experiencias y

⁵⁴ David Sowell, “La Sociedad Democrática de Artesanos de Bogotá”, en Germán Mejía, Michael LaRosa y Mauricio Nieto (eds.), *Colombia en el siglo XIX*, Bogotá, Planeta, 1999, pp. 189-216; Jaime Jaramillo, “Las Sociedades Democráticas de Artesanos y la coyuntura política y social colombiana de 1848”, en *La personalidad histórica de Colombia y otros ensayos*, Bogotá, El Áncora, 1994, pp. 191-217; Anthony McFarlane, “Desórdenes civiles y protestas populares”, en G. Mejía, M. LaRosa y M. Nieto, *Colombia en el siglo XIX*, pp. 21-73; “Visión comparada de los levantamientos en Hispanoamérica a finales de la colonia”. *Historia Caribe*, 4, (1999): 119-146. En 1912 los artesanos más prestantes de Cartagena elevaron un memorial a la Cámara de Representantes pidiendo una política proteccionista para sus producciones; ver “Los artesanos de Cartagena”, AHC, *Penitente*, Cartagena, agosto 24 de 1912. En 1929 los zapateros barranquilleros pedían el aumento del gravamen al calzado importado para evitar la competencia. “La Junta obrera de defensa de la industria nacional del calzado”, AHDA, *La Prensa*, Barranquilla, julio 15 de 1929.

⁵⁵ E. P. Thompson, *Costumbres en común*, Barcelona, Crítica, 1995, pp. 213-293.

⁵⁶ Por orden de Londres, los agentes de la Alianza de Transportes Fluviales despidieron a los “artesanos” de los talleres (“mecánicos, herreros, etc.”) y a los braceros los colocaron ante el despido o la rebaja del jornal en un 33%. “Niebla que aumenta”, BLAA-CPM, *El Porvenir*, Cartagena, marzo 23 de 1911.

expectativas en torno a lo que se consideraba como la “justicia social”, entendida como la protección mínima de parte de toda la sociedad materializada en unas normas morales que condenaban la avaricia y la explotación desmedida y las injusticias contra los más pobres, como aparece en la prensa cuando las empresas intentaban cambiar las formas de pago, rebajar el jornal y el despido masivo⁵⁷.

La huelga de 1910 se originó cuando los braceros se enteraron de que las Compañías Aliadas, de capital inglés y dirigida por la firma Pineda López y Cía., recibían por el transporte de cada tonelada \$0,80 oro y pagaba a los braceros \$0,60. El cese de actividades no tuvo como punto de partida el aumento del jornal sino lo que se consideraba como una “inmoralidad” por parte de los empresarios, el robo que hacían a los trabajadores, lo que al igual que en otras ocasiones desató la solidaridad de buena parte de la prensa de ambas ciudades. Esto también motivó la huelga de los paileros en 1933⁵⁸.

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

Sus protestas estaban muy arraigadas en el conocimiento de esta realidad. En este sentido, los braceros no representaban el ingenuo “buen salvaje” que por ligereza se suele imaginar, pues sabían sacar partido de los ciclos y de la situación del mercado laboral. Estudiaban el momento para decretar los ceses de actividades, como sucedió en 1893 cuando paralizaron labores en el puerto de Barranquilla-Puerto Colombia aprovechando la escasez de brazos para solicitar aumento del jornal, mientras que durante el siglo XX lo hacían cuando los puertos estaban congestionados⁵⁹. La lógica induce a pensar en la existencia

⁵⁷ Sobre las formas salariales de los trabajadores libres del siglo XVIII ver: Sergio Paolo Solano, “El mundo del trabajo en los sistemas defensivos de Cartagena de Indias, 1750-1810”. *Boletín de Historia y Antigüedades*, CVI, 869, (2019): 97-110.

⁵⁸ La misma idea subyace, aunque ahora expresada con un lenguaje clasista, en la huelga que en 1934 adelantaron los trabajadores de Tejidos Obregón cuyo discurso tenían como proposición básica la idea de la “inmoralidad” cometida por los propietarios de la fábrica quienes “despilfarraban” las ganancias en el extranjero, lo que se hacía sobre las privaciones de los trabajadores y a costa de lo que se consideraba una obligación moral del empresario quien debía invertir en la creación de fuentes de trabajo y el progreso nacional.

⁵⁹ “Qué de extraño tiene pues que los brazos trabajadores, aprovechándose de la escasez se nieguen a prestar sus servicios por la misma suma que antes?”. “La huelga”, BLAA-CPM, *El Porvenir*, Cartagena, mayo 14 de 1893. La idea

de una estrategia para desatar la protesta social que tenía en cuenta las situaciones en que las empresas eran vulnerables. También parece que, aún sin contar con una organización gremial, preparaban sus protestas con días de antelación, como ocurrió en Cartagena a mediados de 1920, cuando desde antes del 28 de mayo se sabía que los marinos de cabotaje y los braceros del muelle de La Machina venían haciendo los preparativos de una huelga para protestar por la desatención de las empresas de una petición de aumento del jornal hecha dos meses antes, la que se declaró el 1° de junio⁶⁰.

4.1 La huelga portuaria de 1893 y la huelga general de 1910

Desde el 25 de abril hasta el 5 de mayo de 1893 los braceros que movilizaban la carga en la aduana, el ferrocarril y en muelles de las compañías navieras de Barranquilla y de la recién fundada población de Puerto Colombia, dejaron de trabajar y permanecieron en los alrededores de sus sitios de trabajo durante diez días exigiendo aumento en el jornal, petición dirigida a las empresas Barranquilla Railroad and Pier Company, a la Compañía Colombiana de Transportes y a la Aduana, entidad gubernamental, y luego extendida al resto de empresas navieras. La primera era una firma inglesa propietaria tanto del ferrocarril que unía esas dos poblaciones como del muelle marítimo; la segunda, creada en 1886 por iniciativa de Francisco Javier Cisneros, era la más importante empresa de navegación fluvial durante el tránsito del siglo XIX al XX, y la tercera era la dependencia fiscal que proporcionaba los mayores ingresos al Estado central. El desenlace de la protesta se debió a la intervención de Rafael Núñez, presidente de Colombia y por ese entonces radicado en Cartagena. “Los huelguistas han triunfado si triunfo puede llamarse el hecho de concederles a destajo o con disminución del personal, lo que antes se devengaba día a día, y por un número mayor de trabajadores”, comentó un periódico local. En otros términos, el jornal iba a estar en función de la carga movilizada (un valor por tonelada), sistema que se mantuvo hasta avanzado el segundo decenio del siglo XX. En febrero del año siguiente la protesta se repitió, pero fue desconocida por parte de los empresarios contratando trabajadores de Tubará, población indígena cercana a Barranquilla⁶¹.

de que el trabajo era la fuente de toda riqueza ya era moneda corriente entre los círculos intelectuales de la Costa. S. P. Solano “Trabajo y ocio en el Caribe colombiano”, pp. 61-76.

⁶⁰ “Paro general”, “Alrededor del paro general de mañana”, “La huelga de hoy” y “Sobre la huelga”, BLAA-CPM, *El Porvenir*, Cartagena, mayo 28 y 31, junio 1° y 2 de 1920. Sus luchas también implicaban mecanismos de información y relación con el resto de la población. En 1910 los carpinteros del muelle de La Machina publicaron hojas volantes en la que explicaban a la población los motivos del paro, y en ese mismo año en el paro general en Barranquilla los trabajadores organizaron comisiones que se desplazaron a barrios y otros establecimientos laborales para ganar solidaridad. “De todo y para todo. Los carpinteros” y “La huelga de Barranquilla. Carta de Jorge N. Abello a El Porvenir”, BLAA-CPM, *El Porvenir*, Cartagena, enero 19 y febrero 26 y 27 de 1910.

⁶¹ “La huelga”, BLAA-CPM, *El Porvenir*, Cartagena, mayo 14 de 1893 y “La huelga continua”, BNC, *El Anotador*, Barranquilla, febrero 17 de 1894. En la huelga general de febrero de 1910 un corresponsal de un periódico cartagenero informaba desde Barranquilla que los grupos de trabajadores que se desplazaban por las calles de la ciudad, “llamándose *huelga de trabajadores*”; ver “La huelga de Barranquilla. Carta de Jorge N. Abello”, BLAA-CPM, *El Porvenir*, Cartagena, febrero 27 de 1910. La prensa liberal y republicana de comienzos del siglo XX empezó a registrar en sus páginas informaciones acerca de las huelgas obreras en otras latitudes. Ya en Barranquilla existió un antecedente de prensa artesanal: *La Voz del Artesano* editado en 1891 y dirigido por el carpintero Victoriano Cabrera. En ese mismo año se creó la *Sociedad de Prácticos del Río Magdalena y sus Afluentes*.

La capacidad de negociación que en ese momento tuvieron los trabajadores se debió a la confluencia de tres factores: uno, de naturaleza coyuntural pero determinante en las negociaciones, fue el iniciar el cese de actividades en un momento de congestión de carga en el puerto lo que hacía a los empresarios muy vulnerables, estrategia de la que los aquéllos siempre sacaron partido para fortalecer su capacidad de negociación frente a empresarios y el Estado. Otro fue las condiciones de un mercado laboral caracterizado por ser estacionario. Y, por último, la crisis política nacional del partido de gobierno y las disputas al interior del liberalismo en torno a aprovechar el momento para un pronunciamiento armado. El contexto económico en que se dio la protesta tenía dos componentes: por un lado, por esos años se venían incrementando las exportaciones de café, y por el otro lado, la política monetaria de los gobiernos regeneradores desató una crisis económica, la que al tiempo que favorecía a los sectores empresariales vinculados al comercio internacional generó una crisis fiscal y un alto índice de inflación que se reflejó en el encarecimiento del costo de vida y la pérdida del poder adquisitivo de los salarios. Entonces, al tiempo que las posibilidades de trabajo crecían en los puertos, el jornal devengado y el costo de vida generaban insatisfacciones entre los braceros. Para mediados de 1893 al puerto de Barranquilla comenzó a arribar la carga de una elevada cosecha de café que se exportaba a mediados de año, la que estaba estimulada por unos precios internacionales favorables. Esta situación prometía jugosas ganancias a todas las empresas vinculadas de alguna u otra forma a la economía del grano, entre ellas la firma inglesa y a la empresa naviera centro de la huelga, las que controlaban casi toda la movilización de la carga por el río Magdalena y algunos de sus afluentes. Por otra parte, las empresas de navegación venían haciendo inversiones en la mejora de sus instalaciones y sus flotas de vapores para afrontar el crecimiento del volumen de la carga del comercio internacional, como fue el caso de la Compañía Colombiana de Transportes, la que al verse afectada a finales de los años 1880 por la pérdida de varios vapores (entre 1888 y 1889 se naufragaron 5 de los 13 vapores de la empresa), en 1890 mejoró sus instalaciones, reconstruyendo los tres varaderos y los talleres mecánicos que tenía en Barranquilla y levantó dos bodegas de calicanto de 440 y 650 metros cuadrados respectivamente, al tiempo que mandó a construir cuatro nuevos vapores, estimulada por el crecimiento de las exportaciones del grano desde la segunda mitad de los años 1880⁶². Pero este crecimiento del comercio internacional colombiano se daba en medio de una crisis económica interna debido a la política monetaria de la Regeneración⁶³.

⁶² "Informe presentado por la Junta Directiva a los Accionistas de la Compañía Colombiana de Transportes", BLAA-CPM, *El Porvenir*, Cartagena, abril 20 y septiembre 22 de 1890. Para 1893 dio al servicio el vapor Barranquilla con la innovación de contar con máquinas de triple expansión, "sistema enteramente nuevo en el río Magdalena... Ese sistema... esperamos que resuelva el problema de la mayor economía en el combustible", BLAA-CPM, *El Porvenir*, Cartagena, marzo 26 de 1893.

⁶³ "Se suspende, por seis meses la publicación *El Promotor...*", "Documentos relacionados con la multa impuesta al señor Constantino Pineda jr., director de *El Eco de la Costa*", "Se suspende el periódico *El Comercio...*" y "Multa y suspensión del periódico *La Evolución*", (por estar concitando a "unas clases sociales contra otras"), BLAA-CPM, *Registro de Bolívar*, Cartagena, enero 26, abril 26, mayo 29 de 1893 y octubre 11 de 1894. Además, para el 15 de mayo de ese año estaba previsto la inauguración del Muelle de Puerto Colombia. Sobre la zozobra en que vivía la

El contexto político nacional y local también presentaba algunas especificidades, pues la reciente protesta de los artesanos de Bogotá en enero 15 y 16 de ese año, que puso en jaque a las autoridades y que terminó en enfrentamientos con la fuerza pública dejando un saldo de varias personas muertas, heridas y saqueos, era un fantasma que pesaba en el ambiente político nacional. Tanto éste como el regional se caracterizaban por las continuas fricciones entre sectores del partido de gobierno (históricos y nacionalistas) en torno a la candidatura para la vicepresidencia de la República y a cómo debían ser las relaciones con la oposición, como también por la lucha entre fracciones del liberalismo en torno a un pronunciamiento armado para dirimir sus conflictos con aquél. En este contexto, Barranquilla era uno de los sitios donde el sector guerrillero del liberalismo era fuerte, siendo el epicentro regional donde se planeó la guerra de 1895, y luego la de los Tres Años. Los rumores sobre los preparativos de un pronunciamiento armado liberal cada vez eran más fuertes, por lo que el gobierno nacional hacía esfuerzos por develarlo, lo que se logró en agosto de ese mismo año, siendo apresados gran número de dirigentes de esa colectividad en aquella ciudad y en Cartagena⁶⁴. En enero de 1893 el gobierno del departamento de Bolívar decía haber desarmado un intento de asonada en Barranquilla⁶⁵. Un testigo de la protesta atinó a señalar un problema clave en la base de los motivos de la protesta de los braceros:

Barranquilla, por su comercio... atrae los brazos que en cierta época del año están ociosos en otros lugares, pero pasada esa época, apenas quedan los suficientes para el diario trajín. De tal manera que cualquier emigración por pequeña que sea convierte en crisis lo que en otras comarcas sería causa de un insignificante aumento del jornal. Más de tres grandes centros de atracción contrapuestos al nuestro tenemos desde el año pasado en el ferrocarril de Cartagena, el de Santa Marta y los de Santander y Antioquia. A esto se agrega que la época actual es de afanes agrícolas para aprovechar las próximas lluvias. ¿Qué de extrañamiento tiene pues que los brazos trabajadores aprovechándose de la escasez se nieguen a prestar sus servicios por la misma suma que antes?. *La causa, como queda dicho, es la escasez de*

prensa de oposición ver: *Viaje de O Drasil. De Bogotá a Barranquilla... 1893*, Barranquilla, Gobernación del Atlántico, 1994, pp. 48-49. A mediados de 1893, los puertos costeros estaban cerrados a las importaciones debido a la presencia del cólera morbo en algunos puertos europeos. *Viaje de O Drasil*, pp. 49-50.

⁶⁴ "Actualidad" y "Barranquilla", BLAA-CPM, *El Porvenir*, Cartagena, agosto 24 y 31 de 1893. Frente a las críticas de la prensa barranquillera contra las obras del Canal del Dique, su emula cartagenera la acusaba de parroquial; en 1893 el empresario cartagenero Juan B. Mainero y Trucco escribió varios artículos contra los ataques de Francisco Javier Cisneros al puerto de Cartagena. "Lugañerismo" y "Agresión... del señor Francisco J. Cisneros contra la... bahía de Cartagena", BLAA-CPM, *El Porvenir*, Cartagena, junio 11 de 1882 y abril 2 de 1893. Sobre la mayoritaria condición liberal del pueblo barranquillero ver Julio H. Palacio, *La guerra civil de 1885*, Bogotá, Incunables, 1983, p. 105. "Dinamiteros de la libertad", "Plan terrorista en Barranquilla", "Nihilismo", "La conspiración" y "Barranquilla", BLAA-CPM, *El Porvenir*, Cartagena, agosto 3, 6, 10, 17 y 31 de 1893. "Decreto N° 222, relativo a la declaratoria de estado de sitio en Barranquilla", BLAA-CPM, *El Porvenir*, Cartagena, septiembre 4 de 1893; BLAA-CPM, *Registro de Bolívar*, Cartagena, enero 15 de 1896.

⁶⁵ "El republicanismo genuino", BLAA-CPM, *El Porvenir*, Cartagena, septiembre 7 de 1893; "Cuestión palpitante", BLAA-CPM, *El Porvenir*, Cartagena, marzo 10 de 1893. Miguel Aguilera, *Insurgencia urbana en Bogotá*, Bogotá, Colcultura, 1997, pp. 29-71; Helen Delpar, *Rojos contra azules. El partido liberal en la política colombiana 1863-1899*, Bogotá, Procultura, 1994, pp. 355 y ss., y Eduardo Rodríguez Piñeres, *Diez años de política liberal 1892-1902*, Bogotá, Incunables, 1985.

brazos, por la concurrencia simultánea de muchas empresas y falta de inmigración extranjera; y lo prueban estos dos hechos: que antes de ahora no hubo huelgas; que las empresas se han visto obligadas a ajustar con los mismos huelguistas⁶⁶.

Con la caída del gobierno dictatorial de Rafael Reyes (1904-1909) todas las energías sociales, culturales y políticas que se habían mantenido reprimidas desde la Regeneración afloraron, produciendo entre 1909 y 1910 una efervescencia de expresiones del ejercicio de los derechos constitucionales. En este contexto de agitada vida política, los trabajadores y artesanos fueron desarrollando formas de protestas más seguidas⁶⁷. El primer decenio del siglo XX estuvo atravesado por una crisis económica, y a la salida de la carga represada durante la guerra de los Mil Días (1899-1902), siguieron lapsos de tiempo en los que la movilización de la carga se redujo en el puerto, produciéndose la desocupación, alto costo de vida, crisis política después de la guerra de los Mil Días, la separación de Panamá y el carácter dictatorial que asumió el gobierno de Rafael Reyes. Además, al interior de las empresas industriales modernas se había acumulado el descontento de los trabajadores que por vez primera estaban experimentando la imposición de una disciplina que violentaba su forma tradicional de vida. Otros factores, más locales, también ayudaron a crear el clima de descontento. Uno de ellos era el descontento contra el monopolio de dos compañías sobre la navegación fluvial por el Magdalena, que había dejado de lado a pequeños y medianos empresarios, como también la pérdida por parte de los capitanes e ingenieros mecánicos. Hubo períodos de ese primer decenio, en los que el costo de vida se achacaba a los altos fletes cobrados por las empresas navieras y el ferrocarril. Además, el mercado público se incendió en 1904 y muchos pequeños comerciantes y artesanos que tenían sus colmenas en ese lugar lo perdieron todo.

A esto se le agrega el que desde comienzos del siglo algunos publicistas venían señalando que con el incipiente desarrollo fabril la ciudad se iba a ver enfrentada a la “cuestión social”, como se le denominaba a todo lo que tenía que ver con la clase trabajadora moderna, al tiempo que abogaban por la necesidad de que los trabajadores se agremiaran (El Siglo, Rigoletto, El Progreso y El Pueblo en Barranquilla, al igual que Penitente, El Comunista, Voz del Pueblo en Cartagena, expresarán simpatías por estos temas y sus páginas estaban abiertas a corresponsales que escribían sobre esos temas). El intelectual clásico de esa época, al menos el que tiene oportunidad de expresar sus ideas a través de la prensa, podía fundamentar esta actitud ya fuese en las simpatías que le despertaban los trabajadores (en parte debido a ciertas divulgaciones, como lo era la obra de Max Nordau), o porque en su condición de “iluminado” se coloca

⁶⁶ “La huelga”, BLAA-CPM, *El Porvenir*, Cartagena, mayo 14 de 1893, cursivas nuestras. Para los mismos días el este periódico de Cartagena se quejaba que no se podía descargar la carga importada por falta de trabajadores. “Muelle”, BLAA-CPM, *El Porvenir*, Cartagena, mayo 18 de 1893.

⁶⁷ AHC, *Penitente*, Cartagena, septiembre 7 de 1909; AHC, *La Culebra*, Cartagena, septiembre 9 de 1909.

por encima de encima de los conflictos, pues está convencido de que la justicia se fundamenta en la razón, en el conocimiento, del que se considera depositario. Entonces, las reflexiones sobre la cuestión social, aunque apuntan a soluciones en vía contraria, aparecieron en las páginas de periódicos de ambos partidos, y eran expresadas por intelectuales militantes en esas agrupaciones.

En medio de este contexto es fácil entender que “el acto inmoral” que cometía la empresa de navegación con sus trabajadores, al recibir por tonelada movilizada en el puerto \$0,80 y solo pagarles a los braceros \$0,60. Es interesante ver que el motivo inmediato de la protesta no fue una reivindicación económica. Es un acto juzgado desde la moral comunitaria, de la que participan todos. El 2 de febrero de 1910 los braceros del puerto fluvial de Calamar, terminal del ferrocarril de Cartagena sobre el río Magdalena, decretaron el cese de actividades pues la empresa no satisfizo la aspiración colectiva de un jornal de \$0,60 (igual al que ganaban los braceros de Barranquilla), alegando que en aquel puerto los braceros solo trabajaban ocho horas diarias. La protesta aún era mantenida el 17 de ese mes cuando la prensa cartagenera la registró⁶⁸. La Empresa Colombiana de Navegación Fluvial, comenzó a desviar la carga de exportación hacia el puerto de Barranquilla, pero por lo oneroso que resultaba esta operación prefirió contratar a braceros en Barranquilla y llevarlos a Calamar con un jornal de \$0,60 (el que pedían los braceros de este puerto) y la alimentación. Al tiempo que los braceros de este puerto fluvial luchaban por alcanzar el jornal que se ganaba en Barranquilla, los braceros de ésta que estaban vinculados a las Empresas Aliadas de Navegación, de capital inglés y administradas por la firma bogotana Pineda López y Compañía, y de la Compañía Lindemeyer and Wiese Co., así como de otras empresas transportadoras, afrontaban la reducción del jornal de \$0,80 a \$0,60, decisión asumida desde Inglaterra para poder afrontar los gastos que ocasionaban las erogaciones de los jornales de los portuarios ingleses que habían logrado días antes después de una huelga general de varios días. De ahí que, quince días después de iniciada la protesta en Calamar, los braceros de las empresas navieras radicadas en Barranquilla también decretaron el cese de labores, el que inmediatamente se extendió, al igual que en 1893, entre los braceros del ferrocarril Barranquilla-Puerto Colombia. Tres eran las razones que, según los trabajadores, justificaban la exigencia: alto costo de vida; el hecho de que los braceros llevados a Calamar estaban ganando \$0,80 (\$0,60 de jornal más la alimentación que la calculaban en \$0,20 por día); y el que “... las Empresas venían cobrando al comercio ochenta centavos por descarga de cada tonelada, y a los braceros, que son los que hacen la descarga, no les paga sino sesenta, con lo cual percibían dichas Empresas una utilidad de 20 centavos en cada tonelada. Simplemente una nueva explotación del músculo”⁶⁹.

El salario no se establecía solamente por el libre juego de la oferta y la demanda de trabajo. Los trabajadores creaban expectativas, como la contenida en esa

⁶⁸ “Huelga”, BLAA-CPM, *El Porvenir*, Cartagena, febrero 17 de 1910.

⁶⁹ “La huelga de Barranquilla”, en BLAA-CPM, *El Porvenir*, Cartagena, febrero 26 de 1910.

última recomendación a los administradores ingleses del ferrocarril de Barranquilla-Puerto Colombia: “da mejores resultados a un empresario salir al encuentro de sus trabajadores y anticiparse a sus reclamaciones, que esperar a que las formulen en términos más o menos enojados”. En esas expectativas una tradición popular que negociaba los salarios teniendo en cuenta tanto el costo de vida como las necesidades de manutención de la familia, también intervenía y desempeñaba la importante función de mantenerlos al menos en una estabilidad nominal. Es el peso de “la costumbre” que alegaba el ya aludido General Aurelio de Castro y las demás notas de prensa citadas Y la costumbre no era tan antigua, pues el jornal de \$0,80 diarios era, si se quiere medir, una adquisición reciente, de la huelga de 1893 como ya se señaló. Por tanto, en medio de un período de continuas alzas de precios en el costo de canasta familiar, como fue el tránsito del siglo XIX al XX, lo mínimo que se podía esperar era que el salario nominal se mantuviera estable. Respecto a las causas la protesta un dirigente político conservador muy ligado al quinquenio, señaló que el paro se debió al alto costo de los productos de primera necesidad: “Es que materialmente no le alcanza a un jornalero sesenta centavos para vivir, ni con pescado salado y bollo de yuca, si es que otros alimentos se reputan golosinas”⁷⁰. Pero lo importante de esto es que esa costumbre, como cualquier otra, se estructuraba en torno a unos códigos morales, elementales pero muy operativos, que en este caso se expresaba en una idea en torno a lo que el común de las gentes consideraba un “jornal justo”, que debía compensar mínimamente el esfuerzo del trabajo, y medido, como ya se anotó, acorde con el rasero del costo de vida y la unidad familiar. Ese jornal guardaba una relación directa con un rasero social que diferenciaba la pobreza de la miseria, así y muchas veces la línea de separación tendiera a borrarse⁷¹. Y son costumbres operativas en la medida en que servían de arsenal ideológico para justificar la protesta colectiva y las acciones directas.

En la fase inicial de la protesta, “... grupos más o menos numerosos, apostados frente a las oficinas de la Aduana, del ferrocarril y de las Empresas de la Navegación Fluvial, porque hasta ese día [sábado 19] esos grupos, llamándose HUELGA DE TRABAJADORES, asumieron actitud pacífica y circunspecta”⁷². Los trabajadores radicalizaron su protesta cuando en la noche del 18 se intentó despachar el vapor correo y los empresarios aceptaron “... como marineros y fogoneros a varios hombres que no son de aquí.... Algunos huelguistas indignados, atacaron a los que se iban en calidad de marineros y fogoneros...

⁷⁰ “La huelga de Barranquilla. Carta de Jorge N. Abello a El Porvenir”, en BLAA-CPM, *El Porvenir*, Cartagena, febrero 26 y 27 de 1910.

⁷¹ Sergio Paolo Solano, “Formas salariales y el salario justo en el Caribe colombiano, 1850-1930”. *Amauta*, 15, (2010): 157-181. Anotemos de paso que mientras el puerto barranquillero no tuvo rival, las protestas de los trabajadores portuarios siempre hallaron eco favorable en la prensa de esa ciudad, algunas veces inspiradas en motivos políticos de oposición y en la mayoría de las veces en esa idea compartida por todos los estratos sociales que diferenciaba la pobreza de la miseria. Pero cuando la competencia portuaria de Buenaventura se hizo sentir, ya para 1928, la huelga de los portuarios en abril de ese año comenzó a ser relacionada con las condiciones desfavorables del puerto.

⁷² “La huelga de Barranquilla”, BLAA-CPM, *El Porvenir*, Cartagena, febrero 26 de 1910. Mayúsculas en el original.

Alguien proponía esta mañana que se pidiera al General Jiménez López, doscientos soldados para que trabajaran como peones!”⁷³.

El 19 de febrero se declararon en cese de actividades los asalariados de todas las fábricas de Barranquilla quienes también exigieron aumento del jornal a \$0.80, y un día después la parálisis de la ciudad era general al unírsele los braceros de los muelles y de Puerto Colombia, albañiles, matarifes y picadores de reses, tranviarios y voceadores de prensa. El lunes 21 ya la huelga era general. La conformación de piquetes de huelga para impedir la acción de los esquirols y las permanentes movilizaciones llevó al gobernador del Atlántico a emitir un edicto en el que acusaba de asonada al movimiento de protesta, actitud respondida por los trabajadores con una gran movilización por toda la ciudad, “... los obreros salieron en formación por la ciudad, con bandera roja, unos cantando La Marsellesa, otros gritando, inconscientes quizá, “viva el Partido Liberal!”, y reclutando a los de su clase que trabajaban en obras de albañilería, en la empresa del tranvía y en algunas fábricas”⁷⁴. El 21 febrero, el periódico de A. de Castro, que mostró simpatías y se convirtió en el vocero de la protesta, señalaba que “... hoy reclaman aumento de salario los albañiles de la ciudad... la huelga va tomando proporciones alarmantes. El espíritu de solidaridad se está difundiendo entre las clases trabajadoras... En la plazuela de la Estación Montoya, se congregó parte del pueblo, huelguistas y no huelguistas, y dio muchos vivas y muertas...”. La extensión de la protesta a Calamar y la amenaza de los braceros de Cartagena con sumarse al paro, obligó a la Gobernación a mediar para que los empresarios negociaran con los trabajadores, representados por el general Aurelio de Castro, conservador republicano y símbolo local de la lucha contra la dictadura de Reyes, desempeñó un papel destacado. Ese mismo día, la negociación entre los empresarios navieros y del ferrocarril, A. de Castro y el Gobernador del Departamento acordaron satisfacer la exigencia de los trabajadores⁷⁵.

Por todas sus características la huelga general de 1910 representó una prolongación del movimiento antidictatorial del año inmediatamente anterior en varios aspectos: primero por las formas de movilización que asumió la jornada; segundo por la influencia de cierto liberalismo radical que se agrupó en logias masónicas integradas por sectores de artesanos y profesionales y, tercero, por las formas de organización que surgieron. El papel más destacado

⁷³ AHDA, *El Pueblo*, Barranquilla, febrero 19 de 1910, citado en Ignacio Torres Giraldo, *Los inconformes*, tomo 2. Bogotá: Margen Izquierdo, 1975, p. 71. “Hoy las cosas han cambiado de carácter, porque los titulados huelguistas han efectuado actos ilegales, como son haber impedido con violencia, y a pesar de la presencia de algunos Guardias de la Policía para garantizar que varios individuos que querían trabajar lo hicieran por el salario acostumbrado, y haber invadido los patios del ferrocarril y de la Aduana en número mayor de cien personas y con gritos y amenazas haber tratado de impedir el movimiento de una locomotora...”. “La huelga de Barranquilla”, en BLAA-CPM, *El Porvenir*, Cartagena, febrero 26 de 1910.

⁷⁴ “La huelga de Barranquilla. Carta de Jorge N. Abello a El Porvenir”, en BLAA-CPM, *El Porvenir*, Cartagena, febrero 27 de 1910; AHDA, *Rigoletto*, Barranquilla, marzo 25 de 1910. AHDA, *El Pueblo*, Barranquilla, febrero 16 a 21 de 1910.

⁷⁵ AHDA, *El Pueblo*, Barranquilla, febrero 21 y 22 de 1910, citado en I. Torres, *Los inconformes*, tomo 2, pp. 71-72. “La Huelga general obrera”, AHDA, *A Luchar!*, Bogotá, febrero 25 de 1989.

durante estas jornadas corrió a cargo de algunos sectores liberales que comenzaban a remozar a dicha organización; esto venía a ser un reflejo de la nueva realidad que estaba emergiendo (economía urbana, agotamiento generacional de la vieja guardia liberal del siglo XIX, nuevos sectores sociales). Desde 1908 este sector, entre quienes sobresalieron Alberto Chegwin, Enrique Génaro Pérez, Max Borrero, Aquiles Arrieta, José Francisco Manjarrés, Francisco Jiménez Durán, Domingo de la Hoz y otros, fue el que conformó la logia masónica Siglo XX y desarrolló proselitismo político entre los artesanos y trabajadores, organizándolos como bastiones del liberalismo, el que estaba excluido del poder. Estas formas organizativas de los comités de barrios (distinguidos con los nombres de grandes figuras liberales), convergieron con la creación del movimiento político de la Unión Republicana, especie de ensayo bipartidista entre algunos sectores liberales y conservadores, que llegó al poder en 1910.

Conclusiones provisionales

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

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

Pero cuando la movilización de la carga se hizo creciente, y cuando aumentó la afluencia de trabajadores a los puertos en búsqueda de colocación, los

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

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

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

Bibliografía:

Archivo Concejo Municipal de Barranquilla (ACMB), *Libro de 1843, Actas. Cabildo parroquial. Libro de 1847, minutas; Libros de 1866. Censo*. 3 tomos.

Archivo General de la Nación-Colombia (AGN), Sección República, Fondo Gobernaciones.

Archivo Histórico de Cartagena (AHC), *El Demócrata*, Magangué, 1920; *La Culebra*, Cartagena, 1909; *La Época*, Cartagena, 1918; *Penitente*, Cartagena, 1909, 1912.

Archivo Histórico del Departamento del Atlántico (AHDA), *¡A Luchar!*, Bogotá, 1989; *Boletín Municipal de Estadística*, 1, (1930); 15, (1934); 23, (1936); *Diario del Comercio*, Barranquilla, 1926, 1931, 1934; *El Pueblo*, Barranquilla, 1909, 1910; *El Promotor*, Barranquilla, 1882, 1883, 1888; *El Siglo*, Barranquilla, 1910; *La Prensa*, Barranquilla, 1928, 1929, 1933, 1936; *La República*, Barranquilla, 1909; *Rigoletto*, Barranquilla, 1910, 1915.

Archivo Histórico Nacional de Madrid, Códices, Cedulario de Indias.

Biblioteca Nacional de Colombia (BNC), *Diario de Bolívar*, Cartagena, 1881; *Diario de la Tarde*, Barranquilla, 1893; *Diario Oficial*, Bogotá, 1870, 1889, 1891, 1908, 1917, 1923; *El Anotador*, Barranquilla, 1893, 1894; *La Industria*, Bogotá, 1888; *Semana*, Bogotá, 1948;

Biblioteca Luis Ángel Arango-Colección de Prensa Microfilmada (BLAA-CPM), *El Porvenir*, Cartagena, 1882, 1890, 1893, 1894, 1909, 1910, 1911, 1913, 1920; *Gaceta de Bolívar*, Cartagena, 1870; *Gaceta Oficial del Estado Soberano de Bolívar*, Cartagena, 1862; *Registro de Bolívar*, Cartagena, 1896, 1907.

Abello, Juan Bautista, *Informe del Interventor Oficial del ferrocarril y telégrafo de Bolívar, al señor Secretario de Hacienda y Fomento de la Unión*, Barranquilla, Imp. Americana, 1873 (BNC, fondo Pineda 335, pieza 3).

Anuario de estadística general. Vol. XXX. Año de 1929, Bogotá, Departamento de Contraloría, 1931.

Anuario de estadística general. Vol. XXXI. Año de 1930, Bogotá, Departamento de Contraloría, 1932.

Anuario de estadística general. Vol. XXXIII. Año de 1934, Bogotá, Departamento de Contraloría, 1934.

Anuario estadístico de 1915, Bogotá, Ministerio de Hacienda, 1917.

Anuario estadístico de 1916-1917, Bogotá, Ministerio de Hacienda, 1920.

Anuario estadístico. Vol. X. Movimiento fluvial y de ferrocarriles 1918 a 1922, Bogotá, Departamento de Contraloría, 1925.

Anuario estadístico. Años de 1924-1925. Bogotá, Departamento de Contraloría, 1925.

Anuario estadístico. Año de 1927. Bogotá: Departamento de Contraloría, 1928.

Anuario estadístico de Colombia. 1923, Bogotá, Departamento de Contraloría, 1924.

Anuario estadístico de Colombia. 1924, Bogotá, Departamento de Contraloría, 1927.

Anuario estadístico. 1925, Bogotá, Departamento de Contraloría, 1927.

Anuario general de estadística. 1928, Bogotá, Departamento de Contraloría, 1930.

Anuario general de estadística 1935, Bogotá, Departamento de Contraloría, 1936.

Bell, P. L., *Colombia manual Comercial e industrial. Departamento de Comercio Oficina de Comercio Exterior y Doméstico Estados Unidos de América 1921*, Bogotá, Banco de la República, 2011.

- Boletín Estadístico del Departamento de Bolívar 1890, 1, (1891).*
- Censo general de población 1938. Tomo II Atlántico.* Bogotá: Contraloría General de la República, 1940.
- Codificación Nacional. Leyes de 1834,* Bogotá, Imp. Nacional, 1925.
- Codificación Nacional. Leyes de 1842,* Bogotá, Imp. Nacional, 1927.
- Codificación nacional de todas las leyes de Colombia. Tomo 32, 1882,* Bogotá, Imp. Nacional, 1952.
- Corrales, Manuel E. (comp.), *Efemérides y anales del Estado Soberano de Bolívar,* tomo IV, Bogotá, imp. de J. J. Pérez, 1884.
- Documentos. Anexos a la memoria que presenta el Ministro de Obras Públicas 1916,* Bogotá, 1917.
- Estadística de la navegación fluvial. Informe del inspector del ramo en 1883,* Barranquilla, Imp. de Los Andes, 1884.
- Geografía económica de Colombia. Atlántico,* Bogotá, Contraloría General de la República, 1936.
- Goenaga, Miguel (ed.). *Acción costeña,* Barranquilla, 1926.
- Grau, Eusebio, *Barranquilla en 1896.* Bogotá, Imp. La Luz, 1896.
- Informe Ministro de Hacienda al Congreso 1916,* Bogotá, 1916.
- Informe presentado al Congreso de la República en sus sesiones ordinarias de 1890 por el Ministro de Hacienda,* Bogotá, Casa Ed. de J. J. Pérez, 1890.
- Informe presentado al Congreso de la República en sus sesiones ordinarias de 1898 por el Ministro de Hacienda,* Bogotá, Imp. de Eduardo Espinosa Guzmán, 1898.
- López, Eduardo, *Almanaque de los hechos colombianos. Atlántico,* Bogotá, 1922.
- Martínez, Antonio y Niebles, Rafael, *Directorio anuario de Barranquilla,* Barranquilla, Imp. El Comercio, 1892.
- Mcausland, Tomás, "Historia de la navegación por vapor en el río Magdalena desde el año de 1824", en Martínez Antonio y Niebles Rafael, *Directorio anuario de Barranquilla,* Barranquilla, Imp. El Comercio, 1892, pp. 4-43.
- Memoria del Secretario de Hacienda i Fomento dirigida al Presidente de la República para el Congreso de 1873,* Bogotá, Imp. de Gaitán, 1873.
- Memoria del Secretario de Hacienda i Fomento dirigida al Presidente de la República para el Congreso de 1875,* Bogotá, Imp. de Gaitán, 1875.

Memoria del Secretario de Hacienda i Fomento dirigida al Presidente de los Estados Unidos de Colombia para el Congreso de 1878, Bogotá, Imp. de Guarín, 1878.

Memoria del Secretario de Hacienda i Fomento dirigida al Presidente de los Estados Unidos de Colombia para el Congreso de 1879, Bogotá, Imp. a cargo de H. Andrade, 1879.

Memoria del Secretario de Hacienda y Fomento dirigida al Presidente de la Unión para el Congreso de 1880, Bogotá, Imp. a cargo de H. Andrade, 1880.

Memoria del Secretario de Hacienda i Fomento dirigida al Presidente de los Estados Unidos de Colombia para el Congreso de 1881, Bogotá, Imp. a cargo de H. Andrade, 1881.

Memoria del Secretario de Hacienda i Fomento dirigida al Presidente de los Estados Unidos de Colombia para el Congreso de 1882, Bogotá, Imp. a cargo de H. Andrade, 1882.

Memoria del Secretario de Hacienda dirigida al Presidente de la Unión para el Congreso de 1883, Bogotá, Imp. N. Torres, 1883.

Memoria del Secretario de Hacienda dirigida al Presidente de la Unión en el año de 1885. Bogotá, Imp. de la Luz, 1885.

Naranjo, Enrique, "Intendencia de la navegación del río Magdalena y sus afluentes", en *Documentos. Anexos a la memoria que presenta el Ministro de Obras Públicas*, Bogotá, Imp. Nacional, 1917, p. 565;

Primer Censo Industrial de Colombia. Vol. 2, Bogotá, Estadística Nacional, 1947.

Rasch Isla, Enrique, *Directorio comercial pro-Barranquilla*, Barranquilla, Sociedad de Mejoras Públicas, 1928.

Rasch Silva, Enrique, *Guía comercial ilustrada de Barranquilla*, Barranquilla, 1910.

Recopilación de leyes del Estado Soberano de Bolívar de 1857 a 1875, Cartagena, Imp. de A. Araujo, 1876.

Solano, Sergio Paolo, "Barranquilla vista por su Alcalde de 1872", en *Diario del Caribe*, Barranquilla, mayo 8 de 1988.

Viaje de O Drasil. De Bogotá a Barranquilla... 1893, Barranquilla, Gobernación del Atlántico, 1994.

Fuentes secundarias:

Acosta, Julio, *Manual del navegante*, Barranquilla, 1945.

Aguilera Mario, *Insurgencia urbana en Bogotá*, Bogotá, Colcultura, 1997.

- Álvarez, Jaime, *El liberalismo en el departamento del Atlántico entre 1905 y 1922*, Tesis para optar la Maestría en Historia, Convenio Universidad Nacional-Universidad del Atlántico, Barranquilla, 1997.
- Arango, Carlos, *Sobrevivientes de las bananeras*, Bogotá, Ecoe, 1985.
- Archila, Mauricio, *Cultura e identidad obrera Colombia 1910-1945*, Bogotá, CINEP, 1991.
- Arguedas, Alcides, *La danza de las sombras*, Bogotá, Banco de la República, 1983.
- Arquez, Oscar, "Vaqueros y corraleros en la depresión momposina". *Boletín Historial*, 26, (1993): 215-236.
- Arredondo, León, *Liberalism, working class formation and historical memory: dock worker in a Colombian frontier*, New York, thesis PhD City of University of New York, 2005.
- Bolívar Bolívar, Jesús, *Barranquilla, 1900-1950. Ciudad, élite y conciencia obrera*, Barranquilla, Cencys, 2017.
- Castro R., Julio, "Reseña histórica de la ciudad de Barranquilla, capital del Departamento del Atlántico", en *Censo general de la República de Colombia levantado el 5 de marzo de 1912*, Bogotá, Imp. Nacional, 1912, pp. 83-89.
- Colpas, Jaime, "Movilización social por Bocas de Ceniza en 1931", en *Ensayos de historia política y social de Barranquilla, 1905-1935*, Barranquilla, Eds. Barranquilla, 1995.
- Correa, Juan S., "El ferrocarril de Bolívar y la consolidación del puerto de Barranquilla (1865-1941)". *Revista de Economía Institucional*, 14, 26, (2012): 241-266.
- Dede, Harold, "La carrera del Progreso (1852-1938): un laboratorio de modernidad en Barranquilla". *Memorias*, 14, 36 (2018): 170-203.
- Fals Borda, Orlando, *Mompox y Loba*, Bogotá, Carlos Valencia Eds., 1979.
- Filippo, Mario Alario di, *Lexicón de colombianismos*, Cartagena, Bolívar, 1964.
- Fonnegra, Gabriel, *Bananeras testimonio vivo de una epopeya*, Bogotá, Tercer Mundo, 1980.
- García, Bernardo y Guerra, Sergio (eds.), *La Habana/Veracruz Veracruz/La Habana*, Veracruz, Universidad de La Habana/Universidad Veracruzana, 2002.
- Goenaga, Miguel, *Lecturas locales*, Barranquilla, Tip. Goenaga, 1952.
- Gómez, Eduardo y López, Jessille, *Historia del mercado público de Barranquilla Organización y evolución del comercio (1870-1965)*, Barranquilla, Universidad del Norte, 2020.

- Hobsbawm, Eric, "Los sindicatos nacionales en las zonas portuarias", en *Trabajadores. Estudios de historia de la clase obrera*, Barcelona, Crítica, 1979, pp. 215-243.
- Hobsbawm, Eric, "Valores victorianos", en *Gente poco corriente*, Barcelona, Crítica, 1999, pp. 91-111.
- Jaramillo, Jaime, "Las Sociedades Democráticas de Artesanos y la coyuntura política y social colombiana de 1848", en *La personalidad histórica de Colombia y otros ensayos*, Bogotá, El Áncora, 1994, pp. 191-217.
- Knight, Franklin and Liss, Peggy (eds.), *Atlantic port cities: economy, culture, and society in the Atlantic World, 1650-1850*, Knoxville, University of Tennessee, 1991.
- López, Alejandro, *Escritos escogidos*, Bogotá, Colcultura, 1976.
- McFarlane, Anthony, "Desórdenes civiles y protestas populares", en Germán Mejía, Michael LaRosa y Mauricio Nieto (eds.), *Colombia en el siglo XIX*, Bogotá, Planeta, 1999, pp. 21-73.
- McFarlane, Anthony, "Visión comparada de los levantamientos en Hispanoamérica a finales de la colonia". *Historia Caribe*, 4, (1999): 119-146.
- Meisel, Adolfo, "¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla?". *Lecturas de Economía*, 23, (1987): 57-84.
- Mestre, Juan P., *Desarrollo urbano y arquitectónico del centro histórico de Barranquilla, Atlántico 1905-1955*, Barranquilla, Gobernación del Atlántico, 2019.
- Nichols, Theodore, *Tres puertos de Colombia*, Bogotá, Banco Popular, 1973.
- Monsalve, Diego, *Colombia Cafetera*, Barcelona, 1926.
- Montoya Márquez, J., *Barranquilla y sus 300 años de existencia 1629-1929*, Barranquilla, Litografía Barranquilla, 1929.
- Ocampo, José A., *Colombia y la economía mundial, 1830-1910*, Bogotá, Siglo XXI/Fedesarrollo, 1979.
- Palacio, Julio H., *La guerra civil de 1885*, Bogotá, Incunables, 1983.
- Peñas, David, *Los bogas de Mompo. Historia de un zambaje*. Bogotá: Tercer Mundo Eds., 1988.
- Polónia, Amélia y Rivera, Ana María (eds.), *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX. Políticas y estructuras portuarias*, Madrid, Casa Velásquez, 2016.
- Posada, Eduardo, *Una invitación a la historia de Barranquilla*, Bogotá, Cámara del Comercio de Barranquilla/CEREC, 1987.

- Posada, Eduardo, "Progreso y estancamiento 1850-1950", en Adolfo Meisel (ed.), *Historia económica y social del Caribe colombiano*. Barranquilla: Universidad del Norte, 1994, pp. 229-284.
- Posada, Eduardo, *El Caribe colombiano. Una historia regional (1870-1950)*, Bogotá, Banco de la República, 1998.
- Poveda, Gabriel, *Vapores fluviales en Colombia*, Bogotá, Tercer Mundo/Colciencias, 1998.
- Revollo, Pedro María, *Costeñismos colombianos*, Barranquilla, Ed. Mejoras, 1942.
- Safford, Frank, "El problema de los transportes en Colombia en el siglo XIX", Adolfo Meisel y María T. Ramírez (eds.), *Economía colombiana del siglo XIX*, Bogotá, FCE/Banco de la República, 2010, pp. 523-573.
- Sundheim, Adolfo, *Vocabulario costeño*, Barranquilla, Gobernación del Atlántico, 1994 (1ª edición: 1922).
- Solano, Sergio Paolo, "Comercio, transporte y sociedad en Barranquilla durante la primera mitad del siglo XIX". *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 21, (1989): 24-34.
- Solano, Sergio Paolo, *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe colombiano, 1850-1930*, Cartagena, Observatorio del Caribe Colombiano/Universidad de Cartagena/Ministerio de Cultura, 2003.
- Solano, Sergio Paolo, "Formación de los trabajadores fabriles en el Caribe colombiano". *El Taller de la Historia*, 1, 1, (2009): 79-121.
- Solano, Sergio Paolo, "Empresarios, capitales e industrias en la región Caribe colombiana bajo el despegue del modelo agroexportador a comienzos del siglo XX". *H-Industri@*, 4, 3, (2009): 1-23.
- Solano, Sergio Paolo, "Relaciones difíciles. Industria textil y cultivo del algodón en la región Caribe colombiana, 1850-1930". *Cuadernos de Desarrollo Rural*, 6, 62, (2009): 53-79.
- Solano, Sergio Paolo, "Formas salariales y el salario justo en el Caribe colombiano, 1850-1930". *Amauta*, 15, (2010): 157-181.
- Solano, Sergio Paolo, "Un problema de escala: La configuración social del puerto en las ciudades portuarias del Caribe colombiano en el siglo XIX", en Jorge Elías y Antonino Vidal (eds.), *Ciudades portuarias en la gran cuenca del Caribe. Visión histórica*, Barranquilla, Universidad del Norte/Universidad del Magdalena, 2010, pp. 398-441.
- Solano, Sergio Paolo, "El mundo del trabajo en los sistemas defensivos de Cartagena de Indias, 1750-1810". *Boletín de Historia y Antigüedades*, CVI, 869, (2019): 83-129.
- Solano, Sergio Paolo, "Sistemas defensivos y trabajadores en Cartagena de Indias, 1750-1810", en Sonia Pérez Toledo (coord.), *Inmigración, trabajo, movilización y*

sociabilidad laboral. México y América Latina siglos XVI al XX, México, UAMI, 2022, pp. 87-159.

Solano, Sergio Paolo, *El mundo de Cosme. Historia social de los trabajadores urbanos en el Caribe colombiano, 1850-1930*, Bogotá, Biblioteca Diego Montaña Cuellar-Unión Sindical Obrera, 2022.

Solano, Sergio Paolo y Conde Jorge, *Elite empresarial y desarrollo industrial de Barranquilla, 1875-1930*, Barranquilla, Universidad del Atlántico, 1991.

Sowell, David, "La Sociedad Democrática de Artesanos de Bogotá", en Germán Mejía, Michael LaRosa y Mauricio Nieto (eds.), *Colombia en el siglo XIX*, Bogotá, Planeta, 1999, pp. 189-216.

Stedman, Jones Gareth, *Outcast London. A study relationship between classes in Victorian society*, Oxford, Oxford University Press, 1971.

Thompson, E. P., *Tradición, revuelta y conciencia de clase*, Barcelona, Crítica, 1989.

Thompson, E. P., *Costumbres en común*. Barcelona, Crítica, 1995.

Tovar, Hermes, *Hacienda colonial y formación social*. Barcelona: Sendai, 1988.

Torres Giraldo, Ignacio, *Los inconformes*, tomo 2, Bogotá, Margen Izquierdo, 1975.

Urrutia, Miguel, *Historia del sindicalismo en Colombia*, Bogotá, La Carreta, 1969.

Vanegas Beltrán, Muriel, "El liberalismo popular y obrero en Cartagena de Indias (Colombia), 1850-1920", en Sonia Pérez Toledo (coord.), *Inmigración, trabajo, movilización y sociabilidad laboral. México y América Latina siglos XVII al XX*, México, UAMI, 2022, pp. 445-492.

Vanegas Beltrán, Muriel y Vargas Hernández, Adineth, "Mompox. El Síndico Procurador, Francisco de la Bárcena Posada, pide sanción para los desmanes de los bogas, que hacen el tráfico fluvial del Magdalena, de Honda a la nominada villa, tocando en Zaragoza, Cáceres y otros puertos. Año de 1805". *El Taller de la Historia*, 12, 1, (2020): 223-247.

Vega, Renán, *Gente muy rebelde*, tomo 1, Bogotá, Pensamiento Crítico, 2002.

Vergara, José y Baena, Fernando, *Barranquilla su pasado y su presente*, Barranquilla, Banco Dugand, 1922.

Womack, John jr., *Posición estratégica y Fuerza obrera. Hacia una nueva historia de los movimientos obreros*, México, FCE, 2007.

Zambrano, Fabio, "Historia del poblamiento del territorio de la región Caribe de Colombia", en Alberto Abello y Silvana Giaino (comp.), *Poblamiento y ciudades del Caribe colombiano*, Cartagena, Observatorio del Caribe Colombiano/Fonade/Universidad del Atlántico, 2000, pp. 1-95.

Zambrano, Milton, *El desarrollo del empresariado en Barranquilla, 1880-1945*, Barranquilla, Universidad del Atlántico, 1998.

Zambrano, Milton, “El puerto fluvial de Barranquilla (1880-1936)”, en Jesús Ferro, Octavio Ibarra y Eduardo Gómez (eds.), *Historia empresarial de Barranquilla (1880-1980)*, Barranquilla, Universidad del Norte, 2014, pp. 45-102.