



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
PROGRAMA DE MAESTRÍA Y DOCTORADO EN HISTORIA
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS

**POR LA SENDA DE LAS DOCTRINAS EXÓTICAS Y LAS PREDICAS
INCENDIARIAS: PROTESTAS Y LUCHAS SOCIALES DE LOS
TRABAJADORES DEL TRANSPORTE EN CARTAGENA (COLOMBIA),
DURANTE LA REPÚBLICA LIBERAL (1930-1945)**

TESIS

QUE PARA OPTAR POR EL GRADO DE:

MAESTRO EN HISTORIA

PRESENTA:

RAMIRO JOSÉ SANTANA CARABALLO

TUTOR: DR. JAVIER TORRES PARÉS
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS (UNAM)

CIUDAD UNIVERSITARIA, CD. MX. ABRIL, 2016



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Contenido

AGRADECIMIENTOS	4
ÍNDICE DE IMÁGENES	5
ÍNDICE DE MAPAS	5
INTRODUCCIÓN	6
La historiografía de la República Liberal	10
La historiografía de los trabajadores en Colombia	12
CAPITULO I	29
EL PUERTO, LOS TRANSPORTES Y LA CIRCULACIÓN DE IDEAS	29
1. El modelo agroexportador en el siglo XX	32
2. Modernización del puerto	42
3. La circulación de ideas	45
4. Espacios de socialización y difusión	55
CAPITULO II	58
LOS PERSONAJES DE LA HISTORIA	58
1. El miliciano de la democracia colombiana: Juan Manuel Valdelamar	59
1.1 La oposición en el Concejo de Cartagena	62
1.2 Expulsión del Partido Socialista Democrático	64
2. El saxofonista del puerto: José Raquel Mercado	65
2.1 Vida sindical y solidaridad obrera	67
2.2 El puerto y la ciudad	70
3. El poeta de los trabajadores: Jorge Artel	73
CAPÍTULO III	79
DEBATES Y PROTESTAS DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE EN CARTAGENA	79
1. Ideales disociadores: Debates en las organizaciones de trabajadores:	84
2. La locomotora de vapor y el sindicato de Ferrovianos de Cartagena	92

3. La brigada de choque: Braceros, tripulantes, oficiales y mecánicos:	102
4. La lucha por la contratación colectiva	106
CAPITULO IV	115
“LA JUSTA INDIGNACIÓN DEL PUEBLO”: CIUDADANÍA, TRABAJADORES Y CONFLICTOS SOCIALES	115
1. Experiencias en común y la creación del Partido Socialista Democrático	118
2. Medidas contra el sabotaje y la carestía de la vida	126
3. La lucha popular por la asistencia social en Bolívar.....	133
4. Racismo e indignación colectiva.....	138
REFLEXIONES FINALES.....	143
ANEXOS.....	149
BIBLIOGRAFÍA.....	166

AGRADECIMIENTOS

Puedo dar fe que cualquier trabajo de investigación deja de ser una obra individual, con el pasar de los días y las vicisitudes presentadas termina convirtiéndose en una obra de carácter colectivo, el respaldo directo o indirecto es imposible de calcular. Con eterno agradecimiento a la máxima casa de estudios de México, la Universidad Nacional Autónoma de México. Gracias por su respaldo institucional y por el apoyo económico mediante una beca de posgrado que permitió solventar mi estancia en el país.

Al Dr. Javier Torres Parés, quien en todo momento me respaldó de manera incondicional en todo este proceso. Sus pertinentes comentarios, sugerencias y críticas fueron de gran valía para llevar este trabajo a un puerto seguro.

En la ciudad de Bogotá, el apoyo y la hospitalidad de los funcionarios de la Biblioteca Nacional de Colombia y el Archivo General de Colombia, que facilitaron de manera desinteresada la búsqueda de información para la tesis. En la Ciudad de México agradecer a los trabajadores del Archivo de la Secretaría de Relaciones Exteriores de México por su amabilidad y buena disposición.

Mención especial para mi hija Malena Lucía, con su llegada y su sonrisa me enseñó que el amor existe y es para siempre, la distancia es imaginaria. A María Antonia por confiar ciegamente, su compañía, compromiso y respaldo irrestricto. A mi mamá Martha por su mística y por ser el motor de mi vida, es una muestra de la entrega, dedicación y sacrificio son necesarios para lograr cualquier propósito. A mi papá Ismael y a mis hermanos Gregorio, Yahir y Luis Javier por su presencia.

Durante mi estancia tuve la fortuna de reencontrarme, conocer y compartir con personas que les guardo un especial cariño y aprecio, Robert y Felipe Quintero, Fredy Montoya, Giobanna Buenahora, Jhosman Barbosa, Gerly Corzo, me reafirmaron que la solidaridad existe y no tiene fronteras. A mis amigos mexicanos Magdalena, Mariano, David y Fernando por su fraternidad y guiarme de manera generosa. A los compañeros y amigos de utopía Lorena Guerrero, Orlando Deavila, Jorge Sará, Willian Cueto.

ÍNDICE DE IMÁGENES

1. Ferrocarril Cartagena – Calamar, estación de la Machina.	38
2. Nuevas instalaciones del puerto de Cartagena (1934).	41
3. Barco estadounidense atracado en las nuevas instalaciones portuarias de Cartagena, (1936).	42
4. Juan Manuel Valdelamar.	60
5. Juan Manuel Valdelamar.	63
6. José Raquel Mercado.	69
7. Jorge Artel.	76
8. Cartel de la Federación de Empleados de Bolívar.	82
9. Escudo del Sindicato de Ferrocarrileros Nacionales, norte, sur y nordeste.	100

ÍNDICE DE MAPAS

1. Mapa del Caribe Colombiano con las principales líneas férreas y el río Magdalena.	33
2. Mapa de la red ferroviaria a principios del siglo XX.	36
3. Mapa del Caribe Colombiano. Se puede observar el curso de los ríos y de sistemas cenagosos.	108

INTRODUCCIÓN

En 1930 se produjo un cambio político que pone fin a casi medio siglo de gobiernos conservadores. Llega a la presidencia Enrique Olaya Herrera, quien fue el primer presidente Liberal después de tantos años. Pero esta llegada de los liberales al poder estuvo antecedida de sucesos importantes que sin duda marcaron el derrotero para el triunfo de esta colectividad. El primer punto fue la conocida huelga de las bananeras, que inició por la protesta de los trabajadores que laboraban en la compañía estadounidense United Fruit Company –empresa encargada de la producción y comercialización de banano- ante la negativa de esta de negociar los 9 puntos de un pliego de peticiones. El 5 de diciembre de ese año cerca de 5.000 trabajadores se encontraban concentrados en una plaza de la población de Ciénaga- Magdalena, el ejército los rodeó y disparó indiscriminadamente dejando un número aún no cuantificado de muertos, cifras que todavía se encuentran en discusión¹.

El segundo punto fue la crisis económica internacional de 1929 que impactó al país, y trajo como consecuencia el derrumbe de los precios del principal producto que era el café, que pasó de valer 24.65 a costar 16.59 centavos de dólar la libra; fue imposible obtener

¹ Sobre la discusión de la huelga de las bananeras es importante revisar argumentos completamente antagónicos. Acerca del papel de la United Fruit Company en la economía y la sociedad costeña. Ver: Vega Cantor, Renán, *Gente muy rebelde protesta popular y modernización capitalista en Colombia 1909-1929*, t. 1 *Enclaves, transporte y protestas obreras*, Bogotá, Ed. Pensamiento Crítico, 2002, P. 161-178. LeGrand, Catherine C “El conflicto de las bananeras”, En: *Nueva Historia de Colombia*, Bogotá, Ed. Planeta, 1989. Posada Carbó, Eduardo, *El Caribe Colombiano una historia regional (1870-1950)*, Bogotá, Ed. El Ancora, Banco de la República, 1998, p. 350-362. Posada Carbó, Eduardo “La novela como historia, cien años de soledad y las bananeras”, *Boletín cultural y bibliográfico*, Banco de la República de Colombia, Bogotá, Ver., Vol: 35, 1998, p. 3-19. Laura F. Connor, “Entre la verdad y la realidad: “lo real maravilloso” de la masacre de la bananera en cien años de soledad” *Divergencias, revista de estudios lingüísticos y literarios*, Universidad de Arizona, Ver., Arizona, Vol: 7, 2009, p. 34-42.

nuevos préstamos, lo que generó la paralización de varias obras públicas, despido de trabajadores, descenso de los precios. Un tercer punto, fue la división al interior del partido conservador sobre la designación del candidato presidencial; la iglesia católica apoyaba al candidato Alfredo Vásquez Cobo y el sector de los congresistas respaldaba a Guillermo Valencia, lo que dio como resultado el fortalecimiento de la candidatura del liberalismo².

Estos antecedentes generarían una nueva etapa política en el país, que hay analizar con detenimiento y llamar la atención sobre la unanimidad que tiene esta etapa denominada por la historiografía nacional como la “República Liberal”, donde inicialmente se percibe como un proyecto político modernizador, monolítico, unificado, con una identidad, con unos actores definidos, con un ideal de inclusión de los sectores populares a la Nación. En ese sentido es válido preguntarse ¿por qué se le llama República Liberal? ¿Sí existió una República Liberal? ¿Existió un conjunto de elementos que pueden caracterizar a este periodo de la historia de Colombia con un solo nombre?³

En primera medida es importante resaltar, que las entelequias que construyó la historiografía tradicional sobre los hechos políticos del siglo XX, principalmente en caracterizar la “República Liberal” como un proyecto político cohesionado, con unos intereses definidos, es algo que hay cuestionar y analizar con detenimiento. En segunda medida, en términos programáticos existe una gran diferencia entre los gobiernos de Enrique

² Latorre Rueda, Mario, “1930-1934. Olaya Herrera: un nuevo régimen”, En: *Nueva Historia de Colombia*, Bogota, Ed. Planeta, 1989, p. 275-278.

³ Estos planteamientos los retomo de: Urrego Ardila, Miguel Ángel, *La Revolución en Marcha, (1934-1938): Una lectura en perspectiva latinoamericana*, Morelia, Mich., México, Universidad Michoacana San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas, Revista Nueva gaceta, 2005,p.11

Olaya Herrera (1930-1934) que la de Alfonso López Pumarejo (1934-1938) o la de Eduardo Santos (1938-1942). Las visiones distintas y antagónicas frente a cuál debía ser el futuro del país. Un ejemplo palpable es la visión que tenían sobre el desarrollo agrario en el país, mientras López argumentaba la necesidad de impulsar una reforma agraria que democratizara la tierra y la redistribuyera en la población campesina que venían siendo excluidas. La reforma agraria de manera tangencial buscaba modificar los factores de poder al interior de la estructura agraria, para facilitar y promover el ascenso social y político de los pobladores rurales. A diferencia de Olaya y Santos, le apostaban a una mayor concentración de la propiedad de la tierra, donde prevalecía el interés de los terratenientes y de los grandes propietarios, consideraban que el papel del Estado en este renglón no debía ser preponderante. Cada uno de los presidentes de la mal llamada “República Liberal” realizó una apropiación distinta del proyecto político de la burguesía colombiana, lo que generó relaciones completamente distintas, desde la visión de los partidos políticos hasta la visión programática. La relación de Alfonso López con el movimiento obrero fue fluida, porque acompañaron las reformas impulsadas, la creación de la Central de Trabajadores de Colombia se dio bajo el auspicio y apoyo decidido de López.

Otras características del periodo presidencial de Alfonso López Pumarejo (1934-1938), que se llamó “la Revolución en Marcha” que se caracterizó por realizar un proceso de modernización y que buscó vincular a los sectores populares al ideario de la Nación. Las reformas planteadas tuvieron como punta de lanza la intervención del Estado en asuntos económicos y como regulador de los conflictos sociales. Con la reforma tributaria -que establecía que quienes tuvieran más capital e ingresos pagaran más impuestos- se logró que

el presupuesto de la Nación aumentara significativamente; se le inyectaron nuevos recursos al sistema educativo y se procuró que los educadores fueran adecuadamente formados, pero lo novedoso fue el impulso decidido a la consolidación de la Universidad Nacional y la construcción de su sede en Bogotá. Formuló la función social de las autoridades, le dio un decidido apoyo a la asistencia pública, declaró la función social de la propiedad, conquistó la modificación y supresión de las prerrogativas de que gozaba la Iglesia Católica en el país, principalmente las que tenía en términos educativos, e impulsó la Ley 200 de 1936 que tenía como fin plantear una reforma agraria y una redistribución de la propiedad agraria. Un rasgo distintivo de López fue la apertura hacia lo social: desde las leyes, la Constitución y particularmente la actitud para reconocer y mediar en los conflictos de los trabajadores.

La principal oposición a las reformas vino de la Acción Patriótica Económica Nacional (APEN), una formación de extrema derecha que tenía como base a sectores de los partidos liberal y conservador, fundada para rechazar los cambios planteados. Los principales dirigentes eran terratenientes y su ideólogo era José Camacho Carreño, del grupo conservador de los “Leopardos”. El país vivió momentos de tensión, lo que produjo que las reformas no llegaran a implementarse como estaban concebidas, pero López logró crear una base social importante. Debido a la decisión de la Internacional Comunista de crear los frentes populares -con el fin de apoyar a los gobiernos progresistas para hacerle frente al fascismo y al nazismo- el Partido Comunista Colombiano adoptó dicho lineamiento. Esa alianza se transformó en un

apoyo a la formación y consolidación de sindicatos como la Central de Trabajadores de Colombia (CTC) y una legislación que favoreció a la clase obrera⁴.

La historiografía de la República Liberal

Dentro de los estudios clásicos se encuentra la obra de Gerardo Molina “*Las ideas liberales en Colombia*” donde se resalta el pensamiento liberal durante los siglos XIX y XX. Señala que las reformas impulsadas por el liberalismo entre 1930 - 1945 constituyen una ruptura política en el país, con unas nuevas prácticas y nuevos actores sociales. Este estudio termina elogiando la labor de liberalismo y coincide en mirar este periodo de manera monolítica⁵.

La mayoría de las investigaciones sobre el periodo en mención se centran en la figura de Alfonso López⁶, entre ellas se destaca la obra de Álvaro Tirado Mejía que analiza el pensamiento de López durante su primer periodo de gobierno, muestra la relación con el Partido Liberal y las confrontaciones con la APEN. Realiza su investigación a través de la dicotomía de la izquierda y la derecha, lo que le permite concluir que no existió la unidad

⁴ Tirado Mejía, Álvaro *Aspectos políticos del primer gobierno de Alfonso López Pumarejo*, Bogotá, Ed. Colcultura, 1980. La versión resumida de este libro está en: “López Pumarejo: La Revolución en Marcha” En: *Nueva Historia de Colombia*, Bogotá, Ed. Planeta, 1989. 305-347.

⁵ Molina, Gerardo, *Las ideas liberales en Colombia*, Bogotá, Ed. Tercer Mundo Editores, 1987, p.55.

⁶ Zuleta Ángel, Eduardo *El presidente López Pumarejo*, Bogotá, Ediciones Gamma, 1986. Del mismo autor ver: *Hombres de América. El presidente López*, Medellín, Ediciones Albón, 1966. López Michelsen, Alfonso, *Alfonso López Pumarejo. Polemista y polémico*, Bogotá, Instituto Caro y Cuervo, 1986. Noguera Mendoza, Aníbal, *Aproximación a Alfonso López. Testimonios para una biografía, 2 tomos*, Bogotá, Banco de la República, 1986.

doctrinaria fuerte de un partido que cohesionara y llevara a feliz término las reformas planteadas.

Renán Vega Cantor estudia el segundo periodo presidencial de López 1942-1946, que lo cataloga más como un proceso de contrarrevolución en marcha, describe la crisis política y la evolución capitalista que desencadenaron en la violencia de 1948. Con una mirada nacional analiza el papel del Partido Conservador, del Partido Comunista y del Gaitanismo⁷.

El estudio de Renán Silva es de las investigaciones más recientes sobre la época en mención. Se esfuerza en retratar la política cultural de los gobiernos liberales, la vinculación de los intelectuales a estas políticas de Estado de manera decidida. Silva considera que en este periodo se replanteó la relación entre la clase dirigente y los sectores populares, fue un momento de la modernización de las prácticas políticas en el país, donde se consideró a los sectores populares un elemento decisivo en la conformación de la Nación. Esta investigación es un gran aporte a la historiografía nacional, pero cae por momentos en la lógica apologética y tiene la limitación de considerar a la República Liberal como un proceso cohesionado, monolítico y con unos fines establecidos⁸.

En otra dirección se encuentran los estudios de Miguel Ángel Urrego, que se centra en estudiar la “Revolución en Marcha” con otros interrogantes y lo mira más en el contexto de América Latina, donde encuentra las similitudes con gobiernos como el de Lázaro

⁷ Vega Cantor, Renán, *Crisis y caída de la Republica...*

⁸ Silva, Renán, *República Liberal, intelectuales y cultura popular*, Medellín, Ed. La carreta editores, 2005, p. 7-8.

Cárdenas en México (1934-1940) y con las acciones del dirigente populista Pedro Albizu Campos en Puerto Rico. La coyuntura regional se caracterizó por los procesos de sustitución de importaciones, medidas populistas para enfrentar el ascenso del movimiento popular y obrero, reforma del Estado y modernización de las instituciones, movilización de la población, nacionalización de recursos energéticos y alianzas entre sectores reformistas y los partidos comunistas⁹.

No obstante, con esta breve mirada se percibe que en el periodo de la “República Liberal” los presidentes tenían pocas coincidencias políticas y eran parte de diversas tendencias ideológicas en el Partido Liberal. Cada quien diseñó un proyecto de gobierno de acuerdo a sus intereses particulares, fue inexistente una plataforma básica en la colectividad que guiara y cohesionara a todos los sectores o tendencias. Esto da pie para concluir que los estudios sobre la “República Liberal” requieren de nuevos impulsos y nuevos interrogantes, donde se puedan develar las características y matices regionales, y analizar cómo los sectores de trabajadores percibieron y asumieron esta nueva realidad.

La historiografía de los trabajadores en Colombia

Podemos destacar que existe un consenso bastante amplio sobre la importancia que tuvieron los trabajadores de los transportes (ferrocarrileros y portuarios) en la conformación y consolidación del movimiento obrero nacional. Los principales estudios sobre los trabajadores en el país, incluyen a los transportadores dentro del análisis global de los otros

⁹ Urrego Ardila, Miguel Ángel, *La Revolución en Marcha...*

sectores laborales. Pero con el pasar de los años se han formulado nuevos problemas de investigación sobre este grupo social, lo que ha conllevado a realizar análisis particulares para entender la importancia estratégica, sus rasgos culturales, sus contactos sociales, sus aportes a la sociedad.

Entre los estudios inaugurales sobre las acciones colectivas en Colombia se enmarca la investigación de Miguel Urrutia¹⁰, quien analiza la manera como se beneficiaba o afectaba a la sociedad a través del sindicalismo. La conclusión a la que llega es que en los países en vía de desarrollo con altos niveles de subempleo y desempleo, el sindicalismo no cumple el papel de una institución económica sino política, debido a que es a través de la acción política que la huelga se hace efectiva. La oferta ilimitada de mano de obra en países como Colombia constituye el talón de Aquiles de las organizaciones sindicales, sobre todo cuando los huelguistas son trabajadores no calificados, pues son fácilmente reemplazados por la empresa.

Urrutia aborda su estudio a partir de la racionalidad instrumental. Su enfoque economicista no le permite ver otra realidad del sindicato y las huelgas. La solidaridad sectorial o clasista no la ve más allá de un buen incentivo salarial. Para él, los trabajadores no son más que cifras de una estadística, y sus acciones la reacción mecánica de una operación matemática simple.

Dentro de esa misma línea se puede enmarcar el trabajo de Edgar Caicedo¹¹, que partiendo de un análisis marxista-leninista mira el problema de la formación, lucha y

¹⁰ Urrutia, Miguel, *Historia del sindicalismo en Colombia*, Bogotá, Ed. Universidad de los Andes, 1969. También consultar “El desarrollo del movimiento sindical y la situación de la clase obrera” En: *Manual de Historia de Colombia, Tomo III*, Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura, 1980, p.182-216.

¹¹ Caicedo, Edgar, *Historia de las luchas sindicales en Colombia*, Bogotá, Ed. Suramericana, 1974.

conciencia obrera. Señala dos formas de organización obrera: una de tipo elemental que era el sindicato y la segunda el partido considerado la vanguardia. El obrero es visto como el sujeto histórico que está en la capacidad o la misión de encabezar la revolución e instaurar el socialismo.

Ambas tendencias, la primera de carácter funcionalista y la segunda marxista, no van más allá de la esfera productiva, de consumo o de distribución y no visibilizan las dimensiones culturales y simbólicas de los obreros.

A finales de la década de 1990, las investigaciones sobre las acciones colectivas tienen un nuevo impulso. En ese sentido es clave mencionar el estudio de Mauricio Archila¹² sobre las protestas sociales en el marco del Frente Nacional 1958-1990. Inicia toda una ruptura con los enfoques interpretativos que predominaban sobre este tema, se aparta de esa bipolaridad, y se acerca más a la complejidad de la lucha social. Para Archila, a pesar de que las necesidades materiales explican más de mitad de las protestas, se da un aumento creciente de otras motivaciones más políticas y simbólicas. Además, indica que la lucha social no surge por una carencia de bienes materiales sino por las desigualdades que la precaria riqueza genera en la sociedad. Finalmente concluye que los sectores subalternos no son pasivos ni reactivos, actúan según una racionalidad propia cuyas raíces están todavía por desentrañar pero que obedecen a una razón no instrumental que incorpora otras dimensiones humanas, como tradiciones, sentimientos y valores.

¹² Archila Neira, Mauricio, *Idas y venidas vueltas y revueltas protestas sociales en Colombia 1958-1990*, Bogotá, Ed. ICANH-CINEP, 2005.

Archila en su investigación “Cultura e identidad obrera: Colombia 1910-1945” estudia la formación de la identidad de clase de los trabajadores colombianos, la cual no se produce por la sumatoria pasiva de elementos culturales, sino en el marco de la confrontación con las otras clases, particularmente de las élites. Lo interesante de esta investigación es la utilización de nuevas fuentes como la historia oral, que aportan valiosa información debido a la situación de los escuetos archivos nacionales y regionales¹³.

Renán Vega¹⁴ con un estudio sistemático pone en evidencia esas diversas expresiones de descontento colectivo, teniendo como marco espacio temporal la Colombia de principios del siglo XX. Este intento de historia total recoge hábilmente las protestas sociales protagonizadas por las mujeres, indígenas, obreros, campesinos, artesanos y el sector cívico. Por alguna razón el autor no especifica las acciones colectivas de los estudiantes universitarios.

En este estudio el historiador, apoyándose en la escuela social inglesa marxista, busca los elementos inherentes y derivados de la protesta popular. Su búsqueda no sólo se guiará hacia los motivos materiales, sino a los simbólicos e ideológicos. Estos últimos son importantes en su discurso, es por ello que se preocupa por sacar del olvido historiográfico un evento como el primero de mayo, se cuestiona sobre el impacto de la revolución francesa y rusa entre los grupos subalternos, y además se interesa por el proceso de apropiación de las

¹³ Archila Neira, Mauricio, *Cultura e identidad Obrera, Colombia 1910-1945*, Bogotá, Ed. CINEP, 1991, p. 392-403.

¹⁴ Vega Cantor, Renán, *Gente muy rebelde: protesta popular y modernización capitalista en Colombia, Tomo I, II, III y IV*, Bogotá, Ed. Pensamiento Crítico, 2002.

ideologías extranjeras en los trabajadores. También se cuestiona sobre el impacto de la modernización capitalista en los sectores sociales subalternos. Aunque es consciente de que es difícil hablar de unas relaciones socioeconómicas estrictamente capitalistas, defiende la idea de que esta formación social se consolida en las tres primeras décadas del siglo XX.

Luz Ángela Núñez, en su libro “El Obrero Ilustrado”, analiza una temática poco explorada para el caso colombiano. Argumenta que el elemento que mejor expresó “la voluntad de representación” de los sectores populares fue la prensa, que no tenía como fin exclusivo la reivindicación política o económica, sino que tenía unos fines más complejos, como el avance de la razón y la verdad, la educación del pueblo, su elevación material y moral, el mejoramiento de sus condiciones de existencia, la libertad de expresión y asociación, y la participación política de los sectores populares. Realiza una investigación sistemática sobre las formas de periodismo popular, da cuenta de sus características y su importancia en la vida política y cultural del país. Núñez analiza la prensa obrera y popular entre 1909-1930, periodo caracterizado por la hegemonía conservadora y la modernización capitalista. Lo interesante de esta investigación es la metodología que utiliza basándose en los planteamientos Manuel Tuñón de Lara, donde analiza la prensa como una totalidad, establece los nexos entre el público y sus lectores, y por último compara si las publicaciones son contenidos originales, copia, adaptación, repetición o plagio¹⁵.

En la primera década del siglo XXI los estudios sobre los trabajadores portuarios han tomado un impulso importante. Bajo esa tendencia encontramos el libro “*Puertos, sociedad*

¹⁵ Núñez Espinel, Luz Ángela, *El obrero ilustrado: prensa obrera y popular en Colombia (1909-1929)*, Bogotá, Universidad de los Andes, Facultad de Ciencias Sociales, Departamento de Historia, CESO, Ediciones Universidad de los Andes, 2006.

y conflictos en el Caribe Colombiano, 1850-1930” de Sergio Paolo Solano de las Aguas, que tiene como objetivo estudiar la vida portuaria como escenario de formación del sector más significativo de la clase obrera costeña y en consecuencia del conflicto social que más marcó a Barraquilla, Santa Marta y Cartagena durante la primera mitad del siglo XX. Estudia el proceso de formación de las clases modernas en medio de las tensiones sociales que tienen dos motivos: el primero, porque la creación de una cultura de tolerancia y respeto exige incorporar entre sus supuestos más elementales la aceptación del conflicto social como parte integrante de la vida de las sociedades modernas, y el segundo, a causa de la disputa que suscitaron los procesos de proletarización de la mano de obra. El autor se esfuerza por realizar una descripción de los sectores más importantes en el espacio portuario. Este estudio es novedoso en describir sectores como los braceros que eran el sector mayoritario, los tripulantes, la oficialidad y los mecánicos¹⁶. El autor retoma críticamente los aportes de la historia social inglesa (Thompson y Hobsbawm) sobre la historia desde abajo que le permitió acercarse a experiencias y expectativas tradicionales y de las innovaciones sociales y culturales. Una de las debilidades de esta investigación pasa por mostrar el Caribe colombiano como un espacio exclusivamente dependiente de la vida marítima, dejando de lado la importancia de las conexiones fluviales. No es de su interés explicar las influencias políticas e ideológicas, sus mecanismos de organización, resistencia y simbólicos, que sin duda le hubieran dado una mirada distinta a la investigación.

¹⁶ Solano de las Aguas, Sergio Paolo, *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe Colombiano, (1850-1930)*, Cartagena de Indias, Ministerio de Cultura-Universidad de Cartagena- Observatorio del Caribe Colombiano, 2003.

Dentro de esas nuevas interpretaciones y nuevas visiones sobre los trabajadores del transporte es importante la tesis doctoral de León Arredondo “Liberalism, working-class formation and historical memory: dockworkers in a Colombia frontier”, que toma como punto de investigación la población ribereña de Puerto Berrío en el departamento de Antioquia, una región de frontera. Centra la atención en el Sindicato de Braceros de Puerto Berrío, quienes tenían un poder enorme de negociación frente al empresariado y el Estado, conquistando un estatus social importante. Logra reconstruir la tradición de la devoción de la Virgen del Carmen por parte de los trabajadores, y analiza la presencia de ideologías como el liberalismo y el comunismo en los obreros¹⁷.

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

¹⁷ Arredondo, León, *Liberalism, working-class formation and historical memory: dockworkers in a Colombia frontier*, Tesis de doctorado, University of New York, 2005, p. 4-5.

también sigue los derroteros de la historia social inglesa, es una interesante mirada sobre los trabajadores portuarios en el Pacífico mexicano¹⁸.

Fernando Teixeira da Silva en su investigación “*A e a culpa: Os operários das docas de Santos: direitos e cultura de solidariedade 1937-1968*”, tiene como marco temporal el periodo entreguerras y se centra sobre los trabajadores portuarios de Santos en Brasil. Describe todo el proceso de resistencia y lucha de los obreros para controlar la mano de obra, que les permitía cierta independencia y un control sobre su propia vida. El lema principal que acompañaba ese sueño libertario era “*trabalhadores sem patrões*” (trabajadores sin patrones). A partir de 1909 los trabajadores conquistaron Closed Shop (el control sindical sobre el mercado del trabajo), pero con el pasar de los años los trabajadores que mantuvieron las reivindicaciones en ese sentido fueron los astilleros que tenían gran influencia de las ideologías anarquistas y socialistas.

Este entramado lo explica Teixeira por la coyuntura histórica que le impuso enormes dificultades a las organizaciones sindicales, que iban desde la represión policial, xenofobia nacionalista, esquemas de incentivos empresariales de beneficios sociales a los trabajadores,

¹⁸ Ochoa Rodríguez, Héctor Porfirio “*Los estibadores del puerto de manzanillo entre el porfiriato y la posrevolución*”, Tesis de doctorado, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social CIESAS, 2012. Sobre el caso mexicano es importante revisar: Pablo Xicoténcatl Eligaza, *Entre el riel y los muelles: Liguistas, confederados y patronos en el puerto de Veracruz, (1911-1925)*, Tesis de licenciatura, Universidad Autónoma de México, sede Iztapalapa, 2000. Jean Norvell, Elizabeth, “*sindicalism and citizen. Postrevolutionary worker mobilization in Veracruz*” en John Mason (ed), *Border Crossings. Mexican and Mexican-American workers*, Wilmington, Delaware: Ed. Scholarly Resources Inc, 1998, p. 93-115. Domínguez Pérez, Olivia “*Entre los muelles y los trabajadores portuarios de Veracruz*” ver., Xalapa, Anuario Vol: X 1995, 89-104. Martínez Díaz, Fausto José, *Movimiento obrero en Yucatán: el caso de los portuarios del progreso (1910-1929)*, Tesis de maestría, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social CIESAS, 2010.

alteraciones en la organización del funcionamiento de la industria portuaria, fortalecimiento del sindicalismo reformista y ampliación de las leyes que beneficiaran a los trabajadores. Uno de los elementos relevantes de esta investigación es la utilización de fuentes inéditas para el caso de Brasil, como es la documentación del Departamento Estadual de Ordem Política e Social de São Paulo (Deops-SP) (Departamento estatal de orden político y social de San Pablo), que se caracterizó por ser un órgano de represión que se encargaba de vigilar y perseguir a los grupos de oposición durante el siglo XX. Por otro lado es interesante la definición ampliada del concepto de control obrero que posibilita la articulación entre el proceso de trabajo y la organización de clase procurando un abordaje que combine las nociones de cultura del trabajo y el movimiento obrero¹⁹.

En la Argentina, los estudios sobre los trabajadores portuarios ocupan un lugar importante en la historiografía nacional. De las investigaciones más recientes podemos destacar la tesis doctoral de Geoffroy de Laforcarde “Dockworkers, mariners, and the countours of class identity in the port of Buenos Aires, 1900-1950”, que se desenvuelve en la ciudad porteña de Buenos Aires y logra vincular y dilucidar la relación existente entre ideologías en boga (sindicalismo, comunismo, anarquismo, socialismo, populismo, nacionalismo, conservadurismo) y las experiencias cotidianas de los trabajadores, el proceso de trabajo y la acción colectiva en el área estudiada, analizando cómo se construye el proceso de identidad de clase²⁰.

¹⁹ Teixeira da Silva, Fernando, *Operários sem patrões: os trabalhadores de cidade de Santos no entreguerras*, Sao Paulo, Ed. UNICAMP, 2003.

²⁰ De Lafocarde Geoffroy, “*Dockworkers, mariners, and the countours of class identity in the port of Buenos Aires, 1900-1950*” Tesis doctoral, University de Yale, 2001. Para el caso de la Argentina existe trabajos importantes ver: Falcón, Ricardo, *El mundo del trabajo urbano (1890-1914)*, Buenos Aires: Centro editor de América Latina, 1986. Del mismo autor consultar, *La Barcelona argentina: migrantes obreros y militantes en*

El anterior balance nos arroja luces que debemos analizar con detenimiento. En la historiografía de América Latina se nota un avance significativo sobre los trabajadores portuarios, pero frente a los trabajadores ferrocarrileros el avance ha sido poco. Para el caso colombiano la mayoría de los estudios se centran en el periodo de finales del siglo XIX y las primeras tres décadas del siglo XX. Simultáneamente la tendencia ha sido estudiar a los obreros en su conjunto y con una mirada nacional, sin embargo las investigaciones sobre la región del Caribe Colombiano²¹ han avanzado en otras líneas de estudio. El periodo de estudio de 1930 a 1945 llamado la “República Liberal”, ha sido tangencialmente abordado desde otra perspectiva, pero no han abordado el comportamiento colectivo de los trabajadores del transporte (puertos y ferrocarrileros) en Cartagena. El propósito de esta investigación es estudiar la incidencia e impacto de las acciones colectivas de este grupo social en el periodo mencionado, para lo cual es importante preguntarnos ¿Qué incidencia o impacto tuvieron las acciones colectivas de los trabajadores de los transportes en Cartagena durante la República Liberal? ¿Cuáles eran las características de los conflictos suscitados entre los trabajadores, los empresarios y el Estado? ¿Cuáles eran las organizaciones obreras y bajo qué lineamientos operaban?

Rosario (1870-1942), Rosario Laborde Editor, 2005. Es clave consultar el balance historiográfico de: Natalia Paula Fanduzzi, “El lugar de los trabajadores portuarios en la historia laboral (Argentina 1880-1930)”, *Revista Antítesis*, Universidad de Londrina ver., Londrina, V, 3 N° 7, 2011, p. 223-245.

²¹ Para el Caribe Colombiano existen trabajos importantes sobre la problemática de las protestas sociales y las luchas obreras ver: Sará Marrugo, Jorge Armando, *Identidad, Actores sociales y acción colectiva en Cartagena (1909-1930)*, (Tesis de licenciatura, Universidad de Cartagena, 2009). Lorduy Flórez, María Bernarda, *La protesta popular en Cartagena: (1920-1930)*, Tesis de licenciatura, Universidad de Cartagena, 2003. Bolívar, Jesús, *La clase obrera en Barranquilla (1900-1950)*, Tesis de Maestría, Universidad Nacional de Colombia, 1997.

En las páginas que siguen demuestro el protagonismo de los trabajadores del transporte (portuario y ferrocarrilero) en Cartagena, por la posición privilegiada que ocuparon. A través de sus luchas sociales lograron convertirse en actores fundamentales de la política local y nacional. Los contactos sociales les permitieron apropiarse de las ideas en boga para alimentar sus luchas políticas y exponer la visión que tenían de la sociedad. Pasaron de los espacios gremiales y sindicales al escenario electoral, con participaciones algunas veces exitosas y otras no.

El marco temporal se inicia con la fundación del Partido Comunista Colombiano en 1930, y la llegada del Partido Liberal a la presidencia, hechos que le imprimieron una nueva dinámica a las luchas sociales pues por primera vez se reconoce a los trabajadores como actores importantes en la vida nacional. En el otro extremo, 1945, el límite estuvo determinado por la renuncia de Alfonso López Pumarejo a la Presidencia de la República por escándalos de corrupción, por problemas familiares y la crisis económica imperante en el país por la segunda guerra mundial. Otro elemento fue la derrota laboral que sufrieron los trabajadores portuarios después de varios días de huelga, lo que dejó muy endeble a la Federación Nacional del Transporte, que desde ese momento no gozó de la misma fuerza social y política que le caracterizó en el periodo en estudio.

En el progreso de la investigación y la escritura de sus resultados me he beneficiado de un conjunto de trabajos que han sido clave para llevar a esta tesis a un puerto seguro. Las obra de E.P. Thompson sobre *“La formación de la clase obrera en Inglaterra”* y *“Costumbres en común”*; de Christopher Hill *“El mundo trastornado. “El ideario popular extremista en*

la Revolución inglesa del siglo XVII” y “*Los orígenes intelectuales de la Revolución inglesa*”; de Eric Hobsbawm “*Trabajadores. Estudios de historia de la clase obrera*” me permitieron entender lo complejo y la riqueza del accionar colectivo de los trabajadores, además de la precaución que debe tener el historiador para discernir las motivaciones y racionalidad de los sectores populares para no caer en postulados mecanicistas y reduccionistas.

Con John Womack Jr. comprendí el concepto de “posición estratégica” que siempre ha sido central en las relaciones industriales y de la organización de los obreros, que esta relación no pasa solamente por la posición de trabajadores calificados o no calificados, “además, y a diferencia de las otras, la del trabajo es fuerza no sólo en sentido positivo, por lo que aporta, por la producción, sino también, y en esto radica lo más especial, en sentido negativo, por lo que quita o resta a la producción cuando deja de operar, que es muchísimo en el caso de las posiciones industrial y técnicamente estratégica”²².

Alfonso Múnera, con su visión sobre el proceso de construcción de la Nación, que es complejo y que atraviesa múltiples conflictos sociales, políticos y culturales. Para el caso de Cartagena logra determinar cómo los sectores populares fueron determinantes en el proceso de independencia de la Nueva Granada con sus propios discursos, pequeñas victorias y grandes fracasos. Son interesantes los argumentos que esboza sobre el proceso de

²² Womack, John, *Posición estratégica y fuerza obrera hacia una nueva historia de los movimientos obreros*, México D.F., Fondo de Cultura Económica – El Colegio de México, 2007, p. 51.

construcción de la Nación colombiana, donde demuestra que fue un proyecto construido por los intelectuales andinos, en el cual excluían y marginaban a las poblaciones de las costas del Pacífico y Caribe colombiano²³.

A la hora de reconstruir la historia de los sectores obreros, tengo plena conciencia de que he contado con fuentes que no son las ideales. Sin embargo, debo señalar que son las únicas que existen en el presente, lo que se debe a factores como el poco cuidado de las organizaciones de trabajadores en conservar el material producido o también la falta de interés y la desidia por parte de los funcionarios públicos de resguardar la memoria de los subalternos. En esta investigación utilizamos información encontrada en el Archivo Histórico de Cartagena, en el Archivo Histórico del Atlántico, en el Archivo General de la Nación de Colombia, en la Biblioteca Nacional de Colombia y también en el Archivo de la Secretaria de Relaciones Exteriores de México.

La fuente primaria que utilicé en mayor medida fueron periódicos comerciales locales como: *La Prensa*, *Diario de la Costa*, *El Mercurio*, *El Fígaro*, *Diario El Mundo*, donde se nota que alcanzó un desarrollo empresarial importante, porque sus principales ingresos son básicamente del espacio publicitario, y también la inclusión de secciones a otro tipo de notas como deportes, acontecimientos sociales, sección de espectáculo, con el fin de atraer lectores

²³ Múnera Cavadia, Alfonso, *Fronteras imaginadas la construcción de las razas y de la geografía en el siglo XIX colombiano*, Bogotá, Ed. Planeta, 2005, p. 24 – 25. Del mismo autor ver: *El fracaso de la nación: región, clase y raza en el Caribe Colombiano (1717-1821)*, Bogotá: Ed. Banco de la República de Colombia, Ancora Editores, 1998.

y entrar en el juego de la competencia electoral²⁴. Pero también esta prensa respondía ideológicamente al Partido Conservador y a los intereses del empresariado. La otra prensa que consulté fueron los periódicos auspiciados por el Partido Comunista Colombiano durante la época, que puede considerarse crítica, versátil, militante, y que a pesar de ser periódicos nacionales tenían un cubrimiento importante con corresponsales en las zonas donde el partido tenía una base social, política y sindical importante. Es bien sabido que la base del PCC se encontraba mayoritariamente en los puertos del Caribe colombiano y en los ferrocarriles. Los periódicos consultados fueron: “*Tierra*”, “*El Bolchevique*”, “*Diario Popular*”.

En el proceso de análisis y crítica de la prensa comercial, tuvimos claridad a la hora de abordar esta fuente porque muchas veces son los antagonistas quienes fijan el perfil de la protesta social y aún las definiciones de lo público y lo privado. Los sesgos de esta opción son evidentes pues las fuentes no son neutrales en su reproducción de la realidad. La gran prensa siempre tiende a invisibilizar actores y calificarlos de radicales. Muchas veces, más por temor que por simpatía, registra formas de luchas impactantes como un paro o bloqueo de vías, mientras que descuida protestas de resonancia pero de mayor contenido, como una marcha pacífica de campesinos²⁵.

Por otro lado la información de la prensa la contrastamos con documentos encontrados en el Fondo de Ministerio de Gobierno del A.G.N. de Colombia, donde se muestra casos de seguimiento e inteligencia a los sectores obreros en el Caribe Colombiano

²⁴ González Marín, Silvia, *Prensa y poder político: La elección presidencial de 1940 en la prensa mexicana*, México, D.F.: Universidad Nacional Autónoma de México-Siglo Veintiuno editores, 2006, p.17.

²⁵ Archila, Mauricio, *Idas y venidas y vueltas...*, p.74-75

y también a los militantes del P.C.C. Asimismo hallamos en el Fondo de Presidencia de la República cartas y comunicados que los trabajadores le hacían llegar a los presidentes de la época sobre distintas solicitudes ya fuesen peticiones, información o sugerencias.

También utilizamos los *Anales del Concejo de Cartagena*, que era una publicación quincenal, donde se divulgaban las actas de cada sesión de dicha Corporación. Además incluían acuerdos, resoluciones y proposiciones, en estos documentos encontramos las intervenciones del concejal comunista Juan Manuel Valdelamar. Nos permitió identificar los concejales aliados a las causas obreras, conocer qué tipo de debates e iniciativas presentaron para defender los derechos de los trabajadores.

Por último consultamos los *Informes Políticos de los Embajadores de México en Colombia*, considero que es una fuente poco explotada e invaluable y que tiene una connotación distinta porque los informes de este estilo que se han venido utilizando son los de los diplomáticos de Estados Unidos y Francia que se caracterizan por ser la mirada de unos países imperialistas y capitalistas sobre sus subyugados. Estos informes son de un país de América Latina que viene de pasar por un proceso revolucionario y que tiene como fin construir un proceso de Estado-Nación para darle cabida a los sectores populares.

El término de economía moral lo utilizo en el sentido de E.P. Thompson:

[...] [Los] agravios operaban dentro de un consenso popular en cuanto a qué prácticas eran legítimas y cuáles ilegítimas en la comercialización, en la elaboración del pan, etc. Esta estaba a su vez basada en una visión tradicional consecuente de las normas y obligaciones sociales, de las funciones económicas propias de los distintos sectores

dentro de la comunidad que, tomadas en conjunto, puede decirse que constituyen la economía moral de los pobres²⁶.

Las experiencias en común como lo planteó Thompson, donde los sectores populares frente a condiciones de explotación logran cohesionarse como grupo social y logran construir discursos alternativos, lo que les permite crear plataformas políticas de largo alcance.

El puerto lo considero algo más que un sitio geográfico o físico que contiene, infraestructura, máquinas, tecnología, embarcaciones, vapores, astilleros, estadísticas, movimiento de carga, que se describe con una ecuación simple: exportaciones + importaciones = puerto. Lo percibo más bien como un espacio de contacto donde se construyen y se tejen relaciones sociales, se encuentran visiones del mundo, tradiciones y circulan ideas.

He organizado los resultados de la investigación de la siguiente manera: En el primer capítulo describo la importancia del puerto de Cartagena durante la década de 1930 y 1940. La importancia que tenían los trabajadores del transporte (portuarios y ferrocarrileros) en la región y la ciudad. Analizo la penetración de las ideas comunistas al interior de los obreros y la formas para socializarla, los lazos donde intelectuales y trabajadores tenían espacios de intercambio de ideas.

En el segundo capítulo, intentamos reconstruir, rastrear y analizar las acciones de dos dirigentes obreros cartageneros; José Raquel Mercado y Juan Manuel Valdelamar, que

²⁶ Thompson, Edward Palmer, *Costumbres en Común*, trad. Al castellano de Jordi Beltrán y Eva Rodríguez, revisión de Elena Graú, Barcelona, Ed. Critica Grijalbo Mondadori, S.A., 1995, p. 216.

tuvieron una incidencia política importante a nivel local, regional y nacional. También incluiremos a Agapito de Arco, más conocido como Jorge Artel, quien siempre acompañó las causas obreras y plasmó a través de sus escritos su compromiso y relevancia con este conglomerado social. Nos aproximaremos al pensamiento de estos líderes, qué propuestas y aportes dieron en el proceso de construcción de la región, pero particularmente nos centraremos en la época de la llamada República Liberal, 1930- 1945.

En el tercer capítulo esbozo las principales organizaciones de trabajadores en la ciudad a principios de 1930, reconstruyo las recepciones y debates que generaron las nuevas ideologías en boga. Retomo las principales huelgas de los trabajadores ferrocarrileros y portuarios. Uno de los puntos centrales de las protestas obreras fue luchar por el control de la mano de obra por parte de los sindicatos y no como lo deseaba el empresariado, que rigiera bajo los parámetros de la oferta y la demanda.

En el cuarto capítulo estudio las ideas radicales sobre los derechos sociales que reivindicaban los trabajadores, que se inspiraban en el fortalecimiento de la asistencia social en el departamento de Bolívar, la lucha porque el Estado interviniera y controlara la carestía de la vida, que jalonaron el debate sobre los derechos ciudadanos de la mujeres, y finalmente la lucha contra el racismo y segregación racial.

CAPITULO I

EL PUERTO, LOS TRANSPORTES Y LA CIRCULACIÓN DE IDEAS

¡El pueblo te quiere a ti,
Diego Luí,
el pueblo te quiere a ti!

Con too y que eres bien negro
ya lo blanco te respetan
porque dices la verdá,
y se quitan el sombrero
cuando te miran pasá.

Jorge Artel, *El líder negro* ²⁷

Desde que el *ferrocarril* fue inaugurado oficialmente y empezó a llegar con regularidad los miércoles a las once, y se construyó la primitiva estación de madera con un escritorio, el teléfono y una ventanilla para vender los pasajes, se vieron por las calles de Macondo hombres y mujeres que fingían actitudes comunes y corrientes, pero que en realidad parecían gente de circo. En un pueblo escaldado por el escarmiento de los gitanos no había un buen porvenir para aquellos equilibristas del comercio ambulante que con igual desparpajo ofrecían una olla pitadora que un régimen de vida para la salvación del alma del séptimo día; pero entre los que se dejaba convencer por cansancio y los incautos de siempre, obtenían estupendos beneficios.

Gabriel García Márquez, *Cien años de soledad*, 234-235

El puerto ha sido determinante en el devenir histórico de Cartagena: durante la época colonial fue uno de los puertos más importante del Caribe y Suramérica. Era el punto de llegada de los esclavos, los cuales eran enviados al interior de los Andes, Panamá, Perú y México; y era el punto de llegada de los productos que venían de España para luego ser distribuidos a otras regiones.

²⁷ Ferrer Ruiz, Gabriel, *Jorge Artel: Tambores de la noche*, Cartagena, Universidad de Cartagena - Instituto de Patrimonio y Cultura de Cartagena y Alcaldía Mayor de Cartagena de Indias, 2009, p. 58.

La importancia que tuvo la ciudad de Cartagena de Indias durante la época colonial para el comercio entre España y las tierras recientemente descubiertas fue, ante todo, su proximidad al istmo de Panamá, que carecía de puertos ubicados sobre el Caribe, lo cual de algún modo convertía a la ciudad de las murallas en la protectora del comercio interoceánico y, por ende, de los tesoros provenientes del Perú. Asimismo, se hallaba a la orilla de un gran puerto, seguro, profundo y difícil de forzar por el enemigo en caso de ataque. Se encontraba también en el centro de la cuenca del Mar Caribe y era el puerto terminal más próximo a la desembocadura del Río Magdalena, vía obligada de penetración al Nuevo Reino de Granada y por lo tanto su mejor guardián.

Los galeones que llegaban a Cartagena debían fondear a corta distancia de la costa de la península de Icacos (donde hoy se encuentra la Base Naval del Caribe) y cargar y descargar sus pasajeros, fardos y botijas en pequeñas embarcaciones hasta y desde el muelle de la contaduría, al fondo de la bahía de Las Ánimas. Costosa intermediación que pudo evitarse acoderando los navíos de la Carrera de Indias directamente a un muelle de desembarco en algunas de las amplias orillas de la bahía; pero no fue así: se prefirió lo militar a lo comercial. Nacida bajo este signo, no es de sorprender que se convirtiera en la plaza fuerte colonial más importante de la América del sur, y en la segunda del Caribe, después de La Habana.

En la época republicana el puerto siguió siendo por excelencia el espacio de sociabilidad, de encuentro, de contactos entre los habitantes de la ciudad y el exterior. Los puertos marítimos y fluviales, lo mismo que los mercados y el comercio que le eran inherentes, aparecen como espacios económicos, laborales y culturales particulares en el contexto de una región o país. Entre sus peculiaridades lo primero que resalta es que el puerto

determinaba una configuración urbana muy específica que, con sus callejuelas que convergen a él, determinaba las características de la estructura urbana que durante muchísimo tiempo creció como punto de referencia y especializando sus espacios acordes con su proximidad.

Esto permite señalar que el puerto era algo más que un sitio geográfico destinado para el arribo de embarcaciones y depósito de mercaderías; era eso y toda la ciudad, la que durante mucho tiempo fue simple aditamento. Como punto geográfico, dada su condición de lugar de atraque de grandes naves y pequeñas embarcaciones, era el punto en que confluía todo el mercado diario, el comercio interior y exterior. Durante mucho tiempo mercado y puerto constituyen una sola entidad en el sentido espacial, económico y cultural. Las carnicerías, pulperías, bodegas y almacenes comerciales, obligatoriamente aparecían como sus prolongaciones²⁸.

²⁸ Solano de las Aguas, Sergio Paolo, *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe Colombiano, 1850-1930*, Bogotá, Ministerio de Cultura de Colombia-Universidad de Cartagena-Observatorio del Caribe Colombiano, 2003, p. 4.



1. Mapa del Caribe del Colombiano con las principales líneas férreas.
 Este mapa se elaboró a partir de información encontrada en el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (Colombia)

1. El modelo agroexportador en el siglo XX

En Colombia el modelo económico agroexportador inicia después de la segunda mitad del siglo XIX con productos como el tabaco, la quina y el café, siendo este último el verdadero motor de impulso para la implementación del modelo a partir de 1870. Para ello, fue necesaria la construcción de un sistema de transporte que permitiera movilizar los productos desde las zonas de producción y acopio a los puertos, los cuales eran enviados a puertos de Europa Occidental y Estados Unidos, y de ahí hasta sus lugares de destino. Con una extensión de 1600 kilómetros, el Río Magdalena atraviesa el territorio nacional de sur a norte, lo que le permite posicionarse como uno de sus grandes vasos comunicantes. Hasta 1950 fue la arteria comunicacional entre la región andina y los puertos marítimos del Caribe.

Gracias a ello Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, junto con puertos fluviales como Calamar y Magangué, experimentaron un crecimiento importante.

El transporte fluvial se convirtió en la columna vertebral de las comunicaciones costeñas. No en vano desde 1823 se hicieron los primeros esfuerzos para introducir la navegación por el río. Fue una experiencia de ensayos tortuosos cuyos logros comenzaron a disfrutarse a mediados de siglo. Aunque insuficientes, los avances fueron significativos. Muestra de ello es el aumento exponencial en el número de vapores circulando después de 1870: de 10 vapores navegando en 1873 se pasó a 23 en 1887; a 30 en 1896; a 38 en 1913 y a 133 en 1928. Para 1936, el número se redujo ostensiblemente a 71²⁹.

Como lo demuestran las cifras, la década de 1920 fue la de mayor circulación de vapores como consecuencia del aumento de la exportación del grano y debido a la indemnización que el país recibió de manos de los Estados Unidos en compensación por la pérdida de Panamá, lo que permitió la realización de una serie de inversiones en áreas estratégicas para la economía nacional. El transporte fue uno de los renglones que el Estado impulsó decididamente.

El transporte ferroviario, por su parte, siguió el mismo patrón de desarrollo del transporte fluvial, ligado al modelo económico agroexportador. Para ellos se diseñó un sistema conectado con el Río Magdalena, a fin de poder sacar más rápido los productos al mercado mundial. Las producciones y exportaciones de café reforzaron en un principio estas

²⁹ Contraloría General de la República Contraloría, *Geografía económica del Atlántico*, Bogotá, 1936, p. 7 a la 20.

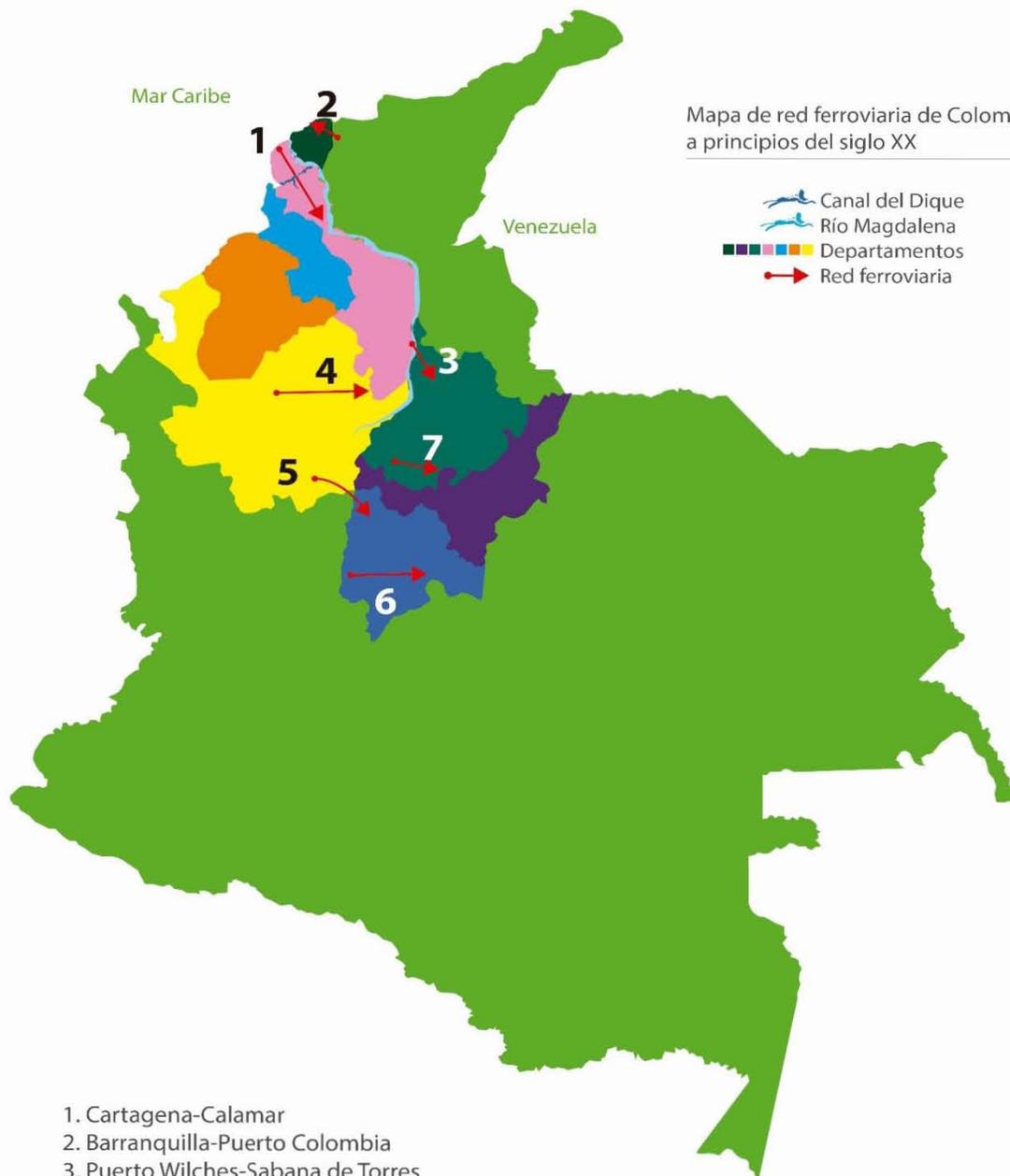
tendencias. He ahí la razón por la cual se trazaron, recuperaron y concluyeron muchas líneas férreas desde y hacia el Magdalena.

Una descripción esquemática de las principales ferrovías del país muestra claramente la importancia estratégica para la economía colombiana de esa arteria fluvial. En ella desembocaban ferrocarriles considerados como la principal o la única vía de comunicación entre ciertas regiones del territorio nacional. Ya para 1920, a la orilla del río llegaban ferrocarriles de relativa importancia para la comunicación y el transporte nacional:

- El de Puerto Colombia a Barranquilla (29 kilómetros): movía carga y pasajeros entre los grandes barcos marinos que no podían entrar a Barranquilla y los barcos de río que no podían salir al mar, por los peligros de Bocas de Ceniza.
- El de Cartagena a Calamar (105 kilómetros): bastante usado puesto que el Canal del Dique solamente permitía el cruce a barcos de poco calado.
- El de Puerto Wilches, que llegaba en ese instante hasta Sabana de Torres (50 kilómetros).
- El de Puerto Berrío a Medellín (190 kilómetros), que comunicaba a esa ciudad directamente con el río Magdalena.
- El de la Dorada-Honda-Ambalema (111 kilómetros), que servía para evitar el salto de Honda, y pasar carga y pasajeros entre el alto y el bajo Magdalena.
- El de Girardot a Facatativá (132 kilómetros), donde se cambiaba de tren porque variaba el ancho de la carrilera y se pasaba al ferrocarril de la Sabana que comunicaba a Facatativá con Bogotá.

- El del Tolima (76 kilómetros), que comunicaba a Flandes con Ibagué³⁰.

³⁰ Nichols E., Theodoro, *Tres puertos de Colombia, estudios sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*, Bogotá, ed. Banco Popular, 1973, 111-120. Ver: Ortega Díaz, *Ferrocarriles Colombianos*, (Bogotá, 1923,) p. 300-330



1. Cartagena-Calamar
2. Barranquilla-Puerto Colombia
3. Puerto Wilches-Sabana de Torres
4. Medellín-Puerto Berrío
5. La Dorada-Honda-Ambalema
6. Flandes-Ibagué
7. Girardot-Facatativá

2. Red ferroviaria a principios del siglo XX. Este mapa se elaboró a partir de información encontrada en el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (Colombia)

Los elementos explicados anteriormente permiten entender la importancia estratégica de Cartagena como ciudad bisagra tanto para el transporte como para la economía nacional. Ello le permitió mantener un sitio privilegiado en el contexto nacional.

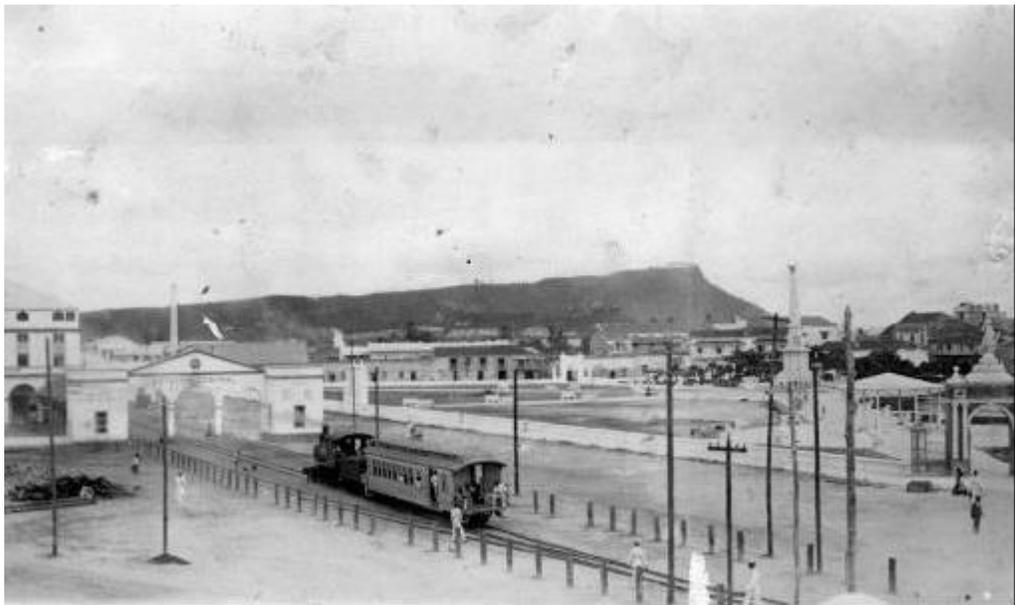
Igual que el Ferrocarril de Bolívar, el de Cartagena también se construyó en el siglo XIX: en 1894 un tramo de 105 kilómetros conectaba a Cartagena con el río Magdalena en el puerto de Calamar. Sin embargo, a diferencia del Ferrocarril Bolivarense, el Ferrocarril de Cartagena no fue un negocio próspero, incluso a pesar de que el comercio de Cartagena sí aumentó como resultado de una mejor comunicación con el río.

Originalmente construido por un concesionario norteamericano, el ferrocarril fue vendido en 1906 a una compañía británica, la Cartagena Railway Company, que más tarde se convertiría en la Colombia Railway Company & Navigation Company. Durante la segunda y tercera décadas del siglo XX esta firma era la mayor compañía transportadora en el Magdalena, con una fuerte participación en la navegación con el Canal del Dique³¹, que corría paralelo al ferrocarril. Desde la década de 1920 el gobierno realizó intentos por adquirirla, lo que finalmente hizo en 1939. Durante la década de 1940 el ferrocarril funcionó con un fuerte déficit y en 1950 fue clausurado³².

³¹ Es un canal artificial que conecta el río Magdalena con la bahía de Cartagena, se calcula que el canal tiene una extensión aproximada 148 kilómetros, además siempre fue un anhelo desde la época colonial y republicana para superar los problemas de transporte que tenía la ciudad. Su construcción data desde el siglo XVI, pero siempre tuvo dificultades por la alta sedimentación y falta de dragado. Ver: Bell Lemus, Gustavo “El canal del dique 1810-1840: El viacrucis de Cartagena”, Boletín Cultural y Bibliográfico del Banco de la República de Colombia, Bogotá, Edición XXI, Volumen XXVI, 1989.

³² Posada Carbó, Eduardo, *El Caribe Colombiano una historia regional (1870-1950)*, Bogotá, Ed. Banco de la República- El Ancora Editores, 1998, 296. Ortiz Cassiani, Javier, *Los rumores de la estación: memoria oral del ferrocarril Calamar – Cartagena*, Cartagena, Ministerio de Cultura de Colombia-Universidad de Cartagena-Observatorio del Caribe Colombiano, 2005.

En el marco de este entramado de comunicaciones nacionales, de la mano de la importancia económica del río y de los ferrocarriles surgió una masa de trabajadores que crecía al ritmo de las importaciones y exportaciones del país. Para el caso colombiano, las zonas portuarias fueron escenarios propicios para la organización sindical por la capacidad de negociación que tuvieron los trabajadores del transporte, básicamente los portuarios y los ferrocarrileros. Era bien sabido que una decisión de suspender actividades podía provocar grandes pérdidas económicas, con consecuencias nefastas para los sectores productivos (sobre todo en las áreas que dependían del comercio de ultramar). Los portuarios eran poderosos porque su capacidad de huelga era poderosa; y en general los sindicatos de las zonas portuarias tenían una fuerte tradición de combatividad. De Buenos Aires a San Francisco, de Rotterdam hasta Hong Kong, de Sídney a Liverpool, la amenaza de una huelga portuaria es algo que todavía se sigue tomando de manera muy seria.



1. Ferrocarril Cartagena – Calamar, estación de la Machina
Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena

Bajo esa dinámica podemos entender el conflicto suscitado en marzo de 1932³³, que muestra la capacidad de lucha y la posición estratégica que ocupaban los trabajadores del transporte. El administrador de la aduana del puerto de Cartagena, siguiendo las órdenes del gobierno nacional, decretó una rebaja de los salarios que devengaban los capataces y trabajadores de distintas dependencias portuarias, lo que inmediatamente generó el descontento y un pronunciamiento por parte de la “Unión de Estibadores de la Machina”, quienes consideraban “que las sumas a que se les ha reducido el jornal no está en relación justa y equitativa con la ruda labor que realizan³⁴”, por lo que exigieron que se mantuvieran los salarios de \$1.80 centavos para los capataces y \$1.20 centavos para los trabajadores comunes por cada día ordinario de trabajo de ocho horas. También exigieron que hubiese una lancha dispuesta para que ellos pudiesen desembarcar de los vapores una vez terminadas sus jornadas laborales puesto que eran obligados a permanecer en ellos sin que ese tiempo les fuera recompensado. A propósito, uno de los registros de prensa de la época:

“... desean que el gobierno o la administración de la Aduana obtengan de la empresa del ferrocarril que la máquina en que se vienen a la ciudad los empleados del gobierno, admita a todos los trabajadores y alegan que es injusto que a medio día se condene a un obrero, después de haber trabajado durante varias horas consecutivas, a venirse a pie de la machina hasta la ciudad. Además han pedido los obreros en referencia por conducto de la “Unión de Estibadores de la Machina” que el gobierno o la administración de la Aduana designe a un médico colombiano para el examen y reconocimiento de los accidentados, y que se dé cumplimiento fiel a las leyes vigentes

³³ La década del treinta fue un periodo de particulares convulsiones económicas, sociales y políticas. De manera general, podemos anticipar que lo específico fue el ser una coyuntura de crisis del capitalismo, que fue enfrentada Estados Unidos con el modelo keynesiano y, en Europa, con el ascenso de movimientos fascistas. En América Latina el régimen oligárquico fue superado por el nacionalismo y el populismo.

³⁴ Ver: “Está a punto de estallar una huelga de los obreros de la machina por los sueldos bajos”, *El Mercurio*, Cartagena 13 de Marzo de 1932.

sobre accidentes de trabajo en lo que se refiere a la asistencia médica completa y a las respectivas indemnizaciones³⁵”.

Tres días después los braceros estuvieron a punto de suspender sus actividades porque la empresa Terminal de Cartagena no tenía cómo pagar los salarios correspondientes a la semana laborada, lo cual generó toda una polémica en la ciudad, y un periódico local señalaba “ [sic] que los obreros de La Machina estaban dispuestos a parar en seco sus trabajos y que la Aduana no tenía cómo, ni con qué evitar semejante resolución, que hubiera sido un desaguisado para el comercio local y de gran parte de los importadores del interior del país”³⁶, finalmente el conflicto se solucionó porque la empresa Andian National Corporation³⁷ decidió facilitar el dinero.

Del análisis del conflicto anterior, se desprenden elementos que deben revisarse con mucho detenimiento. El primero es que realmente los braceros o astilleros se resistían a que su salario dependiera de los flujos de la economía internacional -aún en el año de 1932 se sentía en el país el impacto de la crisis del 29-, lo que permite decir que existía una reticencia a que la estabilidad o disminución en el costo de su mano de obra se rigiera por la ley de la oferta y la demanda: parámetro de los empresarios para abaratar costos vía reducción de

³⁵ Ver: “Está a punto de estallar una huelga de los obreros de la machina por los sueldos bajos”, *El Mercurio*, Cartagena 13 de Marzo de 1932.

³⁶ Ver: “La Andian facilitó el dinero para los obreros de la machina” *El Mercurio*, Cartagena, 16 de Marzo de 1932.

³⁷ Fue una empresa con capital mixto de Canadá y de los Estados Unidos que tuvo intereses económicos en la ciudad, filial de la Standard Oil de Nueva Jersey a partir de 1928 participó en la construcción del oleoducto de Barrancabermeja –Cartagena y también tuvo la concesión para su operación.

salarios en tiempos de crisis, pero que no aumentaban en los periodos de bonanza, salvo casos de excepción, debido a la presión ejercida por los trabajadores a través de sus organizaciones.

Un segundo elemento, se halla en la racionalidad bajo la cual los trabajadores miraban su labor. Para ellos era clara su importancia dentro de la economía nacional, por lo que les resultaba inconcebible el que vivieran en condiciones tan precarias. Es por eso que permanentemente apelaban a calificativos de injusticia e ilegitimidad, para denunciar una visión tradicional de las normas y obligaciones sociales, donde veían que a pesar de sus dificultades económicas el negocio seguía siendo rentable, y se resistían a aceptar que fueran los sacrificados por dicha lógica económica. Especialmente si se tiene en cuenta que ellos eran quienes sustentaban la economía familiar y cualquier reducción de su salario impactaría negativamente en sus condiciones de vida.

Bajo esa lógica debemos mirar también la huelga de 1933, por parte de los braceros (astilleros) que laboraban en la zona de La Bodeguita, La Bodega N°7 y La Machina, las cuales dependían del Ferrocarril de Cartagena. En esa ocasión, los cerca de 500 trabajadores nuevamente solicitaban un aumento del salario de \$ 1.10 a \$ 1.50 bajo el argumento de que las condiciones de vida les imponían mayores gastos que no guardaban relación con los jornales que devengaban. Del mismo modo, debido a que los empresarios no querían a realizar aumentos considerables, así también decidieron hacerlo los ingenieros, mecánicos y demás miembros de la tripulación de los barcos fluviales que hacían el tráfico entre el puerto

de Cartagena y los puertos a orillas del río Sinú, el Atrato, así como una parte de barcos fluviales que transitaban por el Magdalena³⁸.

Lo anterior demuestra también la forma como se establecieron redes de comunicación que les permitían a los trabajadores estar enterados de la realidad de la región. Fácilmente aprovechaban y articulaban sus luchas para sacarle un mejor provecho a este tipo de situaciones, lo que confirma la posición estratégica en que se encontraban y la consciencia que tenían sobre el papel que jugaban en el engranaje de la economía nacional.

2. Modernización del puerto

En 1933 el gobierno del presidente Enrique Olaya Herrera, en el marco de las celebraciones del cuarto centenario de la fundación de la ciudad de Cartagena inauguró las nuevas instalaciones portuarias en el barrio de Manga. El anterior, antiguo muelle de la machina, que era de madera, había quedado en pésimas condiciones por un incendio en 1931. Esta es la razón principal que señala el historiador Eduardo Lemaitre³⁹ que motivó el cambio de las instalaciones del Centro histórico hacia la periferia de la localidad, pero en últimas este argumento termina siendo simplista, porque deja por fuera elementos claves como lo es el gran aumento del tráfico marítimo.

Este hecho cambia completamente la configuración urbana de la ciudad, porque separa completamente las instalaciones portuarias del Centro histórico donde había

³⁸ Ver: “Se han declarado en huelga cerca de quinientos obreros cargadores y los navieros”, *El Mercurio*, Cartagena, 17 de diciembre, 1933.

³⁹ Lemaitre, Eduardo, *Historia general de Cartagena, Tomo IV*, Ed. El Ancora editores – Banco de la República, Bogotá, 1983, p. 565.

coexistido durante la época colonial, republicana y durante las tres primeras décadas del siglo XX, para moverlo hacia la periferia de la urbe. Los motivos para la ubicación del puerto a las afueras de la ciudad, los podemos encontrar en el aumento del volumen de carga hacia el exterior de productos como el café, ganado, banano y petróleo, que sin duda mostraban una notable mejoría después de la crisis de 1929. Otro elemento sería el crecimiento urbano y el aumento de la población.

Las instalaciones contenían terminal marítimo, fluvial y ferroviario. Incluían dos muelles de concreto reforzado de 600 pies de longitud y 135 pies de ancho, con atracaderos para cuatro buques. De estos, uno tenía 40 pies y los tres restantes 33 pies de profundidad. Había también un muro de retención de 1.065 pies de largo y 33 pies de ancho para mantener el relleno, y para dar capacidad a barcos más pequeños. Cada uno de los muelles estaba parcialmente recubierto, resistente a los incendios, como protección para la carga, de 80 pies de ancho y 570 pies de largo. El muro de retención también tenía un techo parcial. Los muelles y el terreno relleno se conectaban por medio de rieles con el ferrocarril central de Bolívar y el de Cartagena-Calamar. Las instalaciones contaban con siete grúas eléctricas en los muelles y en el terreno de relleno con un pontón de grúa flotante y con remolcadores, lanchas, equipo para apilamiento y demás maquinaria portuaria. Todas las instalaciones tenían red de alumbrado, de teléfonos, agua y protección contra incendios. Poco después se construyó un edificio para alojar las oficinas de la aduana del terminal⁴⁰.

⁴⁰ Diario oficial de Bolívar, 5 de marzo de 1931, 28 de abril 2 de junio de 1932.

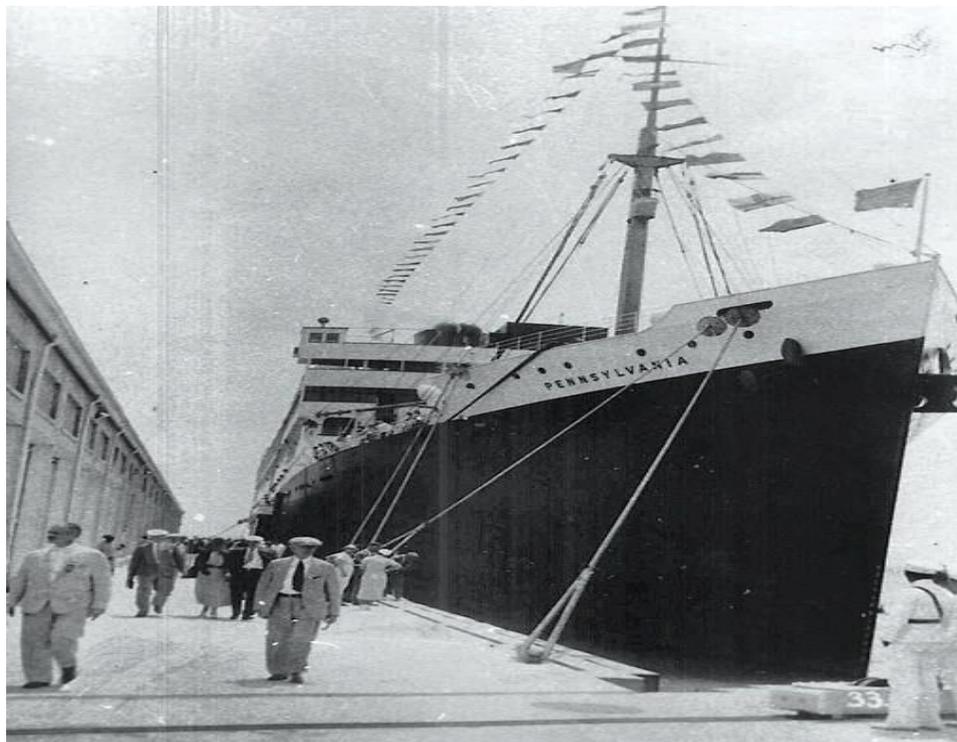


2. Nuevas instalaciones del puerto de Cartagena (1934), fuente: Colección Jaro Pitro

Pero el puerto no es sólo un espacio geográfico o físico que contiene infraestructura, máquinas, tecnología, embarcaciones, vapores, astilleros, estadísticas, movimiento de carga..., que se describen con una ecuación simple: exportaciones más importaciones igual puerto. Sumado a lo anterior, el puerto es un *espacio de contacto* donde se construyen y se tejen relaciones sociales, se encuentran visiones del mundo, tradiciones, y circulan ideas⁴¹. Es aquello que hace que la ciudad siga creciendo de su mano en todas las dimensiones. A pesar de que las condiciones urbanas de la ciudad cambian radicalmente con la ubicación del

⁴¹ Retomaremos el concepto de Eduardo Devés Valdés. La circulación de ideas se entiende como el proceso de emisión y recepción de las ideas desde unas regiones hacia otras, asumiendo que este transcurso se va produciendo mutaciones o hibridaciones y que esta circulación hay diferentes “estaciones”, por una parte, así como diferentes “especies” por otras. Devés Valdés, Eduardo, “*La circulación de las ideas y la inserción de los científicos económico sociales chilenos en las redes conosureñas durante los largos 1960*”, Historia N° 37 Vol: II, (2004), P. 339.

puerto en la periferia, este sigue manteniendo su centralidad y la importancia dentro de la vida local.



3. Barco estadounidense atracado en las nuevas instalaciones portuarias de Cartagena, (1936)
Fuente: Fototeca histórica de Cartagena

3. La circulación de ideas

Por un lado Rubén Jaramillo Vélez afirma que el marxismo practicado en las décadas de los 1920, 1930 y 1940 por los intelectuales radicales y dirigentes obreros era superficial y ecléctico, una generación que conoció *El capital* de Carlos Marx a través del resumen hecho por *Deville*. Señala que la generación de 1920 llega al socialismo más por la influencia emocional de la revolución Rusa de 1917 que por un decantado proceso de maduración crítica. Lo que llevó a que se tuviera una visión escolástica del marxismo, que no se hubiesen conocido los grandes y fundamentales problemas de los países atrasados y que nadie estuviese capacitado para escudriñar y descubrir los hechos, leyes y tendencias de la sociedad

colombiana⁴². Frente a esta lectura de Jaramillo considero que es reduccionista y esencialista, que deja de lado elementos importantes que debemos tener en cuenta para dicho análisis; en primera medida, las ideologías no se desarrollan en el vacío, para que las ideas se transformaran eran necesario el malestar político, aunque fueran los pensamientos los que ponían a los hombres en movimiento; en segunda medida, las ideas tienen una importancia fundamental para los individuos, que los impulsan a la acción, pero el historiador debe conceder la misma importancia a las circunstancias que permitieron la germinación de dichas arquetipos. Las revoluciones o los cambios no se hacen sin propósitos, pero no son obra exclusiva de los intelectuales, para el caso de las ideas marxistas lo interesante es cómo los obreros se apropiaron de este nuevo pensamiento para afrontar sus luchas inmediatas a largo plazo, los canales que utilizaron para socializar dicho conocimiento, cómo se resistieron a la explotación a través un nuevo sistema de creencias. Es un llamado para que dejemos las ligerezas a un lado y miremos con detenimiento cómo estas nociones que en el pasado movieron a hombres y mujeres no pueden descartarse por prejuicios por tratarse de hechos irracionales o desatinados.

En América Latina no se conocía el pensamiento marxista de primera mano. Se trataba de un cumulo de ideas socialistas que circulaban, en el caso mexicano, entre los trabajadores anarco-sindicalista y con la fundación del Partido Comunista Mexicano (1919) se conoció el marxismo tal como lo divulgaba la Tercera Internacional. Para el caso colombiano es necesario resaltar que con la creación del Partido Socialista Revolucionario

⁴² Jaramillo Vélez, Rubén, *Colombia la modernidad postergada*, segunda edición, Bogotá, Ed. Argumentos – Gerardo Rivas Moreno, 1998, p. 138-139.

(1924) empiezan a circular las ideas marxistas y teniendo como referente la revolución rusa que debería ser el modelo a seguir, además este partido asumió como propuesta programática los 21 puntos de la internacional comunista para ser miembro.

En este sentido las nuevas ideas lograron que las autoridades del país y particularmente de la ciudad estuvieran al tanto de estas “doctrinas exóticas” -como se le llamaba de manera despectiva a este pensamiento ya fuera comunista, socialista o anarquista⁴³-, que en últimas daban nuevos argumentos a los debates, miedos y tensiones provocados por las malas condiciones laborales y por el no reconocimiento por parte del gobierno de la fuerza e importancia de los trabajadores.

La penetración de las ideas comunistas y su consolidación en el país se da con la fundación del Partido Comunista Colombiano el 17 de Julio de 1930, lo cual evidentemente le imprimió una nueva dinámica a las luchas sociales en el país, antecedidas por la presencia de ideas liberales radicales, que retomaban el ideario de la revolución francesa; y de ideas socialistas y anarquistas-, que circularon por el país en buena forma durante las primeras décadas del siglo XX.

⁴³ Desde mediados del siglo XIX la iglesia y el conservatismo produjeron en Colombia un discurso de descalificación del naciente socialismo y comunismo que tenuemente era conocido en su vida cultural y política. Aún así empezaron a dar forma a la configuración de lo que sería un imaginario de satanización del otro, en este aspecto específico, que profundizaron a lo largo de tres cuartas partes del siglo siguiente. Tanto, que lleva al historiador Gerardo Molina a afirmar que Colombia es un país en el que, singularmente, se produjo antisocialismo y anticomunismo antes que estos movimientos hubieran adquirido vida en la política nacional. Ver: Diego Jaramillo Salgado, “El satán que todo comunista lleva dentro. Colombia 1930-1948”, En: *El Comunismo: Otras miradas desde América Latina*, Eds. Elvira Concheiro, Massimo Modonesi y Horacio Crespo, Ciudad de México D.F., UNAM-CII, 2007 p.257.

Para el caso de Cartagena es difícil tener una fecha exacta sobre su fundación, pero una nota de protesta que envía el comité regional del Partido Comunista en Bolívar, a través de su secretaría general al gobernador del departamento del Atlántico, el 5 de agosto de 1931, permite corroborar la existencia de esta organización en la ciudad. En ella se manifiesta un rechazo “[sic] por el bárbaro atropello que han sido y siguen siendo presas nuestros compañeros proletarios que esa sección del país osan luchar independientemente de los partidos tradicionales (político-burgueses)”⁴⁴. Asimismo, se quejaban por la forma como la policía municipal había capturado y apresado a varios obreros que repartían hojas de literatura proletaria y del Partido Comunista. El firmante de aquella carta fue Juan Manuel Valdelamar, reconocido trabajador del puerto, dedicado al oficio de bracero, quien además se desempeñaba como el secretario del comité regional.

Uno de los primeros hechos de tirantez se dio cuando las autoridades prohibieron un acto de protesta, el cual inició así: “Inmediatamente los agentes de la departamental y de la municipal por orden de sus respectivos jefes se dieron a la tarea de averiguar quiénes eran los responsables de la manifestación anunciada⁴⁵” se dirigieron a la tipografía “El Penitente” en donde se había editado la hoja volante y supieron que los responsables de dicha manifestación eran los jóvenes Juan Manuel Valdelamar y Pedro Periñán, por lo que se

⁴⁴ Carta dirigida por el Partido Comunista Sección Colombia de la Internacional Comunista, comité regional de Bolívar, Secretaría General. Tenía como destinatario al Ministro de Gobierno y al Procurador General de la Nación. Ver: Archivo General de la Nación Colombia, Fondo Ministerio de Gobierno de Colombia, Sección 1º, Negocios generales, Tomo 1079, 1934, Folio 290 a 293.

⁴⁵ “La policía disolvió anoche una manifestación de carácter comunista”, *El Mercurio*, Cartagena, 4 de Junio, 1932

ordenó la captura de ellos. A las cuatro de la tarde del mismo día, Valdelamar fue apresado por la policía departamental en dicho establecimiento y se le aplicó la sanción correspondiente.

Después de capturar a uno de los promotores, los dos jefes de Policía, con el consentimiento del Alcalde, se dieron a la tarea de impedir la manifestación con un número significativo de agentes dispuestos a detener a cualquier participante, acusados de violar la ley. Después de las 7:30 p.m. aparecieron en el Camellón de los Mártires varios grupos de comunistas, encabezados por el líder Pedro Periñán, quienes portaban carteles con letras en tinta roja, en los que se podían leer exigencias de garantías para el ejercicio de los derechos ciudadanos y expresiones de rechazo a la Ley Heroica⁴⁶ y al atropello policial. Por su parte, la respuesta policial fue tajante: dispersión de los participantes, decomiso de los carteles y la captura de Periñán.

Colombia, a diferencia de países como Argentina, Chile, Brasil y Uruguay, no atrajo la ola de inmigrantes, principalmente españoles, italianos, alemanes, que aportaron las ideas en boga del movimiento obrero europeo de entonces: el anarquismo y socialismo marxista de la segunda internacional. Y aunque en el país sí existió ese vínculo con las tradiciones del movimiento obrero europeo, la experiencia fue completamente distinta debido al poco flujo

⁴⁶ La Ley 69 o Ley Heroica de 1928, promulgada bajo el gobierno de Miguel Abadía Méndez, envió a la clandestinidad a las organizaciones socialistas y anarquistas bajo el argumento de que éstas someterían al país a una conflagración. Luego se promulgó el Decreto 4 del 18 de diciembre de 1928 que declaró “cuadrilla de malhechores” a los participantes de las protestas obreras (“dirigentes, azuzadores, cómplices, auxiliares y encubridores”), considerados “revoltosos, incendiarios y asesinos” que “demuestran un pavoroso estado de ánimo, muy conforme con las doctrinas socialistas y anarquistas”. En los años treinta se mantuvo la política de macartización, represión y persecución de las ideas comunistas, amparados por dicha legislación.

migratorio de trabajadores y de intelectuales. De acuerdo con lo anterior, vale la pena preguntarse acerca de las ideas que circulaban por el puerto cartagenero, a través de qué medios lo hacían y cuál fue su impacto sobre las organizaciones de trabajadores de la ciudad.

La penetración de las ideas comunistas al interior de los trabajadores del transporte (portuarios y ferrocarrileros) se debe a varios factores: primero, la capacidad de movilidad que tenían estos trabajadores, que partían en una embarcación o ferrocarril y llegaban a otro punto donde comentaban lo que estaba sucediendo en el otro puerto. Para ellos, podría resultar extremadamente fácil presentar sus apreciaciones sobre las condiciones climáticas de la misma forma en que podrían hacerlo sobre la situación política. La facilidad de desplazamiento les permitía poder estar informados e informar sobre las nuevas ideas que circulaban en el mundo. La segunda es el discurso expresado por los comunistas ante las malas condiciones laborales y la explotación, que sin duda representaba una alternativa o una esperanza de mejorar estas condiciones adversas. Esto les proporcionó un cuerpo sistemático de pensamiento estratégico y táctico sobre cómo llevar a cabo sus luchas y reivindicaciones. Tercero, los dos elementos descritos estaban articulados en un proceso organizativo surgido de la preocupación no solo por mantener a los obreros informados sobre la coyuntura política y económica, sino que también le apostaba a la formación política y cultural.

Otro factor de considerable importancia tiene que ver con la presencia de las ideas socialistas y anarquistas en la década de 1920, básicamente en la zona bananera⁴⁷. A los

⁴⁷ La Zona Bananera del Caribe colombiano se hallaba situada en la primera mitad de siglo XX en lo que hoy es el actual departamento del Magdalena (Caribe Colombiano), y se extendía entre la Sierra Nevada de Santa

puertos llegaron, procedentes de otras naciones, bien como marineros, pasajeros o simples polizones, individuos con una amplia experiencia política y sindical, entre los que sobresalían algunos anarquistas que se establecieron en la región. Sus primeros contactos y acciones se realizaron allí mismos en los puertos, donde fácilmente entraban en contacto con los braceros y otros trabajadores. Existen pruebas de que las primeras células políticas clandestinas, que se autoproclamaba como comunistas libertarias, aparecieron en Barranquilla en 1919⁴⁸.

Una de las estrategias de información más recurrente fue la prensa comunista ya fuera de carácter local o nacional. En ese sentido, en la ciudad circulaban periódicos de carácter nacional que en su momento fueron los órganos oficiales del Partido Comunista Colombiano: *Tierra* (1930-1932, 1938-1940), que fue la primera publicación del P.C.C. , seguido de *El*

Marta y la Ciénaga Grande de Santa Marta por una llanura de 40.000 hectáreas. Se encuentra a nivel del mar y su temperatura supera los 30 grados centígrados en promedio. Durante la primera mitad del siglo XX su producción competía con la de países enteros de la cuenca del Caribe, ocupando una importante cuota del mercado mundial, iniciándose su decadencia en la década de los 60 del siglo pasado. Las exportaciones de bananas comenzaron por iniciativa de la United Fruit Company (UFC), la cual invirtió en preparar infraestructuras para convertir ciertos núcleos urbanos en un enclave exportador. Las favorables condiciones de producción y exportación sólo se vieron interrumpidas por dos coyunturas: la de la Gran Depresión y la de La Segunda Guerra Mundial. Torres Giraldo, Ignacio, *Los inconformes*, t. 4, Bogotá, Editorial Latina, 1978, especialmente el capítulo 2.

⁴⁸ “La zona del país más influida por las ideas anarquistas y socialistas fue el Caribe Colombiano, incluyendo a la zona bananera. A sus puertos llegaron, procedentes de otras naciones, bien como marineros, pasajeros o simples polizones, individuos con amplia experiencia sindical y política, entre los que sobresalían algunos anarquistas que se asentaron en nuestro territorio. Obviamente, sus primeros contactos y escaramuzas se producían allí mismos en los puertos, donde fácilmente confraternizaban con los estibadores, braceros y otros trabajadores. De ahí que las primeras células políticas clandestinas, que se reclamaban como comunistas libertarias, aparecieron en Barranquilla en 1919. Tales organizaciones agrupaban a artesanos y trabajadores independientes postulando como «táctica ideológica el comunismo y como táctica de lucha la acción directa». En: Renan Vega Cantor, *Gente muy rebelde protesta popular y modernización capitalista en Colombia 1909-1929. Tomo I Enclaves, transporte y protestas obreras*, Bogotá, Ed. Pensamiento Crítico, 2002, p.184. Otra interesante investigación donde se rescata el papel de anarquistas extranjeros en Colombia como el peruano Nicolás Gutarra en Barranquilla, el Griego Evangelista Priftis en Girardot y Neiva y el italiano Filipo Colombo y el español Juan García, en varias ciudades. Ver: Centro de Investigación Libertaria y Educación Popular, *Pasado y presente del Anarquismo y del Anarcosindicalismo en Colombia*, Libros de Anarres, Buenos Aires, 2011.

Bolchevique (1934-1935), que en sus inicios alcanzó a tener un tiraje de 4.000 ejemplares. También encontramos *El Proletario periódico obrero y campesino*, órgano local del partido comunista, sede Barranquilla (ciudad vecina a Cartagena). Y a pesar de que no existen vestigios de que en la ciudad los comunistas tuvieran algún periódico, sí tenemos algunas pruebas como cartas, comunicados, panfletos y otros tipos de comunicación.

Cuando inicia la circulación del periódico *Diario Popular* (1944), órgano del Partido Socialista Democrático⁴⁹, en la ciudad se realiza un festival para recolectar dinero para el sostenimiento del mismo⁵⁰. Fue tal el éxito de la jornada, que el director del periódico, Gilberto Vieira, felicitaba a los trabajadores de Cartagena por superar en forma extraordinaria la cuota asignada por el comando nacional de finanzas en la primera etapa⁵¹. Lo anterior nos da pie para valorar la fuerza y vitalidad que tenían las ideas comunistas al interior de los trabajadores y la relevancia del *Diario Popular* para la circulación de las mismas. Ejemplo importante de ello es que durante una asamblea del Sindicato de Trabajadores Marítimos del Terminal de Cartagena, a través de la Resolución N° 16 de 1944, se decide: “Declarar a *DIARIO POPULAR* vocero auténtico de este sindicato, tomar dos ejemplares diarios del

⁴⁹ En el marco del II congreso comunista. La discusión fue muy sensata se pasó de un partido comunista a uno de masas. El secretario del partido Augusto Duran, expresaba se pasó de la búsqueda del socialismo a la lucha por la democracia y el desarrollo industrial del país, a la vez se creó un nuevo emblema. Ver: “El nuevo partido viene a superar las tareas históricas del glorioso Partido Comunista” *Diario Popular*, 7 de Agosto, 1944.

⁵⁰ La comisión nombrada para realizar el festival estaba conformada por Tomás Quintero, Emiliano Martínez y Apolinar Díaz Callejas. “Campaña pro “Diario Popular” se inició Ya en Cartagena”, *Diario Popular*, Bogotá 30 de Octubre, 1944.

⁵¹ Ver: “Cartagena superó la cuota que le fue asignada en la campaña nacional de finanzas”. *Diario Popular*, Bogotá, 4 de Julio, 1944.

mismo órgano y recomendar a todos sus miembros hacerse lectores permanentes del más aguerrido vocero de la clase obrera colombiana”⁵².

En su testimonio Jaime Angulo Bossa, quien fue estudiante de derecho en la Universidad de Cartagena durante los primeros años de la década de 1940, nos describe la presencia de las ideas comunistas y bajo qué forman se socializaban:

“..... Yo recuerdo en ese entonces que nuestra generación estaba muy influida por el marxismo y nosotros, en el caso particular recibíamos clases de marxismo como estudiantes, en la plaza del Pozo de Getsemani, uno de nuestros profesores fue José Raquel Mercado (bracero y miembro del Sindicato de trabajadores del terminal marítimo), líder sindical... Nosotros estábamos vinculados a los sindicatos, había una unidad entre obreros y estudiantes, definida. Nosotros compartíamos con los trabajadores, íbamos a todos los barrios de Cartagena y había una gran solidaridad con los trabajadores...⁵³”.

A través de registros de prensa de la época, se puede constatar cómo la Librería Cervantes y Mogollón de Barranquilla exponía al público *El gran organizador de derrotas* de León Trotzky; *El plan quinquenal* de Stalin; *Principios socialistas* por Gabriel Deville; *Historia del socialismo las luchas sociales*, Max Beyer; *La Comuna* por Margueritte; *La revolución desfigurada* por León Trotsky; *El control obrero*, P Togliatti; *El capital*, Carlos Marx; *Sistema de las contradicciones económicas o filosofía de la miseria*, P.J. Proudhon, *Diez días que estremecieron al mundo*, John Reed; *Reflexiones sobre la violencia*, Jorge Sorel; *Introducción al materialismo dialéctico y científico*, Carlos Marx y Federico Engels; *El destino de la revolución*, Víctor Serge, *La mujer*, Augusto Bebel; *Cuestiones*

⁵² “Diario Popular vocero auténtico de los trabajadores del terminal marítimo”, *Diario Popular*, Bogotá, 7 de Septiembre, 1944.

⁵³ Dora Piñeres De La Ossa, “*Relación Universidad y sociedad, prensa y política en los movimientos estudiantiles de los años cuarenta en la universidad de Cartagena*”, Rhela, Universidad de Cartagena, Cartagena, Vol, 11, 2008, p. 151-152.

fundamentales del marxismo por Jorge Plejanov⁵⁴. *De la huelga a la toma del poder* de Losovsky; *Qué debemos hacer*; *Las huelgas y las luchas de los desocupados*; *Revista Universal*⁵⁵.

Frente a esta información hay que tener mucho cuidado y tomar las respectivas reservas del caso. A lo largo de la fuente, los libros aparecen solamente con su respectivo nombre y autor o solamente el título del texto, pero no se encuentran datos importantes sobre qué empresa realizó la edición, año de publicación, país o ciudad, ni quién realizó la traducción al español. Otro elemento para tener presente es que la primera traducción de *El Capital* al español para América Latina fue realizada en el año de 1946 por el Fondo de Cultura Económica bajo la dirección de Wenceslao Roces⁵⁶, lo que permite dudar respecto a la calidad de la información. Quizás una respuesta provisional frente a las limitaciones de las fuentes puede ser que para la época era muy común que circularan algunos resúmenes de estas obras y podía ser que los libreros las comercializaran como obras completas. Por ejemplo la versión resumida de *El Capital*, de Gabriel Deville, traducida al español en el año de 1909 por T. Álvarez para editorial *Sempere*.

⁵⁴ En: *La prensa*, 19 de septiembre de 1931; 14 de mayo de 1932; 21 de noviembre de 1932; 9 de enero de 1933; 27 de marzo de 1933; 28 de junio de 1934; 4 de julio de 1936; 7 de febrero de 1938; 4 de marzo de 1939; 22 de abril de 1939. Barranquilla.

⁵⁵ Esta información la ofrecía una entidad llamada agencia de prensa y librería, quien ofertaba este tipo de libro era el señor Antonio Martínez. *El Bolchevique*, Bogotá, 26 de Enero de 1935.

⁵⁶ Wenceslao Roce realiza la traducción del primer tomo en el año de 1934-1935 para editorial CENIS.

4. Espacios de socialización y difusión

En el marco de la visita de dos distinguidos líderes obreros en el año de 1928, María Cano e Ignacio Torres Giraldo, se logró consolidar un espacio gremial importante para la ciudad, se fundó la Federación Obrera de Bolívar, que venía trabajando desde hace tiempo en afianzar lazos entre obreros simpatizantes del socialismo⁵⁷. A la par se creó un espacio para la socialización y difusión de ideas de este estilo, llamado el Centro Intelectual Marxista Revolucionario, lastimosamente la fuente es limitada y no permite detalles sobre qué tipo de material utilizaban, cómo estaba organizado, mediante qué métodos divulgaban el pensamiento socialista, hasta cuándo tuvo duración este centro. Pero sí nos arroja datos sobre los fundadores, fueron: José Morrillo, Antonio Caballero Cabarcas, Bernabé Picot, Manuel Estaban Pomares, Manuel Edmundo Mendoza, Luis de Janon, Agapito de Arco (Jorge Artel), Eduardo Martínez Fajardo⁵⁸.

Otra de las experiencias importantes donde los intelectuales unieron lazos con los trabajadores de la ciudad, fue en la creación de los Centros Populares de Cultura (1933)⁵⁹. Esta propuesta fue realizada y dirigida por Jorge Artel, un poeta reconocido por su labor intelectual, quien tenía como objetivo principal realizar una labor de carácter ideológico,

⁵⁷ Sarà Marrugo, Jorge Armando, *Identidad, actores sociales y acción colectiva en Cartagena 1909-1930*, Tesis de licenciatura, Universidad de Cartagena, 2009, p. 95.

⁵⁸ Ver: “Se fundó la Federación Obrera de Bolívar y el Centro Intelectual Marxista Revolucionario”, *La patria*, Cartagena, 1 de Febrero.

⁵⁹ Ver: “Se proyecta fundar en todos los barrios de la ciudad centros populares de cultura” *El Mercurio*, Cartagena, 13 de Diciembre, 1933.

promoviendo un intenso movimiento cultural en todos los sectores de los trabajadores de Cartagena.

Inicialmente se proponía desarrollar su plan, por medio de ciclos de conferencias de divulgación en los diferentes barrios de la ciudad, a los cuales invitaron a personajes importantes como médicos, juristas y pedagogos, con la participación de jóvenes escritores como José Morillo, Gregorio Espinosa, Antonio Bustillo Franco, Aníbal Esquivia Vásquez, Julio Abril, Juan Pascual Villani, Francisco Prado. Este espacio estaba regido por unos estatutos sencillos, con el fin de no crear dificultades a las labores que se proponían dichos centros. Asimismo, para pertenecer a ellos no se exigiría requisito alguno, ni era necesario contribuir con cuotas de ninguna clase.

El programa inició con la fundación del Centro Popular de Cultura de Getsemaní, barrio popular que se caracterizó durante la época colonial por ser el lugar de residencia de los esclavos de la ciudad, el cual gozaba de una larga tradición de oficios artesanales como carpintería y zapatería entre otros, y que para finales del siglo XIX y principios del XX se caracterizó por albergar una población significativa de trabajadores del puerto y del ferrocarril. La primera conferencia la impartió Emiliano Prada Caballero sobre la importancia de la higiene doméstica.

Al respecto, no tenemos una continuidad en las fuentes a fin de poder determinar detalladamente hasta cuándo se extendió la labor de los Centros Populares de Cultura, si realmente se llevó a cabalidad el plan de instalarlo en diferentes barrios de la ciudad, o determinar el impacto que tuvo en las organizaciones de trabajadores.

Recapitulando, es notoria la importancia que tenía Cartagena como ciudad bisagra y estratégica en el transporte del país, lo que la llevó a tener una incidencia relevante en la economía nacional durante el periodo que hemos abordado (1930 a 1945). A partir del movimiento de carga entre exportación e importación, se fortalece todo un conglomerado de trabajadores que se nutren de los contactos con otras latitudes y se apropian de las nuevas ideas que circulan -comunismo- y están en boga a nivel mundial. Ello les permite articular de mejor forma sus luchas por mejores condiciones laborales, a la vez retoman viejos anhelos como la lucha por las ocho horas, y se apropian de las nuevas disposiciones que en materia laboral realizó el Estado durante la República Liberal.

CAPITULO II

LOS PERSONAJES DE LA HISTORIA

Una debilidad fehaciente de los estudios historiográficos en el Caribe Colombiano ha sido la falta de investigaciones sistemáticas sobre la vida, obra y acciones de los trabajadores en esta región. Quizá una respuesta provisional a este fenómeno sería, en primera medida, la carencia de archivos que seguramente incentivaría a los historiadores a volcarse sobre estos temas. En segunda medida, la mayoría de los estudios históricos sobre personajes de la región se han esforzado en rescatar la importancia e influencia de los empresarios en la comarca, como es el caso de investigadores como Adolfo Meisel, María Teresa Ripoll y Joaquín Vilorio⁶⁰ que tienen como fin vender un imaginario que la región se construyó en mayor medida por el tesón, esfuerzo y dedicación de estos loables empresarios, lo que encubre una actitud de invisibilizar el aporte de otros actores. En tercera medida, las nuevas tendencias investigativas miran con desdén y desprecio el ocuparse de la historia de los obreros, partiendo de la premisa que es un tema ‘pasado de moda’ y poco atractivo para las nuevas generaciones.

⁶⁰ Estos investigadores hacen parte del Centro de Estudios Económicos regionales (CEER) del Banco de la República de Colombia, en sus inicios se caracterizaron por sus estudios analíticos sobre el tema empresarial, pero con el transcurrir del tiempo se ha esforzado por resaltar una imagen apologética de estos y dejando de lado variables importantes para comprender en toda su dimensión aspectos económicos de la región. Ver: Ripoll, María Teresa, *Empresarios centenaristas en Cartagena. Cuatro casos de estudio*, Cartagena, Universidad Tecnológica de Bolívar-Universidad de los Andes, 2008; *La elite en Cartagena y su tránsito a la república. Revolución política sin renovación social*, Bogotá, Universidad de los Andes, 2006. Vilorio de la Hoz, Joaquín, “Empresarios de Santa Marta: El caso de Joaquín y Manuel Julian Mier (1800-1896)”, *Cuadernos de historia económica*, Banco de la República de Colombia, Bogotá, N° 7, 2000. Meisel Roca, Adolfo, “Los estudios sobre la historia económica de Colombia a partir de 1990: principales temáticas y aportes” En: *Cuadernos de historia económica*, Banco de la República de Colombia, CEER, Cartagena, marzo, 2005.

A lo largo de este capítulo intentaremos reconstruir, rastrear y analizar las acciones de dos dirigentes obreros cartageneros, como son José Raquel Mercado y Juan Manuel Valdelamar, que tuvieron una incidencia política importante a nivel local, regional y nacional. También incluiremos a Agapito de Arco, más conocido como Jorge Artel, quien siempre acompañó las causas obreras y plasmó a través de sus escritos su compromiso y relevancia con este conglomerado social. Queremos aproximarnos al pensamiento de estos líderes, qué propuestas y aportes dieron en el proceso de construcción de la región, pero particularmente nos centraremos en la época de la llamada República Liberal, 1930- 1945. Somos conscientes de las limitaciones, lo fragmentado y escueto de las fuentes para abordar estos temas, pero después de un trabajo de rastreo minucioso, hemos encontrado material como las Actas del Concejo de Cartagena y los Anales del Concejo de Cartagena, la prensa adscrita al Partido Comunista Colombiano y la prensa comercial, que nos permitirán ampliar el conocimiento sobre estos personajes.

1. El miliciano de la democracia colombiana: Juan Manuel Valdelamar

Las condiciones para conformar una sección en Cartagena del recién creado Partido Comunista Colombiano eran adversas, la permanente persecución a los ideales comunistas, y el señalamiento eran pan de cada día⁶¹. Pero en el año de 1931, con el apoyo de varios

⁶¹ Un caso ilustrativo de persecución a los militantes comunistas en la ciudad se puede leer así: “Después de capturar a uno de los promotores, los dos jefes de Policía, con el consentimiento del Alcalde, se dieron a la tarea de impedir la manifestación con un número significativo de agentes dispuestos a detener a cualquier participante, acusados de violar la ley. Después de las 7:30 p.m. aparecieron en el Camellón de los Mártires varios grupos de comunistas, encabezados por el líder Pedro Perinián, quienes portaban carteles con letras en tinta roja, en los que se podían leer exigencias de garantías para el ejercicio de los derechos ciudadanos y expresiones de rechazo a la Ley Heroica y al atropello policial. Por su parte, la respuesta policial fue tajante: dispersión de los participantes, decomiso de los carteles y la captura de Perinián”. Ver: “La policía disolvió anoche una manifestación de carácter comunista”, *El Mercurio*, Cartagena, 4 de Junio, 1932

sectores de los trabajadores portuarios y del ferrocarril, Juan Manuel Valdelamar funda la sección del Partido Comunista en Bolívar. Las principales banderas de lucha de Valdelamar al frente de la dirección del partido en el departamento fueron la incansable lucha contra el hostigamiento al pensamiento comunista, la consolidación de una estructura organizativa en la región, el apoyo a las huelgas de los sectores de trabajadores que los respaldaban y la su labor como corresponsal periodístico.



4. Juan Manuel Valdelamar
Fuente: periódico *Tierra*, 20 de Mayo de 1938

Pero este dirigente tuvo sus orígenes como bracero (astillero) en los muelles de La Machina, donde rápidamente se destacó por su capacidad de liderazgo, lo que le permitió ascender rápidamente en el mundo sindical y de la política. Deslumbrando como dirigente del sindicato de braceros de La Machina, con una gran capacidad de acompañar y solidarizarse con otras luchas obreras, Valdelamar era un hombre sagaz, con una facilidad

para expresar sus ideas y cautivar a cualquiera clase de público. Tenía un rostro moreno y ojos negros. Una de las facetas importantes de Valdelamar fue la labor periodística, donde se destacó como corresponsal de los periódicos comunistas *Tierra* (1938) y *Diario Popular* (1942-1943), donde principalmente realizaba la cobertura de las actividades sindicales y del partido en esta región. Pero otro elemento importante de su labor como escritor fue opinar permanentemente sobre los temas de la ciudad y la región, de la política y los sindicatos. En el año de 1938, en días previos al Congreso del Trabajo escribió una columna en el periódico comunista *Tierra* donde señalaba:

...no sólo porque él se opera en los momentos cuando toda la barbarie criolla trata de levantarse contra todo lo que significa libertad y bienestar del pueblo, sino también porque a él concurren delegaciones de los heroicos trabajadores de la zona bananera y Barrancabermeja, campos de esclavitud que los piratas rubios del norte, con el concurso miserable y traicionero de la fusilería y la metralla de Cortés Vargas y Rengifo, ensangrentaron cuando, el pueblo pedía pan y bienestar, y crece esa importancia, porque aquí están presentes los indígenas, representantes de las nacionalidades oprimidas, y también, porque tenemos aquí la delegación del Transporte del Río Magdalena, cuyos bravos obreros han sido la brigada de choque que hizo retroceder a la reacción cada vez que amenazó a López y al pueblo con una insurrección armada.⁶²

Estas palabras eran el preámbulo para la creación de la organización de trabajadores más importante del país durante la primera mitad del siglo XX, la Central de Trabajadores de Colombia, que aglutinaba a la mayoría de los trabajadores sindicalizados del país. Esta organización tuvo como pilar a la Fedenal y a la Federación de Ferroviarios de Colombia, además tenía como gran aliado al Partido Liberal y al presidente Alfonso López Pumarejo, que con la ayuda de los comunistas lograron este espacio representativo para los obreros.

⁶² Ver: “Juan Manuel Valdelamar dirigente costeño, habla de la manifestación del jueves”, *Tierra*, Bogotá, 28 de enero de 1938.

Valdelamar ocupó cargos directivos en la Fedenal y en la CTC, lo que le permitió tener una influencia no solo en lo local sino a nivel regional y nacional.

1.1 La oposición en el Concejo de Cartagena

En el año 1938, Juan Manuel Valdelamar presentaba una proposición ante la plenaria del concejo de Cartagena, donde invitaba a: “Expresar con todo fervor, a nombre del pueblo de Cartagena, su deseo porque el Senado de la República acuse y dicte fallo su enjuiciatorio contra todos los colombianos responsables de deslealtad a la patria, y con altivez acuse ante la Suprema Corte de Justicia a la indeseable Magdalena Fruit Company”⁶³. Estas declaraciones altisonantes de Valdelamar, se daban en el marco de denuncias efectuadas en el Congreso de la República por supuestos actos de sobornos por parte de la empresa Magdalena Fruit Company a altos funcionarios de la Presidencia de la República, además dicha compañía había evadido el pago de impuestos nacionales, departamentales y municipales.

Este caso podemos considerarlo ilustrativo de la labor acuciosa y concienzuda que realizó Juan Manuel Valdelamar en su labor como Concejal de Cartagena durante los periodos de 1935-1937, 1938-1939 y 1939-1941, en los que se destacó siempre por sus debates en contra del imperialismo y los excesos cometidos en el país, además los abusos de las compañías bananeras en el Magdalena, algo que siempre estaba como tinta indeleble en

⁶³ Acta N° 79 del Concejo de Cartagena, Cartagena, sesión extraordinaria del 6 de septiembre de 1938, En: Archivo Histórico de Cartagena, sección Alcaldía, Serie Concejo Distrital, Subserie Anales del Concejo.

el imaginario de los obreros del Caribe Colombiano, pues la Masacre de las Bananeras era sinónimo de malas condiciones laborales y explotación.

Una de sus principales banderas fue la lucha incansable contra la estigmatización de las ideas comunistas, que eran lo más común para la época, permanentemente desde su posición de concejal denunciaba este tipo de situaciones. En el año de 1935 presentó una resolución donde denunciaba una agresión de la cual había sido víctima y se puede leer así:

Resolución N°..... El Concejo Municipal de Cartagena considerando: Que en la tarde del lunes 18 de los corrientes un agente de la policía secreta, previa presentación de una boleta de captura firmada por el señor Prefecto de Seguridad, Felipe Lengua Navas, condujo al cuartel de la policía departamental, en calidad de preso, al h. c. Juan Manuel Valdelamar, el cual estuvo detenido desde las cinco hasta las seis, hora en el que el Sr. Prefecto, expedidor de la orden de captura en referencia, se presentó en su despacho y declaró que el Concejal Valdelamar se había "capturado por equivocación": Que este procedimiento es no sólo arbitrario, sino que a la vez es violatorio de los mandatos legales y constitucionales sobre la inmunidad de que están investidos los miembros del Cabildo, Resuelve: protestar de manera altiva contra este hecho que constituye un inaudito atropello perpetrado en la persona del h. c. Valdelamar y reprobar tal acto como lesivo de la dignidad y el decoro del Concejo Municipal. Solicitar del señor Gobernador del departamento la inmediata destitución del funcionario en cuestión y publicar en la prensa local y en carteles murales la presente resolución⁶⁴

A pesar que hubo un nuevo clima político a partir de 1930, con la llegada de los liberales al poder, donde una de sus principales banderas era el reconocimiento de otras expresiones políticas como el comunismo, en la práctica la satanización se mantuvo, en Cartagena los innumerables casos sobre encarcelamiento y persecución, eran pan de cada día.

⁶⁴ Acta N° 6 del Concejo de Cartagena, Cartagena, sesión ordinaria del 6 de noviembre de 1935, En: Archivo Histórico de Cartagena, sección Alcaldía, Serie Concejo Distrital, Subserie Anales del Concejo.



5. Juan Manuel Valdelamar
Fuente: *Diario Popular*, 4 de Abril de 1942

1.2 Expulsión del Partido Socialista Democrático

El Partido Comunista Colombiano a partir de 1942 cambia de nombre y se denominaría Partido Socialista Democrático (PSD). Ese giro ideológico buscó la consolidación de una burguesía nacional y, por ende, la creación de una industria nacional, su intención era construir una base social más allá de los obreros, por eso su gran pretensión era vincular al partido a los campesinos. Existen otras razones que fueron marcando la división en el nuevo partido. Pero una de las expulsiones más sonadas fue la de Juan Manuel Valdelamar, en el año de 1944, las razones que argumentó el secretario general del PSD Augusto Duram fue:

“la deducción lógica que surge de lo anterior es que mientras el caudillo pequeño-burgués Valdelamar –perdón compañero ex “bracero” de los muelles de Cristóbal- había podido pertenecer a sus anchas en el partido del proletariado, mientras pudo imponer sus punto de vista a golpe y porrazo, sin encontrar compañeros capaces de discutir políticamente sus argumentos, generalmente engañosos y falsos, utilizó

ampliamente el nombre del Partido Comunista, el nombre que cubrieron de prestigio y de gloria a Marx y Engels, Lenin y Stalin, que han comenzado a ganar fuerza y autoridad en la conciencia de las masas colombianas no el por el nombre en sí sino por la línea justa de nuestro partido y la forma abnegada y honrada, sin hábitos característicos, como los comunistas conducen a los trabajadores en sus luchas”⁶⁵.

Otra respuesta provisional a la expulsión de este dirigente puede ser que simpatizaba con los ideales de Jorge Eliecer Gaitán y más adelante sería uno de los miembros más activos del gaitanismo en la ciudad. Pero también es cierto la gran simpatía política que sentía Valdelamar por los ideales del liberalismo⁶⁶, su respaldo irrestricto a las ideas que pregona Alfonso López Pumarejo, lo llevaron a alejarse del ideal de los comunistas. Después de los sucesos del 9 de abril de 1948, Valdemar sería uno de los principales representantes del Partido Liberal en la ciudad, lo que le permitió ser Concejal nuevamente por varios periodos.

2. El saxofonista del puerto: José Raquel Mercado

Una característica de los trabajadores portuarios era su cultura disipada, de alegría, por tener permanentes contactos sociales con múltiples realidades. José Raquel Mercado se desempeñaba inicialmente como bracero en el muelle de La Machina, donde a la vez era reconocido por sus dotes musicales, un escrito lo describe así: “...Se sienta siempre en el

⁶⁵ Ver: “El oportunismo en la picota, a propósito de la expulsión de Juan Manuel Valdelamar del Partido Comunista Colombiano”, *Diario Popular*, Bogotá, 20 de Mayo, 1944.

⁶⁶ Es importante señalar que para el caso colombiano existió una simpatía de las ideas liberales con los comunistas. Pero la explicación a este comportamiento fue la creación de los frentes populares que tuvo como objetivo cohesionar a los sectores democráticos, en el país se construyó a partir del apoyo irrestricto al presidente Alfonso López con su programa de gobierno “La Revolución en marcha” (1934-1938), Juan Manuel Valdelamar fue uno de los dirigentes obreros que le apostó apoyar de manera enérgica y decida a este proyecto político.

mismo rincón. Si es de noche interpreta blues que nadie conoce y bebe ron. Si es de día deja de escuchar aires de moda y bebe cerveza helada. Nunca le cobran el consumo. A veces los oficiales de los barcos que descargan se quedan en la puerta de casino escuchando y le proponen que se enrole en la tripulación. El apenas sonrío y no responde nada”⁶⁷.

Pero al son de los blues se caracterizaba por su inmensa preocupación por lo demás, siempre que existían problemas con el pago del salario o problemas con los turnos de trabajo, siempre era la persona que se encargaba que mediar con los administradores del puerto para solucionar cualquier inconveniente. Si se necesitaba alguna persona que reemplazara el turno, él siempre estaba presente. Todas estas cualidades le sirvieron para irse ganando el respeto y la admiración de sus compañeros de labores. Para el año de 1930 fue el principal líder de una huelga que se dio en el puerto y se puede leer así:

“José Raquel es negro. Tiene el cabello ensortijado y las orejas pequeñas. El reunió a los cargadores y operadores de elevadores y grúas delante de la oficina del capataz y dijo las peticiones que habíamos acordado. Durante una semana las repitió y siguió soplando el saxofón en los descansos. Lo llamaron una vez a la oficina del capataz y le dijeron que cual era el desorden. Respondió que el jornal no alcanzaba para nada. Al siguiente turno el muelle de la machina estaba lleno de policías. Cuando los trabajadores firmaron la planilla para iniciar el descargue de un barco alemán, él se sentó a pleno sol en la dársena y los demás a su alrededor. Dijo que sí la policía estaba allí que la policía descargara los barcos que nadie era ladrón para que lo estuviese vigilando. A las cuatro de la tarde la policía formó y se fue encima de los trabajadores empujando y dando patadas para que despejaran. A él lo cargaron entre tres y se lo llevaron.”⁶⁸

Liderar esa protesta trajo como resultado su arresto por parte de las autoridades locales por varios días, en la Cárcel de San Diego. Finalmente, por la presión de los

⁶⁷ Burgos Cantor, Roberto. *Lo Amador*. Cartagena: Instituto Colombiano de Cultura, 1980, p.54

⁶⁸ Burgos Cantor, Roberto. *Lo Amador...* p.58.

trabajadores del puerto, la autoridad decidió dejar libre aquel hombre que había liderado dichas reivindicaciones.

2.1 Vida sindical y solidaridad obrera

Mercado tuvo una formación de cursos elementales, era un asiduo lector y excelente orador. Podemos decir que fue el típico caso de la persona autodidacta que va puliéndose en la medida que lee, que perfecciona su escritura, robustece sus conocimientos y que da como resultado una excelente expresión oral. Sus primeros pasos los dio en la junta directiva del Sindicato de Braceros del Terminal de Cartagena, a finales de la década de 1930 y durante la década del 40 ejerció la labor de presidente Federación de Trabajadores de Bolívar, dicha organización era la central de trabajadores que aglutinaba mayor número de afiliados en el departamento. Fue un militante activo del Partido Comunista Colombiano. En el Partido Socialista Democrático formó parte de la mesa directiva y aspiraría en el año de 1994 a la asamblea de diputados del departamento.

Una de las principales banderas del sindicalismo desde sus inicios fue la solidaridad de clase, los trabajadores de los puertos y los ferrocarriles sabían perfectamente en qué consistía dicho principio, por eso José Raquel Mercado en varios escritos reflexionó sobre esta situación a nivel local y nacional. En Cartagena existía un porcentaje importante de sindicatos que se guiaban por los principios católicos y conservadores, lo que tenía como fin contrarrestar a las ideologías progresistas (comunismo), por eso en una columna en el Diario de la Costa, en el año de 1944, intitulada “La solidaridad obrera debe ser más efectiva”, Mercado expresaba:

Los sindicatos que se constituyen con finalidades progresistas y con un objeto preciso como es el de luchar por las mejores reivindicaciones sociales tienen la obligación indispensable de cumplir su papel histórico. Cuando es aceptada la tesis y puesta en práctica, de que el movimiento sindical no tiene fronteras, es porque se entiende que los trabajadores de todos los gremios y todas las naciones sin distinciones tienen que formar un solo frente para defender mutuamente los intereses comunes de la clase explotada, ya que es sabido por todos que la emancipación de los trabajadores es obra de los trabajadores mismos.

Y los sindicatos están llamados a cumplir sus compromisos internacionales desde el punto de vista de solidaridad sin reservas en las luchas económicas-sociales y políticas si es política de clase, porque al no ser así el movimiento obrero no razón de existir en carne viva lo que sucede a otro sindicato distinto y formarse un concepto claro del puesto que les corresponde ocupar en la lucha para cooperar efectivamente con el sindicato que tiene un problema hasta conseguir su rápida y efectiva solución. No es posible que nuestros sindicatos ya hablando de Cartagena no quieran entender lo que en verdad significa la solidaridad sindical-obrera. No es posible que pueda continuar la indiferencia del uno con el otro, porque no es lógico aceptar, que mientras que el Sindicato de Lequerica Hermanos por ejemplo tiene un problema en discusión debido a que el patrón niegue descaradamente un auxilio de cesantía a un trabajador que le sirvió de buena fe por diez y nueve años, el sindicato de la Andian desconozca y permanezca indiferente ante esta situación de injusticia⁶⁹.

La solidaridad obrera la entendía más allá de darle al sindicato B o C un apoyo en dinero en época de huelga, consideraba que se debía tener conocimiento de pertenecer a la clase obrera, que las luchas se daban de manera colectiva más no individual, por eso insistía en la necesidad de mantener vigente el derecho de asociación. Impulsó decididamente el Comité Coordinador del Litoral Atlántico, que era un espacio para informar, coordinar y ejecutar acciones tendientes a consolidar la unidad de los sindicatos de la región. Después de realizarse la primera Convención de Trabajadores del Litoral Atlántico expresaba la importancia de este espacio así:

“El movimiento sindical de los trabajadores que tiene en estos últimos tiempos un desarrollo ascendente en todos los países del mundo no obstante la serie de inconvenientes de sus organizadores encuentra en sus luchas, tiene sus características especiales que se practican de acuerdo con las circunstancias de cada lugar. Por esa la reunión de la primera convención de trabajadores del litoral atlántico, no puede quedar

⁶⁹ “La solidaridad debe ser más efectiva”, *Diario de la Costa*, Cartagena, 30 de diciembre de 1944.

siendo un simple acto solemne de la clase obrera. Hechos los estudios analíticos de todos y cada uno de los problemas de la clase explotada costeña sacando la conclusión precisa que todos son análogos en su esencia, lo que permanentemente preconizamos la unidad sindical como la institución de los hombres resueltos a defender sus caros intereses económicos-político-sociales, consideramos de vital importancia buscarle a esos problemas que tienen los mismos efectos una solución coordinada en bien de nuestros representados. Porque es muy cierto que cada federación del respectivo departamento tiene capacidad para resolver los problemas que se le presenten pero también es cierto que ante la visible organización de las fuerzas reaccionarias, los trabajadores tenían que buscar su mejor medio defensa. **La unidad de los explotados del Litoral Atlántico.**

Ya la lucha que determinado patrón va a convocar a sus trabajadores al no reconocerle sus derechos, no va a ser una lucha sectaria ni local; será una lucha que se ampliará en los tres departamentos, con efectivas posibilidades de darle un carácter nacional. Atlántico y Magdalena conocerán oportunamente los problemas de Bolívar y así sucesivamente. Luego entonces con la nueva organización de los trabajadores se han dado en la convención del litoral, con esa plataforma única aprobada, no sólo se fortifica la lucha obrera, sino que se ha organizado un segundo frente obrero no sólo defenderá los intereses exclusivos de los trabajadores, sino que será la auténtica trinchera que servirá de vanguardia para defender a los gobiernos seccionales y el programa de gobierno del presidente Alfonso López.

Muchas personas no saben que significa la organización de este nuevo frente obrero. Muchos pensaron que los delegados fueron solo a dar un paseo cívico. Pero los que trajinamos en todos estos problemas de la vida social que sabemos valorar y entendemos lo que vale y pesa la solidaridad obrera en forma efectiva, si entendemos y sabemos lo que en verdad significa nueva trinchera proletaria.

Ese comité coordinador que se nombró, conocerá el mínimo detalle que tengan los trabajadores y también cuando los patronos lo deseen por sus provocaciones, será la máquina de los millones de caballos de fuerza que fabricará la necesaria solidaridad, para exigir justicia. No se puede aceptar que los patronos retrógrados, óigase bien sigan violando los decretos sociales; que sigan amenazando a los obreros con los despidos en masa por formar sindicatos y por reclamar sus derechos. A esa situación de injusticia y de infracción a las leyes sociales, tenemos que hacerle un gran frente: **unidad sin prejuicios regionales**⁷⁰

⁷⁰ Ver “Segundo frente obrero de la costa atlántica”, *Diario de la costa*, Cartagena, 4 de enero de 1945.



6. José Raquel Mercado

Fuente: Periódico *Diario de la costa*, 16 de febrero de 1945

2.2 El puerto y la ciudad

Una de las principales preocupaciones de los trabajadores del puerto era el funcionamiento de este, por eso permanentemente estaba opinando y reflexionando sobre las condiciones óptimas de operación, funcionamiento, el dragado y otros temas. En la historiografía regional ha venido sosteniéndose una idea que tiene poca coherencia, que argumenta que los grandes responsables de la decadencia de los sistemas de transporte eran los sindicatos, principalmente la Fedenal, por sus onerosas convenciones colectivas de

trabajo y por las grandes exigencias que hacían permanente en materia laboral⁷¹. Una idea un poco simplista que muestra la necesidad de que nuevos estudios avancen en la dirección de determinar el por qué el declive de los transportes en la región, qué factores influyeron.

Por otro lado, los trabajadores portuarios contribuyeron al debate sobre los transporte en la comarca, la autoridades de la época siempre vieron con recelo mantener el sistema del tren Cartagena-Calamar y el Canal del Dique, sosteniendo que dicho sistemas realizaban los mismos recorridos, pero los obreros siempre sostuvieron que dichas vías no eran excluyentes sino complementarias. Así lo manifestaron de diversas maneras, José Raquel Mercado en una misiva dirigida al presidente Alfonso López Pumarejo en el año de 1944, explicaba los pormenores así:

Con el movimiento actual de nuestro puerto el cual recibió exitosamente 20.000 toneladas de carga de importación y movilizó alrededor de 10.000 de exportación cabotaje durante el próximo pasado mes de julio, y no obstante la eficiencia del servicio prestado por el Terminal Marítimo y el Ferrocarril Cartagena-Calamar se ha puesto de manifiesto palpablemente la necesidad inaplazable de mejorar las ventajas de nuestro puerto natural, cuya bahía espaciosa, profunda y segura invita a servirse con más frecuencia de él, aprovechando la canalización científica del Canal del Dique y, mientras tanto, su dragado oportuno, para conseguir un servicio todavía más rápido y más acorde con las necesidades actuales de la nación y del puerto, con notables ventajas para los importadores y exportadores nativos y foráneos. Los progresos de la República nos están demostrando con claridad meridiana que los puertos de Cartagena, Barranquilla y Buenaventura principalmente deben ser lo suficientemente amplios cómodos y capacitados para que los importadores y exportadores tengan la garantía de que sus artículos y mercaderías en general serán transportados con rapidez, seguridad y economía. Por ello no nos oponemos ni hacemos campañas con ese fin, el auge necesario de otros puertos que consideramos vitales como Cartagena para la economía nacional; ante bien trabajamos para que se haga justicia con ellos por razón de su importancia como tales, pero al mismo tiempo queremos exigir de los poderes centrales pedir muy respetuosamente en forma particular a su excelencia que la misma atención que se preste a otros puertos se nos depare también nosotros, porque al

⁷¹ El principal artífice de este argumento es el investigador: Posada Carbó, Eduardo, *El Caribe Colombiano una historia regional* (1870-1950), Bogotá: Ed. El Ancora, Banco de la República, 1998, 311.

progreso de Colombia es tan inaplazable el buen servicio de Buenaventura, Bocas de Ceniza como la canalización del Canal del Dique.

Luego la parte social. No se imagina su excelencia como han respirado los hombres que permanecían inactivos por falta de trabajo y como al fin ha entrado comida suficiente o por lo menos en proporción más racional que antes en los hogares de por lo menos dos mil familias pobres de Cartagena! Hasta por justicia para con el pueblo colombiano se hace necesario la canalización del canal del Dique. La escasez del azúcar, del arroz, la manteca y el trigo. Hubiera sido sentida con mayor angustia en estos días cuando más se ha acentuado, de no haber mediado el milagro, el consuelo, la justicia de Dios que señala pautas a la justicia de los hombres de un visitado movimiento en nuestro puerto olvidado no obstante por ser un puerto admirable, como llamar la atención sobre sus ventajas naturales. Por ello esperamos que su Excelencia colaborara con los trabajadores cartageneros, que se han dado cuenta de que con la canalización del Dique habrá más como lo hay ahora, no ya por milagro sino por la labor plausible del gobierno que salomónicamente imparte justicia, y que encierra además promesas tangibles para el engrandecimiento moral y económico de la patria. En todas las campañas sociales redentoras para los trabajadores su Excelencia ha sido el mejor abanderado y por ellos tenemos fundamento para esperar su cooperación e influencia decisiva en esta campaña que será nuestra única bandera desde hoy.

Con sentimientos de alta consideración y reiterándole nuestra adhesión y respaldo, no es placentero reiterarnos sus muy respetuosas servidores y compatriotas.⁷²

Lo interesante de esta reflexión de Mercado es que nos permite entender que los trabajadores superaron la etapa de ver el puerto como una mera relación económica y entendieron que era un espacio donde se acumulaban experiencias culturales. De esta forma lograron un amplio conocimiento de cómo funcionaba el mundo portuario y permanentemente estaban proponiendo y opinando, en mayor medida siempre tenían una visión divergente frente a las posiciones de los empresarios y el Estado. El acumulado cultural se puede entender como el fortalecimiento de unos códigos morales elementales de solidaridad, quienes no acataban estas normas eran sancionadas, un ejemplo palpable era que los sindicatos seleccionaban a los tripulantes de las embarcaciones y política porque

⁷² Ver: *Diario de la Costa*, Cartagena, agosto 8 de 1944

mediante las huelgas lograron cohesionarse como grupo social, lo que les permitió consolidar criterios sólidos sobre el funcionamiento de la vida portuaria. Los conflictos sociales les permitieron entender lo estratégico que era para la economía nacional e internacional, y no quedarse en meras reivindicaciones laborales y pasaron a pensarse la región lo que les permitió ser sujetos activos en los debates políticos.

3. El poeta de los trabajadores: Jorge Artel

Artel fue poeta, periodista, crítico literario, profesor, abogado y novelista. Nació en Cartagena en 1909 y fue un reconocido defensor de los sectores subalternos. Cuando se graduó de abogado en la Universidad de Cartagena en 1945 lo hizo con la tesis intitulada “Defensa preventiva del Estado o el derecho penal frente a los problemas de la cultura popular en Colombia”. Además se le conoce como el poeta de las negritudes. La poesía de Artel trae inmerso el elemento negro, elementos como la identidad, su integración y la resistencia histórica. Vincula y logra describir a través de su lírica los procesos sociales, económicos y políticos que vivió la región, que configuraron sus modos de vida y sus ideologías. Se encarga de recordar la participación de los negros en los procesos culturales.

Creció en un barrio popular como Getsemaní. Antes de que se construyeran las nuevas instalaciones portuarias (1933) a las afueras de la ciudad, el barrio vivía intensamente una relación con el puerto y la vida marítima, un gran número de sus pobladores dependían económicamente de actividades ligadas a él. De lo anterior podría desprenderse que el

vínculo de este intelectual con los trabajadores del transporte fue importante y su poesía daría fe de ello. Es una constante a lo largo de su obra hacer referencia a los trabajadores del transporte y el mundo laboral bajo el cual estos se desenvolvían. Pudo captar bajo el lente de su pluma y de primera mano la importancia de la vida marítima. Miremos un poema llamado “Puerto”:

Si de pronto se clavara
en cada mástil una estrella,
la orilla parecería
un gran nido de luciérnagas.

Acordeón:
Lento bostezo de música.

La frías agujas del sueño
comienzan a coser los parpados
de los negros marineros

Y del confuso cafetín cercano,
-grito, ron, oscuridad-
saca el viento un murmullo
para ahogarlo en el mar.

Las banderas desearían volar como gaviotas.
-¿Quién las llamará desde el cielo?-

El agua está diciendo
a los timones reumáticos
inútiles palabras de consuelo
Iniciar con una noticia impactante⁷³.

Al mismo tiempo la vida de Artel estuvo inmiscuida en la dinámica de la participación política. Uno de sus biógrafos, Javier Ocampo Gaviria, expresa que “El poeta es militante del Partido Comunista desde el año de 1924 y fue secretario general del primer partido del pueblo en Cartagena en el año de 1937”⁷⁴, una información que tiene que mirarse con

⁷³ Ferrer Ruiz, Gabriel, *Jorge Artel: Tambores de la noche*, Cartagena, Universidad de Cartagena- Instituto de Patrimonio y Cultura de Cartagena-Alcaldía Mayor de Cartagena de Indias, 2009, p. 64.

⁷⁴ Ocampo Gaviria, Javier, *Estudio biográfico-crítico de Jorge Artel*, Medellín, Ed. Alas Libres, 1997, p.74.

detenimiento porque realmente la fundación de Partido Comunista Colombiano fue en julio de 1930, pero quizás esta versión se puede entender por la cercanía que tuvo al Partido Socialista Revolucionario que fue creado en 1926, por la participación activa que tuvo Artel en la llegada de los creadores del PSR que se registró así:

En la ciudad heroica se había constituido una gran junta organizadora de la gira de María Cano⁷⁵, que presidió el doctor Aníbal Badel, cifra y compendio entonces, y del espíritu revolucionario de pueblo insumiso de la Costa Caribe... en Cartagena es suficiente anotar que hubo cosas de asfixia, que por causa del caudal humano que apretaba la muralla el poeta Jorge Artel que desde aquí quiso hablar hubo de renunciar a ello. En la marcha hacia una plaza que pudiera contener la multitud, el poeta tenía su discurso escrito, nos lo entregó para que lo leyésemos después, comprendiendo que la gente quería oír ante todo, a la espléndida mensajera de las nuevas ideas⁷⁶.

Por otro lado existe una anécdota relatada años después sobre la visita de los representantes del socialismo que sucedió así:

⁷⁵ María Cano, conocida popularmente como la Flor del trabajo, una líder política de principios del siglo XX en el país. Dirigió la lucha por los derechos civiles fundamentales de la población y por los derechos de los trabajadores; encabezó la convocatoria y agitación de las huelgas obreras, colaboró con la difusión de las ideas socialistas y participó de manera activa en la fundación del partido Socialista Revolucionario en 1926. Ignacio Torres Giraldo activo líder sindical, inicialmente tuvo marcada una tendencia liberal radical, luego obrero-socialista, posteriormente comunista y en sus últimos años marxista independiente. Fue apresado en Anserma, Caldas en diciembre, cuando se llevó a cabo la huelga de las bananeras, y remitido a Medellín, donde también estaban presos los demás miembros de la dirigencia del PSR, incluida María Cano Torres, que fue aislada y se le consideró como "criminal peligroso". Ignacio Torres Giraldo y María Cano fueron liberados en agosto de 1929. El líder viajó clandestinamente a la zona bananera, pero nuevamente fue arrestado y desterrado a Hamburgo. A fines de ese año viajó a Moscú, al *presidium* de la Internacional Sindical Roja (ISR). Permaneció en Europa, con base en Moscú, hasta 1934 y estudió a profundidad el marxismo. A su regreso a Colombia fue nombrado secretario general del Partido Comunista Colombiano, en cuya representación fue concejal de Bogotá. En la década del cuarenta se marginó de la dirigencia comunista. A partir de 1949 y hasta 1963, a instancias de su hijo, vivió en la casa de María Cano en Medellín. Desde su retiro del Partido Comunista, se dedicó a investigar, reflexionar y escribir sobre las ideas sociales en Colombia y sobre los problemas que entorpecen al país, para lo cual viajó con frecuencia a Bogotá a consultar la Biblioteca Nacional, el Archivo Nacional y otras instituciones, como la sección de estadística de la Contraloría. Sus obras, en total nueve, son documentos ineludibles para la reconstrucción histórica del movimiento sindical y de las luchas reivindicativas del pueblo colombiano durante la primera mitad del siglo xx⁷⁵. Ver: Rueda Enciso, José Eduardo, *Ignacio Torres Giraldo*, Bogotá, Ed. Banco de la República biblioteca virtual, <http://www.banrepultural.org/blaavirtual/biografias/torrigna.htm>. También es importante consultar los análisis desde el punto de vista de biografías colectivas que se han realizado sobre la década de 1920. Sus principales personajes, que se esfuerza por rehacer el conjunto social de la época y de hacer perceptibles otras presencias, tiende puentes entre lo obrero y popular, entre la clase y el pueblo. Ver: Uribe, María Tila, *Los años escondidos, sueños y rebeldías en la década del veinte*, CESTRA-CEREC, Bogotá, 1994.

⁷⁶ Torres Giraldo, Ignacio, *Síntesis de la historia política de Colombia*, Bogotá: Ed. Margen Izquierdo, 1974, p. 35 y 36.

Mi discurso no alcanzó a ser pronunciado, -explicaba Artel a Ligia Alcázar, muchos años después- no sé qué pasó, yo nunca averigüé de dónde salió la idea de raptar a María Cano para llevarla a casa de Nemesio Barrios, un cantinero que no tenía nada que ver con María Cano ni con la política. Ahí permaneció durante el tiempo que Ignacio Torres Giraldo requirió para recuperarse de una influenza. Así me quedé yo con mis pantalones cortos y mi discurso en el bolsillo. Apenas el líder se recuperó trabajamos en la fundación de primer comité obrero de Cartagena, en el barrio de Getsemaní del cual María Cano me nombró como primer secretario⁷⁷.

A inicios de la década de los 30, Artel se une a la corriente de izquierda del Partido Liberal llamada el varguismo⁷⁸, donde lo proponen como candidato a la Asamblea Departamental donde no logra el resultado esperado. En 1935, Simón Baena Calvo es elegido representante a la Cámara, lo nombra como su secretario, por lo cual se tiene que trasladar a la ciudad de Bogotá. Al comenzar 1937 es nombrado coordinador del Comité de Liberales Izquierdistas (seguidores de Jorge Eliecer Gaitán) para el Caribe Colombiano, que proclama la candidatura de Darío Echandía, por lo que tiene que desplazarse a distintos municipios para realizar agitación a nombre del liberalismo. Después es la fórmula suplente del candidato a la Cámara de Representantes Alfonso Romero Aguirre, miembro de las juventudes liberales.

⁷⁷ Torres Giraldo, Ignacio, *Los inconformes Tomo IV*, Bogotá, Ed. Margen Izquierdo, 1973, p. 62.

⁷⁸ Para conocer más sobre las facciones del liberalismo en Cartagena. Ver: Vanegas Beltrán, Muriel *Hegemonía liberal y facciones en Cartagena: Fragmentación política vs unidad de partido*, (Tesis de Maestría, Universidad Nacional de Colombia, 2011).



7. Jorge Artel

Fuente: periódico *Diario de la Costa*, 1945

Finalmente, cansado de la mecánica electoral, se dedicó a defender los planteamientos de Gaitán desde la Unión Nacional de Izquierda Revolucionaria (UNIR) –movimiento político disidente del liberalismo–, a raíz de los hechos del 9 de abril de 1948 donde se da muerte al candidato presidencial Jorge Eliecer Gaitán⁷⁹. En la ciudad se vivieron momentos de tensión por el inconformismo de las masas frente a los hechos, el pueblo enardecido incendió almacenes y los periódicos conservadores *El Figaro* y el *Diario de la Costa*. También se logró constituir una junta de gobierno revolucionaria integrada por Ramón León, Braulio Henao Blanco y Jorge Artel, la cual designó a Santiago Badel como Alcalde. Después

⁷⁹ Sobre la organización y estructura del gaitanismo en Cartagena. Ver: Sandra Patricia Vega Pérez, *El movimiento Gaitanista en Cartagena 1944-1946*, tesis de licenciatura, Universidad de Cartagena, 2003.

de que las autoridades retomaron el control, Artel es aprisionado por dos meses por cargos de sedición y rebelión, por último logra salir libre y decide irse exiliado a Venezuela⁸⁰.

Sin duda, el trasegar político de Artel se conecta con líderes portuarios sobresalientes en la ciudad como Juan Manuel Valdelamar y José Raquel Mercado, quienes iniciaron su militancia en el PSR, el Partido Comunista Colombiano, después continuaron en el liberalismo, se unieron al movimiento Gaitanista y terminaron nuevamente en el liberalismo. Una respuesta a esa dinámica política pueden ser las discusiones al interior del PCC que terminaron expulsando al sector obrero de los transportes, por el triunfo del sector campesino al interior de esta colectividad. Otra respuesta es la que plantea Jesús Bolívar para el caso de Barranquilla, donde explica la doble faz de la consciencia obrera: los obreros veían a los comunistas solucionarles problemas atinentes a su lucha económica y sindical, pero sentían que los candidatos liberales y/o conservadores en los estrados parlamentarios podían solucionarles otros problemas como empleos estatales para sus familiares, la pavimentación de calles, becas de estudios para sus hijos, elementos de construcción para comenzar o perfeccionar sus viviendas, etc. Es lo que se conoce en el argot político colombiano como el clientelismo, pero aún así posibilita aparecer ante el pueblo como los gestores de obras públicas y sociales, obras que en una sociedad democrática sana le correspondería al Estado asumir⁸¹.

⁸⁰ Suescún Toledo, Álvaro (selección y prólogo), *De la vida que pasa. Escritos periodísticos de Jorge Artel*, (Barranquilla, Ed. Tidecol segunda edición, 2008).

⁸¹ Bolívar, Jesús “*Barranquilla: Ciudad, elite y consciencia obrera 1900-1950*”, Historia Caribe, Universidad del Atlántico, Barranquilla, Vol, N° 3, 2004, p. 10.

CAPÍTULO III

DEBATES Y PROTESTAS DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE EN CARTAGENA

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

El Bolchevique, Bogotá, 7 de Noviembre, 1934

Los trabajadores continuaban inmersos en los debates nacionales y locales. Seguían en sus mismas aspiraciones, miedos y tensiones, pero surgen en el nuevo contexto de la República Liberal, con un lenguaje y unos argumentos nuevos, y una correlación de fuerza distinta. Debemos intentar comprender ambas cosas: las tradiciones que continúan y el contexto que ha cambiado. El elemento que mejor escenificaba estos cambios era el espacio gremial. En Cartagena durante los inicios de los década de 1930, existían tres organizaciones de trabajadores la primera se llamaba el Directorio Obrero Departamental de Bolívar (DODB) que pasaría a convertirse en la Liga Obrera Departamental, la cual fue fundada el 1 de Mayo de 1919, formaban parte de dichos espacios artesanos: Carpinteros, herreros, zapateros, sastres, albañiles. Estaban guiados por los ideales y principios de la Revolución Francesa “Igualdad, Libertad y Fraternidad”, además su color representativo era el blanco. Propugnaban por una separación entre la Iglesia Católica y el Estado, consideraban

indispensable que sus miembros no participaran en alianzas ni pactos de ningún género con elementos políticos⁸². Nombres como José de la O. Perneth, Adán H. Simancas, Estuardo Herrera, son líderes desde la década de los años veinte y se mantienen en la década de los treinta.

La segunda organización de trabajadores se llamaba Federación Obrera de Bolívar (Federación Local del Trabajo a finales de la década de 1930, en 1940 se convierte en la Federación Sindical de Bolívar) la cual fue fundada el 1 de febrero de 1928; en sus inicios esta seguía ideológicamente los principios del comunismo, se autodenominaban los “exponentes del ideal humanista”, además su inauguración contó con la participación de los dos principales agentes del socialismo a nivel nacional María Cano e Ignacio Torres Giraldo. La conformación de esta organización es la expresión de muchos sectores que no se sentían representados en las organizaciones existentes, principalmente los braceros y sectores artesanales que habían entrado en contradicciones con el Directorio Obrero y la Sociedad de Artesanos, particularmente en algunas coyunturas de huelgas o protestas, lo que sin duda contribuyó para que el distanciamiento se ampliara y por efecto se apostara a la creación de otra organización. Impulsaron la conformación de la F.O.B. Alejandro Castilla, Bernabé Picot, Antonio Caballero Cabarcas (Perteneían al partido Liberal, corriente revolucionaria), Adán H. Simancas (perteneció a DODB), Víctor Cogollo, Pedro Perriñán (fue uno de los fundadores del partido Comunista en la ciudad), Eduvigis Villareal, José Jesús García, Lino Caraballo. Paralelamente también se fundó el Centro Intelectual Marxista Revolucionario

⁸² Sarà Marrugo, Jorge Armando, *Identidad, actores sociales y acción colectiva en Cartagena 1909-1930*, Tesis de licenciatura, Universidad de Cartagena, 2009, p. 73.

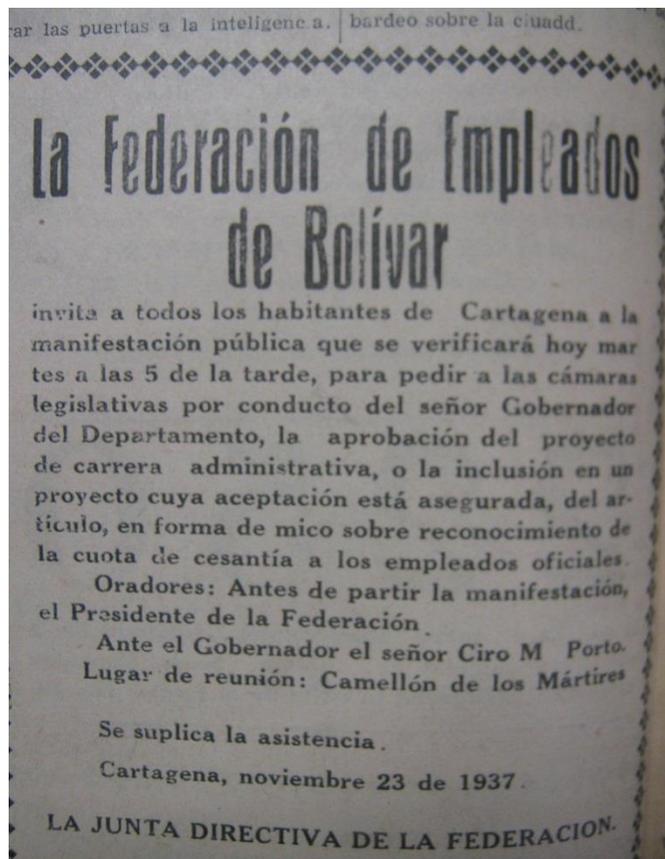
(CIMR) que estaba conformado por José Morillo, Manuel Edmundo Mendoza, Manuel Estaban Pomares, Luis de Janon, Agapito de Arco (Jorge Artel), Eduardo Martínez Mendoza⁸³.

Una tercera organización de trabajadores fue la Federación de Empleados de Bolívar la cual fue fundada en 1931, que agrupaba principalmente a trabajadores de la administración pública del departamento de Bolívar y de la ciudad de Cartagena, y a los trabajadores administrativos del ferrocarril y de los puertos. Sus reivindicaciones buscaban sobre todo la estabilidad laboral, por eso una de sus banderas fue la lucha por una ley que creara la carrera administrativa, lo que permitiría mejorar sus condiciones laborales, además se proponía definir un marco de referencia que señalara capacidades técnicas de los trabajadores para ejercer dichos cargos porque: “No conviene la inestabilidad de los funcionarios que tienen en sus manos la orientación de actividades valiosas, que se relacionan con negocios importantes de los cuales depende en ocasiones la buena marcha de la administración pública”⁸⁴. Aquí vale la pena hacer una pequeña digresión, este gremio siempre buscó realizar una diferenciación entre obreros y empleados, ellos se consideraban clase media, apelaban a que el gobierno estaba amparando a los sectores populares y que era el momento de que se les tuviera en cuenta, por eso se lanzaban a las plazas y hacían presencia en la prensa para llamar la atención. Es necesario recalcar que con el ensanchamiento del Estado este sector

⁸³ Sarà Marrugo, Jorge Armando, *Identidad, actores sociales...* p.80 a 92

⁸⁴ Ver: “La carrera administrativa”, *Diario de la Costa*, Cartagena, 2 de septiembre, 1937.

iba en un vertiginoso aumento, para el año de 1937 a nivel nacional se tenía alrededor de dos millones de funcionarios públicos.



8. Cartel de la Federación de Empleados de Bolívar
Fuente: *Diario de la Costa*, 26 de Noviembre de 1937

Por otra parte estas organizaciones gremiales iniciaron el proceso de apropiación y reivindicación de la nueva legislación que en materia laboral empezó durante el periodo presidencial de Enrique Olaya Herrera (1930-1934), que recogía algunas de las demandas históricas de los trabajadores. En 1930 a través del Decreto 1827 se estableció la jornada de ocho horas para los empleados del gobierno, la ley 72 reguló el descanso dominical y el trabajo excepcional en algunas industrias, la ley 83 sobre sindicatos reconoció el derecho de los trabajadores a asociarse libremente. Además, la Ley 129 ratificó los convenios de la OIT,

la Ley 133 reglamentó el derecho al seguro colectivo de vida, y por último la Ley 1ra de 1932 reconoció pensiones de jubilación a los trabajadores ferroviarios. El año se cerró con la Ley 134 de sociedades cooperativas, reivindicación de cobertura universal, y antiguo legado de los socialistas utópicos Dale y Owen. En conjunto, la legislación laboral de 1931 creó un clima favorable para resolver los reclamos de manera institucionalizada

En 1934 a través del Decreto 895, se aprobó la jornada laboral de ocho horas, que se afianzó con la Ley 10 y el Decreto reglamentario 652 de 1935. Confirmó la jornada de ocho horas, definió los conceptos de patrono y empleado (distinto al obrero) particular (distinto al oficial), precisó los elementos del contrato de trabajo, estableció vacaciones remuneradas de quince días y cesantías de un mes por cada año de servicios. La Ley 1ra de 1936 especificó el trabajo como obligación social con especial protección del Estado, dio rango constitucional a la libertad de asociación, garantizó el derecho de huelga salvo en los servicios públicos y estableció la propiedad como una función social con obligaciones. La Ley 66 estableció el ahorro obligatorio de empleados y obreros; la Ley 38 de 1938 estableció el 1 de mayo como la fiesta del trabajo; en 1938 la Ley 53 prohibió los despidos de mujeres en estado de embarazo o lactancia; se creó el Ministerio de trabajo, higiene y previsión social; la Ley 165 fundó la carrera administrativa⁸⁵.

Los elementos anteriores invitan a preguntarse ¿qué discusiones se suscitaron entre las organizaciones de trabajadores frente a las nuevas corrientes de pensamiento? ¿Qué tipo

⁸⁵ Avella Gómez, Mauricio, *Las instituciones laborales en Colombia. Contexto histórico de sus antecedentes y principales desarrollos hasta 1990*, Borradores de Economía del Banco de la República de Colombia: 613, 2010, p. 50.

de organizaciones existían y cuáles eran los principios que guiaban el accionar de las organizaciones del transporte (ferrocarrileros y portuarios)? ¿De qué manera los trabajadores asumieron o percibieron la llegada de la república liberal? ¿Cómo reaccionaron ante la nueva legislación laboral?

1. Ideales disociadores: Debates en las organizaciones de trabajadores:

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

[sic] Que el objeto principal de aquella reunión era la necesidad de resaltar el obrerismo sano y honrado de Cartagena, la necesidad de trabajar unido[s] y para evitar el auge de ciertos elementos disociadores y advenedizos, están haciendo pasar por directores y orientadores de las masas trabajadoras con sus prédicas incendiarias sin ningún acatamiento a la leyes y constitución del país, sin tener tampoco en cuenta que como extranjero que son mayor parte de esos elementos disociadores, no pueden darle pauta al obrerismo de la ciudad, ni de ninguna parte, porque no es esa forma como se sirve a la verdadera causa obrera, lanzándola a la tragedia y al caos; insistió en decir que todo aquel que se llame verdaderamente obrero, debe alejarse de esos que solo buscan su provecho y no el bien de la gran masa proletaria, que en Colombia siempre se ha conocido como honrada, pacífica, respetuosa de las instituciones que nos rigen y nunca como anarquista o comunista⁸⁶.

⁸⁶ Ver: “Anoche sesionó la liga obrera departamental para tratar asuntos importantes”, *Diario de la Costa*, Cartagena, 5 de Febrero, 1932. La resolución N° 1 de 1932 va en el mismo sentido “La liga obrera del

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

Las polémicas más álgidas se dieron en el marco de la Asamblea Sindical de 1936 donde participaron todas las organizaciones sindicales del departamento de Bolívar. Al inicio de la sesión uno de los delegados del sindicato de choferes hace uso de la palabra y realiza una proposición de saludo al presidente de la República Alfonso López Pumarejo, a las cámaras legislativas, al Alcalde mayor y al Concejo de la ciudad. Inmediatamente Pedro Perinián representante del sindicato de braceros, propone una modificación a la reverencia a los altos representantes del Estado y que se haga extensivo a todas las organizaciones sindicales del país. Fue la chispa que encendió la discusión entre quienes apoyaban al Presidente de la República y quienes eran sus detractores, además hubo una controversia extendida sobre el orden del día que debía seguir dicha asamblea. Luego el sindicato de braceros expuso que venía hace tiempo solicitando al gobierno nacional la renovación de la personería jurídica, pero los funcionarios esgrimían que el motivo de la demora se daba por el represamiento de estos trámites por falta de personal que agilizara el diligenciamiento,

departamento define su actitud ante los problemas del obrerismo” *Diario de la Costa*, 4 de Marzo, 1932. Ver: “La liga obrera define la ruta del obrerismo” *El Mercurio*, 4 de Marzo, 1932

información poco creíble teniendo presente que una de las maniobras del gobierno de turno para contener a los sindicatos afines al socialismo, comunismo y anarquismo, era poner múltiples dificultades para las legalizaciones de este tipo de sindicatos, pero las organizaciones afines a su orientación política podían realizar dicho trámite de manera rápida⁸⁷.

Freyle, otro delegado de los braceros, expresó que el gobierno era “[sic]...enemigo enorme del hombre trabajador, usurpador de los derechos, ante el cual hay que luchar aun cuando haya necesidad de ir hasta el sacrificio”, lo que incendió los ánimos de un sector de los asistentes. Habló el delegado del Sindicato de Artes Gráficas y expresó que eso era “...producto de una mente exaltada por doctrinas exóticas en nuestro medio y costumbres”, además se declaró enemigo de las huelgas por el hecho de formar escándalos “...el cual era materia aprovechable por los comunistas con el propósito de agitar las masas por caminos extraviados apartándolos de nobles objetivos”⁸⁸.

⁸⁷ Elementos que reafirman esta idea, fue el telegrama de protesta que presentó la Fedenal por la suspensión de la personería jurídica por 30 días al Sindicato de Seberos de Barranquilla por parte del gobierno nacional. Las razones que argumentaban era por el bloqueo que realizaron los trabajadores sindicalizados a un buque que iba a zarpar, pero la razón de fondo era la que la mayoría de sus miembros militaban en el Partido Socialista Democrático. Ver: “Insolente telegrama de la Fedenal al presidente López” *La Prensa*, Barranquilla, 2 de Septiembre, 1942. En ese sentido también es clave la editorial de *La Prensa* - periódico que estaba influenciado por los intereses de los empresarios del transporte- donde expresaba: “[sic] El doctor Alfonso López les dio cuerda demasiado larga, como generalmente se dice, a los líderes obreros durante su primera administración, hasta el punto de que aquellos llegaron a imaginarse que el gobierno era su querer y nada más, en asuntos de trabajo. Hoy el señor presidente no dejará de percibir, por el telegrama de la Fedenal que venimos comentando, la intención que abrigan en aquella organización. Implantar otra vez su predominio, hacer toda clase de coacciones, sembrar el desorden y el desconcierto en la navegación fluvial”, no obstante, esta editorial mantiene una mirada despectiva a los trabajadores del transporte y siempre consideraban que sus reivindicaciones eran exorbitantes y no estaban acorde a la realidad nacional. Después de realizar una revisión exhaustiva al contenido del telegrama es importante anotar que las afirmaciones del diario, son muy sesgadas, realizan una interpretación arbitraria y acorde a los intereses de los navieros. Ver: “La Fedenal contra el gobierno”, *La Prensa*, Barranquilla, 2 de Septiembre de 1942.

⁸⁸ “La instalación de la asamblea sindical” *Diario de la Costa*, Cartagena, 29 de Enero, 1936.

Días después, dirigentes del DODB desde su columna en el *Diario de la Costa*, argumentaban que la Asamblea Sindical había sido un rotundo fracaso por la intromisión del comunismo, que los trabajadores realmente necesitaban una dirección política y alejada de ideales disociadores, que no utilizaran la violencia, la coacción, el insulto, el motín y la protesta para obtener legítimamente lo que les corresponde. En cambio, sufrían perjuicios cuando se dejaban seducir por falsos apóstoles, por individuos que solo buscaban tener un pretexto para dar rienda suelta a sus instintos perversos, delictuosos, pecaminosos. Además señalaban:

... Pues bien, nosotros auguramos éxitos en la Asamblea Obrera, porque en esta ciudad hay campo suficiente para que una corporación de esta naturaleza labore en beneficio efectivo de las clases de los trabajadores, y porque supusimos que sus deliberaciones serían campo ajeno a certámenes tumultuarios, provocados por elementos que llevan en su cerebro un arsenal indigesto de teorías absurdas, de ideas que no pueden tener desarrollo en nuestro medio, porque si bien que es cierto que en nuestros talleres, o por lo menos en algunos se cometen injusticias con los obreros, sí, efectivamente, los medios de vida no son todo lo confortable que la vida humana, la existencia de las gentes pobres demandan, también es cierto que la inmensa mayoría de esos obreros no han sabido organizarse, y por educación son afectos, más bien, a una situación de anarquía permanente entre ellos⁸⁹.

Este tipo de afirmaciones del DODB deben entenderse en el marco de dos premisas, la primera era una “lucha moral”, y la segunda una lucha política. La primera lucha se inspiraba en aquellos valores y costumbres que mantienen los pueblos, gracias a sus raíces culturales e históricas fuertes. Además la carta de presentación pública que artesanos y trabajadores utilizaban para ser considerados como “buenos ciudadanos” era resaltar el valor del trabajo, la necesidad de la educación, la ausencia de vicios, la solidaridad entre

⁸⁹ “El Fracaso de la Asamblea Obrera” *Diario de la costa*, Cartagena 11 de Febrero, 1936.

trabajadores, la moral pública, el respeto a la autoridad y la interlocución sana entre el gobierno y el pueblo trabajador⁹⁰. La segunda lucha se sentía en términos organizativos, - mermados en números de asociados frente a la nueva realidad auspiciada por la Ley 83 que legalizaba los sindicatos- ellos pensaban que realmente las nuevas estrategias de lucha de los trabajadores lo que engendraban era violencia y que pronto generarían resistencia, porque sus intereses eran desestabilizar la paz en el territorio nacional, además lo más importante era que obreros dejarían la senda de la honradez y respetabilidad ante la sociedad.

Otro punto de discusión en las organizaciones de trabajadores era la participación en política, principalmente en el juego electoral. La Ley 83 que legalizaba a los sindicatos impedía este tipo de participación, pues el fin último era realizar un control político por parte del Estado a estos espacios gremiales. Esta prohibición coincidía con los principios programáticos del DODB, consideraban que la política partidista perturbaba y afectaba el normal desarrollo de la organización, se aumentaban las fricciones al interior de esta porque varios de los afiliados pertenecían a las distintas colectividades, que afectaba la armonía existente y exacerbaría el enfrentamiento rencoroso entre camaradas que deberían actuar cordialmente, que en últimas lo que hacía era desvirtuar el carácter social y económico del gremio. A diferencia de los sindicatos influenciados por el comunismo al interior de la FOB que programáticamente y estratégicamente consideraban participar activamente en la contienda electoral porque era una de las herramientas para alcanzar el poder. Incluso la discusión tuvo como su punto máximo en 1937 en el marco del congreso de la Confederación

⁹⁰ Sarà Marrugo, Jorge Armando, “Trabajadores, acción colectiva y ciudadanías, Cartagena (Colombia), 1886-1930”, *TRASHUMANTE, Revista Americana de Historia Social*, Universidad Autónoma Metropolitana de México-Universidad de Antioquia, Vol. N° 4, 2014, p. 78.

Sindical del Trabajo en Medellín, donde liberales, comunistas, socialistas y anarquistas expresaban su opinión al respecto, dejando como conclusión una salida salomónica que expresó a través de una resolución así:

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

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

La violación de estas normas, es decir la utilización de los sindicatos y ligas campesinas, con base electoral, será motivo suficiente para excluir de la confederación a militantes y dirigentes sindicales, muy especialmente a miembros del comité ejecutivo confederal y de la junta constitutiva⁹¹.

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

Otro ejemplo de estas tensiones se dio en la población de Calamar en el año de 1937, entre miembros de la Sociedad de Braceros de Calamar, que a través de una asamblea extraordinaria donde participaron 94 de los 115 integrantes de la agremiación, mediante

⁹¹ “La confederación sindical del trabajo y las próximas elecciones” *Diario de la Costa*, Cartagena, 14 de Enero, 1937. Otra noticia que reflejaba este debate es: “El sindicalismo y la política” *Diario de la Costa*, Cartagena, 14 de Enero, 1937. La Federación Sindical de Colombia fue creada en el marco de la convención nacional sindical en 1935, a través del III Congreso de Trabajadores en la ciudad de Cali en el año de 1938 se decidió cambiar el nombre de la institución por el de Confederación de Trabajadores de Colombia

aprobación unánime procedieron a reemplazar la junta directiva conformada por los señores José María Olivo (presidente) y Alberto Llerena (secretario - tesorero). El motivo era que los dirigentes obreros habían tomado la decisión de participar en la contienda electoral local, hecho que estaba prohibido por la Ley 83. Eligieron a los señores Joaquín Rovira, presidente y Jorge Saravia, vicepresidente. La junta destituida se negó a entregar el archivo de la entidad, lo que agudizó el conflicto y tuvo que intervenir el Ministerio de Industria y Comercio, quien terminó respaldando a la inmensa mayoría de braceros. Este percance al interior de esta organización muestra la rigidez que se vivía entre los obreros que pertenecían a distintas facciones del liberalismo, más allá de si era permitido o no participar en política, lo que estaba de fondo era cómo predominaban los intereses particulares electorales y no los intereses gremiales⁹².

Otra disputa entre los trabajadores de la ciudad se dio por la celebración del día del trabajo. En una manifestación en 1931 los obreros comunistas presentaban sus candidatos a cargos locales y expresaban su opinión sobre la conmemoración del 1 de mayo así: “En Colombia se había tergiversado el significado de dicha fecha, el que es netamente de protesta y rebeldía, mientras que en años anteriores, se han visto aquí en inexplicable camaradería a burgueses y obreros”⁹³. Los oradores se refirieron también a la situación mundial del proletariado lanzando arengas contra el imperialismo mundial, especialmente contra los ingleses y norteamericanos, además aseguraban que los primeros les daban armas a los

⁹² “La investigación del conflicto de los braceros de Calamar constituyó un problema de Estado, nos dijo el inspector del trabajo” *Diario de la Costa*, Cartagena 1 de Agosto, 1937.

⁹³ Ver: “Los “camaradas” irán a las elecciones de representantes con candidatos de su seno” *El mercurio*, Cartagena, 2 de Mayo, 1931.

conservadores y los segundos a los liberales colombianos, como consecuencia de la lucha de esos países por mantener subyugado al país. Se declararon opositores del gobierno de la concentración nacional que presidía Enrique Olaya Herrera. Esta reacción de los trabajadores respondía a la apropiación de los principios comunistas de la tercera internacional, sumado a los elementos identitarios locales. Esta fecha representaba un espacio de reflexión donde se activaba la memoria colectiva de sus luchas y sus gestas, por lo que adquirió un sentido de recuerdo, de denuncia en contra del poder del Estado, contra la explotación y abusos de los patronos, de rechazo al sistema capitalista. En el marco de la celebración elevaban un sentido homenaje a los mártires de Chicago, pero a la vez a los trabajadores asesinados en la masacre de las bananeras en Ciénaga en el año de 1929⁹⁴.

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

⁹⁴ Sobre los inicios de la celebración del 1° de mayo en Colombia. Ver: Vega Cantor, Renán, *Gente muy rebelde protesta popular y modernización capitalista en Colombia 1909-1929. Tomo IV Socialismo, cultura y protesta popular*, Bogotá, Ed. Pensamiento Crítico, 2002, p. 20-35.

Municipalidad. Como acto principal se impartió una conferencia de Miguel Gómez Fernández sobre asuntos sociales en el Teatro Heredia que contó con una nutrida asistencia⁹⁵.

Vale la pena decir que esta conmemoración del 1° de mayo para el DOBD tenía más un carácter cultural, académico, formativo y festivo, en la cual se mostraban la creatividad y riqueza simbólica del pueblo trabajador. Pero de igual manera, era la ocasión propicia para manifestar públicamente las virtudes y los valores que caracterizaban a este sector.

Finalmente, estos debates entre las organizaciones obreras de la ciudad era un reflejo de las transformaciones que en materia de legislación laboral, de recepción de nuevas ideas venían incidiendo en los gremios.

2. La locomotora de vapor y el sindicato de Ferroviarios de Cartagena

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

⁹⁵ “Los Obreros celebran el día del trabajo hoy” *El Mercurio*, Cartagena, 1 de Mayo de 1932.

nacional. Además la competencia desleal que se hacían las empresas privadas y públicas, a través de ofrecer tarifas bajas por debajo del precio legalmente establecido⁹⁶.

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

[sic]...El asunto nos interesa personalmente, pues entre nosotros hay empleados y obreros que han consagrado su vida al servicio de esta última empresa y de ella viven. Permitir que sea abandonada a su propia suerte, esperar que se suspenda el tráfico para que quede el Dique como única vía, es obrar contra los intereses de más de trescientos ciudadanos que encuentran el pan al servicio de la vieja empresa, y condenar al puerto marítimo de Cartagena a desaparecer ante la competencia insostenible que ofrecería la vía de Barranquilla si desapareciera el ferrocarril...⁹⁷.

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

⁹⁶ Sección informes políticos de embajadores de la delegación de México en Colombia, Julio de 1939, Archivo Histórico de la Secretaria de Relaciones Exteriores de México S. R. E. A. H., Colombia, Julio de 1939, F. 14-15.

⁹⁷ “El sindicato de ferroviarios segunda nuestra campaña de las tarifas de agua y luz” *Diario de la costa*, Cartagena, 11 de Abril, 1939.

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

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

los que ganaban más de 2.00 aspiraban un 25%; en segundo lugar, restablecimiento de la jornada de trabajo de 48 horas de conformidad con el Decreto 895 de Abril de 1934; y en tercer lugar, descanso dominical remunerado y cumplimiento estricto de todas las disposiciones legales, tales como vacaciones remuneradas, cesantía, jubilación y seguro colectivo⁹⁸.

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

⁹⁸ Ver: “Ayer se declararon en huelga los obreros y trabajadores del ferrocarril”, “La huelga de los ferroviarios está en pie”, “La huelga y paro general en Cartagena”, “Hay optimismo en la solución de la huelga” “Se vislumbra posible solución de la huelga”, “Ayer se solucionó la huelga”, en: *Diario de la Costa*, Cartagena, 19, 20, 22, 24, 26 y 29 de Enero, 1937. Ver: “Una huelga de trabajadores del ferrocarril de aquí va a estallar dentro de poco”, “Ayer se inició la huelga”, “El problema de la huelga de ferroviarios está ya en vía de solucionarse”, “Los ferroviarios rechazaron una fórmula para el arreglo de la huelga propuesta por la C.I.A.”, “Continúa aún sin solución la huelga de los obreros del ferrocarril de Cartagena”, “En el día de ayer quedó solucionada la huelga del ferrocarril de Cartagena”, en: *El Figaro*, Cartagena, 15, 19, 26, 27, 28 y 29 de Enero, 1937. Ver: “Los ferroviarios han recibido una negativa”, “La huelga de ferroviarios no ha sido solucionada aún”, en: *El Mundo Diario de Cartagena*, Cartagena, 16 y 19 de Enero, 1937. La huelga de los ferroviarios fue registrada por tres periódicos de la ciudad que tenían una circulación diaria, eran de carácter comercial, pero respondían a intereses políticos distintos, todos estaban alineados bajo el pensamiento conservador. El cubrimiento que hacen de los hechos no varía, el contenido presentado es muy homogéneo y se nota un interés de plasmar la opinión de las partes implicadas en el conflicto.

adhesión de Bogotá y Medellín, de la Confederación Nacional Sindical y las Federaciones Locales de ambas capitales.

También empezó a circular el llamado “boletín de huelga”⁹⁹ impreso en mimeógrafo, realizado por la directiva del sindicato -no sabemos el número de ejemplares que imprimían- que tenía como finalidad informar a los obreros afiliados al gremio para que no se dejaran sorprender por algunas personas que trataban de sabotear la huelga intentando fomentar desórdenes; por otra parte querían informar a la ciudadanía en general sobre las motivaciones de la huelga y de alguna manera contrarrestar la distorsión del conflicto hecho por la directivas de la empresa. Otro de los temas centrales fue el apoyo económico para sostener la protesta, los principales contribuyentes a dicha causa fueron los sindicatos locales y nacionales, la segunda forma de recolectar fue a través de los “ficheros” de recolección de fondos que consistía en dejar afuera de las instalaciones de la empresa una caja de gran tamaño para recibir alimentos y dinero por parte de cualquier persona que sintiera la necesidad de apoyar dicha causa.

La prensa tomó partido en dicho conflicto; un periódico como el *Diario de la Costa*, que se identificaba con los intereses empresariales, señalaba cómo diarios de circulación nacional como *El Tiempo* y *El Espectador* reseñaban el paro general de actividades en el puerto, lo que atemorizaba a los comerciantes del interior y los obligaba a movilizar su carga por otra vía, siendo un perjuicio para Cartagena y por lo tanto para el gran número de trabajadores que vivían de las labores que proporcionaban el movimiento de la carga que

⁹⁹ “Paralización del transporte ferroviario sigue” *Diario de la Costa*, Cartagena, 21 de Enero, 1937.

entraba y salía por el muelle. Mostraba su desacuerdo con la posibilidad de un paro para respaldar los intereses de alrededor de 200 trabajadores lo que seguro acarrearía un gran daño a la economía nacional y en mayor medida a la ciudad. Deseaban que el problema se solucionara prontamente y fuera lo más satisfactorio para los obreros, dentro de los límites de lo razonable teniendo en cuenta las posibilidades económicas de la empresa, pero ante el anuncio de un paro consideraban que no era una medida prudente por parte de los sindicatos de la ciudad y pedían meditación sobre los grandes perjuicios que ocasionarían al puerto y a los trabajadores.

Finalmente, después de intensas negociaciones durante diez días entre el Sindicato, la Empresa, el Inspector Nacional del Trabajo y el Ministerio de Industria y Comercio, se logró un acuerdo que contenía nueve puntos: Primero, la empresa se comprometió a efectuar dentro de las jornadas de 44 horas semanales un aumento de los sueldos y salarios a todos sus trabajadores. Segundo, la compañía iba dar estricto cumplimiento a las leyes sobre indemnización por accidentes de trabajo, seguro colectivo de vida, pensiones de jubilación, indemnizaciones en caso de despido injustificado e ilegal de los obreros. Tercero, la empresa prestaría oportuna y eficaz asistencia médica y suministraría medicina a todos sus empleados y obreros cuando enfermaran por causa y ocasión del trabajo, además crearía una local de higiene para ellos. Cuarto, la empresa concedió cada tres meses pasajes gratuitos a sus empleados y obreros y a familiares de estos hasta cinco personas. Quinto, la empresa respetaría y garantizaría el cumplimiento del pacto celebrado el 30 de Agosto de 1935 entre la Gerencia y el Sindicato en aquellos puntos que no quedaran modificados por el convenio. Sexto, la empresa se comprometió a no ejercer represalia directa ni indirecta en contra de los

trabajadores que tomaron parte en el movimiento que motivó la cesación colectiva. Séptimo, las partes contratantes declaran que se ajustan a las leyes de las autoridades competentes. Octavo, el convenio tiene validez por un año. Noveno, como consecuencia de este convenio desde el día siguiente los obreros reiniciarían sus labores.

No obstante en el año de 1939 el Sindicato de Ferroviarios, mediante resolución declaraba que no permitiría que la empresa siguiera violando el convenio entre las partes firmado en el año de 1937, donde se comprometía a dar cumplimiento en materia de pagos, asistencia médica y otras prestaciones sociales, además le daban un ultimátum de dos días para que la Corporación se pusiera al día con los salarios atrasados y demás incumplimientos, por lo cual declararían la huelga indefinida a partir de la hora cero¹⁰⁰. Tres días después la empresa daba respuesta al pliego de peticiones de los obreros, confirmando que realizarían el pago de los sueldos, jornales y tiempo extra atrasados, que estaban esperando una remesa de la oficina de Londres. Continuaba el mensaje explicando que el Gobierno Nacional confirmaba la nacionalización del ferrocarril y por esa razón se veían imposibilitados para

¹⁰⁰ Las declaraciones fueron expuestas por los miembros de la comisión de prensa del sindicato Orlando Salgado y Gabriel Merlano. Ver: “Los trabajadores del ferrocarril de Cartagena declararán un paro el lunes”, *Diario de la Costa* Cartagena, 19 de Agosto de 1939. Los trabajadores mediante una misiva dirigida al presidente Eduardo Santos, mostraban su desespero ante la situación económica de la empresa y lo describían así: “[sic] Nuevamente hacemos revivir en su conocimiento la angustiada situación que atravesamos los trabajadores del ferrocarril de Cartagena- Calamar careciendo de los más elementales prestaciones sociales, padeciendo de hambre nuestros hogares, víctimas de enfermedades por la falta de asistencia médica, higiene y hospitalaria nuestros sueldos y salarios se nos adeudan hasta 5 y 6 meses de atraso, y este cumulo de calamidades, la empresa se declara incapacitada para pagar los sueldos de sus trabajadores amenazándonos con que ella no tiene con qué pagarnos y que suspendamos labores si queremos. Nosotros no hemos suspendido labores, obedeciendo la Federación Nacional de Ferroviarios, pero de seguir este estado de cosas, tendremos forzosamente que declararle a la empresa el paro a la empresa hasta tanto se efectuó la nacionalización, pero informamos a su excelencia nuestra situación y de cuando las consecuencias que puedan sobrevenir, para que mañana nuestro paro, no se nos culpe de proceder ligeramente, ni intransigente, sino que lo hemos hecho aminorados por el hambre por la desesperación y por las vicisitudes que estamos soportando”. Ver: 27 de Octubre, 1939, Archivo General de la Nación Colombia, Sección despacho del señor presidente, Sindicatos, caja 71, carpeta 15, Folio 105.

entrar a estudiar los diferentes puntos del pliego, pero que de igual forma enviaría dicho documento a la casa matriz¹⁰¹. Después llegaron comisionados de la Federación Nacional de Ferrovías, la Fedenal y el Sindicato de Ferroviarios de Barranquilla que ejercieron de mediadores entre las partes. Los ferroviarios mantenían sus pretensiones del pago total a los trabajadores y obreros por auxilios de cesantías de un mes por cada año de servicio “sin limitaciones de tiempo ni de cuantía” por la empresa de Consejo de los Ferrocarriles Nacionales mientras se realizaba el proceso de nacionalización. Uno de los argumentos por parte de la empresa fue que los ferrocarriles eran servicios públicos y por eso eran ilegales las huelgas que en ellos se decretaran. Frente a este argumento los obreros expresaban el concepto del abogado Jorge Eliecer Gaitán que sostenía que los trenes eran “un servicio para el público pero en ningún caso un servicio público”¹⁰².

¹⁰¹ La respuesta a dicho pliego la realizó el gerente de la compañía “The Colombia Railways & Navigation Company ltd” M. Verhels. Ver: “El conflicto entre los obreros del ferrocarril de Cartagena y la empresa”, *Diario de la Costa*, 23 de Agosto de 1939.

¹⁰² Ver: “No habrá huelga de ferroviarios”, *Diario de la costa*, 1 de septiembre de 1939. Jorge Eliecer Gaitán fue un político y abogado colombiano, alcalde de Bogotá en 1936, Ministro de Educación y Trabajo, congresista durante varios periodos y candidato disidente del partido liberal a la presidencia de la república para el periodo de 1946-1950. Su asesinato en Bogotá produjo enormes protestas populares conocidas como el 9 de abril. Nuevas interpretaciones han insistido que los hechos violentos llamado comúnmente el Bogotazo, deben revaluarse porque no fue algo exclusivo de la ciudad capital y la mejor forma de llamarlo es 9 de abril, porque es un término más acorde con la tensión que se vivió en las regiones. La muerte de Gaitán provocó verdaderas insurrecciones populares en diferentes lugares del país, las llamadas “juntas revolucionarias” se tomaron el poder en diferentes ciudades y subvirtieron momentáneamente el orden. Ver: Arias Ricardo, “Los sucesos del 9 de abril de 1948 como legitimadores de la violencia oficial”, *Historia Critica*, Universidad de los Andes, Bogotá, vol. 17, 1998, p. 39-46



9. Escudo del Sindicato de Ferrocarrileros Nacionales, norte, sur y nordeste. 1939
Fuente: Fondo del Ministerio de Gobierno, AGN, 1939

Los intentos por parte de distintos sectores por contener la huelga fueron infructuosos, el periódico *Diario de la Costa* en su editorial del 17 de noviembre de 1939, mostraba su preocupación por los diez días de paro que tenía la huelga de los obreros del ferrocarril -la estrategia que utilizaron los obreros para mantener el cese de actividades fue la huelga de brazos caídos que consistía en que los trabajadores llegaran diariamente al sitio de su labor, pero no realizaban las funciones que tenían asignadas-, señalaba que el principal motivo era la insolvencia económica de la empresa por falta de ingresos suficientes y regulares para atender el pago de sus trabajadores, además coincidía con los planteamientos que esgrimían los obreros y empresarios, que la mejor salida era que la Nación adquiriera la compañía y le

diera una nueva organización para sanearla económicamente. También llamaba la atención sobre la poca preocupación e inquietudes que generaba la parálisis del puerto y para todos los renglones económicos de la ciudad, además solicitaba la intervención inmediata del gobierno nacional debido a la inequívoca capacidad de la empresa para seguir sosteniendo un servicio indispensable¹⁰³.

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

[sic]... [El] incumplimiento que mantiene el descontento entre los miembros de este sindicato por los perjuicios que están sufriendo los compañeros que no han recibido aún el pago que se estipuló en el acta aludida como son los: maquinistas y otros empleados de la localidad, que no le ha sido pagada la quincena del 15 de noviembre varios compañeros de la vía que no han recibido un solo centavo y el personal de varias dependencias de Calamar, a quien tampoco se les ha pagado nada y siendo hoy 13 de diciembre, es decir, que a estos compañeros se les ha acumulado otro mes de sueldo sin que el señor Gerente se preocupe en gestionar el pago de esos sueldos y cuya falta es debida a la ninguna exactitud de su informe, al manifestar que con \$5.000 podía arreglar las deudas pendientes, cosa que no fue así, pues en aquellos cinco mil pesos no estaban incluidos los maquinistas, algunos empleados de la vía, los celadores, oficinistas y otros elementos indispensables para mover el ferrocarril¹⁰⁴.

Las dificultades económicas estuvieron a la orden del día y por añadidura generaban conflictos laborales, ni con el proceso de nacionalización se logró un músculo financiero sólido para el sistema ferroviario. Quizá podemos decir que existen varias razones para señalar las dificultades; en primer lugar el Estado asumió dicha administración con un déficit presupuestario importante -deudas acumuladas en materia laboral- y no tuvo la voluntad de subsanarlo, teniendo como resultado el cierre de dicha empresa en el año de 1950. En

¹⁰³ Ver: “Consecuencias del paro”, *Diario de la Costa*, Cartagena, 17 de Noviembre de 1939.

¹⁰⁴ El comunicado lo firma el presidente del sindicato Luis Vergara M., el secretario Marcelino Villareal. Ver: “El sindicato ferroviario protesta por el incumplimiento del convenio firmado el 30 noviembre entre la empresa del ferrocarril y el sindicato ferroviario de la ciudad”, *Diario de la Costa*, Cartagena, 17 de Diciembre de 1939.

segundo lugar fueron los problemas técnicos, los activos físicos (vías, terrenos y talleres industriales), el material rodante (locomotores, vagones de pasajero y carga) que sufrieron un proceso de marchitamiento paulatino por la poca atención que recibían. En tercer lugar, los problemas de gestión acarreados principalmente por un recorrido corto de 105 kilómetros que hacía que el flete que pagaba la carga fuera muy alto con respecto a otros medios de transporte, a diferencia de otros sistemas ferroviarios que operaban con buenos costos en otros países porque realizaban recorridos largos con grandes cantidades de carga.

3. La brigada de choque: Braceros, tripulantes, oficiales y mecánicos:

Las batallas, triunfos y derrotas más dramáticos del sindicalismo en el periodo comprendido entre 1936 y 1945 se produjeron en las zonas portuarias del Caribe colombiano, principalmente en los puertos fluviales que se establecían a lo largo del río Magdalena. Además, este sector de los trabajadores tenía una particularidad por el espacio donde realizaba sus tareas. Las actividades en el sector portuario tenían fronteras muy fluidas y una configuración bastante compleja: el trabajo que allí se realizaba consistía en la carga y descarga de mercancías de distinta índole, el transporte de productos en pequeñas y medianas embarcaciones a través de ríos y cuerpos de aguas hacia el interior del país, y también desde los desembarcaderos a los ferrocarriles, almacenes y otros sitios. Al mismo tiempo abarcaba el mantenimiento de las instalaciones y de la maquinaria permanente de los muelles, el conjunto de las tareas de administración y control, despacho y, en general, disposición de las mercancías, así como los obreros dedicados al proceso de circulación (braceros, los prácticos, capitanes, tripulación de remolcadores, oficiales, los conductores de

las locomotoras de maniobra) a los que se sumaba el cuerpo de supervisores de parte de las compañías y del Estado, cuya misión era evitar excesivas pérdidas de mercancías¹⁰⁵.

En materia de organización los trabajadores se podían encontrar representados en todos los modelos posibles de sindicalismo: los gremios de oficio, separado, local. La variedad de oficios que se encontraban en este sector del transporte también se reflejaba en los sindicatos, pero existe un hito que permitió que se pasara de organizaciones por oficios a una gran federación nacional. En el marco de un encuentro de obreros a nivel nacional en la ciudad de Medellín, en 1936, se decidió conformar la Federación Nacional del Transporte Marítimo, Fluvial y Portuario del país, conocida más comúnmente como la Fedenal; los diferentes representantes de las distintas agremiaciones del Caribe Colombiano y del Río Magdalena, vieron la necesidad de formar una organización de tipo nacional que coordinara todas sus actividades. Sus primeras acciones se dieron en el marco de las huelgas de los trabajadores de la construcción y reparación naval en Barranquilla. Posteriormente, durante el conflicto de Puerto Salgar vieron la necesidad de una directiva más fuerte y de un programa de acción conjunto. En enero de 1937 se dio la primera conferencia del transporte en la ciudad de Barranquilla, dando como resultado la instalación de una mesa directiva con inclinación comunista, Augusto Durán a la cabeza, con Carlos A. González¹⁰⁶.

¹⁰⁵ En Colombia después de 1930 la base mayoritaria de trabajadores organizados se encontraba principalmente en el sector del transporte (ferrocarriles y portuarios), a diferencia de los países industrialmente avanzados donde el desarrollo la organización sindical portuaria fue lenta, para el caso de Gran Bretaña consultar. Ver: Eric J. Hobsbawm, *Trabajadores: estudios de historia de la clase obrera*, Barcelona, primera traducción al castellano, traducción de Ricardo Pochtar, Barcelona Editorial Crítica, 1979, p. 216.

¹⁰⁶ “La Fedenal fuerte organización obrera” *Diario Popular*, Bogotá, 24 de Abril, 1942.

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

En ese sentido se dio un conflicto en Cartagena en el año de 1938 entre el Capitán del vapor “Benjamín Herrera” y el Sindicato Seberos, Sopleteros y Aprendices de Máquina. Los hechos sucedieron cuando el barco se disponía a zarpar, el representante del gremio le solicitó el listado de personal suministrado, pero se dio cuenta de que eran siete y además no cumplía con el “pacto de Julio” –que consistía en que tenía que permitirle al sindicato escoger el personal que haría parte de la embarcación- además vetó dos mecánicos considerando “que no eran elementos adecuados”, el primero por tener problemas físicos y el segundo por mal comportamiento. El presidente del sindicato Fernando Vélez dejaría claro que no permitiría que saliera la embarcación si no se cumplía con lo pactado. Finalmente con la intervención del inspector de la oficina del trabajo obligó al capitán a que cumpliera

las exigencias del gremio¹⁰⁷. Esta fue una constante de los empresarios navieros, el no querer aplicar los acuerdos que tenían con la Fedenal en materia laboral, pero los trabajadores fueron insistentes en que se respetaran los pactos, porque estos garantizaban un buen funcionamiento del mercado laboral y además garantizaban valores como la solidaridad y la cohesión de grupo.

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

Censo Sindical de Bolívar 1942

Organización Sindical	Número de afiliados
Sindicato general de celadores, Cartagena	38
Sociedad de miembros unidos, Montería	44
Sindicato de empleados de Cine, Cartagena	49
Sindicato ferroviario, Cartagena	265
Sociedad fraternal de carpinteros navales, Cartagena	30
Sindicato unido de empleados y obreros del terminal de Mamonal, Cartagena	128
Sindicato de braceros portuarios y navegantes, Zambrano	25
Sindicato de obreros portuarios y navegantes, Cartagena	270

¹⁰⁷ Ver: “Fue solucionado un conflicto de la tripulación del “Benjamín Herrera”, *Diario de la Costa*, Cartagena, 14 de Septiembre, 1938.

Sindicato de seberos, sopleteros y aprendices de máquina de Bolívar, Cartagena	108
Sociedad de braceros, Cartagena	70
Sindicato de seberos, sopleteros y aprendices del sector de Magangué, Magangué	38
Sindicato fluvial de Subsistencias sector de Magangué, Magangué	94
Sindicato de braceros portuarios y navegantes, Magangué	52
Sindicatos de pilotos prácticos del río Magdalena y sus afluentes, Magangué	77
Sindicatos de obreros portuarios y navegantes de Yatí	88
Sindicato fluvial de subsistencia, Cartagena	120
Sindicatos de pilotos prácticos timoneles y aprendices de máquina, Cartagena	110
Sindicatos de paileros de Bolívar, Cartagena	110
Asociación colombiana de contadores, Cartagena	185
Sindicatos de empleados de comercio de Bolívar, Cartagena	107
Sindicatos de empleados oficiales de Bolívar, Cartagena	107
Sindicato de estibadores, Calamar	29
Sindicato de ingenieros, electricistas y mecánicos de Bolívar, Cartagena	52
Sindicatos de trabajadores del terminal marítimo de Cartagena, Cartagena	280
Sindicato de braceros portuarios y navegantes, Calamar	280
Sindicato de agricultores, Sincelejo	60
Sindicato de choferes, Cartagena	468
Sindicato de agricultores, Ovejas	165
Sindicato de agricultores y obreros, Carmen de Bolívar	34
Sindicato de artesanos y obreros, San Jacinto	180
Total	4051

Publicado 6 de Enero de 1942, *Diario de la Costa*. Las cifras fueron suministradas por Inspección Seccional del Trabajo de Bolívar

4. La lucha por la contratación colectiva

Las huelgas estuvieron a la orden del día durante el periodo estudiado (consulta cuadro de huelgas de 1930-1945), principalmente por parte de los portuarios, además la unificación que tenían en términos gremiales se materializó en huelgas generales. Por otra parte, un sindicato auténticamente nacional sólo podía establecerse una vez que las demandas

efectivas de los trabajadores tuvieran un denominador común. Pero esto no resultó algo fácil, salvo en el sentido genérico, en determinado momento era probable que todos sintiesen la necesidad de aumento de salarios. Pero en el fondo factores como la solidaridad, la identidad, el control de la mano de obra, el aumento de los salarios, la lucha por las 8 horas de trabajo terminaron unificando a miembros de este mundo laboral.

Protestas sociales en Cartagena 1903-1946

Fecha	Sector	Fecha	Sector
13 de septiembre de 1903	Braceros del muelle. Por aumento del jornal	13 de marzo de 1932.	Braceros, huelga por la disminución de los salarios.
Febrero 2 al 17 de 1910	Braceros del ferrocarril. Aumento del jornal	22 de mayo de 1937,	Huelga de chóferes
18 al 20 de febrero de 1920	Braceros del muelle de la machina. Aumento de salario	19 al 29 de enero de 1937	Ferrocarriles, aumento de salarios
22 al 27 de febrero de 1920	Braceros muelle de Calamar. Por aumento del jornal	17 de agosto de 1939,	Ferrocarrileros, malas condiciones laborales
30 de enero de 1923	Braceros del muelle y del ferrocarril. Contra la reducción del jornal y por la disminución de la jornada laboral	17 de noviembre de 1939	Ferrocarriles, malas condiciones laborales
31 de octubre de 1923	Braceros del muelle. Aumento del salario	31 de enero de 1940.	Ferrocarrileros. Luchaba por el pago de las cesantías
9 y 10 de junio de 1925	Braceros del muelle. Aumento de jornales	30 de julio de 1940,	trabajadores del puerto, solidaridad con el despido de un compañero
14 al 21 de mayo de 1927	Braceros del muelle	5 de octubre de 1940.	Portuarios, huelga regional impulsada por la fedenal, luchando por la contratación colectiva
4 al 12 de abril de 1928	Braceros del muelle. Aumento de jornales y rebaja de la jornada de trabajo	11 de mayo de 1941.	Trabajadores portuarios en Magangué. Lucha por la contratación colectiva.
		15 de febrero de 1942.	Trabajadores del transporte urbano.
		23 de junio de 1942.	Trabajadores portuarios, encabezado por la fedenal. Lucha por la contratación colectiva.
		14 de septiembre de 1938	Trabajadores portuarios, lucha por la contratación colectiva

Fuentes: La información de las huelgas de 1903 a 1930, fue extraída de Mauricio Archila Neira, *Cultura e identidad obrera en Colombia, 1910-1945*, Bogotá, CINEP, 1991, pp435-441. La información de 1930-1945, fue extraída de los periódicos de Cartagena, El Diario de la Costa y El Fígaro.

El embajador de México en Colombia señalaba en 1940 la preocupación que tenía el Gobierno Nacional por los hechos de tensión que sucedían en la principal arteria fluvial, el río Magdalena, que además afectaban los intereses de la economía del país porque por esta vía pasaba la mayoría del comercio interior. La Fedenal exigía que se mantuviera la condición de que ellos proporcionaban el personal a las empresas navieras, a lo cual estas se rehusaron pues sólo aceptaban el suministro del personal por el sindicato respectivo, siempre y cuando se les dejase en libertad de escoger a los que ellos consideraban pertinentes¹⁰⁸. A pesar de la intermediación del Ministerio del trabajo las conversaciones no prosperaron, el sindicato solicitaba que se mantuviera la fórmula de escogencia de personal, que venía primando desde la vigencia de un convenio celebrado en el mes de julio del año de 1937, convenio que fue denunciado por parte de las navieras y estaba en revisión. Los empresarios querían que dicha contratación se realizara bajo los parámetros de la oferta y la demanda, lo cual atentaba contra el sistema organizativo de los trabajadores.

¹⁰⁸ Sección de informes políticos de embajadores de la delegación de México en Colombia, Colombia, Junio de 1940, S. R. E. A. H. D., F. 607-608.



Mapa del Caribe Colombiano. Se puede observar el curso de los ríos y de sistemas cenagosos en la región. Este mapa se elaboró a partir de información encontrada en el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (Colombia)

Finalmente la huelga fue decretada en el mes de octubre de 1940, se paralizó la navegación por los ríos Magdalena, Atrato y Sinú y puertos marítimos de Barranquilla y Cartagena por resolución de las organizaciones sindicales afiliados a la Fedenal que adoptaron de manera plena el cese de actividades. Esto fue causado por la negativa de las compañías navieras a aceptar la totalidad del pliego de peticiones que presentaron tres meses atrás, especialmente en lo relativo a rotación y suministro de trabajadores por parte de la central obrera. En consecuencia, todos los barcos pertenecientes a diferentes compañías

fluviales no zarparon de los puertos como era de costumbre, sólo circulaban pequeñas embarcaciones de propiedad del gobierno¹⁰⁹. Finalmente esta huelga nacional se conjuró en la ciudad a través de un acuerdo entre la Empresa Terminal Marítimo y el Sindicato de Trabajadores del Terminal Marítimo de Cartagena, mediante la mediación del Ministerio de Trabajo, Higiene y Previsión social. La resolución en el punto primero señalaba:

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

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

Una vez suministrado el personal de que se habla en el párrafo anterior, él quedará bajo la vigilancia y control exclusivos de la Empresa, y el Sindicato, iniciando ya el trabajo, no podrá hacer cambios ni retirar personal, a menos que sea con autorización del Terminal.

El terminal, por su parte, no retirará a ningún individuo sin que para ello haya una justa causa¹¹⁰.

Se puede señalar que este debate sobre el control de la mano de obra tuvo varias etapas desde el siglo XIX hasta el siglo XX, el circuito laboral operaba a través de las cuadrillas¹¹¹,

¹⁰⁹ Ver: “Huelga de portuarios en Cartagena”, “Declarada la huelga en el río Magdalena” *Diario de la Costa*, Cartagena 5 de octubre, 1940.

¹¹⁰ Ver: “Se firmó un convenio sobre trabajo para el terminal de Cartagena” *Diario de la Costa*, Cartagena 7 de diciembre, 1940.

¹¹¹ “La total ausencia de tecnología para movilizar la carga pesada obligó a que la forma de organización del trabajo de los braceros fuera la cuadrilla, institución social propia del trabajo no calificado que había surgido en la minería y la hacienda colonial, y en diversos oficios urbanos, y empleada durante la república en la prestación del servicio personal subsidiario y en la construcción de obras públicas”. Solano de las Aguas, Sergio Paolo, *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe Colombiano, 1850-1930*, Cartagena, Ministerio de Cultura-Universidad de Cartagena-Observatorio del Caribe Colombiano, 2001, p. 23.

sus líderes y las empresas. Como bien lo señala Sergio Solano, la cuadrilla de braceros atravesó por fases que guardaban relación directa con el grado de desarrollo de la economía portuaria, con la tendencia a la concentración del transporte fluvial a vapor en pocas empresas, el interés del Estado por regular la vida de los puertos y con la capacidad de respuesta de los trabajadores. En la primera etapa, las variaciones en el movimiento de la carga impedían que las empresas integraran a los braceros a su planta de personal, por lo que en la segunda mitad del siglo XIX, cuadrillas y empresarios aparecían como entidades con cierto grado de independencia al momento de contratar, y reguladas por las autoridades.

Solano destaca que la segunda etapa tuvo la impronta del contratista, producto de la expansión de la economía portuaria que le delegó la responsabilidad del control sobre los trabajadores y el manejo de la carga. Tanto el significativo crecimiento de los volúmenes de carga, como el establecimiento de grandes empresas comerciales y del transporte, empezaron a demandar la subordinación de los braceros. En esta etapa, el vínculo con la empresa empezó a depender del criterio selectivo del contratista, quien podía descartar sus servicios si lo consideraba necesario. La tercera etapa, que inició a finales de la década de 1920, se caracterizó por la supresión del sistema de contratista y la articulación de los trabajadores a la planta de personal de las empresas. Es decir, el proceso organizativo de los obreros iba de la mano con las aspiraciones de los gremios en constituirse en los proveedores del personal de la empresa, los primeros intentos se dieron en la ciudad de Barranquilla en el año de 1910, pero es importante señalar que no fue un proceso exclusivo del país y fue común en espacios geográficos como Europa y América Latina. Esto les permitía evitar la acción de los rompeshuelgas 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 solidaridad¹¹².

En ese sentido se puede entender el caso del piloto Agustín Del Valle. La empresa “Naviera Colombiana”¹¹³ resolvió solicitar el enrolamiento del piloto Agustín del Valle en la tripulación del vapor “Catatumbo” que partiría de la ciudad de Barranquilla. Pero este había sido expulsado de los sindicatos y su llamamiento a trabajar por parte de los empresarios sin duda era una clara violación e incumplimiento al contrato de trabajo y al fallo arbitral que regulaba las relaciones entre patronos y obreros. En respuesta a esa acción la Fedenal profirió una resolución donde daba la orden de que ningún trabajador afiliado a las organizaciones sindicales entrara a formar parte de la tripulación donde figuraba Valle. Sin embargo, el intendente fluvial dio la orden al barco para que zarpara sin tripulación sindicalizada. La protesta social de los trabajadores portuarios en buena medida se organizó en torno a la defensa de unas instituciones sociales como eran la contratación colectiva y el “precio justo” del jornal. A pesar de que la lucha de los trabajadores era oportuna y legítima, y que estaban defendiendo unos derechos que habían adquirido a través de las movilizaciones colectivas o través de negociaciones, el Estado decidió sancionarlos por no prestar un servicio público, la resolución del Presidente dice así:

¹¹² Solano de las Aguas, Sergio Paolo “Las disputas por el control del mercado laboral en los puertos del caribe colombiano, 1850-1930”, *Asociación para el fomento de los estudios históricos*, Vol 47, p. 20.

¹¹³ “Defiende la Fedenal los contratos de trabajo”, *Diario Popular*, Bogotá, 1 de Junio de 1943.

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

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

Artículo único. Suspenderse, por noventa días, a partir de la fecha del presente decreto, la personería jurídica de la Federación Nacional del Transporte, Marítimo, Fluvial y Portuario (Fedenal)¹¹⁴.

Por otro lado, también sancionaron a la Sociedad de Braceros Portuarios y Navegantes de Calamar y al Sindicato de Braceros Portuarios y Navegantes de Magangué por negarse a suministrar el personal necesario para cargar y descargar el vapor “Catatumbo” en sus respectivos puertos, la penalidad consistió en suspender por noventa días la personería jurídica -reconocimiento legal que otorga el Estado para el funcionamiento- a estas organizaciones. Al mismo tiempo el castigo se dio de manera individual a los trabajadores por negarse a prestar sus servicios en la embarcación, con la suspensión de las tarjetas profesionales por un mes. A pesar de todo esto, el gobierno mediante la comisión arbitral decidió quitarle la licencia al piloto Agustín del Valle. Pero los empresarios del transporte salieron inmunes de este conflicto, a pesar de ser los grandes responsables. Finalmente la Fedenal decide terminar la huelga.

Estos hechos nos dejan elementos trascendentales en la lucha por la contratación colectiva de los portuarios; en primera medida, la actuación de la empresa Naviera Colombiana fue premeditada y tenía como objeto de desmoralizar el

¹¹⁴ Ver: “La Fedenal y dos sindicatos fueron sancionados por el ejecutivo nacional”, *La prensa*, Barranquilla, 7 de Junio, 1943.

movimiento obrero; violación de los acuerdos vigentes por parte del gobierno nacional, que habían sido ratificados por la Gran Comisión de Conciliación y Arbitraje mediante las Resoluciones 143 y 145, a las cuales hizo caso omiso el Ministro de Transporte cuando consideró que los empresarios no tenían la obligación de contratar personal sindicalizado. Las actuaciones tanto del Estado y los empresarios tenían como fin, la intención de quebrantar la lucha colectiva de los trabajadores.

CAPITULO IV

“LA JUSTA INDIGNACIÓN DEL PUEBLO”: CIUDADANÍA, TRABAJADORES Y CONFLICTOS SOCIALES

En el nombre de Lenin
Padre de la historia
Y en el de la humanidad
...
Creo en la insurrección de las colonias,
...
Creo únicamente en Dios

Jorge Artel, Poema Credo. En: “Poemas con
botas y banderas” 1948

El sociólogo inglés Thomas H. Marshall explica que la ciudadanía “es aquel estatus que se concede a los miembros de pleno derecho de una comunidad. Sus beneficiarios son iguales en cuanto a los derechos y obligaciones que implica”, además considera que la ciudadanía se constituye de tres partes: civil, política y social. El elemento civil se compone de los derechos necesarios para la libertad individual: libertad de la persona, de expresión, de pensamiento y religión, derecho a la propiedad y a la justicia. El elemento político lo entiende en el derecho a participar en el ejercicio del poder político como miembro de un cuerpo investido de autoridad política, o como elector de sus miembros. El elemento social abarca todo el espectro, desde el derecho a la seguridad y a un mínimo de bienestar económico al de compartir plenamente la herencia social y vivir la vida de un ser civilizado

conforme a los estándares predominantes en la sociedad. Las instituciones directamente relacionadas son, en este caso, el sistema educativo y los servicios sociales¹¹⁵.

Marshall utiliza este concepto para explicar la evolución histórica de la ciudadanía para la experiencia del viejo continente. Vale la pena decir que este concepto puede ser retomado para el caso de América Latina, y particularmente para el caso colombiano que es el espacio que atañe a esta investigación, aclarando que es válido utilizarlo pero no en el sentido del árbol genealógico de las ideas. A está influenciado por B, que recogió sus ideas de C, lo que explica la acción Z. Además debemos tener en cuenta las circunstancias y las particularidades históricas de esta región, cómo ha sido la formación de la clase obrera, sus luchas y demandas han vivido experiencias distintas al espacio europeo. Aclarado lo anterior, nos interesa desarrollar en este capítulo la idea de que los trabajadores del transporte (ferrocarrileros y portuarios) en Cartagena, a pesar de estar influenciados y simpatizar con ideologías como el socialismo, comunismo y anarquismo, que pretendían una reconstrucción drástica del sistema social y económico, en su práctica política se centraban en la promoción de ideas radicales de los derechos sociales en el sentido estricto de proveer servicios asistenciales a su base sindical y su sector de influencia política a través del Partido Comunista Colombiano y el Partido Socialista Democrático. También extendieron sus demandas por el fortalecimiento de la asistencia social en el departamento, la lucha porque el Estado interviniera y controlara la carestía de la vida, en su momento fueron los que

¹¹⁵ Thomas T Marshall, *Ciudadanía y Clase Social*, Madrid, Ciencias Sociales y Alianza Editorial, 1998, p. 37.

iniciaron la discusión por los derechos ciudadanos de las mujeres, y abanderaron las luchas por eliminar segregación de la población negra en la ciudad.

Es necesario renovar las categorías de análisis y de enfoques que se hacen sobre los trabajadores y su accionar colectivos. Partiendo de que la historia tiene que ser reescrita en cada generación porque, aunque el pasado no cambia, el presente sí lo hace; cada generación se hace nuevas preguntas sobre el pasado y encuentra nuevas áreas de sintonía conforme vuelve a vivir diferentes aspectos de la experiencia de sus predecesores¹¹⁶. La historiografía colombiana sobre la clase obrera pasó de la visión marxista ortodoxa, donde se veía al obrero no como un ser de carne y hueso sino como el sujeto llamado a cambiar el *estatus quo*; o por el contrario las que ponían énfasis en el carácter individualista de la naturaleza humana, ignorando la complejidad del ser humano y sus comportamientos colectivos; a nuevos estudios donde la problemática central abordada es la conciencia obrera¹¹⁷, el control de la mano de obra y la identidad¹¹⁸, la posición estratégica y fuerza obrera¹¹⁹. La intención es

¹¹⁶ Christopher Hill, “*El mundo trastornado. El ideario popular extremista en la Revolución inglesa del siglo XVII*”, traducción al castellano por María del Carmen Ruiz de Elvira, Madrid, Ed. Siglo XXI de España, 1983, p. 4.

¹¹⁷ Para una crítica a las teorías funcionalistas y marxistas ortodoxas. Ver: Archila Neira, Mauricio, *Idas y venidas y revueltas protestas sociales en Colombia 1958-1990*, Bogotá, ICANH-CINEP, 2005, p.35 al 38. Aún hoy encontramos estudios que sólo muestran las luchas sociales como una expresión de la resistencia obrera frente a la explotación del “patrón”, para un ejemplo. Ver: Martínez Fonseca, Juan Manuel “Los trabajadores de Bavaria: entre la resistencia y la deferencia, 1889-1930”, En: *Anuario colombiano de historia social y de la cultura*, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, Vol N° 32 2005, p. 75-97. De igual manera encontramos otros estudios que partiendo de la gran contribución que hizo E.P Thompson, visibilizan elementos intrínsecos de las acciones colectivas, que hayan en el terreno de lo no escrito, para un ejemplo ver; Polo Buitrago, Sandra Milena, *Movilización popular en Bogotá en la segunda mitad del siglo XIX: el caso del motín del pan del 23 de enero de 1875. Historia Crítica*, Universidad de los Andes, Bogotá, Vol N° 35, 2008.

¹¹⁸ Sergio Palo Solano de las Aguas, *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe Colombiano, 1850-1930*, Bogotá, Universidad de Cartagena- Ministerio de Cultura de Colombia-Observatorio del Caribe Colombiano, 2003.

¹¹⁹ Es un acercamiento a las dimensiones económicas y sociológicas de la historia laboral que confluyen en analizar la posición estratégica de los trabajadores ¿Qué factores influyen para que un grupo de empleados

reflexionar sobre el vínculo entre trabajadores y ciudadanía que nos permita arrojar luces y dar explicaciones sobre la coyuntura estudiada.

1. Experiencias en común y la creación del Partido Socialista Democrático

El historiador Inglés E.P. Thompson¹²⁰, retomando a Gramsci, argumenta que los trabajadores se encuentran con dos tipos de conciencia derivados de dos aspectos de la misma realidad: por un lado, la necesaria conformidad con el statu quo para poder sobrevivir, la necesidad de arreglárselas en el mundo tal como está mandado, y obedecer ciegamente las reglas que imponen los patronos. Por otro lado, el “sentido común” que se deriva de la experiencia compartida con los compañeros de trabajo y con los vecinos de explotación, estrechez y represión, que les permite revelarse y proponer alternativas al orden imperante. Esta segunda conciencia permite que existan experiencias en común, y conlleva a que las organizaciones obreras pasen de realizar reivindicaciones meramente gremiales a apostarle a construir espacios de representación política donde puedan expresar la visión que tienen de la sociedad.

En este sentido podemos considerar la fundación del Partido Comunista Colombiano en el año de 1930. La base social que fundó dicho partido eran ex militantes del Partido

cierren una fábrica, desactiven la industria o paralicen la vida económica de un país? El autor elabora un análisis sobre el poder industrial y el poder relativo de los trabajadores. Este estudio acerca del trabajo y de la organización industrial, desde la óptica de la posición estratégica, arroja nueva luz en torno del trabajo obrero, las relaciones sindicales y entre las industrias. Ver: Womack, John, *Posición estratégica y fuerza obrera hacia una nueva historia de los movimientos obreros*, México D.F., Fondo de Cultura Económica – El Colegio de México, 2007.

¹²⁰ Thompson, Edward Palmer, *Costumbres en Común*, trad. Al castellano de Jordi Beltrán y Eva Rodríguez, revisión de Elena Graú, Barcelona, Ed. Critica Grijalbo Mondadori, S.A., 1995, p. 22 y 23.

Socialista Revolucionario (1926); los principales actores del nuevo partido eran artesanos, trabajadores del transporte (ferrocarrileros, portuarios, choferes de buses urbanos), ligas agrarias e indígenas, y aceptaron las 21 condiciones para hacer parte de la III internacional comunista conocida como la Comintern¹²¹. El PCC en sus inicios se declaró abiertamente opositor al gobierno del partido liberal encabezado por Enrique Olaya Herrera, pues consideraba que era un representante de la burguesía nacional y que no estaba dispuesto a realizar cambios estructurales en el país. Inicialmente realizaron oposición al gobierno de Alfonso López Pumarejo, pero después consideraron que el programa de la “Revolución en Marcha” era la oportunidad para realizar reformas importantes en el país. Además esta apreciación coincidió con los lineamientos del Comintern de conformar un “Frente Popular Antifascista” donde convergieran sectores socialistas, comunistas, liberales, preocupados con la oposición de derecha encarnada en el partido conservador y algunos empresarios, y que conformaran un bloque fascista. Se produjo una adhesión incondicional al presidente López y su proyecto político. Se logró una reconciliación con la corriente liberal radical. Todo este escenario consolidó una alianza del PCC con los sectores populares y la llamada burguesía progresista nacionalista, para consolidar la democracia en el país, esta alianza terminó con la renuncia de López en su segundo mandato presidencial 1942-1945.

¹²¹ El debate ideológico sobre la conformación del “partido comunista mundial” fue muy fructífero. Mientras que los adversarios del movimiento comunista intentaban comprobar que la actividad de las secciones nacionales del Comintern fue dirigida siempre desde Moscú y que los partidos comunistas nunca fueron independientes, los comunistas por su parte insistían en la originalidad de sus partidos. Para conocer sobre este debate en Colombia. Ver: Lázaro Jelfets y Víctor Jelfets. “El partido comunista colombiano, desde su fundación y orientación hacia la “transformación bolchevique” varios episodios de la historia de las relaciones entre Moscú y el comunismo colombiano”, *Anuario colombiano de historia social y de la cultura*, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, Vol N° 28, 2001.

Un punto de inflexión al interior del PCC se dio en el año de 1944 en el marco del II Congreso Comunista, donde se decidió el cambio de nombre del partido por el de Partido Socialista Democrático y por ende todo el andamiaje programático de este, amplió la perspectiva del movimiento obrero colombiano “él abarca a todos los sectores progresistas de la nación por cuanto que en la actualidad no se lucha por la instauración del socialismo sino por la democracia y el desarrollo industrial del país”¹²². Consideraban que durante la etapa de la revolución burguesa el papel del partido era colaborar con las fuerzas industriales que luchaban conjuntamente por liquidar el atraso semifeudal tanto en la ciudad como el campo. Pero estos cambios dieron sus primeros pasos cuando Augusto Duran, líder portuario barranquillero, asumió la dirección de la colectividad como secretario general; era simpatizante del browderismo¹²³, se caracterizó por una línea política reformista acompañada por una manifiesta oposición al ingreso de intelectuales al Partido.

Con respecto a la presencia del PCC en Cartagena, encontramos que a partir de 1931 tenía una presencia importante en la ciudad donde su base social se encontraba principalmente en los trabajadores del transporte (ferrocarrileros y portuarios), sector donde tuvo una participación activa en las diferentes huelgas y protestas sociales. Pero en la década de 1940 se nota un papel más dinámico, participan en la contienda electoral, tienen una plataforma política, y presencia en muchos escenarios locales y nacionales.

¹²² “Creado ayer el Partido Socialista Democrático” *Diario Popular*, Bogotá 7 de Agosto, 1944.

¹²³ El Browderismo, en honor a Earl Browder, secretario general del partido comunista de los Estados Unidos, alimentó el ideal de la alianza antifascista Soviético – Estadounidense para generar un ambiente conciliador y fraternal entre ambos países. Browder abogó por la ampliación del ideal de que la lucha de clases y el antiimperialismo debían acabarse y abrir paso a la unidad fraternal de las naciones del mundo y por esa vía alejarse pacíficamente del capitalismo. Esta tendencia tuvo mucha acogida en países de América Latina como Colombia, Ecuador, Perú y Cuba.

Una de las campañas más destacadas fue la del año de 1943, cuando el líder portuario Juan Manuel Valdelamar oficiaba como candidato a la Cámara de Representantes y como diputado a la Asamblea Departamental. El acto de lanzamiento se realizó en una asamblea popular en el barrio de Getsemaní donde inmediatamente se conformó un comité central denominado “Valdelamar a la Cámara”, a la vez se conformaron unas comisiones de organización y de propaganda. Una de las banderas principales era su carácter popular y la defensa de los trabajadores de Bolívar, además eran insistentes en la necesidad de nuevas prácticas políticas y siempre buscaron diferenciarse de los partidos tradicionales liberal y conservador. Los esfuerzos no fueron suficientes para alcanzar un escaño, pero ese mismo año se presentaron nuevamente a las elecciones locales con una lista de candidatos al Concejo Municipal, donde aparecía nuevamente Valdelamar y tenía como suplente a otro líder portuario, Tomás Erazo Ríos. Dentro de sus propuestas estaba crear una Cooperativa Municipal de Consumo y la consecución de recursos para construir un barrio obrero¹²⁴.

Por otra parte en Magangué, después de una asamblea del frente obrero y campesino, se logró la conformación de una lista de aspirantes al Concejo Municipal por el cual sufragarían los obreros, campesinos y demás. La Lista de candidatos era: Joaquín González H, Wenceslao Echeverría, Jorge Donado, Pedro Fajardo, Samuel Gómez, José Tapias, Pedro Martínez y Leonardo Rodríguez. Los trabajadores denunciaban cómo los políticos tradicionales se dedicaban al ofrecimiento de auxilios y realizaban toda clase de promesas para la obtención de los votos. Pero ciertos jefes políticos intentaron crear enemistades al

¹²⁴ “La campaña electoral independiente de los trabajadores de bolívar muy activa”, “Con éxito continua campaña en Bolívar Valdelamar a la Cámara” “El pueblo de Cartagena va al debate de mañana con candidatos propios” *Diario Popular*, Bogotá, 2 de Febrero, 4 de Febrero, 2 de Octubre, 1943.

interior del Sindicato de Braceros, que era la organización obrera que tenía más representantes en la lista. Finalmente Joaquín González logró un escaño en el Concejo Municipal, fue un mérito importante debido a la falta de recursos con que contó dicha campaña¹²⁵.

No obstante, el crecimiento del partido era significativo para el año de 1944, tenía presencia en municipios como Montería, Chinú, Ovejas, El Carmen de Bolívar, Cereté, Loricá y El Viento¹²⁶, donde las actividades productivas eran la tabacalera y azucarera. El año más fructífero en materia electoral fue el año de 1945 donde se logra construir una plataforma programática que reflejaba los intereses de los sectores obreros y campesinos, que sin duda se había alimentado de las experiencias electorales anteriores. Se puede considerar el punto más alto de la identidad de los intereses de los sectores populares frente a las otras clases, lo que permitió que madurara una aspiración a un sistema alternativo sobre los destinos del departamento. La conformación del Partido Socialista Democrático de Bolívar estaba encabezada por Apolinar Díaz Calleja que era el secretario del partido; vicepresidente, Luis M. Ricaurte; Tesorero, Teófilo Castilla; secretario de agitación y propaganda, Rodolfo Vives; secretario de asuntos campesinos, Manuel A. Chamorro; secretaria femenina, Regina Meza; Secretario electoral, Rafael Malambo; Vocales, Emiliano Martínez, Luis M. López, José del C. Pérez, Daniel Otero Alandete, Eutorgio Pérez, Otoniel García, Efraím Torrente. La plataforma de la colectividad estaba conformada por 21 puntos que tenían como principal

¹²⁵ “Acordado la plancha del Frente Obrero-Campesino de Magangué”, “Triunfo popular en Magangué confirmado” *Diario Popular*, Bogotá, 15 de septiembre, 11 de Octubre, 1943.

¹²⁶ “Extraordinarios progresos del socialismo en Bolívar” *Diario Popular*, Bogotá, 22 de diciembre, 1944.

eje la unión en torno a la figura del presidente Alfonso López, el rechazo rotundo al fascismo, el nazismo y las fuerzas anticomunistas. Eliminar las malas prácticas políticas y buscaban “amplias garantías para todos los ciudadanos en el debate electoral y por la pureza del sufragio en Bolívar”¹²⁷. Reivindicaban la totalidad de los derechos ciudadanos a la mujer¹²⁸. Tenía demandas importantes sobre el desarrollo agrario y demandas campesinas, por la industrialización y la comercialización de los licores, por la defensa de la Lotería de Bolívar.

En materia de candidaturas, en 1945 tenían aspiraciones la Cámara de Representantes con Luis Ricaurte y Otoniel García. Para diputados principales José Mercado, Joaquín González, Luis Estor, Dámaso Barrios. El partido logró importantes resultados en materia electoral logrando obtener aproximadamente un 20% de los escaños a los cuales aspiraba a nivel departamental. Pero el peligro más importante que amenazaba los intereses de esta colectividad era el accionar de los partidos tradicionales y sus caciques políticos que a través de la violencia y múltiples artimañas buscaban amedrantar a los candidatos socialistas. En Magangué caciques liberales como Juvenal Viñas y Alcides Duarte tenían la misión de coaccionar a los liberales disidentes y a los socialistas, hechos que fueron relatados así:

¹²⁷ Ver: “Las fuerzas socialistas democráticas del departamento se aprestan para los comicios”, *Diario de la Costa*, Cartagena, 16 de Febrero, 1945. “Convención electoral socialista aprueba plataforma seccional” *Diario Popular*, Bogotá, 19 de Febrero, 1945.

¹²⁸ Dentro de las apuesta del PCC por la democratización del país, una de sus principales banderas fue que las mujeres logaran obtener la ciudadanía y principalmente el derecho al voto, esta iniciativa contó con la oposición del partido conservador quienes creían en la “inferioridad intelectual y civil” de las mujeres, consideraban esta medida de liberación social como algo absurdo. En menor medida un pequeño sector del partido liberal se sumaba a la posición de los conservadores. Los debates fueron intensos, los escenarios de discusión pasaron por el congreso de la república hasta en los espacios cotidianos. Los congresistas del PSD presentaron un proyecto de ley para garantizar estos derechos, pero esta iniciativa terminó siendo un fracaso por la oposición de los partidos tradicionales.

“[sic] Y, evidentemente, contra nosotros desataron toda clase de provocaciones empezando por tapar nuestra propaganda mural o romperla. El manzanillaje hacia esta labor apoyada por la policía [...]

[..] Ayer domingo, a las diez de la mañana llevábamos ganada la mayoría nosotros. Impresionados los directoristas por el empuje de nuestros sufragantes de este momento en adelante desataron la más violenta coacción policiaca contra nuestro electorado. Como en los peores tiempos de la hegemonía conservadora se desataron los más descarados actos de violencia contra el pueblo. El jefe de la policía municipal y demás personal subalterno no solamente estaba llevando gente a votar, sino que se nos encaraban a nosotros para quitarnos a los sufragantes tratando de cambiarle las papeletas. En esta forma lograron quitarle a nuestro personal muchos electores. Además, como nuestros compañeros opusieron resistencia y protestaron contra la coacción tan descarada, entonces procedieron a apresar a unos y a los demás compañeros que quedaban conduciendo a los votantes los hicieron salir con la amenaza de que si no se retiraban de las urnas los detenían en la Policía. De esta manera los directoristas se quedaron con el control de las mesas de la votación. Contra el suscrito se había dado orden de detención desde el día antes de las votaciones y en efecto el Presidente del Jurado Electoral, quien también estuvo participando a favor de la plancha oficial como cualquier particular, solicitó por varias veces que me apresaran, pero el jefe de la policía a pesar de todo el descaro, no se atrevió a cumplir la orden por temor a la masa que estaba presente en la calle. Sin embargo, a las dos de la tarde cuando discutía con presidente del Jurado Electoral porque pretendía arrebatarme a un compañero que iba a votar por nuestra plancha, el Alcalde mandó que condujeran a la policía, lo que no pudieron hacer debido a la oposición que hice alegando mi inmunidad como Concejal y más que todo a que hubo quién le llamara la atención a éste sobre el conflicto que se podía provocar por la protesta del pueblo. Un poco más tarde colocaron un fusil-ametralladora apuntando para donde estaba el personal”¹²⁹.

Estos hechos reflejaban la cultura política del siglo XIX donde las contiendas electorales culminaban en confrontaciones militares, por los resultados confusos y triquiñuelas que realizaban los candidatos tradicionales para quedarse con los cargos de elección popular¹³⁰. Durante la República Liberal los niveles de confrontación armados bajaron ostensiblemente, pero las protestas sobre la poca transparencia de los resultados eran pan de cada día, donde el dicho popular era “el que escruta elige”, la centralidad de los caciques electorales cobraba importancia por su papel de máximo jefe supremo de la

¹²⁹ Denuncia realizada por Joaquín González quien era Concejal de Magangué desde 1943 y miembro del PSD. Ver: “Inaudita la represión contra el libre sufragio en Magangué”, Diario Popular, Bogotá, 23 de Marzo, 1945.

¹³⁰ Eduardo Posada Carbó, “Elecciones y guerras civiles en la Colombia del siglo XIX: La campaña presidencial de 1875”, Historia y Sociedad, Vol: 4, (1997).

contienda electoral, quien en últimas decidía quién no podía o sí podía obtener un escaño. Lo interesante es cómo los sectores populares a través de la protesta social demostraban su descontento frente a esta realidad.

Es este sentido es importante señalar los hechos que sucedieron en el Municipio de Ovejas en el marco de esas elecciones, donde los miembros del PSD realizaban denuncias sobre la presión que ejercía el Alcalde, que mediante circular a los inspectores de policía, ordenaba imponer una multa de \$20 a los ciudadanos que votaran por la lista comunista. Se conoció la presión del personero y el jefe de la policía, y también la retención de varias cédulas sin causa justa, para impedir que 70 campesinos del corregimiento del Pijigay sufragaran¹³¹.

Los datos iniciales oficiales de la Gobernación de Bolívar sobre el PSD eran de 1.718 votos, pero después del recuento aparecían solamente 1.021 votos. Esto motivó a que las directivas del partido interpusieran denuncias ante el Ministerio de Gobierno y la Procuraduría General de la Nación, que no prosperaron. Finalmente he intentado reconstruir con unas fuentes muy limitadas la experiencia electoral del PSD en Bolívar, que nos permite de manera parcial una aproximación al actuar, pensar y sentir como grupo social que compartió unas experiencias vitales a pesar de la desigualdad en que se encontraban frente a las grandes maquinarias políticas tradicionales.

¹³¹ Ver: “Los que voten por el socialismo serán multados con \$20 o arrestados por 20 días”, *Diario Popular*, Bogotá, 3 de Noviembre, 2014.

2. Medidas contra el sabotaje y la carestía de la vida

Para Thompson los motines de subsistencia que se desarrollaron en Inglaterra durante el siglo XVIII, estaban motivados por la subida vertiginosa de precios de los alimentos, por prácticas de especulación por parte de los comerciantes, lo que desencadenó que el pueblo generara acciones directas, disciplinada y con claros objetivos. La multitud creía estar defendiendo derechos o costumbres consuetudinarias que estaban apoyados por amplio consenso de la comunidad. “Esta estaba a su vez basada en una visión tradicional consecuente de las normas y obligaciones sociales, de las funciones económicas propias de los distintos sectores dentro de la comunidad que, tomadas en conjunto, puede decirse que constituyen la economía moral de los pobres”¹³².

Este concepto de la economía moral, sirve como punto de referencia para entender la lucha de los trabajadores de Cartagena y del departamento de Bolívar por la carestía de la vida. Siempre jalaron e invitaron a todos los sectores populares a realizar acciones colectivas encaminadas a frenar la especulación, y el aumento vertiginoso de los precios de los alimentos. Su accionar estaba guiado bajo unos parámetros de honradez y bienestar colectivo, pero siempre basado en medidas que favorecieran a los sectores menos favorecidos.

¹³² Thompson, Edward Palmer, *Costumbres en Común*, trad. Al castellano de Jordi Beltrán y Eva Rodríguez, revisión de Elena Graú, Barcelona, Ed. Critica Grijalbo Mondadori, S.A., 1995, p. 216.

Los elementos que influían en la escasez o encarecimiento de los alimentos en la región eran variados, por ejemplo en las temporadas que el verano arreciaba con fuerza, los ríos se sedimentaban, lo que no permitía la navegación por estos cuerpos de agua. Se sumaba la falta de vías para transportar el ganado de los centros de producción a los lugares de consumo. Otro de los grandes problemas fue la especulación y acaparamiento que realizaban los grandes comerciantes con los productos alimenticios. Esta problemática sin duda afectaba severamente a los sectores populares que eran los que más padecían con esta fluctuación, además esta era una de las motivaciones principales de los obreros para exigir un aumento de sus salarios por la depreciación que sufrían estos, por los aumentos vertiginosos de los alimentos. Fue una de las preocupaciones principales de los trabajadores y buscaron distintos medios para remediar esta situación, desde denunciar ante las autoridades estatales las anomalías y exigirles que tomaran cartas en el asunto, hasta realizar protestas y huelgas. Esto operaba bajo una especie de consenso popular en cuanto a qué causas eran legítimas y cuáles ilegítimas en la comercialización de los alimentos. Creían que el salario debía ajustarse a las necesidades sociales y al estatus ciudadano, y no sólo al valor de mercado de su trabajo.

Dentro de las acciones más representativas se encuentran las realizadas por la junta coordinadora de los Sindicatos Unificados de Braceros de Magangué en el año de 1944, que mediante una resolución decretaban la suspensión general de los embarques y transporte de arroz por fuera de la ciudad. Ofrecían un respaldo irrestricto a las medidas adoptadas por la Interventoría Departamental de precios -que era la entidad pública encargada de controlar y vigilar este renglón de la economía-, contra la especulación y que tenía como fin frenar el sabotaje de los grandes comerciantes de arroz y acaparadores.

La Interventoría Departamental de Precios, después de haber escuchado el clamor general de la población contra el alza inmoderada del costo de la vida, y después de un detenido estudio sobre las causas de la situación que se originó por la especulación excesiva sobre la producción del arroz por parte de los grandes acaparadores de este artículo, decretó la rebaja en el precio. Esta medida generó el rechazo de las empresas arroceras y los grandes acaparadores de este producto, que utilizaron como mecanismo de presión la suspensión de las ventas destinadas al consumo de la localidad, para despacharlo hacia otros mercados de consumo, generando así en la mayor parte de la población una situación de caos y desespero. La actitud de los monopolistas del arroz contra las medidas de la Interventoría de Precios encontró apoyo en la Cámara de Comercio de esta zona, provocando la justa indignación del pueblo. Ellos consideraban que era deber de las organizaciones representativas de la clase obrera y de todo el pueblo en general prestar su apoyo activo a las medidas del gobierno encaminadas a procurar la defensa de los intereses de las masas consumidoras y prestar su respaldo a las autoridades encargadas de su cumplimiento. Esta situación llevó a tomar la decisión mediante una resolución, que decía así:

[Sic] Primero: Declarar su decidido respaldo a las medidas dictadas por la Interventoría Departamental de Precios sobre los precios del arroz y manifestar apoyo al señor alcalde y demás autoridades encargadas del cumplimiento de estas disposiciones a fin de que se haga efectiva su aplicación y se le impongan las sanciones a que se hagan merecedoras quienes violenten su cumplimiento. Segundo: Decretar la suspensión general de los embarques y transporte de arroz por fuera de esta población como medida defensiva contra el sabotaje organizado por los acaparadores de este artículo contra el pueblo y las medidas de control de precio¹³³.

¹³³ Resolución emitida por la junta Coordinadora de los Sindicatos Unificados de Braceros de Magangué el 31 de Mayo de 1944. Ver: “Los sindicatos de Magangué suspenden el embarque y transporte de arroz”, *La Prensa*, Barranquilla, 1 de Junio de 1944.

Vale destacar que la carestía de la vida pasaba por el aumento vertiginoso de los principales artículos de primera necesidad como: alimentos, vestidos, vivienda, salud. El debate principal sobre los productos alimenticios giraba en torno al arroz, la carne, la leche, coco, el aceite y la mantequilla que eran los productos básicos infaltables en cualquier plato de comida en los sectores populares en Cartagena.

Producción de arroz en los departamentos del Caribe Colombiano
1931-46 (En toneladas)

Año	Atlántico	Bolívar	Magdalena	Total Costa	Total Colombia
1931	91	21.930	1.014	22.335	40.157
1932	541	21.197	1.197	22.935	51.340
1934	595	22.313	2.572	25.480	54.852
1937/8	568	30.747	1.030	32.345	74.419
1939/40	255	34.795	1.685	36.735	77.005
1942	425	32.959	2.200	35.575	87.518
1946		25.332	1.103		118.211

Fuentes: Eduardo Posada Carbó, *El Caribe Colombia una historia regional (1870-1950)*. 85

Los trabajadores construyeron todo un proceso de valoración social sobre la percepción que tenían sobre el salario que iba más allá de asuntos meramente económicos y pasaban primordialmente por elementos morales, culturales. Ante la opinión pública y en sus negociaciones con los empresarios, los obreros siempre fundamentaron sus argumentos comparando el salario real con el costo de los principales artículos de la canasta familiar, y lo que eso representaba para gozar de unas condiciones mínimas que garantizaran una vida digna para la familia y para ellos¹³⁴.

¹³⁴ Solano de las Aguas, Sergio Paolo, “Formas salariales y salario justo en el Caribe Colombiano 1850-1930”, *Revista Amauta*, Universidad del Atlántico, Barranquilla, vol. 15, 2010, p. 176 y 177.

En el año de 1944 Cartagena vivió un aumento considerable de la canasta familiar lo que generó inmediatamente la protesta de los trabajadores que convocaron una manifestación para el 6 de junio del respectivo año. El principal orador, Tomás Herazo Rojas, como presidente de la Federación Sindical de Bolívar, llamó la atención sobre la ola alarmante de miseria que afrontaban los obreros por el alza exorbitante de los precios en los artículos indispensables en la alimentación, fustigó la permisividad de la oficina interventora de precios. Le siguió José Raquel Mercado quien señaló algunos datos sobre la desnutrición en el país y el desempleo crónico que se vivía, seguidamente presentó una propuesta que consistía en que el gobierno departamental se encargara directamente de la distribución de la carne, que era la mejor alternativa para estas dificultades, y por último presentó una propuesta que consistía en importar arroz de Ecuador¹³⁵.

Esta situación desencadenó que los trabajadores del puerto solicitaran un aumento del salario inmediato para poder suplir el faltante en el desajuste de la canasta familiar. Uno de sus argumentos principales fue analizar la ración alimenticia que cada hombre debe consumir diariamente para conservar en normal estado su organismo, según la actividad que desempeñaba, lo describió así un obrero:

[Sic] Un hombre que permanezca en estado de reposo, reclama por los menos 2.400 calorías. Y el hombre que trabaja, reclama por los menos 1.400 calorías más y para ello requiere un suplemento de ración alimenticia no sólo por el trabajo mecánico que ha de ejecutar sino también porque todas las actividades funcionales se exaltan proporcionalmente a la intensidad del trabajo. Si tomamos también la edad aún nos sobran razones. Desde el punto de vista alimenticio la vida del hombre se descompone en tres periodos. (Nosotros acogemos los dos primeros). Uno anabólico o de formación que va del nacimiento a los 19 años, que exige la más nutrida y rigurosa

¹³⁵ “En imponente manifestación el pueblo de Cartagena concurrió anoche ante el gobernador” *Diario de la Costa*, Cartagena, 7 de Junio, 1944. Otra noticia sobre el malestar del alto costo de la vida. Ver: “Continúan los preparativos para la manifestación de la carestía de la vida” *Diario de la Costa*, Cartagena, 27 de Mayo, 1944.

alimentación; el segundo periodo, va de los 20 a los 59 años, periodo este de equilibrio anabólico catabólico o de estabilidad del organismo. Los materiales que entraron en juego en el primer periodo, apenas sirven de mantención para la renovación del protoplasma celular. Pero como este segundo periodo es la época de la PLENITUD VITAL DEL HOMBRE, la alimentación, sin lugar a dudas, está caracterizada por mayores exigencias en grasas, azúcares, albúminas, etc.¹³⁶

En particular señalaban esta idea porque la mayoría de los oficios y particularmente el de los braceros se sustentaban en un notorio desgaste físico que requería una inmediata recuperación energética. Según sus cálculos requerían una rica alimentación en carne, leche, coco, aceite y mantequilla, porque repercutiría en un buen rendimiento en sus labores y una producción favorable para la empresa.

Sin embargo, las manifestaciones de descontento iban en aumento y tenían como actores principales los sectores populares que estaban indignados por la situación imperante, en la realidad se iban acrecentando y se le sumaba a la escasez del alimento que era la base de su alimentación como era el arroz. Días después, se desarrolló un mitin en las inmediaciones del mercado público de Getsemaní contra la Cooperativa de Consumo, los asistentes pugnaban porque se les vendiera arroz, lanzando arengas contra las autoridades, finalmente la policía municipal medió en la situación y se logró que cada solicitante adquiriera un kilo de arroz¹³⁷. Dos días después hubo una manifestación del mismo estilo, donde exhortaban a las autoridades a actuar de manera rápida y certera en contra de los acaparadores¹³⁸. En ese mismo sentido se pronunció la Federación de Empleados de Bolívar,

¹³⁶ “Razones de los trabajadores del terminal marítimo” *Diario de la Costa*, Cartagena, 29 de Junio, 1944.

¹³⁷ “Clamor popular por el alza de los víveres y por la alarmante escasez del arroz” *Diario de la costa*, Cartagena, 26 de julio de 1942.

¹³⁸ “Grupos de obreros protestaban en el mercado público por la carestía de la vida”, *Diario de la Costa*, Cartagena, 28 de Julio, 1944.

que ante la terrible situación solicitaba la intervención urgente del Gobierno Nacional, y que se “... tomen las medidas conducentes a conjurar esta dura crisis de la carestía de víveres, imponiendo drásticas sanciones a los acaparadores inhumanos que nos rodean, para que vendan los artículos de primera necesidad a más bajo costo que el actual¹³⁹”.

Por otro lado la población de Cartagena venía en un aumento considerable¹⁴⁰ por el despegue de la economía, que conllevó a la construcción de un nuevo puerto que se inauguró en 1933, a la apertura del Canal del Dique, y al despunte de la industria petroquímica. Todo ese escenario permitió que la población trabajadora fuera en aumento, pero las condiciones dignas eran pocas, la falta de vivienda fue uno de los puntos críticos. Según un cronista de la época, en una sola habitación vivían hacinados de ocho a diez personas “proporciones reducidas, de techos bajos y con una estrecha ventana para airear ese incubadero [sic] de enfermedades mortales”¹⁴¹. Además generaban problemas de salud pública porque estos espacios eran propicios para la propagación de enfermedades como la tuberculosis.

A las tensiones que se vivían por la escasez de vivienda, se le sumaba la especulación de los propietarios que generó una indignación colectiva en el año de 1945 por el aumento de los arriendos en la ciudad. Frente a esta situación, la Federación de Trabajadores de Bolívar y el Partido Socialista Democrático decidieron crear comités populares contra los

¹³⁹ Texto completo de la resolución que emite la Federación de Empleados y su propuesta para solucionarlo “La federación de empleados y la carestía de la vida” *Diario de la Costa*, Cartagena, 28 de Julio, 1944.

¹⁴⁰ La población de la ciudad pasó de 36.632 habitantes en 1912 a 51.382 en 1918, 92.491 en 1928 y luego decreció ligeramente a 84.937 en 1938. CENSO GENERAL DE LA POBLACIÓN. República de Colombia, 5 de julio de 1938. Tomo III Departamento de Bolívar. Contraloría General de la República, Estadística Nacional, Sección de Censos Nacionales. Bogotá: Imprenta Nacional, Editorial Minerva, 1940.

¹⁴¹ “Barrios para obreros” *Diario de la Costa*, Cartagena, 19 de Enero, 1938

altos arrendamientos, que inicialmente estaban integrados por José R. Pimienta, Néstor Madrid y José G. Salazar. Los miembros tenían la misión de realizar tareas de agitación entre los inquilinos de los barrios y denunciar a los especuladores. Los primeros barrios en sumarse a esta iniciativa fueron Manga, Rodríguez Torices, el Corralón de Mainero y el de Getsemaní.

En definitiva estas protestas de los trabajadores por la carestía de la vida se encontraban amparadas bajo la visión de tener una “vida digna” por el papel activo y protagónico que tenían en la sociedad, que no se justificaba que mientras los empresarios obtenían ganancias exorbitante ellos no podían tener una condiciones mínimas para vivir.

3. La lucha popular por la asistencia social en Bolívar

Las discusiones sobre la caridad y la beneficencia se dieron en el país después de la segunda mitad del siglo XIX. Estos se consideraban dos conceptos completamente antagónicos, pero el debate pasaba principalmente por la secularización del Estado, donde los liberales consideraban indispensable la separación de la Iglesia del Estado. Las políticas de beneficencia no aparecen adheridas ni conexas a la Iglesia católica, y en principio se encontraban desligadas de las connotaciones espirituales-religiosas, que eran elementos indispensables en el ideal tradicional de caridad, tratándose más bien de un ejercicio de una virtud secular, o más bien respondía a la lógica de la responsabilidad del Estado y de los ciudadanos¹⁴².

¹⁴² Beatriz Castro C., “*Los inicios de la asistencia social en Colombia*” Revista CS, Universidad Icesi de Colombia, Cali, vol. N° 1, 2007, 65.

En la década de 1920 los gobiernos de turno se plantean y le imprimen cambios importantes a las estructuras tradicionales del aparato de beneficencia, con la intención de consolidar una asistencia pública realmente secular y moderna -algo que solamente se pudo lograr muchos años después-. En la agenda de los gobiernos de la República Liberal está presente la necesidad de atención de los grupos sociales menos favorecidos o más vulnerables. Todos estos cambios generaron que se definieran unas fuentes de ingresos para financiar los proyectos sociales.

Para el caso del Departamento de Bolívar la principal fuente de financiación de la asistencia social eran los recursos que se generaban por parte de la Lotería de Bolívar, una empresa de carácter público que administraba la explotación, operación, comercialización y control de juegos de suerte y azar. En el año de 1943, el gobernador Francisco Vargas Vélez tomó la decisión de que esta entidad fuera administrada por el Estado nuevamente, lo que generó el descontento entre los privados que operaban dicho negocio y decidieron demandar ante la justicia. Finalmente en el año de 1944 el Tribunal Contencioso Administrativo de Bolívar ordenó que esta entidad pasara nuevamente a manos de un operador privado, lo que generó la indignación colectiva por parte de los trabajadores del departamento que veían con preocupación la reducción de los recursos que se destinaban para la asistencia social, que se utilizaban para cubrir desde el mantenimiento y construcción de nuevos hospitales, el pago a los médicos, los puestos de higiene, el mantenimiento de las campañas sanitarias. Las cuentas que sacaban los trabajadores sobre el dinero que dejarían de recibir las arcas del departamento era así: con la administración de los recursos directamente la asistencia recibía \$470.630

pesos anuales, después calculaban los ingresos a 20 años recibirían 9.412.040 pesos en total. Señalaban que con la operación de los privados a lo largo de esos 20 años se recibirían 2.100.000 lo que generaría una diferencia de 7.312.040 pesos.

La posición de los trabajadores frente a la decisión del Tribunal fue considerar este acto como una injusticia y una decisión ilegítima, que no beneficiaba en nada a la mayoría de la población. Decidieron luchar porque dicha entidad siguiera siendo pública y crearon una campaña de defensa de la Lotería de Bolívar, que tenía como actores principales a la Federación de Trabajadores de Bolívar, la Federación de Empleados de Bolívar y el Partido Socialista Democrático Seccional Bolívar¹⁴³. La lucha iba encaminada a defender los resultados que la Lotería de Bolívar había dado en el departamento; además la principal beneficiaria de la asistencia social era la clase obrera, que debido a sus pocos ingresos y la fluctuación del costo de la vida siempre miraba con buenos ojos estas iniciativas. El otro frente de lucha estaba en realizar todo un proceso de denuncia, movilización, agitación a nivel local y nacional para señalar lo inconveniente de esta medida, también solicitaban la solidaridad de las organizaciones sindicales y asimismo estaba la estrategia de defensa jurídica¹⁴⁴ para lograr revertir la sentencia.

¹⁴³ Mediante una circular convocaban a: “[...] los excitamos a que presenten su más encendida protesta por el acto emanado del Tribunal Contencioso Administrativo de esta ciudad, en bien de dos personas y en contra de la absoluta mayoría del pueblo de Bolívar que [hoy] hay más que nunca necesita los servicios de la beneficencia pública” El secretario general de la Federación de Trabajadores de Bolívar era José Raquel Mercado, “Circular urgente a todos los sindicatos del departamento”, *Diario de la Costa*, Cartagena, 30 de Agosto, 1944

¹⁴⁴ La propuesta de defensa jurídica de la Lotería de Bolívar fue de la Federación de Empleados de Bolívar, a través de su presidente Samuel Guerrero. Ver: “La Federación de empleados tendrá participación ahora” *Diario de la Costa*, Cartagena, 31 de Agosto, 1944.

Las reacciones fueron rápidas y contundentes, los primeros en pronunciarse frente a la situación fueron los miembros del Sindicato de Loteros, que eran los principales afectados. Señalaban que tenían conocimiento directo respecto a la organización y lo que producía la renta de la lotería, el beneficio que obtenían bajo la administración directa del Estado era superior del que podían brindar los privados porque primaba el interés de un servicio público y no el negocio de unos pocos, “[...] es un golpe directo y agudo a los dineros destinados para el pueblo que tiene derecho a una asistencia social, médica, higiene odontológica más eficaz y pronto [...]”¹⁴⁵.

Le siguió la declaración del sindicato de choferes que se expresaba así:

[Sic] El Sindicato de Choferes de Cartagena, haciendo suya la situación que con gran acierto la administración gubernamental pasada supo dar giro [giro] deja conocer a voz en alto su más encendida protesta contra todos aquellos que amparados por la sombras luchan a brazo partido por arrebatar a este sufrido pueblo el tan grande beneficio que hemos podido contemplar en el corto la administración directa todos los habitantes del país y muy especialmente los de Cartagena a pesar de que en esta administración se han remunerado mejor los vendedores de billetes de Lotería de Bolívar y le han sido reconocidas las prestaciones sociales de acuerdo con las leyes vigentes.

El Sindicato de Choferes, filial de la Federación Sindical de Trabajadores de Bolívar, *como organismo de clase consciente* y obligado a velar por el bienestar de todos y cada uno de sus socios siguiendo la disciplina sindical, tócale reforzar las líneas de la federación, a la vez que propagar por todos los medios que estén a su alcance excitando a todos los demás Sindicatos de la localidad para que dejen conocer su voz en protesta y en conjunto acabar con aquellos que han venido disfrutando de una vida a costa de una renta que nace de nosotros [...]”¹⁴⁶.

¹⁴⁵ Ver: “Posición del sindicato de loteros del departamento de Bolívar”, *Diario de la Costa*, 2 de Septiembre de 1944.

¹⁴⁶ Esta resolución del Sindicato de Choferes de Cartagena es firmada por Antero I. Cano C. quien actuaba como presidente y Eligio Urueta como secretario. También realizar un ejercicio de matemático para explicar cuántos recursos perdería la beneficencia si la Lotería pasaba a manos privadas. Ver: “El Sindicato de Choferes de Cartagena” *Diario de la Costa*, Cartagena, 3 de Septiembre, 1944.

El Sindicato de Obreros Navegantes y Portuarios fue contundente en su apoyo y lo expresó así:

[sic] [...] luchar de la manera más activa porque esta sentencia no llegue a tener cristalización a que se aspira, y acompañar con todo nuestro equipo a las movilizaciones que se propendan en son de protesta y por último: adelantarnos a prohibir a todos nuestros afiliados, en caso de que encuentren los beneficiarios anteriores eco favorable, de comprar una sola fracción de dicha Lotería a fin de *patentizar nuestra rebeldía justiciera*¹⁴⁷.

Finalmente el Partido Socialista Democrático, uno de los abanderados de esta lucha se pronunciaba de esta manera:

[sic] El Partido Socialista Democrático fiel a su posición de vanguardia de los trabajadores y desvelado luchador por los intereses del pueblo y el progreso patrio, invita a la ciudadanía del departamento, sin distingo de colores políticos o de clase, a organizar un fuerte movimiento popular para librar la batalla de la Lotería de Bolívar.

El Partido Socialista Democrático considera que en la cuestión de la Lotería de Bolívar se juegan grandes intereses tanto desde el punto de vista de los dineros públicos como del interés social. No hay pues alternativa para el pueblo. La batalla ha comenzado y necesitamos asegurar el porvenir de la asistencia social en Bolívar. Unámonos en un solo frente para librar inmediatamente la lucha definitiva por Lotería de Bolívar. A LA LUCHA¹⁴⁸.

¹⁴⁷ Las resoluciones de los sindicatos del Transporte (Ferrocarrileros y portuarios) se dieron en un sentido combativo. Ver: “El sindicato de empleados y obreros de la Andian y la lotería de Bolívar”. El Sindicato de Seberos, Sopleteros y aprendices de Máquinas de Bolívar llamaban a la “[...] beligerancia a todos los trabajadores para que le pongan mucha atención al problema que vive Cartagena”. El sindicato de Pilotos, Prácticos, Timoneles y Aprendices de Cartagena señalaba que: “[...] Solidariza completamente con el movimiento popular que se ha iniciado en el Departamento y la Asistencia Social[...]”. El Sindicato de Ferroviarios se expresaba así: “Que a los sindicatos como vanguardia de las fuerzas sociales en las luchas por sus reivindicaciones económicas, si les interesa directamente, en carne viva, que los dineros que el contribuyente deja en las arcas públicas, sean repartidos con la mayor justicia en los servicios que el Estado está obligado a prestar a la clase desposeída, y para ello es imprescindible que las entidades oficiales intervengan en la administración de los recursos que alimentan tan importantes funciones”, *Diario de la Costa*, Cartagena, 5,7 y 8 de Septiembre, 1944.

¹⁴⁸ Ver: “El pueblo debe Bolívar movilizarse ahora”, *Diario de la Costa*, 1 de Septiembre, 1944.

A pesar de la movilización alcanzada por los trabajadores con sus acciones colectivas y la defensa jurídica, no fue posible revertir la medida del Tribunal. Pero sentó un precedente importante en diferentes aspectos que deben valorarse positivamente. En primera medida la consideración que tenían sobre el carácter interventor del Estado, de mediador de los conflictos, de garante de la justicia ante los abusos del poder. En segunda medida las apreciaciones sobre cuánto debía invertir el Estado en bienestar social, consideraban que la mejor forma de redistribución era a través de una asistencia social, que le brindara a la población vivienda a bajo costo, transporte público, ocio, sanidad, empleo digno.

En tercera medida, las reivindicaciones y luchas obreras iban más allá de cualquier carácter económico o pretensiones laborales; se acercaban a un concepto de ciudadanía y de derechos sociales que superan en mucho lo que ordinariamente se considera una provisión de servicios asistenciales, y sostenían ideas muy radicales respecto a la eliminación de la pobreza, el pleno empleo como objetivo principal y la democracia económica, así como el aumento general de la intervención del Estado que incluía varias formas de planificación.

4. Racismo e indignación colectiva

Alfonso Múnera en su investigación *Fronteras imaginadas*, logra concluir que las elites centrales del país en el siglo XIX fundamentaron el discurso del Estado-Nación bajo una geografía racializada, donde la región andina era superior y habitada por las razas más

civilizadas y superiores, y las costas, las tierras ardientes, las selvas, los grandes llanos, habitados por razas incivilizadas e inferiores¹⁴⁹. Pero este discurso principalmente fue auspiciado por intelectuales andinos como los hermanos Miguel y José María Samper, Salvador Camacho Roldán, Francisco José de Caldas, los cuales estuvieron influenciados por los debates sobre la raza en la Europa del siglo XIX, donde estaba en boga el darwinismo social. Estos discursos racistas fueron retomados por intelectuales durante el siglo XX como Miguel Jiménez López, Luis López de Mesa y Laureano Gómez -prominentes militantes del partido conservador y liberal-, donde se referían de manera despectiva a sectores de la población como los negros e indígenas. Laureano Gómez fue el líder de la derecha en el país, se caracterizó por realizar una férrea oposición a las propuestas hechas por Alfonso López en sus dos periodos presidenciales (1934-1938, 1942-1945), en uno de sus escritos se expresó así: “Nuestra raza proviene de la mezcla de españoles, de indias y de negros. Los dos últimos caudales son estigmas de inferioridad. Es en lo que hayamos podido heredar del espíritu español donde debemos buscar las líneas directrices o del carácter colombiano contemporáneo”¹⁵⁰.

¹⁴⁹ Múnera Cavadia, Alfonso, *Fronteras imaginadas la construcción de las razas y de la geografía en el siglo XIX colombiano*, Bogotá, Ed. Planeta, 2005, p. 24 y 25. Otro ensayo que se acerca a estos planteamientos es, Flórez Bolívar, Francisco, *Iluminados por la educación: los ilustrados afrodescendientes del caribe colombiano a principios del siglo XX*, *Cuadernos de literatura del Caribe e Hispanoamérica*, Universidad del Atlántico, Barranquilla, vol. 9, 2009. Para entender las prácticas de invisibilización y olvido usada por los sectores hegemónicos de la ciudad de Cartagena en los primeros años del siglo XIX contra los grupos de negros y mulatos, durante el proceso de construcción de la memoria oficial de la provincia de Cartagena y la nación. Ver: Ortiz Cassiani Javier “Negros y mulatos en Cartagena de indias: memoria, olvido y búsqueda de reconocimiento”, *Revista Palimpsesto* Universidad Nacional de Colombia, vol. N° 5 2006.

¹⁵⁰ Gómez, Laureano, *Interrogantes sobre el progreso de Colombia*, Bogotá, Editorial revista Colombiana, 1970, p.44.

Laureano Gómez en el año de 1936 creó el periódico *El Siglo* con la compañía de José de la Vega, que podemos decir, que fue la principal herramienta y tribuna que utilizó el político conservador para realizar la oposición férrea a los gobiernos de la República Liberal y propagar sus ideas. Una de las polémicas más sonadas de este diario la dio una columnista llamada Emilia, que expresó insultos racistas en contra de Jorge Artel¹⁵¹, lo que generó indignación por parte de los sectores obreros de la ciudad que lo consideraban un representante importante de la raza de color. Seguidamente la Federación de Trabajadores de Bolívar tomó como suya dicha ofensa y convocó a los sindicatos de la ciudad para que se sumaran a una manifestación de desagravio, difundió esta información a través de hojas volantes y de la radio local, además pedían la colaboración de los trabajadores para la lucha de clases planteada por los provocadores. La cita se dio en el Camellón de los Mártires y según datos de la prensa de la época asistieron entre dos mil quinientas y tres mil quinientas personas.

El primer orador en expresar sus argumentos fue el líder obrero Rafael Redondo Mendoza, quien inició destacando los méritos intelectuales de Artel, quien era una persona prestigiosa en Cartagena, en el país y a nivel internacional. Se refirió a los elementos que venían pregonando la oposición sistemática a toda obra progresista del gobierno, así como a todo lo que hacían los funcionarios oficiales.

¹⁵¹ “Hoy tendrá lugar la gran manifestación popular en desagravio a Jorge Artel” *Diario de la Costa*, Cartagena, 5 de Abril, 1945, Cartagena, B.N.

Siguió en el uso de la palabra el joven Alejandro Angulo García quien expresó: “La actitud enérgica de Artel ante quienes lo tildan de pertenecer a la raza negra, sin fijarse en que alguno de estos críticos tienen antepasados de raza, y el hecho de que los apellidos ni los colores de la piel pueden ser los verdaderos motivos de orgullo de los hombres, sino el trabajo, la honradez y la elevación intelectual”¹⁵².

Por último intervino el agraviado, quien fue recibido con nutridos aplausos de los concurrentes, público compuesto por intelectuales, empleados, políticos y miembros de las clases trabajadoras. El orador comenzó realizando un breve resumen de su vida donde resaltaba que estuvo llena de esfuerzos y de luchas constantes hasta lograr por sus propios méritos ocupar la posición intelectual que le es reconocida. El periódico *Diario de la Costa*, realiza un recuento de las palabras del poeta de esta manera:

Agradeció, con frases sentidas, el homenaje de que era objeto a consecuencia de las injurias que en su persona, han sido indilgadas a la gente de color, a las gentes negras de Cartagena y de Colombia por parte de un grupo minúsculo de individuos que se creen los guardianes de la pureza racial y los únicos de merecer dirigir el ambiente intelectual de la ciudad, sin tener más méritos que haber heredado fortunas o apellidos, cuando aquí nadie puede asegurar que no tiene un ancestro de indio o de la raza que hizo las murallas legendarias. Dijo que la manifestación debía mantenerse en un ambiente de altura, sin violencia ni incitaciones a la agresividad para así dar un ejemplo al minúsculo grupo que cree que los destinos de Cartagena y de Colombia están pendientes de las columnas de un periódico rectorado por ellos. Destacó la manera ordenada como se desarrollaba el homenaje a su persona, sin una palabra fuera de lo correcto y en medio de la mayor atención y compostura de la gran concurrencia. Añadió que no incitará a la destrucción de ninguna imprenta ni ningún diario, aunque se tratara del de la calle Don Sancho como si lo hicieron algunos elementos perversos en recordada en la que se aprovecharon de un movimiento de la juventud universitaria del Caribe¹⁵³.

¹⁵² “Muy concurrida resultó la manifestación de simpatía a Jorge Artel”, *Diario de la Costa*, Cartagena, 6 de Abril, 1945, B.N.

¹⁵³ “Muy concurrida resultó la manifestación de simpatía a Jorge Artel”, *Diario de la Costa*, Cartagena, 6 de Abril, 1945.

El asunto de Artel debe mirarse como un incidente de significación real en la ciudad. Unía las luchas de los trabajadores del transporte con los de otros sectores que conformaban la Federación de Trabajadores, representaba la tensión que se vivía por las reformas realizadas por los gobiernos liberales y la oposición principalmente de los empresarios, Iglesia y Partido Conservador, que además exacerbó la lucha de clases en el país. Por otra parte en Cartagena el peso colonial se sentía con mayor rigor que en otros lados, elementos como el racial se sentían a flor de piel y muy diferenciados, donde la población negra era la que conformaba la gran masa obrera principalmente desempeñando oficios como braceros. Lo conservadores sabían que la base social que defendía las reformas de los liberales se encontraba en los puertos y los ferrocarriles por eso no dudaron ni un minuto en atacar de cualquiera manera a estos grupos.

REFLEXIONES FINALES

“El HC. Pareja, en asocio HHCC Pórtela Román y Caballero Cabarcas, presentó la proposición N° 9 que dice: El Concejo Municipal de Cartagena, haciéndose interprete de un anhelo que día por día se aquilata en la conciencia nacional declara que considera de imperiosa necesidad la convocatoria de una Asamblea Constituyente, que emprenda con espíritu sereno y elevado, pero acorde con los avances é inquietudes de la hora, la reforma a fondo de nuestra carta fundamental; reforma que traduzca en nuevos estatutos el deseo firmísimo del pueblo colombiano, sin distingos de partido, de regirse por una constitución que de amplio campo a las evoluciones de carácter social, político, económico, que hoy reclaman nuestras necesidades; que proclame la separación de la Iglesia y del Estado; y que facilite por medio de fórmulas avanzadas la resolución de la aguda crisis económica y fiscal que agobia al país.

Acta de la sesión del Concejo 6 de Noviembre, 1931

A partir de un enfoque de la historia social inglesa y los estudios subalternos, “Por la senda de las doctrinas exóticas y las predicas incendiarias: protestas y luchas sociales de los trabajadores del transporte en Cartagena (Colombia), durante la República Liberal (1930-1945)” es una investigación que buscó analizar el papel protagónico de los trabajadores del transporte (ferrocarrileros y portuarios) en Cartagena durante la coyuntura estudiada. Los trabajadores cartageneros durante la década de 30 del siglo pasado, vivieron como ningún otro grupo social una serie de transformaciones importantes en todos los sentidos. Desde el cambio de organizaciones mutualistas a organizaciones sindicales por sectores y por ramos, hasta participar en grandes federaciones y confederaciones obreras. El debate sobre las nuevas ideas en boga (socialismo, comunismo) impactó positivamente el imaginario social de los trabajadores, logrando apropiarse de estos nuevos pensamientos.

En definitiva las reivindicaciones y la lucha por los derechos sociales de los trabajadores en la ciudad de Cartagena, los podemos articular a una visión de ciudadanía ampliada, que

comprendía desde la lucha por la asistencia social en el departamento, hasta la lucha por la igualdad racial y social. Lograron a través de las organizaciones sindicales y el Partido Comunista, (después convertido en el Partido Socialista Democrático) crear y consolidar un programa de gobierno¹⁵⁴ que recogía las propuestas más sentidas de los trabajadores y hacia donde debían marchar los destinos del departamento de Bolívar.

Es innegable que los trabajadores de Cartagena con sus luchas y visión de la sociedad se convirtieron en interlocutores sociales válidos, expresado esto en su mayor capacidad de negociación. Para comprender las transformaciones que en términos de grupo social impactaron a los obreros es importante remitirnos a la década de 1920, donde su característica principal era la lucha contra la hegemonía conservadora y su perspectiva antiestatal. Los objetivos de los obreros a partir de 1930 cambian sustancialmente, se caracterizaron por ser más estables en términos organizativos, en términos estratégicos estaban enfocados en objetivos más inmediatos, que podía ser desde la lucha por el pago de salarios o la lucha por el despido de algún compañero de trabajo, que en algunos momentos generó un sentido de identidad ampliada, hasta defender causas de gran envergadura como era el control de la mano de obra. La dependencia estatal es otra característica, que se formalizó con la llegada de Alfonso López Pumarejo a la presidencia, que algunos momentos fungió como una fortaleza pero también fue un síntoma de debilidad. Fortaleza en el sentido que se le dio un impulso en términos económicos para robustecer las organizaciones sindicales, también se les dio el papel de interlocutores políticos frente a las reclamaciones

¹⁵⁴ Revisar en los anexos “Plataforma del Partido Socialista Democrático en Bolívar (1945)”. Ver: “Las fuerzas Socialistas Democráticas del Departamento se aprestan a los comicios”, *Diario de la Costa*, Cartagena, 16 de Febrero, 1945.

que realizaban. Pero representó un signo de debilidad porque quedaron bajo la dinámica del partido liberal y muchas veces no percibieron opciones políticas distintas a López.

Como señalamos anteriormente, la implementación del modelo agroexportador en la Colombia del siglo XIX conllevó a que el sistema de transporte de sus principales centros portuarios y comerciales vinculado al mercado internacional (Barranquilla, Cartagena y Santa Marta y en menor medida puertos fluviales intermedios como Magangué y Calamar) se constituyeran en eje central de la economía nacional, a partir de 1930 el país inició un proceso de recuperación de la exportaciones después de la crisis del 29, lo que permitió que el sector del transporte creciera exponencialmente y por ende creciera el número de obreros que participaban en esta actividad.

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

negociara a nivel de federación y no de sindicatos de base. Pero es pertinente decir que la relación que construyeron con la República Liberal, mediada por el proyecto de Alfonso López Pumarejo, contribuyó en mayor medida al fortalecimiento de su capacidad negociadora y contribuyó a la conquistas de algunos derechos.

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

Investigadores como Mauricio Archila y Jesús Bolívar coinciden en percibir que la tradición política de los obreros era divisar la esfera política algo exclusivo del bipartidismo, mientras que la económica era reservada a la lucha obrera. Para describirlo en términos más sencillos, la tradición de los trabajadores era responder en términos electorales a los candidatos liberales y sólo respondían o acompañaban a la organización comunista en épocas de huelgas o luchas sociales. Una tesis que no creo conveniente para el caso de Cartagena, pues a lo largo de la investigación encontramos que existía una organización partidista de carácter comunista que se esforzó por tener una influencia importante en los trabajadores, que inicialmente tenía una presencia activa en los trabajadores del transporte (ferrocarrileros y portuarios), pero lo interesante es que con el crecimiento exponencial del partido lograron concretar candidaturas que fueron exitosas y que en algunas casos no alcanzaban victorias

electorales. No podemos equiparar el impacto electoral de las organizaciones comunistas a las del bipartidismo, pero lo interesante era la vocación de disputar ese espacio electoral y la incidencia que lograron. Antes de 1930 la incidencia electoral de los socialistas era nula y después de 1930 se logró la participación en el concejo por dos periodos de Juan Manuel Valdelamar, para el caso de Magangué se logró un escaño en el concejo de esta ciudad a través de Joaquín González, pero a la vez es necesario resaltar el impacto positivo de otras candidaturas, por ejemplo, la designación a la cámara de representantes de José Raquel Mercado, que lograron cohesionar y generar toda una identidad política a lo largo y ancho del departamento de Bolívar.

Es interesante el fenómeno que se genera después de las discusiones en los partidos comunistas a principios de 1940 a nivel internacional donde estaba la línea reformista y la línea radical, el país termina triunfando la línea reformista lo que sin duda generó todo un crecimiento en términos cuantitativos y cualitativos del partido, con la conformación del Partido Socialista Democrático en Bolívar se pasó de tener incidencia en zonas donde los transportadores estaban anclados, a tener influencia en las zonas campesinas, que sería la base social del Partido Comunista colombiano en años posteriores. Es pertinente señalar, que muchos años después el giro político del Partido Comunista, de ser una colectividad con base social obrera se transformó en un partido que tenía como base principal al campesinado, lo que sin duda es uno de los grades resultados de esta dinámica de la influencia comunista en el departamento. Podemos señalar que este fue el origen de los movimientos campesinos radicales que se desarrollaron en la región a partir de la década de 1970, que se caracterizó por utilizar acciones directas y la estrategia de recuperación de tierras a los terratenientes.

Un acumulado del movimiento obrero cartagenero de la época fue la prestancia y la calidad de vida que lograron con sus luchas, lo que generó toda una capacidad de movilidad social donde muchos trabajadores pasaron de ser braceros a ocupar cargos importantes de representación política a nivel local, regional y nacional. Lo que sin duda podemos caracterizar como una ganancia, en las décadas anteriores ese tipo de actividad laboral se miraba con desdén y después pasó a convertirse en un referente obligado para la sociedad cartagenera, donde ser trabajador del puerto o del ferrocarril era símbolo de honorabilidad, prestancia y trabajo bien pago.

Considero que este trabajo es un punto de partida para próximas investigaciones, que tiene como reto determinar el impacto político y social de estas organizaciones partidistas, qué incidencia tuvieron sus propuesta en el corto, mediano y largo en la ciudad y en el departamento. Cómo reaccionaron ante el fenómeno político del gaitanismo. Además esboza nuevos elementos para el debate que han planteado distintos investigadores sobre la poca coherencia, pertinencia y propuestas política de las organizaciones comunistas y socialistas frente a las cuestiones nacionales y regionales, que más bien respondían a lógicas internacionales.

ANEXOS

ESCRITOS DE JUAN MANUEL VALDELAMAR

29 de Enero de 1938 (periódico Tierra)

J. M. VALDELAMAR

Dirigente costeño habla en la manifestación del jueves

¡VIVA EL GOBIERNO DEMOCRATICO DEL PRESIDENTE LÓPEZ! ¡VIVAN LAS DELEGACIONES DE LOS OBREROS, CAMPESINOS, EMPLEADOS E INDIGENAS!

Compañeros trabajadores:

Es enorme la importancia del tercer Gran Congreso Nacional del trabajo, no sólo porque él se opera en los momentos cuando toda la barbarie criolla trata de levantarse contra todo lo que significa libertad y bienestar del pueblo, sino también porque a él concurren delegaciones de los heroicos trabajadores de la zona bananera y Barrancabermeja, campos de esclavitud que los piratas rubios del norte, con el concurso miserable y traicionero de la fusilería y la metralla de Cortés Vargas y Rengifo, ensangrentaron cuando, el pueblo pedía pan y bienestar, y crece esa importancia, porque aquí están presentes los indígenas, representantes de las nacionalidades oprimidas, y también, porque tenemos aquí la delegación del Transporte del Río Magdalena, cuyos bravos obreros han sido la brigada de choque que hizo retroceder a la reacción cada vez que amenazó a López y al pueblo con una insurrección armada.

Pero toda esa importancia, toda esa trascendencia, se condensa en el hecho de que el histórico Congreso de Trabajo se celebra en Cali. Cali, cuyo proletariado, con el de Girardot, fue el primero en levantar la bandera de la lucha social y de la organización sindical, desde los oscuros tiempos de la hegemonía conservadora.

Salutem, compañeros trabajadores de Cali! Vosotros habéis dado una valiente ejemplo de lucha y de combatividad a todo el pueblo colombiano cuando, después de la derrota huelguística de los ferroviarios en 1934, y cuando toda la reacción creía que el movimientos sindical del Pacífico no resucitaría jamás, levantasteis de la cenizas la más grande organización sindical de ferroviarios, a despecho de las falanges de la reacción, las cuales desencadenaron una campaña de calumnias.

Y es precisamente por este hecho por lo que el principal fundamento de este congreso es la defensa de la Unidad Sindical, de su reforzamiento, de su consolidación y afianzamiento.

¿Qué significa la Unidad Sindical para los trabajadores? Significa tener el aparato y las fuerzas subjetivas con qué poder luchar y defender a esta Democracia que ha costado tan cara al pueblo colombiano; que ha costado ríos de sangre y miles de caídos en los campos de batalla, adonde las fuerzas revolucionarias daban cita al conservatismo para disputarle el derecho de gobernar en nombre de las mayorías trabajadoras; que le ha costado miles de obreros y campesinos ametrallados por la espalda en los feudos de los nativos, y en los parches imperialistas de las petroleras y de la Zona Bananera ...

Pero ahora esa cara conquista está gravemente amenazada por un mal negro que se llama el fascismo, virus infeccioso que lo componen las fuerzas retardatarias, es decir, por los latifundistas, el patronato urbano, los curas ricos y los imperialistas.

Estos son los enemigos de la democracia, estos son los que quieren destruir la Unidad de los trabajadores, y para lograr su objetivo vienen concentrando en Barrancabermeja grandes contingentes de campesinos conservadores de Santander, hacen estallar un depósito de explosivos en Cartagena, hacen propagando subversiva en los buques de guerra, se valen de los curas para influenciar la tropa en los cuarteles militares, dictan conferencias católicas en las fábricas de la costa, la United Fruit soborna funcionarios públicos y conspira contra el gobierno, todo lo cual se comprueba con los contrabandos de armas cogidos por el gobierno en el Golfo de Morrosquillo y el Sinú, y con el contrabando de los dos mil cartuchos capturados en la frontera colombo-ecuatoriana ...

Esta clase de preparativos no son para aniquilar a los comunistas, sino para una insurrección armada, franquista, contra el gobierno democrático que sostiene el partido liberal, que ampara y fomenta el progresivo desarrollo del mejoramiento económico y cultural del pueblo. Pero para que tenga efecto esa insurrección godo-fascista, hay que dividir a los trabajadores, hay que romper la organización sindical, hay que difamar y calumniar al Congreso de la Unidad para aprovechar a las masas desorientadas, anarquizadas, y armarles para que se suiciden ellas mismas en pro de la tiranía y caverna godo-fascistas.

Y esta tarea criminal no están solos los reaccionarios. También están los maniobristas de todos los pelajes, quienes levantan banderas partidistas para excluir la tendencia comunista, cuando el movimiento sindical no es patrimonio de ningún partido. Nosotros acusamos a esos divisionistas, que pretenden desarmar a los trabajadores en los actuales momentos, como los aliados de los Silvio Villegas, que dicen que “contra el sindicalismo revolucionario ellos impondrán un Estado absolutista, romperán las organizaciones sindicales y prohibirán el derecho de huelga” con lo cual implantarán la esclavitud parda de Hitler y Mussolini.

Pero a la vez declaramos, como lo hemos declarado siempre, sin caretas, que nosotros los comunistas somos los mejores y más enérgicos defensores de la Unidad de los trabajadores. Es MENTIRA que maquinemos para monopolizar las directivas sindicales. Reconocemos meridianamente que el liberalismo debe tener la mayoría absoluta en el Comité Ejecutivo de la Confederación Nacional del Trabajo, y exigimos solamente a los jefes y delegados liberales que no se dejen asaltar por AVENTUREROS inescrupulosos que han venido a pescar en río revuelto, y elijan representantes genuinos y honrados para ese comando nacional de los milicianos de la Democracia colombiana.

Defensa de las libertades populares; defensa de la Democracia; defensa de una vida mejor y más digna para el pueblo. Esto defenderá el Tercer Congreso Nacional del Trabajo, bajo la bandera de “Colombia para los colombianos y de la UNIDAD de los trabajadores a cualquier precio!”

Periódico Tierra 5 de marzo de 1938

La pasividad frente al fascismo, es oportunismo criminal contra el pueblo

Tenemos el peligro fascista de frente, en crecimiento, asediando a todas las instituciones democráticas colombianas, disparando ferozmente contra nuestro baluartes sindicales, que son lo más firmes cimientos del progreso, de la cultura y el bienestar del pueblo, en tanto que el frente único anti-fascista no se forma, porque comunistas, socialistas y liberales progresistas mantienen dividida la gran tropa en grupos sectarios y guerrilleros sin cabeza.

Las dictaduras americanas que cercan a Colombia y que fueron preparados por el fascismo internacional, cuajaron precisamente por el despreocupamiento y por la división de las fuerzas revolucionarias de cada país hermano, que no supieron deponer sus diferencias de métodos y tácticas para salvar a las grandes masa de la cadena de espinas del fascismo bestial.

Allá como aquí, el fascismo internacional, que no es otra cosa sino la rapacidad imperialista elevada al más alto grado de salvajismo y criminalidad guerra, preparo “científicamente” el terreno de la dictadura. Alemania, Japón, Italia, son el cerebro de esta barbarie, que en busca de colonias hacen de Etiopia, China y España el más espantoso de los mataderos humanos. Esa negra trinidad del fascismo amenaza a toda la humanidad con empujarla en una sola charca de sangre, y por eso por lo que también mete sus asquerosas pesuñas en nuestra América semicolonial.

El 30 por 100 de la población uruguaya es italiana, y en su mayor parte cumplen el papel de agentes del fascismo mussoliniano, valiéndose de la escuela, el deporte, el teatro, y de muchos periódicos importantes pagados por Roma.

En Bolivia los Consejeros de Estado, y especialmente del Ministerio de la Guerra, son alemanes. En Chile, tanto el ejército como las escuelas y el deporte están estructurados según los nuevos métodos alemanes nazis y la inmigración fascista crece en este país. Paraguay es una colonia del imperialismo asesino japonés. Pero es preciso que se vea con bastante claridad el flete fascista que existe en dos de los países limítrofes con Colombia.

En el Perú hay una inmigración de 50.000 japoneses dedicados a todas las actividades económicas y políticas del país, y en la actualidad una misión mussoliniana es la encargada de adiestrar la policía peruana. En el Brasil, con una población total de 40 millones, existen 400.000 alemanes, la mayoría de los cuales ocupa posiciones estratégicas en la capital y en la costa del sur del país; el 80 por 100 de esta población alemana pertenece al partido nazista brasileño, el cual ha sido organizado por HERRVON COSSEL, agregado cultural de la Embajada alemana. Ya en la costa sur de este país la palabra de orden entre los niños y la juventud es “VIVA HITLER”. Hay además en el Brasil japoneses y CATORCE MILLONES de italianos, que, junto con los cuatrocientos mil hitleristas, han sido la fuerza motriz de la “Acción Integralista Brasileña” o partido de los terratenientes, los curas y los imperialistas, que acaba de implantar su régimen de terror sobre pirámides de huesos y lagos de sangre de trabajadores hermanos.

Colombia está hoy bajo la influencia contagiosa de la PESTEPARDA que transmiten, Brasil, Perú y Ecuador. Ya no es sólo de España franquista, de la Alemania hitlerista y de la Italia mussoliniana de donde nos vienen misiones y embajadas de la muerte, bajo las sotanas de clérigos. De estos países circunvecinos, a través de las fronteras, pasan las cargas de armas y municiones, y expertos matadores de obreros, campesinos e indígenas, para aumentar los arsenales y las tropas de la anti-patria godo-fascista, que no aspira no ya solamente a resucitar el reinado del patíbulo y las colonias de negros con que sueña el refinado sanguinario Guillermo Valencia, si no también, y esto es lo más grave, para entregar nuevos pedazos de Colombia a la voracidad de los gestores de la matanza de Etiopia, China y España.

Zonas del liberalismo ya han recaído el contagio de esta influencia, y es ésta la única causa concreta por que tales zonas han desencadenado tan brutal ofensiva contra la organización sindical de los trabajadores, sin que para salvaguardar dicha organización hayamos hecho todo el esfuerzo y todos los sacrificios a que estamos obligados, si es que somos conscientes de la doble responsabilidad que tenemos.

Nuestra pasividad es oportunista y criminal.

Las grandes masas de trabajadores nativos en la actualidad están bajo el fuego de las infamias y más asquerosas calumnias de la Acción Católica, que con la mascarada de “populismo” y el “obrerismo” misericordioso no hace más que ayudar a reclutar niños, jóvenes, mujeres y ancianos para “falanges” asesinas del conservatismo fascista; todas esas masas, repetimos, tienen su mirada en nosotros comunistas, socialistas y liberales y sinceros.

Y en nuestro movimiento sindical unificado y combativo, en nuestra conducta revolucionaria y consciente, tienen fijas sus pupilas y sus esperanzas más ardientes aquellos miles de hermanos, mujeres y ancianos para las “falanges” asesinas del conservatismo fascista; todas esas masas, repetimos, tienen su mirada fija en nosotros comunistas, socialistas y liberales sinceros.

Y en nuestro movimiento sindical unificado y combativo, en nuestra conducta revolucionaria y consciente, tienen fijas sus pupilas y sus esperanzas más ardientes aquellos miles de hermanos nuestros que se revuelcan en las mazmorras medievales, y también las viudas y los huérfanos que perdieron padres y maridos en las pozas de sangre proletaria derramada por la barbarie fascista en la América india.

Camaradas: ¡ la lucha contra el fascismo debe ser concreta y sin decaimientos, o estamos en el camino real de la traición.

Cartagena, marzo de 1938

ESCRITOS DE JOSÉ RAQUEL MERCADO

4 de marzo de 1943, Diario de la Costa

Los trabajadores del Terminal marítimo

Desde mi sitio de reclusión en la “Clínica Vargas” he observado cuidadosamente, todo lo dicho por algunos agentes del gobierno y particulares alrededor de la posible eliminación de nuestro puerto.

Ante esta amenaza que tiende nada menos que a quitar el pan a los centenares de trabajadores que en el Terminal prestan sus servicios injusticia esta que se extensifica a los miles de habitantes de nuestra patria chica, el pueblo de Cartagena no debe permanecer cruzado de brazos durmiendo la borrachera de la indiferencia y conforme con las incumplidas promesas.

No se trata de una contradicción de clases, no es una campaña sectaria ni un movimiento de partido. Todos juntos lo mismo que en la época de la escasez de luz y agua debemos sin prejuicios ponernos de pie y reclamar lo que por derecho propio nos corresponde; esta es la lucha por la subsistencia. No podemos conformarnos, porque ningún pueblo conforme prospera.

Se pretende convertir a otro puerto en la antítesis de Cartagena sembrando en aquella la cizaña regionalista. No creo que ese pueblo intente colocarnos en tan paupérrima situación. Sin temor a equivocarme, pienso que sean los intereses capitalistas de otros departamentos, que intentan crear un problema complejo entre las dos ciudades costeñas, para que su culminación sea benéfica a sus considerandos deseos. Desgraciadamente nosotros hemos sido el blanco. Y lo hemos sido, porque universalmente nuestra conformidad está reconocida. Aquí cabe el dicho popular: “el frío conoce el desnudo”.

Nada más claro que las declaraciones del alcalde Gómez Fernández cuando dice: “El Atlántico necesita de nosotros para vivir y hasta hemos permitido que encarezca la carne y el arroz bolivarenses admitiendo que aquí escasean esos artículos para llevarlos a Barranquilla”. La Federación de Trabajadores de Bolívar en un memorándum presentando al gobernador, que debió surtir su efecto en la pasada conferencia de gobernadores, destacó lo que dice el alcalde para justificar los buenos sentimientos de Cartagena perseguida. Listo no es lo que se necesita. Sacando a la luz los servicios que hemos hecho, no es como el agudo problema tiene solución. La acción de masas; la eficiente actividad gubernamental; probar con hechos que nuestro puerto rinde mejor jornada y presenta mejores (porque hemos tenido la suerte que la naturaleza para bien del puerto y de Cartagena, prestado su eficiente cooperación: Nuestra bahía es lo indicado.

No hay nada que justifique la eliminación de nuestro puerto. No ha sido una obra que brotado la tierra. Costo millones de pesos y sacrificios sin límites. Tengo en mi poder todos los datos del costo del Terminal y eso por una parte me inspira a excitar al pueblo a luchar para que esos millones no sean perdidos en beneficio de un pequeño grupo y en perjuicio de los hijos de Cartagena.

Como resolverá el señor gobierno el problema de hambre y miseria agudizado con la eliminatoria del puerto?

Cartagena, agosto 8 de 1944

Excelentísimo señor doctor Alfonso López

Presidente de Colombia

Bogotá

Excelentísimo señor presidente

Con el movimiento actual de nuestro puerto el cual recibió exitosamente 20.000 toneladas de carga de importación y movilizó alrededor de 10.000 de exportación cabotaje durante el próximo pasado mes de julio, y no obstante la eficiencia del servicio prestado por el Terminal Marítimo y el Ferrocarril Cartagena-Calamar se ha puesto de manifiesto palpablemente la necesidad inaplazable de mejorar las ventajas de nuestro puerto natural, cuya bahía espaciosa, profunda y segura invita a servirse con más frecuencia de él, aprovechando la canalización científica del Canal del Dique y, mientras tanto, su dragado oportuno, para conseguir un servicio todavía más rápido y más acorde con las necesidades actuales de la nación y del puerto, con notables ventajas para los importadores y exportadores nativos y foráneos. Los progresos de la República nos están demostrando con claridad meridiana que los puertos de Cartagena, Barranquilla y Buenaventura principalmente deben ser lo suficientemente amplios cómodos y capacitados para que los importadores y exportadores tengan la garantía de que sus artículos y mercaderías en general serán transportados con rapidez, seguridad y economía. Por ello no nos oponemos ni hacemos campañas con ese fin, el auge necesario de otros puertos que consideramos vitales como Cartagena para la economía nacional; ante bien trabajamos para que se haga justicia con ellos por razón de su importancia como tales, pero al mismo tiempo queremos exigir de los poderes centrales pedir muy respetuosamente en forma particular a su excelencia que la misma atención que se preste a otros puertos se nos

depare también nosotros, porque al progreso de Colombia es tan inaplazable el buen servicio de Buenaventura, Bocas de Ceniza como la canalización del Canal del Dique.

Luego la parte social. No se imagina su excelencia como han respirado los hombres que permanecían inactivos por falta de trabajo y como al fin ha entrado comida suficiente o por lo menos en proporción más racional que antes en los hogares de por lo menos dos mil familias pobres de Cartagena! Hasta por justicia para con el pueblo colombiano se hace necesario la canalización del canal del Dique. La escasez del azúcar, del arroz, la manteca y el trigo. Hubiera sido sentida con mayor angustia en estos días cuando más se ha acentuado, de no haber mediado el milagro, el consuelo, la justicia de Dios que señala pautas a la justicia de los hombres de un visitado movimiento en nuestro puerto olvidado no obstante por ser un puerto admirable, como llamar la atención sobre sus ventajas naturales. Por ello esperamos que su Excelencia colaborara con los trabajadores cartageneros, que se han dado cuenta de que con la canalización del Dique habrá más como lo hay ahora, no ya por milagro sino por la labor plausible del gobierno que salomónicamente imparte justicia, y que encierra además promesas tangibles para el engrandecimiento moral y económico de la patria. En todas las campañas sociales redentoras para los trabajadores su Excelencia ha sido el mejor abanderado y por ellos tenemos fundamento para esperar su cooperación e influencia decisiva en esta campaña que será nuestra única bandera desde hoy.

Con sentimientos de alta consideración y reiterándole nuestra adhesión y respaldo, no es placentero reiterarnos sus muy respetuosas servidores y compatriotas.

9 de diciembre de 1944, Diario de la Costa

“Las conquistas sociales es resultado de la obra conjunta de los obreros y empleados”

Cartagena, diciembre 8 de 1944.

Señor don Samuel Guerrero

Presidente de la Federación de Empleados de Bolívar – presente:

Estimado amigo y compañero:

Quiero por medio de esta amplia carta garantizar más la efectiva cooperación que la Federación de Trabajadores de Bolívar está dispuesta a brindar a los empleados que usted dignamente dirige.

Según informes fidedignos, sabemos que el congreso de Colombia ha legislado en favor de los empleados públicos reconociéndoles auxilio de cesantía y otras prestaciones sociales que antes no tenían. Esa determinación del congreso no posible considerarla como una espontaneidad de sus componentes resulta inequívoco considerarla como la solución más rápida y oportuna de un problema que desde hace varias lustros ha venido afectando a los servidores públicos solución que tampoco ha sido espontanea sino que ha sido resultado palpable de la movilización de masas organizadas por los empleados de Colombia patrocinada y respaldada por la vanguardia más firme y efectiva como es la clase obrera. Sí después de una acción que encarna la voluntad social de los pueblos el poder legislativo falla en favor de los necesitados claramente podemos ver que sólo con la lucha organizada es posible que la clase explotada adquiera mejores posiciones que le permitan una mejor vida.

Cuando la Federación en un término menor de veinticuatro horas aceptó gustosamente la invitación que usted personalmente nos hizo para defender los intereses de sus representado lanzándonos a la plaza pública, fue porque consideró que ya se aproximaba el momento esperando en que la clase media iniciaba una nueva era despojándose de todos los prejuicios sociales que la distancian de sus amigos más sinceros y efectivos que son los obreros. Y no vacilamos, porque además de lo antes dicho vimos frente a nosotros de nuevo al incansable y sincero dirigente de los empleados Bolívar que en todos los tiempos ha compartido sus ideas con esta entidad representativa de los obreros y campesinos del departamento en bien de sus dirigidos. Y menos pensamos para irnos a la plaza pública con la entidad que usted preside porque comprendimos que ya la clase media sabía que no es la conciencia del hombre la que determina su existencia sino su existencia social la que determina su conciencia.

Cuando hacemos estas anotaciones de fondo y nos detenemos en estudiar los detalles de la lucha cotidiana es porque creemos que las conquistas adquiridas hasta ahora por los empleados y los obreros lo mismo que para los campesinos, no son en manera alguna el máximo de sus aspiraciones. Pero esto no quiere decir que nos debemos precipitar en emitir conceptos que pudieran facilitar la regresión político-social, que hasta ahora si no ha mejorado definitivamente la situación de los trabajadores en general comienza por lo menos a poner las primeras bases de la esperada transformación social de Colombia. Tampoco significa este punto de vista nuestro, el estancamiento en la lucha. Precisamente el objetivo específico de esta carta es presentar de nuestra parte las razones que imperan para la lucha meditada organizada y benéfica. Es obvio que no faltarán elementos mal intencionados que haciéndose aparecer amigos de las conquistas de los empleados, pretendan sembrar la cizaña entre ellos haciéndoles ver que las pequeñas victorias obtenidas a raíz del pasado movimiento reivindicado no corresponden con las necesidades vitales de la clase media.

Sobre este particular no hemos formado un concepto vacilamos en decir públicamente porque lo consideramos justo: todos lo que pretendan adelantar la campaña de inconformidad por el

paso que ha dado el congreso no actúan con sinceridad, sino que buscan sola una válvula de escape para enfilarse sus baterías contra el gobierno democrático que en estos últimos tiempos está dándonos muestra de progreso y de bienestar común. Pensar si quiera que en un régimen donde el capitalismo tienen sus influencias y sus fuerzas puede verificarse una rápida transformación social, y menos cuando la lucha para combatirlos ahora principia con muchos defectos y obstáculos. Este gobierno está obligado a cumplir su deber histórico pero no es posible colocarnos nosotros que públicamente gritamos que lo respaldamos en la misma posición con diferentes efectos, que los enemigos encarnizados de su progreso.

Muy fácil sería pensar que la Federación de Trabajadores de Bolívar o por lo menos el suscrito es un incondicional y vehemente defensor del gobierno en perjuicio de los trabajadores. Pero esa apreciación padece ante la realidad que vive el país. Usted conoce bien la campaña que contra los decretos leyes han adelantado los enemigos del gobierno. Unos diciendo con todas las fuerzas de sus pulmones que los decretos acaban con la propiedad privada y otros tratando de aprovechar el descontento del pueblo dicen que son supremamente deficientes. Y toda esa clase de política que se desarrolla con las conquistas sociales, la Federación de Trabajadores las estudia, las piensa y falla con conocimiento de causa.

En consecuencia consideramos necesario continuar la lucha por mejores reivindicaciones por los trabajadores en general, pero de manera organizada y orientándonos en un plano que nos permita equivocarnos menos y no permita adquirir mejores garantías para nuestro representados. En esas condiciones, los obreros, los campesinos y los indígenas que están bajo la dirección de esta directiva, estarán con ustedes en todos los campos para defender acaloradamente las garantías conseguidas y las que están por conseguir.

Atentamente,

FEDERACIÓN DE TRABAJADORES DE BOLÍVAR

José Raquel Mercado

Secretario General

30 de diciembre de 1944, Diario de la Costa

LA SOLIDARIDAD OBRERA DEBE SER MÁS EFECTIVA

Los sindicatos que se constituyen con finalidades progresistas y con un objeto preciso como es el de luchar por las mejores reivindicaciones sociales tienen la obligación indispensable de cumplir su papel histórico. Cuando es aceptada la tesis y puesta en práctica, de que el movimiento sindical no tiene fronteras, es porque se entiende que los trabajadores de todos los gremios y todas las naciones sin distinciones tienen que formar un solo frente para defender mutuamente los intereses comunes de la clase explotada, ya que es sabido por todos que la emancipación de los trabajadores es obra de los trabajadores mismos.

Y los sindicatos están llamados a cumplir sus compromisos internacionales desde el punto de vista de solidaridad sin reservas en las luchas económicas-sociales y políticas si es política de clase, porque al no ser así el movimiento obrero no razón de existir en carne viva lo que sucede a otro sindicato distinto y formarse un concepto claro del puesto que les corresponde ocupar en la lucha para cooperar efectivamente con el sindicato que tiene un problema hasta conseguir su rápida y efectiva solución. No es posible que nuestros sindicatos ya hablando de Cartagena no quieran entender lo que en verdad significa la solidaridad sindical-obrera. No es posible que pueda continuar la indiferencia del uno con el otro, porque no es lógico aceptar, que mientras que el Sindicato de Lequerica Hermanos por ejemplo tiene un problema en discusión debido a que el patrón niegue descaradamente un auxilio de cesantía a un trabajador que le sirvió de buena fe por diez y nueve años, el sindicato de la Andian desconozca y permanezca indiferente ante esta situación de injusticia.

La Federación de Trabajadores de Bolívar no puede garantizar la solución rápida de los problemas obreros y campesinos en el Departamento a pesar de la buena voluntad de su Secretariado o Comité Ejecutivo si los sindicatos no corresponden a tiempo con la solidaridad necesaria.

La solidaridad no puede limitarse a darle el sindicato B o C que tenga un movimiento huelguístico un cheque de diez o veinte pesos. Esa no es solidaridad completa se necesita que a más de esa actitud, los trabajadores de todos los sectores perfectamente orientados y vayan adquiriendo la conciencia también de huelga, para defender los intereses de aquellos obreros que ay hemos dicho con nuestro hermanos de clase. Que se note la preocupación de todos los sindicatos por el problema que tenga uno de ellos. Que el movimiento sindical se imponga como organismo de progreso y que no se contemple el caso que tengamos que vernos obligados a ceder muchas garantías que ya están señaladas en las leyes y que los patronos se nieguen a cumplir, por el simple hecho que no estamos preparados para defender esas conquistas.

Precisamente el objetivo específico de la Convención Interdepartamental que se acabó de reunir en Barranquilla persigue ese fin: terminar con esa indiferencia entre los sindicatos y especialmente entre los dirigentes. Se ha creado un Comité Coordinador que conocerá al mínimo problema que se presente en cada departamento e intervendrá con todas sus fuerzas hasta hacer respetar las leyes que otorgan a los trabajadores mejores garantías sociales etc. Muchos no han comprendido que significa ese Comité Coordinador del Litoral Atlántico. Ese será Comando fuerte de la Costa y será el organismo que junto con las federaciones hará respetar los intereses de la clase obrera.

4 de enero de 1945, Diario de la Costa

SEGUNDO FRENTE OBRERO DE LA COSTA ATLANTICA

El movimiento sindical de los trabajadores que tiene en estos últimos tiempos un desarrollo ascendente en todos los países del mundo no obstante la serie de inconvenientes de sus organizadores encuentra en sus luchas, tiene sus características especiales que se practican de acuerdo con las circunstancias de cada lugar. Por esa la reunión de la primera convención de trabajadores del litoral atlántico, no puede quedar siendo un simple acto solemne de la clase obrera. Hechos los estudios analíticos de todos y cada uno de los problemas de la clase explotada costeña sacando la conclusión precisa que todos son análogos en su esencia, lo que permanentemente preconizamos la unidad sindical como la institución de los hombres resueltos a defender sus caros intereses económicos-político-sociales, consideramos de vital importancia buscarle a esos problemas que tienen los mismos efectos una solución coordinada en bien de nuestros representados. Porque es muy cierto que cada federación del respectivo departamento tiene capacidad para resolver los problemas que se le presenten pero también es cierto que ante la visible organización de las fuerzas reaccionarias, los trabajadores tenían que buscar su mejor medio defensa. **La unidad de los explotados del Litoral Atlántico.**

Ya la lucha que determinado patrón va a convocar a sus trabajadores al no reconocerle sus derechos, no va a ser una lucha sectaria ni local; será una lucha que se ampliará en los tres departamentos, con efectivas posibilidades de darle un carácter nacional. Atlántico y Magdalena conocerán oportunamente los problemas de Bolívar y así sucesivamente. Luego entonces con la nueva organización de los trabajadores se han dado en la convención del litoral, con esa plataforma única aprobada, no sólo se fortifica la lucha obrera, sino que se ha organizado un segundo frente obrero no sólo defenderá los intereses exclusivos de los trabajadores, sino que será la auténtica trinchera que servirá de vanguardia para defender a los gobiernos seccionales y el programa de gobierno del presidente Alfonso López.

Muchas personas no saben que significa la organización de este nuevo frente obrero. Muchos pensaron que los delegados fueron solo a dar un paseo cívico. Pero los que trajinamos en todos estos problemas de la vida social que sabemos valorar y entendemos lo que vale y pesa la solidaridad obrera en forma efectiva, si entendemos y sabemos lo que en verdad significa nueva trinchera proletaria.

Ese comité coordinador que se nombró, conocerá el mínimo detalle que tengan los trabajadores y también cuando los patronos lo deseen por sus provocaciones, será la máquina de los millones de caballos de fuerza que fabricará la necesaria solidaridad, para exigir justicia. No se puede aceptar que los patronos retrógrados, óigase bien sigan violando los decretos sociales; que sigan amenazando a los obreros con los despidos en masa por formar sindicatos y por reclamar sus derechos. A esa situación de injusticia y de infracción a las leyes sociales, tenemos que hacerle un gran frente: **unidad sin prejuicios regionales**

Jueves 1 de febrero, 1945. Diario de la Costa

EL PARTIDO SOCIALISTA DEMOCRATICO DE BOLIVAR IRA A LAS URNAS SIN AMBICIONES PERSONALISTAS

Prematura la campaña presidencia, pues el país tiene problemas más urgentes que resolver. El diez de febrero nos reuniremos en convención, dice el doctor Luis M. Ricaurte, destacado elemento del mencionado partido

Entrevista por Pedro Pórtela Román. A José Raquel Mercado

Todos los sectores de la política han comenzado a agitarse muy activamente y raro es el día en que el periodista no recibe más de una manifestación de propósitos de parte de los políticos militantes. Entre este ocupa lugar saliente, como miembro del partido socialista democrático de Bolívar, el doctor Luis M. Ricaurte quien ayer nos hizo las siguientes declaraciones:

Nuestro partido ha expuesto de manera permanente y con absoluta claridad sus puntos programáticos y sus diferencias fundamentales con los partidos tradicionales, como también ha dicho con nitidez las razones que tienen para apoyar el régimen liberal en sus orientaciones progresistas y en la lucha por el sostenimiento y la ampliación de las instituciones democráticas. De la historia política y social de Colombia, el partido socialista-democrático recoge las aspiraciones populares consignadas en cada una de las jornadas históricas desde la revolución de los comuneros hasta nuestro días de suerte que nuestro partido es el único capacitado para comprender los verdaderos intereses de las masas, ya que su composición

integralmente clasista, esencialmente obrera y campesina, sin distinciones de razas ni de religiones, lo coloca en una posición diametralmente opuesta a la que adoptan los partidos liberal y conservador los cuales tienen una estructura policlasista, pues vemos que en ellos se encuentra el terrateniente y el campesino liberal o conservador, así como el empresario y el obrero enmarcados en el mismo partido cuando los intereses económicos por lo que se luchan son antagónicos y sólo pueden tener –dada la realidad colombiana- arreglos amistosos impuestos por la lucha cruenta que desarrollan los trabajadores organizados.

Colaboración entre el capital y trabajo

El socialismo democrático, con su posición clasista, es sumamente consecuente con las condiciones históricas de nuestra patria, y de ahí que luche a todas horas por buscar la colaboración entre el capital y el trabajo para el progreso de las fuerzas productivas del país por la industrialización de todas las fuentes de nuestra economía, sobre todo en la agricultura. Pero, dos condiciones primordiales expone el socialismo para que exista esa colaboración, que la industrialización no sea para que se intensifique el monopolio y se acumulen más utilidades, sino para que las masas colombianas salgan de la miseria en que viven y que se transformen los sistemas coloniales en que se desenvuelve la producción de nuestra industria y las condiciones en que trabajan y viven el obrero y el campesino colombiano especialmente el último que se ve lanzando de las parcelas sin que se tengan en cuenta que cuando las tierras eran bosques solamente el campesino fue capaz de acondicionarlas al cultivo.

Que la derrota nazi sea aprovechada

El doctor Ricaurte prosiguió así:

_nuestro partido está empeñado en colaborar con el liberal para que la crisis mundial que se va a resolver con la derrota militar, moral y política del nazi-fascismo, sea aprovechada por Colombia en el sentido de que nuestra patria se destaque en la tarea por el cumplimiento de los principios democráticos consagrados en la Carta del Atlántico en las conferencias de Teherán, en la lucha por el exterminio de los centros falangistas en América, que son la cabeza de puente del naciismo que al fin está sufriendo el castigo que merece por parte de las naciones unidas con el ejército rojo a la vanguardia.

Ante el debate electoral

Iremos los próximos comicios, no con el criterio de adquirir posiciones personales ni de grupos, pues eso no encaja en nuestra orientación marxista-leninista-stalinista, sino con el propósito firme de luchar por que será publicada próximamente, de los problemas expuestos antes y que serán ampliados en la plataforma manera que el partido socialista democrático no le ofrece a las masas laboriosas bienestar, sino que compromete a defender sus intereses

donde quiera que estén amenazadas las conquistas adquiridas, así como aprovechará todas las oportunidades para ampliar las que tenga y para hacer que se le reconozcan las que faltan.

Este debate de Bolívar tiene para nosotros gran importancia, porque será la primera vez que nuestro partido ira independiente a las urnas, después de haber adelantado algunos trabajos de organización y de difusión de nuestras orientaciones, de modo que nos resulta fundamental la lucha por la verdad electoral, bien porque deseamos ver hasta donde ha alcanzado la influencia del partido y también porque es menester perfeccionar la democracia colombiana. Además, la alteración de la realidad electoral podrá favorecer momentáneamente los intereses de grupos, pero, viendo la cosa a fondo, a la larga se torna en prejuicio del mismo partido liberal. Tenemos confianza en la pulcritud personal y política de lo que dirigen los partidos tradicionales y del gobierno departamental, a pesar de las alertas que no ha dado no solo camaradas nuestros, sino elementos extraños.

Se reunirán diez

Nuestro entrevistado continuó como sigue:

El próximo 10 de febrero reuniremos una convención que proclamara los candidatos socialistas-democráticos para la cámara de representantes y para la asamblea departamental. En la discusión están los nombres de Tomas Herazo Ríos, gran dirigente obrero que actualmente ocupa la secretaria nacional de organización del partido en Bogotá; José R. Mercado, otro de los cuadros sindicales más destacados con que cuenta el movimiento sindical en el departamento; Apolinar Díaz Callejas uno de los mejores cuadros de las nuevas promociones como lo ha demostrado en posiciones de responsabilidad como la secretaria general que ocupa en la actualidad; Joaquín González nuestro dirigente político en las zonas del río magdalena; Manuel A. Chamorro, quien se ha destacado en la lucha contra la reacción en el campo pues ha librado grandes jornadas por la liberación de nuestros campesinos. Y así podría enumerar otros camaradas, teniendo en cuenta que solamente en consideración a los trabajadores prácticos realizados en la lucha por la orientación política de los trabajadores es como el partido socialista-democrático lleva a sus hombres a las posiciones de mayor responsabilidad pues los puestos no se disciernen por asuntos personales, ni para que se llegue a ellos como figuras decorativas, sino a cumplir una tarea intensa y responsable.

Esa convención, además estudiará la organización del partido en Bolívar, la organización electoral, los problemas económicos y sociales del departamento y elegirá nueva dirección departamental.

Plataforma departamental

El doctor Ricaurte de quien algunos de sus camaradas nos dijeron que encabezará la lista de candidatos a representantes por el partido socialista democrático, siguió diciéndonos de esta manera:

Nuestro partido expondrá sus puntos de vista sobre las condiciones económicas y sus perspectivas en Bolívar, especialmente en el problema agrario; organización fiscal del departamento; problema de la industria del transporte; la gran tragedia de la educación en este departamento y los graves problemas de nuestra Universidad, que necesitan soluciones inmediatas; sanidad pública y asistencia social, lamentable situación de las escuelas y otros más

Campaña prematura

¿Y qué nos dice sobre candidaturas presidenciales?

El partido socialista-democrático ha fijado su posición en la forma siguiente considera prematura la iniciación de la campaña presidencial, pues el país tiene en estos momentos otros problemas más urgentes, como son: hacer la unidad liberal y democrática en torno al presidente López; derrotar la coalición reaccionaria que sólo busca la división liberal, estimulando las aspiraciones presidenciales. Nuestro partido también ha dicho que para apoyar un candidato se necesita entre muchas otras cosas, que el candidato condene pública y ampliamente las coaliciones.

PLATAFORMA DEL PARTIDO SOCIALISTA DEMOCRÁTICO EN BOLÍVAR EN 1945

1) Por la unidad nacional del departamento en torno al presidente López. Lucha implacable contra toda manifestación del nazismo y falangismo y la depuración de la administración pública de Bolívar de los elementos falangistas y enemigos públicos o encubiertos del régimen democrático de la orientación progresista del presidente López. 2) Por amplias garantías para todos los ciudadanos en el debate electoral y por la pureza del sufragio en Bolívar. 3) Lucha sin cuartel contra las coaliciones reaccionarias que agitan el fantasma del peligro comunista como medio para encubrir sus planes antidemocráticos, impedir la organización de los obreros y campesinos y destruir en las corporaciones legislativas las iniciativas sociales del gobierno. 4) Por la totalidad de los derechos ciudadanos de la mujer. 5) Porque el Estado fije las zonas que deban dedicarse exclusivamente a la agricultura y la especificación de las zonas para la ganadería. 6) Por la explotación técnica de las tierras aptas para la agricultura. Por el suministro de tierras a los campesinos para su explotación por medio de las cooperativas, donde las condiciones del terreno hagan más provechoso este

sistema y por la parcelación de las tierras en que las condiciones regionales no permitan el sistema cooperativo, por la obligación de cultivar las tierras ociosas. Por la suspensión de los despojos y lanzamientos en el campo. 7) Por la planificación de la producción en Bolívar mediante la generalización del sistema de cooperativas de producción y consumo, a través de las cuales se suministre crédito barato y a largo plazo al campesino, herramientas, semillas y servicios técnicos. 8) Por la explotación científica de la industria ganadera mediante el empleo de sistemas intensivos, la utilización de establos, el uso de elementos que fortalezcan el ganado, como la sal a precios módicos, la creación por el Estado de bañaderas y puestos de montas suficientes, servicio de vacunación oficial, etc. Por una intensa campaña oficial para seleccionar las razas y una política que limite la utilización para el consumo de reses hembras. 9) Por la exención de impuestos y ayuda oficial para la industria nueva. Por la protección de la pequeña industria. 10) Por la construcción del acueducto de las sabanas de Bolívar en forma que suministre agua potable para el consumo de la población y sirva el plan de irrigación que transforme tal región en industrial y agrícola. 11) Por el cumplimiento del plan de viviendas campesinas y barrios populares. 12) Por la construcción de casas sindicales de Cartagena, Montería, Magangué y Ovejas. 13) Por el efectivo cumplimiento de las leyes sociales en la ciudad y el campo y garantías de las autoridades para la sindicalización. 14) Por la ejecución de un plan vial que contemple los intereses económicos y sociales de Bolívar, haciendo fácil y barato el transporte de los productos de los centros de producción a los de consumo. Por la reparación y mantenimiento en buen estado de los caminos de herradura. Por la construcción de las vías que nos unan al interior del país. Por la canalización y arreglo por criterio técnico, económico y social de las fluviales de Bolívar. Por las construcciones de defensa de los puertos fluviales, especialmente Magangué, Zambrano y Pinillos. 15) Por una justa distribución de las llantas con prelación para los choferes de transporte de la producción. 16) Por el fortalecimiento de los municipios mediante una participación más justa y equitativa en las rentas departamentales, la simplificación y obligatoriedad de su pago. 17) Por la industrialización y comercialización de la renta de licores. Por la defensa de la lotería de Bolívar. 18) Por el cumplimiento por parte del departamento de sus obligaciones por la realización efectiva del plan de fomento municipal. 19) Por la organización real de la carrera administrativa, aumento de los sueldos de los empleados departamentales y cumplimiento de las prestaciones sociales. 20) Por la creación de las escuelas que la población escolar del departamento necesita. Por la construcción de locales amplios e higiénicos y el nombramiento de maestros para su capacitación. Por la elevación de las condiciones de vida del magisterio mediante la elevación general de sueldos, la prelación de estos en su pago y la creación de centros de capacitación y recreo y el efectivo cumplimiento de sus prestaciones sociales. 21) Por una campaña de higiene sistematizada en todo el departamento, suministro gratuito de medicinas, principalmente en las zonas afectadas de paludismo y un servicio permanente de medicinas oficiales. Por la creación de centros de higiene en las principales poblaciones. Por la distribución gratuita de cartillas que ilustran al pueblo sobre su alimentación. Por la victoria de los candidatos socialistas democráticos.”

Ver: “Las fuerzas Socialistas Democráticas del Departamento se aprestan a los comicios”, *Diario de la Costa*, Cartagena, 16 de Febrero, 1945.

BIBLIOGRAFÍA

FUENTES PRIMARIAS.

BIBLIOTECA NACIONAL DE COLOMBIA, Bogotá.

Diario de la Costa 1930 – 1945.

Diario El Mercurio 1931-1933.

Diario El Figaro 1937-1940.

Diario El Bolchevique 1934-1935.

Diario Tierra 1932, 1938.

ARCHIVO HISTÓRICO DEL ATLÁNTICO

Diario La Prensa 1942-1945

ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN

Fondo presidentes, sección república. Discursos y correspondencia. 1930-1945

Fondo Ministerio de Gobierno, sección primera. 1930-1945.

ARCHIVO DE SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Informes políticos de embajadores de México en Colombia, 1933-1946.

ARCHIVO HISTÓRICO DE CARTAGENA DE INDIAS

Actas del Concejo de Cartagena

Anales del Concejo

Archila Neira, Mauricio, *Idas y venidas vueltas y revueltas protestas sociales en Colombia 1958-1990*, Bogotá: Ed. ICANH-CINEP, 2005.

_____*Cultura e identidad Obrera, Colombia 1910-1945*, (Bogotá: Ed. CINEP, 1991).

Arias Ricardo, “Los sucesos del 9 de abril de 1948 como legitimadores de la violencia oficial”, *Historia Critica*, Universidad de los Andes, Bogotá, vol. 17, 1998, p. 39-46

Arredondo, Leon, *Liberalism, working-class formation and historical memory: dockworkers in a Colombia frontier*, Tesis de doctorado, University of New York, 2005.

Avella Gómez, Mauricio *Las instituciones laborales en Colombia. Contexto histórico de sus antecedentes y principales desarrollos hasta 1990*, (Borradores de economía del Banco de la República: 613, 2010).

Arciniegas, German, *Aspectos de Olaya Herrera y su gobierno*, En: Nueva Historia de Colombia, Bogotá, Ed. Planeta, 1989. 299-304.

_____*Eduardo Santos*, En: Nueva Historia de Colombia, Bogotá, Ed. Planeta, 1989. 299-304.

Bell Lemus, Gustavo “*El canal del dique 1810-1840: El viacrucis de Cartagena*”, Boletín Cultural y Bibliográfico, Bogotá, Banco de la República, Edición XXI, Volumen XXVI, (1989).

Bolívar, Jesús, *La clase obrera en Barranquilla (1900-1950)*, Tesis de Maestría, Universidad Nacional de Colombia, 1997.

_____*Barranquilla: Ciudad, elite y conciencia obrera 1900-1950*”, *Historia Caribe*, Vol: N° 3, (2004), 10.

Caicedo, Edgar, *Historia de las luchas sindicales en Colombia*, (Bogotá: Ed. Suramericana, 1974).

Castro C., Beatriz, “*Los inicios de la asistencia social en Colombia*” *Revista CS*, Vol: N° 1, (2007), 65.

Centro de Investigación Libertaria y Educación Popular, *Pasado y presente del Anarquismo y del Anarcosindicalismo en Colombia*, (Buenos Aires, Libros de Anarres 2011).

Connor, Laura F., “*Entre la verdad y la realidad: “lo real maravilloso” de la masacre de la bananera en cien años de soledad*” *Divergencias*, revista de estudios lingüísticos y literarios, Vol: 7, (2009), 34-42.

Contraloría General de la República Contraloría, *Geografía económica del Atlántico*, Bogotá, 1936.

De Lafocarde, Geoffroy “*Dockworkers, mariners, and the countours of class identity in the port of Buenos Aires, 1900-1950*” Tesis doctoral, University de Yale, 2001.

Devés Valdés, Eduardo, “*La circulación de las ideas y la inserción de los científicos económico sociales chilenos en las redes conosureñas durante los largos 1960*”, *Historia* N°: 37 Vol. II, (2004), P. 339.

Domínguez Pérez, Olivia, “*Entre los muelles y los trabajadores portuarios de Veracruz*” en: *Anuario* Vol: X (1995), 89-104.

Eligaza, Pablo Xicoténcatl, *Entre el riel y los muelles: Liguistas, confederados y patronos en el puerto de Veracruz, (1911-1925)*, Tesis de licenciatura, Universidad Autónoma de México, sede Iztapalapa, 2000.

Falcón, Ricardo, *El mundo del trabajo urbano (1890-1914)*, Buenos Aires: Centro editor de América Latina, 1986.

_____*La Barcelona argentina: migrantes obreros y militantes en Rosario (1870-1942)*, Rosario: Laborde Editor, 2005.

Fanduzzi, Natalia Paula, “*El lugar de los trabajadores portuarios en la historia laboral (Argentina 1880-1930)*”, *Antítesis* V: 3 N° 7 (2011), 223-245.

Ferrer Ruiz, Gabriel, *Jorge Artel: Tambores de la noche*, Cartagena, Universidad de Cartagena - Instituto de Patrimonio y Cultura de Cartagena y Alcaldía Mayor de Cartagena de Indias, 2009.

Flórez Bolívar, Francisco *Iluminados por la educación: los ilustrados afrodescendientes del caribe colombiano a principios del siglo XX*, Cuadernos de literatura del Caribe e Hispanoamérica Vol: 9, (2009).

Gómez, Laureano *Interrogantes sobre el progreso de Colombia*, Bogotá, Editorial revista Colombiana, 1970.

González Marín, Silvia, *Prensa y poder político: La elección presidencial de 1940 en la prensa mexicana*, México, D.F.: UNAM-Siglo Veintiuno editores, 2006.

Christopher Hill, “*El mundo trastornado. El ideario popular extremista en la Revolución inglesa del siglo XVII*”, Madrid: Ed. Siglo XXI de España, 1983.

Jaramillo Salgado, Diego “*El satán que todo comunista lleva dentro. Colombia 1930-1948*”, En: *El Comunismo: Otras miradas desde América Latina*, Eds. Elvira Concheiro, Massimo Modonesi y Horacio Crespo, (Ciudad de México D.F., UNAM-CII, 2007).

Jaramillo Vélez, Rubén, *Colombia la modernidad postergada (segunda edición)*, (Bogotá, Ed. Argumentos – Gerardo Rivas Moreno, 1998), 138-139.

Jean Norvell, Elizabeth, "Syndicalism and citizen. Postrevolutionary worker mobilization in Veracruz" en John Mason (ed), *Border Crossings. Mexican and Mexican-American workers*, Wilmington, Delaware: Ed. Scholarly Resources Inc, 1998, 93-115.

Jeifets, Lázaro y Jeifets, Víctor. "*El partido comunista colombiano, desde su fundación y orientación hacia la "transformación bolchevique" varios episodios de la historia de las relaciones entre Moscú y el comunismo colombiano*", Anuario colombiano de historia social y de la cultura, Vol: N° 28, (2001).

Latorre Rueda, Mario, "*1930-1934. Olaya Herrera: un nuevo régimen*", En: *Nueva Historia de Colombia*, Bogotá, Ed. Planeta, 1989. 275-278.

LeGrand, Catherine C. "*El conflicto de las bananeras*", En: *Nueva Historia de Colombia*, Bogotá, Ed. Planeta, 1989.

Lemaitre, Eduardo, *Historia general de Cartagena, Tomo IV*, (El Ancora editores – Banco de la República, Bogotá), 1983,

López Michelsen, Alfonso, *Alfonso López Pumarejo. Polemista y polémico*, Bogotá: Instituto Caro y Cuervo, 1986.

Lorduy Flórez, María Bernarda *La protesta popular en Cartagena: (1920-1930)*, Tesis de licenciatura, Universidad de Cartagena, 2003.

Marshall, Thomas T, *Ciudadanía y Clase Social*, Madrid: Ciencias Sociales y Alianza Editorial, 1998.

Martínez Díaz, Fausto José, *Movimiento obrero en Yucatán: el caso de los portuarios del progreso (1910-1929)*, (Tesis de maestría, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social CIESAS, 2010).

Martínez Fonseca, Juan Manuel "*Los trabajadores de Bavaria: entre la resistencia y la deferencia, 1889-1930*", En: Anuario colombiano de historia social y de la cultura, Universidad Nacional de Colombia, Vol: N° 32 (2005). 75-97.

Meisel Roca, Adolfo, "Los estudios sobre la historia económica de Colombia a partir de 1990: principales temáticas y aportes" En: *Cuadernos de historia económica*, Banco de la República de Colombia, CEER, Cartagena, marzo, 2005.

Molina, Gerardo, *Las ideas liberales en Colombia*, Bogotá: Ed. Tercer Mundo Editores, 1987.

Múnera Cavadía, Alfonso, *Fronteras imaginadas la construcción de las razas y de la geografía en el siglo XIX colombiano*, Bogotá: Ed. Planeta, 2005.

_____ *El fracaso de la nación: región, clase y raza en el Caribe Colombiano (1717-1821)*, Bogotá: Ed. Banco de la República, Ancora Editores, 1998.

Nichols E., Theodoro, *Tres puertos de Colombia, estudios sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*, Bogotá, ed. Banco Popular, 1973,

Noguera Mendoza, Aníbal, *Aproximación a Alfonso López. Testimonios para una biografía, 2 tomos*, Bogotá: Banco de la República, 1986.

Núñez Espinel, Luz Ángela, *El obrero ilustrado: prensa obrera y popular en Colombia (1909-1929)*, Bogotá: Universidad de los Andes, Facultad de ciencias sociales, Departamento de historia, CESO, Ediciones Uniandes, 2006.

Ocampo Gaviria, Javier, *Estudio biográfico-crítico de Jorge Artel*, Medellín, Ed. Alas Libres, 1997.

Ochoa Rodríguez, Héctor Porfirio, “*Los estibadores del puerto de manzanillo entre el porfiriato y la posrevolución*”, Tesis de doctorado, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social CIESAS, 2012.

Ortega Díaz, *Ferrocarriles Colombianos*, (Bogotá, 1923,).

Ortiz Cassiani, Javier, *Los rumores de la estación: memoria oral del ferrocarril Calamar – Cartagena*, Cartagena, Observatorio del Caribe Colombiano - Ministerio de Cultura de Colombia – Universidad de Cartagena, 2005.

Ortiz Cassiani, Javier, “*Negros y mulatos en Cartagena de indias: memoria, olvido y búsqueda de reconocimiento*”, *Revista Palimpsesto* Vol: N° 5 (2006), 76-81

Piñeres De La Ossa, Dora, “*Relación Universidad y sociedad, prensa y política en los movimientos estudiantiles de los años cuarenta en la universidad de Cartagena*”, *Rhela*, Vol. 11, 2008, P. 151-152.

Polo Buitrago, Sandra milena. *Movilización popular en Bogotá en la segunda mitad del siglo XIX: el caso del motín del pan del 23 de enero de 1875*. *Historia Critica* Vol: N° 35, (2008).

Posada Carbó, Eduardo, *El Caribe Colombiano una historia regional (1870-1950)*, Bogotá: Ed. El Ancora, Banco de la República, 1998.

_____ “*La novela como historia, cien años de soledad y las bananeras*”, *Boletín cultural y bibliográfico*, Vol: 35, (1998), 3-19.

_____ “*Elecciones y guerras civiles en la Colombia del siglo XIX: La campaña presidencial de 1875*”, *Historia y Sociedad*, Vol: 4, (1997).

Ripoll, María Teresa, *Empresarios centenaristas en Cartagena. Cuatro casos de estudio*, Cartagena, Universidad Tecnológica de Bolívar-Universidad de los Andes, 2008.

_____ *La elite en Cartagena y su tránsito a la república. Revolución política sin renovación social*, Bogotá, Universidad de los Andes, 2006.

Sará Marrugo, Jorge Armando, *Identidad, Actores sociales y acción colectiva en Cartagena (1909-1930)*, Tesis de licenciatura, Universidad de Cartagena, 2009.

Sará Marrugo, Jorge Armando, “*Del 11 de noviembre al 1° de mayo: historia, identidad y memoria en la construcción de un espacio social popular. Cartagena (Colombia), 1917-1930*”, *Historia Crítica* Vol: 49, (2013), 191.

Silva, Renán, *República Liberal, intelectuales y cultura popular*, Medellín: Ed. La carreta editores, 2005.

Solano de las Aguas, Sergio Paolo, *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe Colombiano, 1850-1930*, Cartagena, Observatorio del Caribe Colombiano - Universidad de Cartagena - Ministerio de Cultura, 2001.

_____ “*Formas salariales y salario justo en el Caribe Colombiano 1850-1930*”, *Revista Amauta*, Vol: 15 (2010), 176 y 177.

_____ Y Roicer Flórez, *Infancia de la Nación. Colombia en el primer siglo de la República*, Cartagena, Ed. Pluma de Mompox, 2011.

C. Scott, James, *Los dominados y arte de la resistencia: Discursos ocultos*, México D.F.: Ediciones Era, 2000.

Suescún Toledo, Álvaro, (selección y prólogo), *De la vida que pasa. Escritos periodísticos de Jorge Artel*, Barranquilla, Ed. Tidecol segunda edición, 2008.

Teixeira da Silva, Fernando, *Operários sem patrões: os trabalhadores de cidade de santos no entreguerras*, Sao Paulo: Ed. UNICAMP, 2003.

Thompson, Edward Palmer *Costumbres en Común*, Barcelona: Ed. Critica, 1995.

Tirado Mejía, Álvaro *Aspectos políticos del primer gobierno de Alfonso López Pumarejo*, Bogotá: Ed. Colcultura, 1980

_____ “*López Pumarejo: La Revolución en Marcha*” En: *Nueva Historia de Colombia*, Bogotá, Ed. Planeta, 1989. 305-347.

Torres Giraldo, Ignacio, *Síntesis de la historia política de Colombia*, Bogotá: Ed. Margen Izquierdo, 1974.

_____ *Los inconformes Tomo IV*, Bogotá,: Ed. Margen Izquierdo, 1973,

Urrego Ardila, Miguel Ángel, *La Revolución en Marcha, (1934-1938): Una lectura en perspectiva latinoamericana*, (Morelia, Mich., México: UMSNH, Instituto de Investigaciones Históricas: Revista Nueva gaceta, 2005.

Urrutia, Miguel *Historia del sindicalismo en Colombia*, Bogotá: Ed. Uniandes, 1969.

_____ “*El desarrollo del movimiento sindical y la situación de la clase obrera*” En: Manual de Historia de Colombia, Tomo III, Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura, 1980, 182-216.

Uribe, María Tila, *Los años escondidos, sueños y rebeldías en la década del veinte*, CESTRA-CEREC, Bogotá, 1994.

Vanegas Beltrán, Muriel, *Hegemonía liberal y facciones en Cartagena: Fragmentación política vs unidad de partido*, Tesis de Maestría, Universidad Nacional de Colombia, 2011.

Vega Cantor, Renán, “*Gente muy rebelde protesta popular y modernización capitalista en Colombia 1909-1929.*” Tomo I *Enclaves, transporte y protestas obreras*, Bogotá: Ed. Pensamiento Crítico, 2002.

_____ *Crisis y caída de la República Liberal*, Ibagué: Ed. El Mohán, 1988.

_____ “*La Contra-revolución en Marcha y el derrumbe de la República Liberal*”, En: Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura, N°:15. (1987): 231-271.

Vega Pérez, Sandra Patricia, *El movimiento Gaitanista en Cartagena 1944-1946*, Tesis de pregrado, Universidad de Cartagena, 2003.

Viloria de la Hoz, Joaquín, “*Empresarios de Santa Marta: El caso de Joaquín y Manuel Julian Mier (1800-1896)*”, *Cuadernos de historia económica*, Banco de la República de Colombia, Bogotá, N° 7, 2000.

Womack, John, *Posición estratégica y fuerza obrera hacia una nueva historia de los movimientos obreros*, México D.F., Fondo de Cultura Económica – El Colegio de México, 2007.

Zuleta Ángel, Eduardo, *El presidente López Pumarejo*, Bogotá: Ediciones Gamma, 1986.

_____ *Hombres de América. El presidente López*, Medellín: Ediciones Albón, 1966.