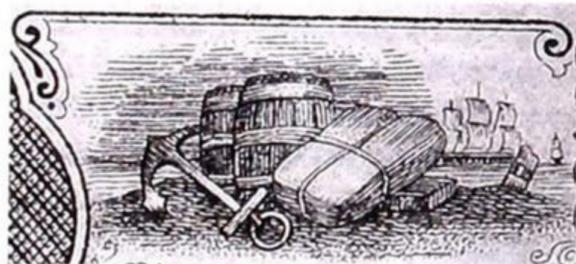


rique Olaya Herrera, Gustavo Rojas Pinilla, Alfonso López Pumarejo, Rubén Piedrahíta Arango, Laureano Gómez, Rafael Reyes, Eduardo Santos), ex ministros de Estado (Gabriel Turbay, Luis Carlos Galán), políticos (Gilberto Alzate Avendaño, Rafael Uribe Uribe), opositores al régimen (Carlos Pizarro Leongómez, Jaime Pardo Leal, Gilberto Vieira), sindicalistas (José Raquel Mercado), militares (Anselmo Pineda, Guillermo Quintero Calderón, Próspero Pinzón), escritores e intelectuales (Ezequiel Rojas, Lázaro María Pérez, Miguel Antonio Caro, Víctor M. Londoño, Soledad Acosta de Samper, Rafael Pombo, José María Samper, José Asunción Silva, Rufino Cuervo), empresarios (familia Michelsen, familia de Pedro A. López, Carlos Largacha, Leo Sigfried Kopp) y artistas (Epifanio Garay, Ricardo Rendón).



En esta recuperada ciudad de muertos ilustres, se encuentran en cada domicilio funerario esculturas en bronce y mármol, entre las que sobresale la debida al florentino Pietro Costa, en la tumba de Ezequiel Rojas, y la de Leo Kopp, de supuestos poderes milagrosos según creencia popular. También es frecuente encontrar mausoleos con techos góticos y neogóticos, fachadas neoclásicas, pedestales rematados en cruces de diverso estilo, sarcófagos decorados y coronados, verjas, fuentes, frisos, relieves, pebeteros, jarrones, bustos del finado, pilastras de diverso orden o sencillas lápidas, todo lo cual constituye un amplio conjunto de interés para estudiar la iconografía funeraria colombiana de las clases altas a lo largo de más de una centuria.

Además de la excelente documentación y bien cuidada prosa, la publicación se destaca por su calidad

editorial, elegante y sin extravagancias. Numerosas fotografías impresas en duotono, planos de la elipse donde se ubican los mausoleos considerados, varios grabados del Papel Periódico Ilustrado y una diagramación oportuna y de buen gusto, lo convierten en un documento verdaderamente excepcional en su género, y sin duda hace honor al cuidado con que Alberto Urdaneta, en las páginas del Papel Periódico Ilustrado, se ocupó de reseñar el mismo lugar hace más de un siglo.

Cabe recordar, ante esta guía de héroes y tumbas, que en algún punto del Cementerio Central, entre mármoles y bronceos ahora historiadados, que recuerdan a prohombres y familias distinguidas, yace sepultado en la tierra, a tres metros de profundidad y sin ninguna señal de identificación, el pintor Francisco Antonio Cano, cuya última voluntad en 1935 fue desaparecer sin dejar ningún rastro visible de su entonces agobiada humanidad.

SANTIAGO
LONDOÑO VÉLEZ

Reconfortante historia de las luchas laborales en los puertos del Caribe colombiano

Puertos, sociedad y conflicto en el Caribe colombiano, 1850-1930

Sergio Paolo Solano de las Aguas
Observatorio del Caribe Colombiano,
Ministerio de Cultura, Universidad de
Cartagena, Bogotá, 2003, 116 págs.

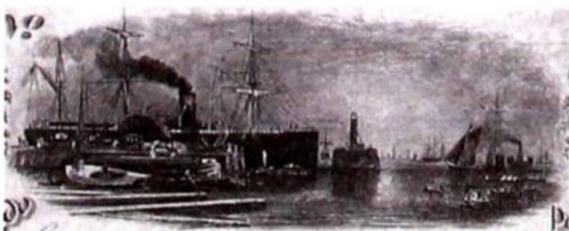
En la producción historiográfica colombiana de los últimos años es notable el abandono de la historia social, siendo impulsado, en su lugar, cierto tipo de historia cultural, pretendidamente despolitizada y contrapuesta a las explicaciones globales. Esa versión de la historia cultural nos propone estudiar la

realidad de manera fragmentaria, en la corta duración y abjurando de la posibilidad de comprender los nexos existentes entre las cuestiones económicas, sociales, políticas, ideológicas y culturales. Ante el abandono de la historia social se ha impuesto una historia cultural de tipo *light*, generada desde la academia universitaria para consumo de damas rosas y que muy poco aporta a la comprensión de los grandes problemas de la sociedad colombiana.



En este contexto resulta muy reconfortante la aparición de un texto como el de Solano de las Aguas, en el que, reivindicando la historia social, se reconstruye un problema central para la comprensión de nuestro pasado inmediato, como es el relacionado con los puertos de la costa atlántica desde la segunda mitad del siglo XIX hasta las tres primeras décadas del siglo XX. Para estudiar este problema, su autor recoge críticamente los aportes de la historia social inglesa (en autores como Edward Thompson, Eric Hobsbawm y Raphael Samuel), así como en ciertos autores de la Escuela de los Anales, principalmente Ferdinand Braudel. Apoyándose, entre otros, en los historiadores mencionados, el autor señala que su libro "representa un esfuerzo por aproximarnos a una 'mirada desde abajo' que nos permita conocer el mundo de las experiencias y expectativas tradicionales y de las innovaciones sociales y culturales desde el cual los trabajadores portuarios se representaron su rol dentro de la sociedad y justificaron sus protestas sociales" (pág. xii). Con esto se busca estudiar la configuración de la clase obrera de la costa atlántica atendiendo a sus propias tradiciones sociales y culturales. Este enfoque, que a nuestra manera hemos intentado desarrollar en *Gente muy rebel-*

de¹, apunta a considerar el carácter complejo, contradictorio y no lineal de la formación de importantes capas del proletariado colombiano al despuntar el siglo XX. Para eso, se destaca la relación entre la formación de las clases modernas de la sociedad colombiana, y la clase obrera es una de ellas, con los conflictos sociales que emergen durante su constitución. En ese análisis, el conflicto se constituye en un aspecto destacado de la vida social y no en algo ajeno a su desarrollo histórico, por dos razones: "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... Segundo, porque en razón de una mejor comprensión de la moderna sociedad costeña, la reflexión sobre la construcción de las clases sociales exige darle un tratamiento de primer orden a los conflictos que suscitaron los procesos de proletarización de la mano de obra" (pág. xiii). En otros términos, la configuración de los trabajadores portuarios en la costa caribe colombiana se encuentra atravesada por el choque entre el control y la subordinación, ejercido por los empresarios capitalistas, y sus propias tradiciones culturales, regidas por una lógica completamente distinta de la del naciente mercado laboral capitalista. En ese sentido, esas tradiciones originan diversos mecanismos de resistencia a la proletarización, los cuales son estudiados en el libro, particularmente en su último capítulo.



Para desarrollar sus planteamientos, el autor estructura seis capítulos. En el primer capítulo, "El puerto, espacio polifuncional", se recrea la palpitante vida cotidiana en los puertos costeños, destacando que en esos lugares se desplegaba una in-

tensa actividad productiva, social, cultural y simbólica. Para estudiar esa apasionante realidad, el autor acuña la categoría de "cultura portuaria", una cultura mestiza en la cual convergen diversos elementos socio-raciales, geográficos, culturales y productivos que adquieren una fisonomía propia en el medio portuario y ribereño de la costa atlántica. Se destacan las *subculturas laborales* de marineros y gentes de las más diversas procedencias, que de forma autónoma y espontánea recrean lenguajes, símbolos, conocimientos, costumbres, rituales, leyendas, chistes y supersticiones. Además, teniendo en cuenta las condiciones en que se configura, se puede decir que esta cultura portuaria era "iconoclasta, mundana e innovadora, si se le compara con el ideal católico de la sociedad" (pág. 8). Ahora bien: es interesante resaltar que al autor relaciona muy convincentemente las características de la cultura portuaria con la geografía de la protesta, destacando el papel seminal que desempeñaron las luchas de los trabajadores portuarios en la conformación del proletariado colombiano, lo que estaba alimentado por las influencias ideológicas, políticas y culturales que llegaban a los puertos, lo que, entre otras cosas, no ha sido exclusivo de Colombia sino que reproducía experiencias similares de otros lugares del mundo en donde los puertos se convirtieron en el epicentro de las primeras luchas contra el naciente capitalismo.

Pero además, como el autor también lo destaca, los trabajadores del transporte se convirtieron en una significativa fuerza laboral en la medida en que desarrollaban una actividad esencial para el funcionamiento del capitalismo, lo cual les confería una importancia estratégica, pues una huelga o una protesta inmediatamente repercutía sobre toda la actividad económica y sobre buena parte del territorio colombiano. De esta forma, se establece una relación directa entre la importancia económica del naciente sistema de transportes, en el que descollaban los puertos costeros y los ribereños del

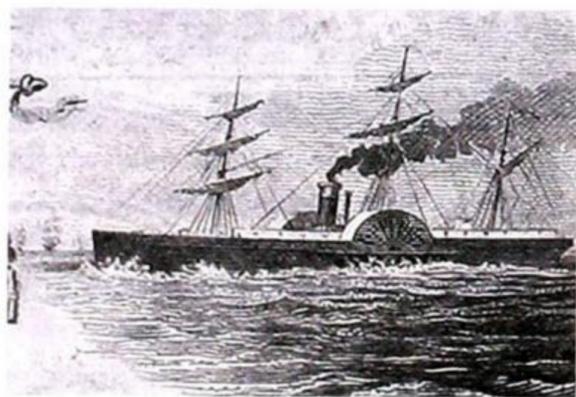
río Magdalena, con la emergente cultura portuaria, vinculando las condiciones materiales de vida y de trabajo a la subjetividad de los individuos y sectores que en ella intervenían.



En los capítulos dos y tres, respectivamente se estudia a los braceros y los tripulantes, constituyéndose, que se sepa, en el primer intento sistemático de la historiografía colombiana de analizar seriamente y con profundidad este aspecto. Porque en general hasta ahora, en los diversos estudios sobre la clase obrera colombiana y sus luchas, se señalaba el papel desempeñado por los trabajadores de los puertos y de los transportes, pero no existía una descripción, análisis y recopilación de fuentes tan sistemático y organizado como el que se presenta en la obra que estamos reseñando.

En cuanto a los braceros, que desempeñaban la labor aparentemente más simple desde el punto de vista de su cualificación, se destaca que procedían de diversos sectores geográficos, por lo general próximos a los puertos, que fueron llegando en sucesivas oleadas migratorias. Su labor, ruda y prolongada, no contaba con ningún tipo de protección laboral, por lo que al cabo de unos cuantos años se apreciaba en el cuerpo de esos vigorosos hombres el rigor del esfuerzo físico realizado. Es notable el análisis de las cuadrillas de braceros como un mecanismo no

sólo de organización autónoma de los trabajadores para realizar de forma colectiva labores engorrosas sino también para negociar de una manera más adecuada con los empresarios y mantener el empleo y cierto nivel de salarios. En ese proceso, los braceros van forjando una identidad social que los distingue de otros trabajadores, y eso se "debió tanto al crecimiento de la economía portuaria y transportadora, como a los conflictos por razones económicas y por las formas de contratación y de control del mercado laboral" (pág. 29). Este análisis recupera la visión de Edward Thompson, para quien la existencia objetiva de la clase no es lo fundamental, pues es más importante la forma como en el proceso de lucha se adquiere conciencia de su existencia; asimismo, se retoma la noción del autor inglés sobre la "economía moral de la multitud" para resaltar que la identidad de los braceros se forjó reivindicando unas tradiciones ancladas en el trabajo colectivo y en el bien común.



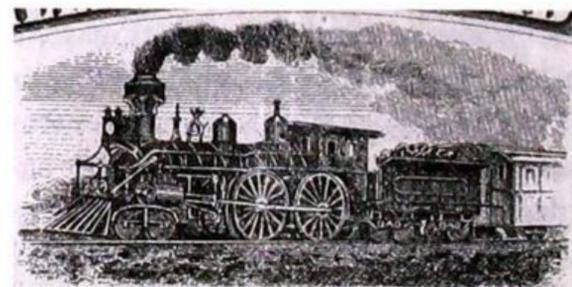
En cuanto a los tripulantes, se destaca que, siendo más reducidos en número que los braceros, tienen también un origen muy diverso, pero provienen en lo fundamental de las gentes que viven a la orilla de los grandes ríos. Muchos de los tripulantes de las embarcaciones de vapor que surcaban el Magdalena habían sido bogas anteriormente. Por esta razón, el autor se detiene a analizar a los bogas, sus formas laborales, sus comportamientos, sus tradiciones y costumbres, su lenguaje, sus cánticos y su diversa manera de percibir su trabajo. Pero, con el tiempo, los tripulantes empezaron a asumir su propia identidad y a diferenciarse de los bogas, lo que estuvo determina-

do por los parámetros laborales que fue asumiendo su oficio, entre los cuales se destacaban: disciplina y control de su tiempo en los barcos; control del tiempo en los puertos; el salario que recibían era pagado por la oficialidad de los vapores y no directamente por los pasajeros. "En la diferenciación del tripulante del boga influyeron factores como la modernización de las compañías navieras, la influencia de ideologías radicales entre los trabajadores [...], las presiones ejercidas por el Estado y el empeño de algunos sectores de artesanos y obreros esforzados en mejorar la imagen de los sectores populares para contrarrestar la visión despectiva que sobre éstos tenía la elite del país" (pág. 46). Hay que destacar que en este capítulo se efectúa un interesante análisis sobre el significado histórico del término *boga*, apelativo despectivo para referirse a aquellos que se encontraban en los champanes y que empezó a ser abandonado por los tripulantes de los vapores como parte de ese proceso de identificación social, de dignificación de su profesión y de reconocimiento de su trabajo por parte del resto de la sociedad de los puertos.

En los capítulos cuarto y quinto se analizan otros dos sectores en la jerarquía social y laboral: la oficialidad y los mecánicos. Acudiendo a la categoría de subcultura laboral, el autor se detiene a estudiar con detalle las características que asumen los dos sectores mencionados. En el caso de la oficialidad destaca la forma como adquieren prestigio y reconocimiento por parte de las elites dominantes los capitanes, destacando los aspectos legales que regulan esta actividad, los requisitos que se debían cumplir para llegar a ser capitán, las jerarquías internas de la oficialidad, así como los comportamientos, actitudes y patrones dominantes que asume. Pero también se destaca que esa elitización de los oficiales no fue eterna, pues en la década de 1920 es notorio un proceso de proletarización de estos sectores, en la medida en que el capitalismo penetra en el sistema fluvial de

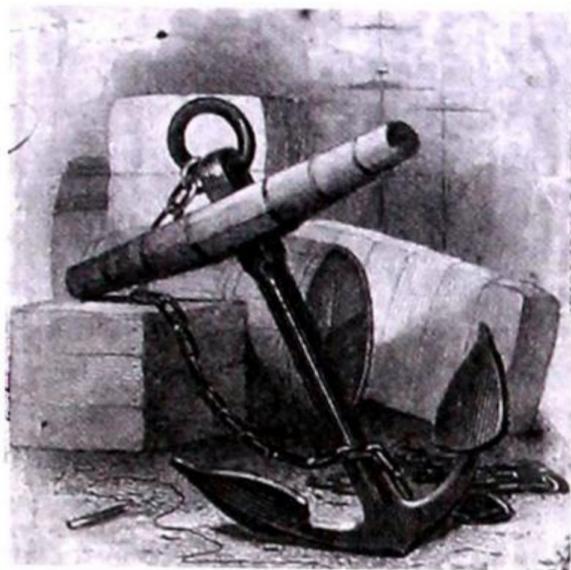
transportes, implementando una división del trabajo entre la propiedad y el mando e impulsando nuevas formas de control y subordinación de todos los oficios.

El mundo laboral de los puertos quedaría incompleto si no se considerara a los mecánicos. Éstos surgieron como una profesión manual imprescindible para el funcionamiento de la economía portuaria. Dado el desprecio por las artes manuales en todo el país, los primeros mecánicos aparecen de manera espontánea, aprendiendo de su propia experiencia, basada en el método empírico del ensayo-error. Sin embargo, como el oficio de mecánico, a diferencia de la mayor parte del trabajo artesanal, requería de algunos conocimientos teóricos, como las matemáticas, en su configuración confluyeron conocimientos, experiencias y culturas de trabajadores de diversas profesiones y procedencias geográficas, tanto de Colombia como de otros países.



Para concluir el análisis, el libro se cierra con un breve capítulo sobre la proletarización de los oficios, resaltando que en la década de 1920 todos los grupos sociales de la economía portuaria, incluyendo a los oficiales, conocieron un proceso de proletarización, lo cual fue resultado del mayor control que empezaron a ejercer sobre todas las actividades laborales tanto los empresarios como el gobierno central. A medida, entonces, que los diversos grupos de trabajadores perdían autonomía y control sobre su propio tiempo, la proletarización se impuso como forma de subordinarlos a la lógica capitalista. Por supuesto que este proceso no se presentó de un día para otro, y tampoco sin resistencia, puesto que los trabajadores de los diversos oficios lucharon por preservar su independencia y mantener sus propias tradiciones y valo-

res, y cuando la proletarización era un hecho, asumieron mediante la lucha nuevas formas de identidad buscando mejores condiciones laborales, reconocimiento y respeto por parte de los empresarios capitalistas del transporte.



Infortunadamente, el tema relacionado con los conflictos sociales propiamente dichos no es estudiado a fondo por Solano de las Aguas, pues solamente se limita a bosquejarlo. Al respecto, se nota la ausencia del estudio sistemático de las luchas de los diversos sectores sociales (braceros, tripulantes, mecánicos), de sus influencias ideológicas y políticas, de sus mecanismos organizativos y de resistencia, de las grandes huelgas que se presentaron en los puertos de la costa, y de los elementos simbólicos presentes en las reivindicaciones que se agitaron durante las décadas de 1910 y 1920 en las luchas que allí se libraron.

Salvo esta carencia, por lo demás el libro está muy bien escrito, apreciándose un tratamiento muy fino de las diversas cuestiones consideradas. También se nota una lectura cuidadosa de las fuentes secundarias y teóricas existentes sobre esos temas. Adicionalmente, en la investigación se efectuó una consulta sistemática y rigurosa de un amplio cúmulo de fuentes primarias, entre las que sobresalen memorias de viajeros, libros de la época, periódicos y crónicas. En síntesis, el libro comentado se constituye en un aporte significativo para el conocimiento de un olvidado aspecto de la historia colombiana y que cae muy bien en estos

tiempos de indigencia investigativa, cuando los historiadores —para usar un símil de la temática del libro— se han extraviado en el insondable mar de las modas de la historia cultural y del giro lingüístico. Lamentablemente, una investigación de tanta calidad habría merecido un libro mejor editado, sin ese formato tipo revista, inaprensible e inmanejable, tan poco atractivo para el lector.

RENÁN VEGA CANTOR
Profesor titular,
Universidad Pedagógica Nacional

1. Cf. Renán Vega Cantor, *Gente muy rebelde. Protesta popular y modernización capitalista en Colombia 1909-1929*, Bogotá, Ediciones Pensamiento Crítico, cuatro tomos, 2002.

Desabridas crónicas sobre curas y militares

La rebelión de las provincias. Relatos sobre la Revolución de los Conventillos y la Guerra de los Supremos
Álvaro Ponce Muriel

Intermedio Editores, Bogotá, 2003, 270 págs.

La guerra ha sido una constante de la historia colombiana de los siglos XIX y XX, como se evidencia con el recuento de los cruentos conflictos civiles que asolaron al país desde el periodo de la "Patria boba" hasta la guerra de los Mil Días (1899-1902), así como de las sucesivas oleadas de violencia que desde mediados de la década de 1940 han ensangrentado gran parte del actual territorio nacional. Teniendo en cuenta el trasfondo bélico de nuestra historia, la investigación social tiene ante sí un inmenso laboratorio de problemas para examinar las razones de larga duración que explican su proyección hasta el día de hoy. Sin embargo, la moderna historiografía colombiana ha privilegiado el estudio de la violencia de los últimos sesenta años,

descuidando el análisis de las guerras civiles del siglo XIX. En efecto, sobre las nueve guerras civiles generales de ese siglo, así como sobre los innumerables levantamientos locales y regionales, existen muy pocos estudios, tal vez con la excepción de la guerra de los Mil Días, que mereció cierta atención recientemente con motivo de su primer centenario.

Esta carencia historiográfica pone de manifiesto la importancia de los estudios relacionados con nuestras guerras civiles, con más veras en un momento en que el actual presidente de la república sostiene sin ningún rubor que aquí y ahora no existe un conflicto interno y que, mucho menos, está relacionado con problemas históricos nunca resueltos (como el monopolio terrateniente del suelo, para mencionar el más evidente). El estudio histórico con profundidad de nuestras guerras civiles debería servir para pensar en los problemas de nuestro tiempo con una perspectiva amplia e inscrita en el ámbito de situaciones políticas, económicas, sociales y territoriales que, guardando las debidas proporciones históricas, deben tener alguna relación con lo que acontece en la actualidad, lo que debería ayudar a superar las posturas mesiánicas que suponen que la historia empieza de cero y que antes del "redentor" de turno no ha existido algo digno de ser tenido en cuenta que haya originado los problemas del presente y que contribuya a explicarlos y a entenderlos.



Esto no quiere decir tampoco que se deba incurrir en anacronismos para proyectar en el pasado los pro-