

Presentación del Dossier

Hasta comienzos del decenio de 1980 los trabajadores de los puertos latinoamericanos y de los medios de transportes ligados a estos (vapores marítimos y fluviales, pequeñas y medianas embarcaciones movidas por fuerza eólica y humana, ferrocarriles) habían llamado la atención de los estudiosos porque sus protestas, gremios y movilizaciones abanderaron los movimientos sociales de la primera mitad del siglo XX, y porque servían para medir la influencia de las ideologías radicales. Resumido en sus líneas gruesas el modelo de estudio suponía que la radicalidad asumidas por las luchas de estos trabajadores obedecía a su alto grado de concentración, a su importancia para unas economías agroexportadoras que dependían de los puertos y medios de comunicación modernos, a las influencias culturales extranjeras que se movilizaban por los puertos, las que aportaron ideologías radicales y a que por las dificultades del Estado para distanciarse de los mismos sus formas de acción eran violentas.

Desde los años 1980 a esta parte se ha incrementado la agenda de investigaciones gracias a los replanteamientos llevados a cabo en el cuerpo de ideas relativas al puerto y a los grupos humanos a él vinculados. En efecto, por un lado los estudios han agregado nuevos trazos a las tradicionales imágenes que se tenían sobre el puerto, concepto que usualmente evocaba tres ideas: la de un sitio orillero destinado al intercambio y almacenaje de mercaderías y al tráfico humano;¹ la de una área que demandó la construcción de obras de ingeniería para facilitar las operaciones de las embarcaciones y para construir fortificaciones para defenderse de los ataques de los enemigos; y por último la de una especie de telón de fondo de las protestas sociales modernas. Ahora se reclama con creciente insistencia una imagen en la que estén presentes los distintos sectores sociales, las instituciones, las formas de vida, las ocupaciones, sus conflictos y muchos otros aspectos de la vida social, cultural y política. Por eso, el estudio de las protestas, organizaciones gremiales e influencias políticas de los trabajadores portuarios se ha integrado con los análisis acerca de la diversidad y la jerarquía de las actividades desarrolladas por sus habitantes, las peculiares relaciones entre los hombres y la naturaleza (aguas, vientos, navegación), la cultura, las instituciones, y las formas de vida. De igual forma, se presta atención a las características de los oficios, sus estratificaciones,

¹ Por razones apenas obvias, el énfasis en la historia económica de los puertos determina la primacía de esta imagen en la mayoría de los estudios compilados en fecha reciente en José Mateo y Agustín Nieto (comps.), *Hablemos de puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, Mar del Plata, Universidad Nacional de Mar del Plata, 2009, y Jorge Elías y Antonino Vidal (eds.), *Ciudades portuarias en la gran cuenca del Caribe. Visiones históricas*, Barranquilla, Universidad del Norte/Universidad del Magdalena, 2010. También ver los ensayos que aparecen en las dos ediciones de la *Revista de Estudios Marítimos y Sociales* que publica la Universidad Nacional de Mar del Plata (Argentina), como también en el reciente dossier dedicado a los puertos de Centroamérica y el Caribe que aparece en el *Boletín de la AFEHC* No. 47, San José de Costa Rica, Asociación para el Fomento de los Estudios Históricos Centroamericanos, 2010.

los niveles de prestancia social que producían, los salarios, las técnicas empleadas en los trabajos, la vida cotidiana, la construcción de identidades sectoriales, las relaciones conflictivas con el Estado y los empresarios, sus gremios, las formas de contratación y de salarios, la naturaleza de sus conflictos sociales, y en muchos otros aspectos. Esa agenda de investigaciones también se desarrolla para el caso de los trabajadores del transporte fluvial en algunas áreas de Latinoamérica que poseían características de territorios de fronteras.

Por otro lado, las investigaciones sobre el mundo del mar y fluvial también sufrieron parecidas transformaciones en ese decenio, al ampliar su agenda investigativa, pues al lado de los estudios sobre la tecnología y la guerra marítima aparecieron temas como el análisis de los marineros y los trabajadores en los docks, astilleros, bodegas, talleres y slip de tierra firme. Trabajos pioneros como los de Marcus Rediker sobre la vida de los marineros y piratas a bordo de los barcos de las colonias de Norteamérica en la primera mitad del siglo XVIII y sus conflictos con capitanes y contra maestres, introdujeron nuevas dimensiones en los estudios sobre los tripulantes de los barcos (jerarquía de los oficios, trabajo asalariado, disciplina laboral, castigos, cultura, promoción en los oficios).²

De los tantos aspectos que se vienen investigando llama la atención el de las relaciones conflictivas entre la oferta laboral, las formas de contratación y las mediaciones de las organizaciones gremiales de los trabajadores en el control sobre la mano de obra. El tema lo planteó por vez primera Eric Hobsbawm al estudiar las restricciones a la oferta laboral establecida por los gremios de los trabajadores portuarios especializados en un ensayo sobre los sindicatos de los puertos ingleses publicado en 1964.³ En fechas recientes se ha introducido nuevamente gracias a una historiografía social interesada en mostrar que los conflictos en torno al trabajo también eran posibles en el ámbito del mercado, replanteándose la idea de que solo se desarrollaban en la esfera de la producción. Se han incrementado los estudios que conciben al mercado del trabajo no calificado como un espacio de disputa entre los trabajadores y sus gremios, y los empresarios y el Estado.⁴

Brasil quizás es el país latinoamericano donde más se ha avanzado en esta dirección debido a que por las dimensiones de su economía y de sus ciudades portuarias y por las características de los movimientos sociales, los trabajadores portuarios han llamado la atención de los historiadores. Para el tema que nos interesa sobresalen los trabajos de María Velasco e Cruz⁵ y Fernando Teixeira da

² Marcus Rediker, *Between the devil and the deep sea. Merchan seamen, pirates and the Anglo-American maritime world, 1700-1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 1987, pp. 77-152, 205-253.

³ Eric Hobsbawm, "Los sindicatos nacionales en las zonas portuarias", en *Trabajadores. Estudios de historia de la clase obrera*, Barcelona, Crítica, 1979, pp. 215-243.

⁴ Gordon Phillips and Noel Whiteside, *Casual labour: the unemployment question in the port transport industry, 1880-1970*, Oxford, Clarendon Press, 1985.

⁵ María Cecilia Velasco e Cruz, *Virando o jogo: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República*, Sao Paulo, tese de Doutorado Universidade de São Paulo, 1998, pp. 131-207.

Silva⁶ sobre las relaciones entre los estibadores y los empresarios del transporte en el puerto de Santos durante la Primera República (1889-1930) y el periodo de entreguerras mundiales (1920-1940) respectivamente. Ambos trabajos muestran el conjunto de circunstancias de la vida portuaria (intermitencia del movimiento de carga, escasa tecnología, tradiciones socio-culturales, militancia política de las direcciones gremiales) como también el despliegue de las estrategias por parte de los trabajadores para controlar la oferta laboral por medio de sus organizaciones gremiales. El control de los trabajadores por parte de los empresarios enfrentaba dificultades en la naturaleza del trabajo en los puertos, tales como la escasa división técnica del trabajo, la precaria mecanización de las operaciones de movilización de la carga, la informalidad y eventualidad del trabajo en los puertos cuando se le compara con el trabajo fabril, sirvieron para generar una cultura de resistencia que favoreció el desarrollo de formas de acción directa. La expresión *closed shop* (tienda cerrada) indica el logro alcanzado por los trabajadores cuando sus sindicatos se convirtieron en proveedores de la mano de obra necesitada por las empresas portuarias y del transporte, lo que tenía especial significado en este puerto pues una empresa inglesa monopolizaba la movilización de la carga. Y fue un beneficio alcanzado en el contexto de los años 1920 cuando el puerto se vio congestionado de carga, haciendo vulnerable a los empresarios. En esos años los trabajadores lograron abolir a los intermediarios y que sus gremios controlaran el mercado laboral.

También ver: “Da tutela ao contrato: “homens de cor” brasileiros e o movimento operário carioca no pós-abolição”, em *Topoi* vol. 11, No. 20, Rio de Janeiro, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2010, pp.114-135. http://www.revistatopoi.org/numeros_antteriores/topoi20/topoi20_08artigo8.pdf

⁶ Fernando Teixeira da Silva, *Operários sem patrões: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras*, Campinas, Ed. da Unicamp, 2003, pp. 29, 131-158, 207, 405-430. También ver: Diego Luiz Vivian, *Indústria portuária sul-rio-grandense: portos, transgressões e a formação da categoria dos vigias de embarcações em Porto Alegre e rio grande (1956-1964)*, Porto Alegre, dissertação apresentada para a obtenção do grau de Mestre em História/Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2008, pp. 129-155. <http://www.ifch.unicamp.br/mundosdotrabalho/arquivos/diego.pdf>; Jairo Fleck Falcao, *Coperacao, experiencia e sobrevivencia: A historia dos trabalhadores do porto de Porto Alegre (1961-1989)*, Porto Alegre, tese de doutorado Universidade do Vale do Rio do Sinos, 2009, pp. 95-135. http://bdt.unisinos.br/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=1224