

**PROYECTO DE INVESTIGACIÓN
FORMAS SIMBÓLICAS DE RESISTENCIA
EN LA TRADICIÓN ORAL DE SANTA MARTA
INFORME FINAL**

**DIRECTOR
FABIO SILVA VALLEJO
COINVESTIGADORES
ROOSEVEL GONZÁLEZ
ESPERANZA ARDILA BELTRÁN**

**UNIVERSIDAD DEL MAGDALENA
SANTA MARTA, 14 DE ABRIL DE 2008**

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	3
CAPÍTULO 1 CONTEXTO HISTÓRICO SAMARIO.....	9
RETROSPECTIVA.....	9
CAPÍTULO 2 EL FERROCARRIL Y EL PUERTO.....	14
ESCENARIOS LABORALES EN EL SIGLO XX.....	14
REPASO HISTÓRICO DEL FERROCARRIL	15
REPASO HISTÓRICO DEL PUERTO	23
CONTEXTO FERROVIARIO	26
CONTEXTO PORTUARIO	28
CAPÍTULO 3 RESISTENCIA Y TRADICIÓN ORAL.....	32
EN SANTA MARTA	32
LA RESISTENCIA EN SANTA MARTA	34
RELATOS.....	39
SITUACIONES CONFLICTIVAS.....	40
CONCLUSIONES	45
BIBLIOGRAFÍA	49
ANEXOS	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.

INTRODUCCIÓN

Es tal vez un lugar común el descubrir, al adentrarnos en los meandros de la investigación, sea esta del tipo que fuere, cómo nos asaltan temas que nos seducen, nos atrapan como moscas en una fina tela de araña, enredándonos firmemente hasta el punto de saltar de una categoría de investigación a otra solamente justificados en el poder cautivador que sus potencialidades simbólicas suscitan en nosotros, de manera que podría decirse que esta nos escoge y no a la inversa. Esta breve reflexión, sobre la manera en que nos aproximamos a ciertos temas, nos sirve como pretexto para explicar cómo llegamos al tópico de las formas de resistencia presentes en las oralidades de los pensionados de Puertos de Colombia y Ferrocarriles Nacionales en Santa Marta. Nos sirve porque la idea de abordar estas oralidades de resistencia desde un contexto social, económico y aun político surge originalmente del deseo de mirarlas desde un contexto eminentemente cultural.

En una primera reflexión sobre el punto desde el cual debíamos abordar la investigación y la producción de la Oraloteca, como trabajo inicial entorno a las diversas oralidades que atraviesan nuestra cultura, la decisión se volcó sobre las oralidades inmersas o subyacentes en aquellas expresiones culturales que aparecen como un elemento fuertemente representativo de nuestra identidad caribeña: la música y la danza. Asumiéndolas desde la perspectiva del registro, divulgación, proyección y salvaguarda del patrimonio oral e intangible de la región, este fue el primer trabajo de investigación y registro del patrimonio oral e intangible realizado por el grupo de Oralidad, narrativa audiovisual y cultura popular del Caribe Colombiano, el cual fue financiado por la UNESCO a través del ICANH y el Ministerio de Cultura. Tomando como punto de partida los resultados de este primer trabajo nos dimos a la tarea de tratar de contestarnos una pregunta que surgió del análisis no sólo del trabajo realizado, sino de las diferentes puestas en escena de las oralidades en la música y la danza tradicional (festivales, programas audiovisuales en los canales regionales y nacionales): ¿dónde están

las oralidades emergentes? ¿Dónde aquellas voces que expresan la problemática social, política o económica a través de formas “disfrazadas” de resistencia como cantos, cuentos, décimas o cualquiera de las otras formas del arte popular?

Generalmente, en estas estéticas se muestran imágenes y sonidos idílicos que hablan del paisaje, de la mujer, de la región, pero ¿dónde estaban aquellas formas simbólicas de resistencia, los discursos ocultos, con los que según James C. Scott las comunidades se defienden de la adversidad y de las condiciones de dominación que son ejercidas sobre ellos por la clase dominante? Es así como surgió la idea de buscar estos elementos en las oralidades musicales del sur del Magdalena, sustentados en las teorías de Scott acerca de dichas formas. Sin embargo, el interrogante relacionado con las formas de resistencia, que se convirtió en punto de interés para nosotros, se desplazó hacia lo urbano y social en la medida en que se empezó a notar la misma ausencia de imaginarios de resistencia en las oralidades de Santa Marta. De hecho, el samario es considerado y se considera un ser apático y desentendido de su propia realidad. Este sentir nos llevó a descubrir hasta dónde la mirada existente en lo relativo al sentir del samario es un pensamiento a priori o no.

De igual manera, se decidió abordar la investigación sobre las formas simbólicas de resistencia presentes en las oralidades del samario, partiendo de hechos concretos que basados en relaciones de poder pudieran generar ese tipo de defensa de las comunidades. En este sentido, se tomó como sujetos de investigación a los pensionados de Puertos de Colombia y de Ferrocarriles Nacionales, dos empresas estatales, hoy privatizadas, que se nos presentaron como terrenos propicios para visualizar las prácticas de los sistemas laborales en el terreno de la dominación y la resistencia, presentes en las relaciones entre dos grupos diferentes: patrones y trabajadores; entre un mismo grupo: trabajadores y sindicato; y finalmente, las relaciones de las actividades ferroviaria y portuaria en la construcción de la ciudad.

El norte a seguir se definió entonces a partir de la pregunta ¿Cuáles son los elementos que constituyen las formas simbólicas de resistencia presentes en las oralidades de los pensionados portuarios y ferroviarios en la ciudad de Santa Marta, de qué manera se expresan y cómo reflejan una oposición a las circunstancias históricas particulares de esta ciudad costera y portuaria?

Como consecuencia, nos propusimos como objetivo analizar los elementos de resistencia inmersos en la tradición oral de los pensionados portuarios y ferroviarios, considerando el contexto histórico en el que han surgido dichos elementos, trazándonos para ello tres líneas de acciones que, en correspondencia con el objetivo general, apuntarían a:

- Recopilar las manifestaciones orales como cuentos, leyendas, chismes, dichos, anécdotas, cantos o cualquier otro acto no discursivo, que hagan parte de las oralidades de los pensionados de puertos y los ferrocarriles en la ciudad de Santa Marta.
- Describir los elementos de resistencia (protesta, burla, esperanza, redención, entre otros) de las expresiones orales, identificando las relaciones de dominación cultural, social, política y económica.
- Examinar el contexto histórico de Santa Marta con el fin de definir los procesos particulares de resistencia (¿contra qué se está resistiendo?)

Para la consecución de los objetivos propuestos se decidió enmarcar la investigación en el contexto de la investigación cualitativa, sustentada en el método etnográfico por considerar que era lo que más se ajustaba a las necesidades del trabajo de campo.

La búsqueda de la información se orientó entonces desde dos perspectivas complementarias. Por un lado, la revisión de fuentes escritas, especialmente la prensa local y nacional que dieran cuenta de los procesos económicos y políticos suscitados al interior de las empresas de Puertos de Colombia y Ferrocarriles Nacionales con el fin de determinar los posibles conflictos que se generaban en la

interacción empresa-trabajadores pero también, para determinar qué tipo de prácticas negativas o positivas se originaban en las mismas que pudieren conformar los discursos ocultos de las clases en pugna y que determinaron las diversas miradas relacionadas con los motivos de la liquidación de estas compañías. Además, se tuvieron en cuenta los textos históricos, el nacimiento y desarrollo de las empresas mencionadas y documentos relacionados con las convenciones y relaciones de pagos de los pensionados. Esta búsqueda nos permitió contextualizar el tema del proyecto y construir un bosquejo del entorno histórico y social que nos compete.

Por otra parte, ya en el campo nos concentramos en la recolección de los datos a través de la observación participante y las entrevistas individuales o grupales. Se escogió entre la población de pensionados portuarios y ferroviarios personas cuyas edades oscilaran entre los 50 y 75 años y, en esa medida, se combinaron una serie de técnicas que incluyen un conjunto de interacciones sociales con algunos sujetos, observaciones directas de las actividades realizadas por ellos en sus espacios de encuentro, entrevistas formales que dieran cuenta del entorno en el que han surgido los distintos relatos que componen las oralidades de los pensionados y reflejan el mundo “simbólico” en el cual viven estas personas, para este fin resultaba importante ahondar en la memoria de las personas, sus recuerdos íntimos, sus percepciones de una época que para ellos fue el centro de sus vidas. El trabajo de campo se realizó durante los meses de noviembre y diciembre de 2007 y las dos primeras semanas del mes de enero de 2008. El análisis de las formas simbólicas de resistencia se llevó a cabo a través del uso de categorías conceptuales desarrolladas por autores como James Scott (2000), como discurso oculto, discurso público y formas de resistencia.

El documento final está estructurado de la siguiente manera: un primer capítulo donde se describe brevemente la historia del puerto y del ferrocarril en Santa Marta, así mismo se contextualiza la Santa Marta del siglo XX, su devenir económico, político y social y su relación con los dos espacios económicos más

importantes para la ciudad en ese momento, así como el poblamiento de la misma a partir de las migraciones provocadas por la posibilidad de empleo en el ferrocarril y el puerto.

En el segundo capítulo se busca desarrollar más a fondo la historia del ferrocarril en Colombia, sus vicisitudes, factores que influenciaron su desaparición como una empresa nacional, contrastando el discurso oficial frente al de los pensionados; su importancia como elemento de comunicación y de posibilitador del comercio en las regiones más apartadas de la región y el departamento. Así mismo, las formas de selección de los trabajadores, sus lugares de origen, cargos, imaginarios y sentido de empresa de los mismos, elementos arquitectónicos que le dieron identidad a la ciudad y su permanencia en la ciudad. Un punto importante es la importancia económica tanto directa como indirecta ejercida por el ferrocarril sobre la ciudad y los efectos de la liquidación de la empresa sobre la misma. Además, se explora lo atinente a la empresa Puertos de Colombia, teniendo en cuenta que la dimensión económica del puerto rebasaba lo local y aun lo nacional, articulando no sólo a la ciudad sino a Colombia al comercio mundial. Además, se explora las relaciones dadas entre el trabajo ferroviario y el portuario, ligados íntimamente por el banano y la circulación de trabajadores de una empresa a otra.

El capítulo tercero desarrolla al análisis teórico de las propuestas de Scott, formalizadas en hechos concretos de resistencia surgidos de las experiencias laborales de los pensionados portuarios y ferroviarios, presente en sus oralidades. Por lo tanto, se relacionan las formas de resistencia encontrados en el trabajo de campo, las cuales forman parte del discurso oculto de los pensionados y que no solo competen al habla sino, además, a los gestos y actitudes corporales y sociales que pudieren caracterizar a ambos grupos sociales. Se atiende entonces las relaciones entre el sindicato y los trabajadores, entre este y las autoridades empresariales, la percepción del trabajador sobre el estado, la administración y su manera de enfrentar desde esa misma percepción su condición de obreros.

Por último, en las Conclusiones se condensan los resultados de la investigación, reflexionando sobre la resistencia en la ciudad, entendida desde la cotidianidad de

sus habitantes, desde las oralidades de los pensionados, es decir, cómo se expresa la presión de las relaciones de poder. Finalmente, analizar los efectos que la existencia y, posterior liquidación de estas empresas provocaron en el contexto social de Santa Marta.

CAPÍTULO 1 CONTEXTO HISTÓRICO SAMARIO

Santa Marta, capital del departamento del Magdalena, está ubicada en la vertiente norte de la Sierra Nevada. Su territorio tiene una extensión de 239.335 hectáreas. Limita por el norte y el oeste con el mar Caribe, por el este con el departamento de la Guajira y por el sur con los municipios de Aracataca y Ciénaga. Es atravesada por los ríos Gaira, Manzanares, Piedras, Mendihuaca, Guachaca, Buritaca, Don Diego y Palomino (Corso, 2000:393). Entre las bahías que conforman la línea litoral se destacan las de Santa Marta, Taganga y Gaira. Están las puntas de Betín, Brava, Gloria, Castillete, El Diamante, Gaira y los cabos de La Aguja, San Agustín y San Juan de Guía. Su área urbana está dividida en nueve comunas. El área rural está constituida por los corregimientos de Guachaca, Minca, Bonda, Taganga (aunque podría ser considerado parte del espacio urbano), el resguardo indígena kogui-malayo con una extensión de 112.680 Ha., y asentamientos como El Mamey, Buritaca, San Isidro, Marquetalia, Calabazo, Don Diego, El Campano, La Tagua, entre otros.

Retrospectiva

Durante el período colonial, Santa Marta era más un sitio de paso que una ciudad como tal, debido a los constantes ataques de los piratas o de los indígenas durante el siglo XVI, de manera que aún siendo una población con vocación portuaria, las actividades comerciales en el puerto eran más bien reducidas, siendo más bien utilizado este para actividades de tipo militar concernientes a la defensa de la ciudad y el mantenimiento de la comunicación y comercio con España. Ya para el siglo XIX, la necesidad de potencializar el puerto era urgente para la clase comerciante que se había ido asentando en Santa Marta debido al auge de la explotación de las haciendas con los cultivos de caña y café a principios del siglo XVIII, como factor invaluable para vigorizar las actividades tanto de exportación de la producción local, como la importación de objetos suntuarios especialmente; iniciándose así un proceso de reactivación portuaria, si bien centrando la función urbana en servir de enlace entre el interior andino y el

exterior caribeño y europeo, característica de las ciudades-puerto al igual que Cartagena y Mompox (Zambrano, 2000:68).

Para el desarrollo de la actividad portuaria en Santa Marta fue entonces clave el fortalecimiento de la actividad mercantil en Santa Marta generada por el accionar de un grupo de comerciantes catalanes asentados en la ciudad desde mediados del siglo XVIII. Después de la independencia el protagonismo comercial fue asumido por empresarios criollos o criados en la ciudad. La habilidad y disposición para los negocios de los comerciantes samarios llegó a equipararlos, según el historiador norteamericano Frank Safford, a los comerciantes antioqueños y santandereanos (Viloria, 2000).

Sin embargo, históricamente Santa Marta se caracterizó por el aislamiento natural, debido principalmente a su ubicación geográfica que la convertía en una ciudad escondida entre montañas y cerros, enclavada entre la Sierra Nevada y el mar, situación que se prolongó hasta principios del siglo pasado, cuando aún no había carreteras y el tren inicialmente sólo llegaba hasta Fundación. Prácticamente, su principal acceso era por el mar, por lo que al parecer resultaba más fácil que los extranjeros accedieran a ella que los habitantes del interior del país. Sólo hasta la segunda mitad del siglo XX se produce una conexión entre el mundo andino y Santa Marta gracias a la extensión del ferrocarril y la construcción de la troncal del Caribe. De unos cuantos kilómetros de vía férrea que se extendían desde Santa Marta hasta Fundación en las primeras décadas del XX, y cuya principal función se constituía en facilitar la salida del banano hacia el muelle en la capital para su exportación, se pasó en 1961 a la interconexión con la Dorada, abriendo definitivamente la ciudad al comercio y la economía nacional.

Ahora bien, la vocación portuaria de la ciudad que está definida en el Plan de Ordenamiento Territorial de Santa Marta “Jate Matuna” 2000 – 2009, hunde sus raíces en la historia local, pues tanto el puerto como la hacienda marcaron el escenario histórico de esta ciudad, principalmente durante el siglo XIX, cuando se

produce una reactivación del comercio debido al empuje y fama de sus empresarios hasta el punto de desplazar en orden de importancia y volúmenes de exportación-importación a los puertos de Cartagena y Sabanilla (Viloria,2000) Además, con la llegada de la United Fruit Company, multinacional dedicada al cultivo y exportación del banano, el muelle y el ferrocarril se convirtieron en parte del proceso del transporte y exportación de la fruta, incluso se hablaba del muelle bananero como si fuera propiedad de dicha empresa, de manera similar ocurría con la línea férrea.

Mas allá de su influencia sobre el desarrollo operativo y la cobertura geográfica del puerto y el ferrocarril, los efectos de la United se manifestaron en la vida social y cultural, así como en el desarrollo histórico y económico de la ciudad, no en vano, algunos samarios añoran los tiempos de los gringos, “desde que los chacales centralizaron el poder en Bogotá y sacaron a los gringos, los samarios empezaron a perder oportunidades de progreso” (Vélez, 2002: 49). Pese a que esta compañía se estableció en la ciudad y en el departamento desarrollando una economía de enclave, por lo que en Santa Marta sus instalaciones y campamentos eran edificaciones ajenas a la ciudad, por ejemplo, el área que comprendía el barrio El Prado donde vivían los estadounidenses lo constituían casas con un estilo completamente diferente, el cual todavía es observable en la actualidad. El impulso y la fuerza que la transnacional United Fruit Company imprimió en la ciudad generó cambios culturales a raíz del arribo de extranjeros y productores de banano, quienes emparentaron con familias samarias, trajeron el fútbol y, en general, contagiaron a la ciudad de un espíritu cosmopolita.

Luego, en la segunda mitad del siglo XX, el turismo se presenta como una actividad económica importante, en la cual jugaba un papel preponderante los trenes de pasajeros el Expreso del Sol y el Tayrona, porque permitieron el aumento del número de pasajeros desde el interior del país, especialmente desde la década de los setenta. Estos trenes viajaban de Santa Marta a Bogotá. Inicialmente, el Expreso del Sol viajaba todos los días, mientras que el Tayrona

viajaba en época de vacaciones y hacía el recorrido directo de Bogotá a Santa Marta, sin parar en otras poblaciones, ni siquiera en Fundación, salvo Ciénaga, en donde debían detenerse para dejar a los pasajeros que viajaban a Barranquilla o Cartagena. Retomando, el turismo permitía aprovechar los aspectos urbanísticos y estéticos del sector histórico, las bahías de la línea litoral y el sector de El Rodadero. Pero es con la bonanza marimbera de la Sierra Nevada que se canaliza la inversión hotelera y la construcción de nuevos barrios (Corso, 2000:399).

Hasta hace algunos años el turismo no había sido un serio proyecto del gobierno local, por lo que terminaba cayendo en actividades no organizadas, servicios deficientes y, algunas veces, al margen de la legalidad pese a que desde la Constitución Política de 1991, la ciudad fue declarada Distrito Turístico, Cultural e Histórico. Sólo en años recientes la actividad turística se ha replanteado y tras el slogan “Santa Marta, la magia de tenerlo todo”, se han promovido y apoyado eventos para atraer a visitantes nacionales y extranjeros, el más reciente proyecto se llama “Plan Estratégico Santa Marta 2025”, liderado por la Universidad del Magdalena, la Alcaldía, Cotelco, la Cámara de Comercio, la Sociedad Portuaria, entre otras entidades, cuyo fin es el desarrollo equitativo y productivo con base en el turismo internacional.

Durante el 2007, la administración departamental de Trino Luna impulsó el proyecto de El Tren de Macondo como un paso importante en la consolidación del turismo cultural, el cual fue lanzado con bombos y platillo el 30 de mayo de ese año, teniendo como principal protagonista a Gabriel García Márquez, quien viajó en el tren amarillo de regreso a Aracataca después de 25 años de ausencia y en el marco de los cuarenta años de su obra cumbre, Cien años de soledad, estuvo acompañado de su esposa y de cerca de cien personas más, entre invitados, periodistas como Juan Gossain y fuerza pública. La ruta de Macondo, como se le llamó al recorrido, salió de Santa Marta, pasó por Ciénaga y la Zona Bananera hasta llegar a Aracataca. En ese entonces, la gobernadora encargada, Sandra

Rubiano, afirmó que el tren entraría en funcionamiento en octubre de ese año: “Ahora vienen muchos procesos de estudio, financieros y de licitación, para que en octubre todos seamos testigos del renacimiento de este medio de transporte” (Nueva Opinión, 2007). Este proyecto contaba con el apoyo de los Ministerios de Cultura y de Transporte, así como de las multinacionales carboneras Drummond y Prodeco, de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, de las agremiaciones bananeras Fundebán, Fundaunibán y Asbama y otras empresas del sector turístico (Sociedad Portuaria, 2007), por lo que se veía con entusiasmo el regreso del tren de pasajeros, sin embargo, el tren amarillo nunca arrancó, salvo aquel primer viaje, las promesas quedaron en el olvido, la administración departamental fue cambiada, los ministros no volvieron a tocar el tema y allí permanece la vía férrea, sirviendo a los intereses de empresas privadas para el transporte del carbón.

Finalmente, encontramos que el ferrocarril y el puerto han sido ejes centrales en la configuración social, económica y cultural de la ciudad durante el siglo pasado, en tanto no sólo fueron espacios laborales que construyeron un ámbito de trabajadores portuarios y ferroviarios con prácticas particulares, sino que, además, favorecieron la migración de hombres y mujeres en busca, entre otras cosas, de mejores condiciones de vida.

CAPÍTULO 2 EL FERROCARRIL Y EL PUERTO

ESCENARIOS LABORALES EN EL SIGLO XX

Durante mucho tiempo, el ferrocarril y el puerto fueron dos importantes escenarios laborales para la ciudad, abarcando gran parte del siglo XX y casi simultáneamente las empresas que detentaban su administración, Ferrocarriles Nacionales y Puertos de Colombia, fueron liquidadas a principios de la década de los noventa a través de la ley 21 de 1988. Ahora bien, la línea férrea había sido construida en la segunda mitad del siglo XIX y el puerto se remonta mucho tiempo atrás, adquiriendo especial relevancia con la presencia de la United Fruit Company (finales del siglo XIX y principios del XX), pues el puerto fue acondicionado para la exportación del banano, de hecho, se le llamaba muelle bananero, ya en la década de los sesenta con la creación de la empresa Puertos de Colombia se empieza la construcción de otros muelles, el puerto comienza a recibir importaciones y a exportar otros productos diferentes al banano.

Actualmente, el ferrocarril es utilizado exclusivamente para el transporte del carbón. Fenoco (Ferrocarriles del Norte de Colombia) es una empresa privada que tiene en concesión la utilización de la vía férrea, pertenecía a la empresa Dragados y Construcciones pero recientemente fue comprada por Glencore International, dueña del 40%, “la meta es construir una segunda línea de ferrocarril para aumentar la capacidad de 25 millones de toneladas (de carbón) a 60 millones de toneladas anuales” (Montaño, 2007). Además, Glencore es dueña del puerto de carbón Prodeco y de las minas La Jagua, Calenturitas y Consorcio Minero Unido. Los otros socios de Fenoco son la también empresa de carbón Drummond y Cementos Argos. Pero el carbón no sólo se ha apropiado del ferrocarril, en el distrito de Santa Marta se encuentran los puertos de carbón de Drummond y

Prodeco, también se exporta este mineral desde el puerto samario, administrado por la Sociedad Portuaria.

Repaso histórico del ferrocarril

Comencemos abordando el ferrocarril, el cual entra en la escena nacional en el siglo XIX con la construcción del Ferrocarril de Panamá en 1850, medio siglo después existían doce vías férreas que cubrían el norte, centro, occidente y parte del oriente del país. Los ferrocarriles colombianos recibieron el impulso de los radicales liberales, especialmente de Manuel Murillo Toro, quien promovió la primera legislación ferroviaria nacional eficaz (Mejía: 2005), así pues, la línea férrea se convirtió en la posibilidad de articular la economía nacional con el mercado mundial, además de representar, junto con el barco a vapor, la entrada del país a la era de las revoluciones industriales. En algunas regiones, el desarrollo ferroviario se vio impulsado por ciclos de exportación de productos como el café y el banano. Este último es el caso de la Zona Bananera del Magdalena, pues un factor importante en el rápido aumento de las exportaciones de banano desde el Caribe colombiano fue la construcción del ferrocarril que unió a esta zona con el puerto de Santa Marta (Meisel, 2004)

En 1872 se cristalizó la posibilidad de construir un ferrocarril en Santa Marta, gracias al apoyo de comerciantes samarios. En Bogotá se conformó la “Sociedad Patriótica del Magdalena”, integrada por samarios residentes en la capital. El objetivo de esta sociedad era

“impulsar la construcción de un ferrocarril entre Santa Marta y el río Magdalena. La Sociedad estaba constituida por Gregorio y José Antonio Obregón, Manuel y Tomás Abello, Vicente Lafaurie, Onofre Vengoechea y Luis Capella, y el Comité de Santa Marta lo constituían Manuel Julián de Mier, Francisco Noguera, José Antonio Cataño y Manuel Dávila García, entre otros (Alarcón, 1963, citado en Vilorio, 2000: 46)

La construcción del ferrocarril permitiría conectar un amplio territorio, ampliando el mercado interno y externo. La obra comenzó en 1882 bajo la dirección del ingeniero Ernesto Luaces y con el apoyo de la firma particular Mier-Joy, al cabo de cinco años ya se había construido el tramo de Santa Marta-Ciénaga. Sin embargo, se presentaron una serie de obstáculos en cuanto a la consecución de fondos para continuar y mantener el ferrocarril. A través de la Ley 51 de 1887 el gobierno “modificó el contrato inicial del ferrocarril y abrió las puertas para la inversión extranjera. Fue así como la firma Mier-Joy Ltda. traspasó sus derechos a la inglesa The Santa Marta Railway Company, acto que se protocolizó en 1890” (Herrera y Romero, 1979: 6). En 1894 la vía férrea llegó hasta Sevilla

A principios del siglo XX, la línea férrea se prolongó hasta Fundación, pasando por Aracataca a través de la Zona Bananera, contando con 95 km (Herrera y Romero, 1979). En 1933 se traspasó a la nación, que le dio el nombre de Ferrocarril del Magdalena y, en junio de 1947, fue incorporado inicialmente a la red nacional y luego al Ferrocarril del Atlántico.

“Desde sus comienzos, el ferrocarril del Magdalena, como también se llamó, estuvo dedicado primordialmente al transporte de banano, explotado y exportado por la United Fruit Company. En 1961 el Ferrocarril del Magdalena pasó a hacer parte del Ferrocarril del Atlántico, que conectó a Santa Marta con la Dorada, estableciéndose así el Ferrocarril Interoceánico, Santa Marta-Buenaventura” (Cárdenas y Gutiérrez, 2001: 25)

Desde el siglo XIX y hasta la década de los ochenta del siglo XX, el ferrocarril permitió la circulación de hombres y mujeres, ideas y mercancías, contribuyendo a la formación de empresas y fortunas privadas, generando una organización laboral y grupos de obreros reunidos en talleres y a lo largo de la vía. Así pues, la actividad ferroviaria estuvo asociada al desarrollo empresarial colombiano (Mejía: 2005). Como hemos visto, en Santa Marta el ferrocarril tuvo una relación estrecha

con la explotación del banano, de hecho, en sus inicios estuvo asociado instrumentalmente con la United Fruit Company, convirtiéndose en un apéndice del sistema de trabajo de esta empresa.

Luego, con la creación de Ferrocarriles Nacionales en la primera mitad del siglo XX la ciudad comenzó a experimentar la migración de personas de los distintos pueblos de la costa caribe, especialmente del Cesar, del Magdalena y de Bolívar, para formar parte de este nuevo campo laboral. Sin embargo, estos procesos migratorios hacia la ciudad y asociados al ferrocarril no eran nada nuevo. Aunque con especificidades diferentes ya en los inicios del siglo pobladores de las zonas mencionadas llegaron como fuerza laboral buscando inicialmente sumarse a las hordas de trabajadores, que atraídos por la bonanza del banano, buscaron vincularse como jornaleros, cargadores, etc en la United Fruit Company. Esta fuerza laboral que en principio venía a actuar sobre la tierra se vio pronto dispuesta, debido a la necesidad de la compañía de sacar de manera rápida y eficaz la fruta hacia el puerto de embarque en Santa Marta, a dirigir su accionar laboral sobre el trabajo expreso del ferrocarril, por lo que el enganche de estos trabajadores se hacia directamente a través de la compañía bananera, habida cuenta que a raíz de la quiebra de la Santa Marta Railways, el ferrocarril entro a ser manejado por la United Fruit Company, logrando la extensión de la línea férrea hasta Fundación y los ramales de Sevilla y Aracataca. Al asumir la nación el control del ferrocarril, el sistema de enganche de los trabajadores se tecnificó y su incorporación a la empresa entró a ser mediada por exámenes médicos y ciertas pruebas de aptitud para suplir los cargos de la actividad ferroviaria.

En la década de los sesenta, al conectarse el sistema férreo del Magdalena con La Dorada, el enganche de los trabajadores del tren se realizó a lo largo del recorrido de las vías principalmente, a diferencia de los primeros trabajadores que migraron directamente a la Zona Bananera, facilitando así su llegada a Santa Marta, habida cuenta de las promociones y ascensos dentro de la empresa y por que al ser la ciudad, uno de los centros seccionales mas importantes del sistema

se hacia atractiva a los trabajadores por las oportunidades que ofrecía de mejorar la calidad de vida personal y familiar.

“Soy barranquillero, llegué a Santa Marta en el 62, tengo 35 años de estar viviendo aquí. Llegué porque estaba trabajando en Astrea, o sea, en las cuadrillas que arreglaban la vía y llegó un proceso de que a eso fuera por concursar y concursé para ser frenero en los trenes, gané el concurso y vine aquí a ser el curso de frenero y ahí mismo a los dos meses del curso de frenero me mudé, por eso llegué aquí a Santa Marta, porque la sede para andar uno en los trenes era aquí en Santa Marta” (Entrevista a Jorge Pérez, pensionado del ferrocarril, 2007)

En general la experiencia del señor Jorge Pérez es aplicable a la mayoría de personajes entrevistados.

“Llegue a Santa Marta desde Chiriguana en 1973 por motivos de trabajo, o sea yo trabajaba en la empresa del ferrocarril y me trasladaron pa'ca, entonces cambie de cargo, acá me vine a trabaja en transporte, allá trabajaba con vías, entonces me pasaron pa'ca a trabajar con transporte. Yo entre como obrero de vías, luego hice el curso de frenero de los trenes y ahí fue donde me pasaron para aca que la sede tenia que ser acá” (Entrevista a Sóstenes Díaz, pensionado del ferrocarril, 2007)

La ventaja para estos trabajadores venidos de otras poblaciones costeñas o del interior del país radicaba, por lo menos en principio, en el hecho de que la empresa no solo en Santa Marta sino en otros sitios claves como Barrancabermeja, con un sistema de vivienda llamado “campamentos”, eran sencillos complejos habitacionales ubicados para el caso de la ciudad en cercanías a los talleres de la empresa, en la calle primera entre carreras 16 y 21 detrás del barrio 20 de Julio, campamentos que estaban divididos entre el de los solteros y los casados, fueron asignados a los trabajadores venidos de fuera que así lo solicitaran. Esta edificaciones fueron demolidas en el año (¿) para la

construcción de la vía alterna, obra esta que pretendía desembotellar el tráfico mulero pero cuyos resultados aun están por verse. Por otra parte, los talleres fueron construidos en Nacho Vives y para la década del sesenta fue creada la nueva línea férrea, sacando la antigua del centro, trasladándola a la periferia de la ciudad, es decir, hacia barrios como Bastidas, Juan XXIII, entre otros, y dando la vuelta hacia lo que hoy es el barrio Once de Noviembre.

Otro aspecto importante para consolidar la residencia de los fuereños en la ciudad, fue la edificación de una escuela para los hijos de los trabajadores, edificación que en la construcción de ciudad, se sumaba a las estaciones de San Carlos, ubicada en lo que hoy se llama “El Polvorín”, sitio de parqueo de tractomulas, la “estación vieja”, demolida para montar unas bodegas de puertos en la carrera 1. Algunos de los extrabajadores del ferrocarril reclaman la poca visión patrimonial de las autoridades samarias en torno a la conservación de dichas edificaciones, en contravía con las acciones de restauración emprendidas en otras zonas del país como parte de la memoria colectiva y el imaginario de las comunidades que estuvieron asociadas a la actividad férrea.

Pero la importancia económica del ferrocarril en Santa Marta no sólo se circunscribía a la generación directa de empleo, la circulación de personas o la incorporación de las producciones y capitales nacionales al mercado mundial. No, alrededor de este proliferaron diversas actividades que se sumaban al mejoramiento de calidad de vida para los habitantes de la ciudad y a lo largo de la vía de manera indirecta: hoteles, ventas ambulantes, en las afueras de las estaciones o dentro de los propios trenes; turismo, alquiler de locales para ventas estacionarias, cargadores improvisados, transporte local entre otros. Es decir, en la debacle del ferrocarril fueron muchos los afectados y pocos a los que se les ofrecieron soluciones a la desaparición de sus medios de sustento, no todos fueron tenidos en cuenta a la hora de tomar la decisión de liquidar a los Ferrocarriles Nacionales.

El proceso de liquidación de Ferrocarriles Nacionales, que se extendió desde finales de los ochenta y principios de los noventa del siglo pasado, representó la desaparición de una presencia histórica que no ha sido suficientemente documentada. El Ferrocarril no fue sólo una vía férrea al servicio del banano sino que se convirtió en un motor importante para el crecimiento de la ciudad en términos económicos y sociales. Ahora bien, muchas opiniones concuerdan en aceptar que fue un error insistir en la construcción de ferrocarriles “con altos costos y pobres resultados. Sólo después de la década de 1930 el país se concentró en la construcción de carreteras, una alternativa más razonable para nuestras montañas” (Montenegro, 2007). En 1949 llega al país una comisión liderada por Lauchlin Currie del Banco Interamericano de Reconstrucción y Fomento (BIRF) con el fin de realizar un estudio global de las condiciones económicas y sociales de Colombia, traemos a colación este estudio porque el mejoramiento de las vías de transporte mereció especial atención, pues se consideró que este era uno de los principales obstáculos para el progreso del país (Almanza y Bernal, 2005). Algunos autores señalan que este Informe indujo a la

“destrucción lenta, pero segura, de los ferrocarriles, hasta su ulterior desaparición, en beneficio del transporte privado, por carretera. La razón era y es muy sencilla: una locomotora a vapor, movida por carbón, o fuel oil, transportaba 100 toneladas efectivas, de carga como mínimo. Este mismo tonelaje podría ser transportado también por cinco camiones “semitrailer”, de los pregonados por el Informe. Obviamente, para la economía general resulta más ventajoso utilizar la locomotora, una sola unidad automotora, que cinco camiones “semitrailer” porque con estos aumentan a cinco las unidades automotoras, las operaciones, las cantidades de combustible, etc., y en consecuencia aumentan los costos y la contaminación” (Cárdenas y Gutiérrez, 2001: 67)

En correspondencia con este planteamiento, los pensionados ferroviarios entrevistados afirmaron que con el ferrocarril se abarataban los costos del transporte, dándole vida a un sinnúmero de pueblos aislados y perdidos en la

geografía regional. Además, la desaparición del ferrocarril se debió más a una especie de implosión administrativa que a su poca funcionalidad, es decir, las directivas favorecieron las actividades de una empresa de transporte,

“(Marco Tulio Lora Borrero, gerente de Ferrocarriles Nacionales) abruptamente cerró importantes ramales férreos y suspendió trenes y servicios de carga y de pasajeros en perjuicio de muchos usuarios, así muchas regiones cayeron en el atraso por faltarles el ferrocarril y compró 17 tractomulas y 34 remolques propiedad del Ferrocarril para fundar la Empresa Transmodal Ltda. Destinada a competirle a la empresa ferroviaria en el transporte de carga y dando el usufructo a compañías particulares” (Cárdenas y Gutiérrez, 2001: 126)

“Bueno, eso se acaba en el año, empezaron a liquidarlo, como en el año, 90, si no fue en el 89, en el 90, no me acuerdo muy bien del proceso en el tiempo, yo salí en el 92 y ahí se quedaron varios todavía... Eso se vio que fue la política, generalmente la política que tuvieron primero, digamos que ciertos gerentes generales, la idea era que de Bogotá ya, tenían negocios, lo que acabo de recordar fue lo del negocio de las tractomulas que eso fue el acabó el ferrocarril porque los mismos gerentes generales en compañía con los grandes políticos como los Lleras, los Pastrana, ellos tenían flotillas de tractomulas entonces no les convenía que el ferrocarril surgiera, sino que entonces empezaban a exprimirlo, cómo será que pusieron una empresa, que Transmodal, eso la tenían en una oficina que tenía el ferrocarril en Barranquilla, una en Barranquilla y otra en Cartagena, que se llamaban Agencias Comerciales, ellos tenían hasta buses de la empresa de Ferrocarriles, unos buses bonitos, modernos que les puso para el trasbordo de los pasajeros cuando llegaran de la estación de Ciénaga, llegaban a la estación de Ciénaga y los trasbordaban para Barranquilla y Cartagena en esos, cada cual tenía su bus, pero eso era grandísimo, parecían de aquellos buses alemanes que les dio los salesianos a Ciénaga cuando ustedes vivían allá, ¿te acuerdas de esos buses?, bueno, así eran esos buses, uno para Barranquilla y el otro para Cartagena, entonces ahí hacían el trasbordo de los pasajeros que venían de, sí, de todo el

recorrido, los pasajeros que iban para Barranquilla en el bus que iba para Barranquilla y el otro en el bus que iba para Cartagena. Bueno, esta Agencia comercial, que tenía una en Barranquilla y otra en Cartagena hicieron, pusieron una flota de tractomulas, imagínate que le pusieron, ellos mismos le pusieron la competencia a Ferrocarril, se llamaba Transmodal esta flota de tractomulas y eso ya venía el acabose del Ferrocarril, después se metió la política, llegó Paul Correa, llegaron, no, primero llegó un tal Lafaurie, barranquillero, y después llegó Paulo Correa, y ya metido en la política” (entrevista a Alejandro Morán, pensionado ferroviario, 26 de octubre de 2007)

Lo singular, por decir lo menos, del caso es que la percepción del trabajador del ferrocarril es corroborada por un pensionado de puertos, al preguntársele sobre la entrada del tren hasta el propio puerto

“Y es que todavía hay línea para entrar hasta puerto, lo que pasa es que ahora no lo aguantan esos muelles. Ahí los ferrocarriles tenían.... El puerto tenía... era una de las grandes ventajas que tenía, pero los intereses lo fueron acabando. Mira, aquí descargaban mucha mercancía del Japón, hierro más que todo, láminas, alambrión decíamos nosotros antes, unas trozas de madera, así como de cuatro metros de largo y casi veinte por veinte. Y tenía la ventaja el puerto de que metían las plataformas esas del ferrocarril hasta el muelle. El barco atracaba allí y con una grúa se sacaba la carga del equipo a la plataforma y ya. No, si una vaina de esas pesaba treinta o cuarenta toneladas, los braceros empujaban y todo, lo llevaban y volvían y descargaban otro. Pero en esa historia de puerto, llegó a los Ferrocarriles Nacionales, un señor de apellido Rueda, gerente general de Ferrocarriles Nacionales. Rueda Serrano, los Serrano Rueda son santandereanos, esa es otra vaina que nos tiene jodidos. Llegó y siendo gerente de los Ferrocarriles Nacionales, montó una empresa de transporte terrestre. Entonces entraba una cantidad de mulas, Mack que era lo de esa época y montó una empresa de transporte. Entonces qué sucedía, que ya esa mercancía, esa carga que venía del Japón no la descargaban en el planchón, sino a la loza, al muelle. Entonces montaba uno un elevador,

ponía el montacargas y lo mandaba a los camiones. Las mulas llegaban hasta Ciénaga. En Ciénaga la descargaban pa' entonces embarcarlas en las plataformas del ferrocarril. Mire, mire todo eso. Cuando el descargue viene por ejemplo, del buque a la plataforma del ferrocarril era un solo movimiento. Y que costaba, tres mil pesos toneladas, bueno hasta aquí van los tres mil pesos de ésa tonelada. Pero si la ponían en el suelo y había que cogela pa' pásala allá tenían que pagar nuevamente pero con todo y eso se necesitaba más trabajo. Transmodal, recuerdo que se llamaba, Transmodal" (entrevista a Francisco Vanegas, pensionado ferroviario, 22 de Noviembre del 2007)

Repaso histórico del puerto

Por otra parte, el puerto de la ciudad cuenta con una historia aún más extensa, en tanto, por su estratégica posición geográfica que se expresa en su ubicación frente al Mar Caribe y con un puerto natural con gran calado de profundidad, convirtieron a Santa Marta en un importante punto de conexión con el interior del país desde la colonia. Sin embargo, concentraremos nuestra mirada en el siglo XIX, pues durante varias décadas de este siglo "Santa Marta fue el principal puerto de la Nueva Granada, por donde se movilizaba gran parte del comercio exterior del país y sus recaudos de aduana superaban ampliamente a los de Cartagena, Sabanilla y Barranquilla" (Viloria, 2000: 1). Esto originó un auge en el comercio exterior de la ciudad, acarreado la creación de un grupo de comerciantes y empresarios que gozaron de prestigio en la región, a quienes se les consideraba emprendedores, ahorradores e innovadores, comparándolos incluso con los santandereanos y los antioqueños. No obstante, la presencia de este grupo de comerciantes, contrastaba con la intolerancia religiosa y las deficiencias educativas de la que eran objeto principalmente los extranjeros (Viloria, 2000).

Entre los años de 1830 y 1840, Santa Marta vivió una época de reactivación portuaria, superando las importaciones con respecto al puerto de Cartagena. En palabras del economista Viloria de la Hoz, en el puerto samario "sólo se adelantaba un comercio de tránsito: recibía del extranjero cargamentos de telas y

otros productos que despachaba hacia los mercados y ferias de Magangué, Medellín, Bogotá y otras plazas del interior del país, y exportaba oro de Antioquia con destino a Inglaterra y algunos zurrones de tabaco para Alemania” (2000: 17).

En la década de 1850, las exportaciones por el puerto de Santa Marta superaron a las realizadas por los puertos de Cartagena y Barranquilla. El crecimiento portuario continuó hasta 1870, según los documentos históricos, el auge del comercio exterior en la ciudad pudo estar asociado a factores como la navegación por el río Magdalena, la creación de la Compañía de Vapores de Santa Marta, la terminación de la carretera Santa Marta-Ciénaga y la agilidad aduanera (Nichols, 1973; Vilorio, 2000). No obstante, este panorama contrasta con lo descrito por el viajero y geógrafo francés Eliseo Reclus, quien afirmaba que

“La aduana, un almacén arruinado para depósito, un muelle, algunas enramadas levantadas sobre los bultos de mercaderías, son las únicas construcciones que se ven en el puerto, que, lejos de presentarse como un centro de actividad, parece más bien un lugar de placer” (Reclus, 1992: 96)

Ahora bien, con la llegada a la Zona Bananera de la compañía norteamericana United Fruit Company, el puerto se convirtió en el escenario para la exportación de banano a Estados Unidos y Europa. Así pues, tomando control del muelle de Santa Marta, la compañía acondicionó el puerto para sus intereses económicos, ubicando en la ciudad las oficinas administrativas y construyendo casas al estilo americano de madera totalmente cerradas con mallas metálicas (Ospina, 2007: 73). Desde este momento hasta la década de los sesenta cuando se crea la empresa Puertos de Colombia, el puerto se conocía como el muelle bananero y sólo realizaba actividades de exportación. En los sesenta y setenta fueron construidos los muelles uno, dos, tres, cuatro y cinco, este último fue construido en el barrio Ancón, el cual desapareció en el proceso de ampliación y modernización del puerto, proyecto que fue consecuente con la construcción de la Troncal de Oriente que une a Santa Marta con Bucaramanga en los años cincuenta, en cuanto

“En este contexto, la modernización del Puerto de Santa Marta emerge como un proyecto que logró unir a los departamentos favorecidos por la construcción de la Troncal del Oriente ante la inminente posibilidad de convertir a este puerto como puente entre los productos del interior colombiano y el exterior del país” (Almanza y Bernal, 2005: 38)

Es en este escenario de expectativa ante la ola de progreso que representaba la modernización del puerto en donde el barrio Ancón desaparece, pese a que sus habitantes tenían una estrecha relación con el mar y con el puerto, pues laboraban “sobre las embarcaciones, haciendo remiendos y tapones, calafateando con estofa y brea caliente el casco de las pequeñas lanchas” (Vélez, 2002: 106). Para muchos habitantes de la ciudad, con el moderno puerto llegaría el progreso, pero ¿qué significaba el progreso para la gente? Analizar esta incómoda palabra sería menester de otro proyecto, así que nos conformaremos con plantear que gracias al vínculo casi filial entre el puerto y la United Fruit Company (posteriormente, Compañía Frutera de Sevilla) hubo una época en la ciudad en la que se ganaba más dinero trabajando como estibador, es decir, cargando guineo en los muelles de madera, que en lugar de trabajar en la alcaldía o en la gobernación. Así siguió siendo cuando ya no sólo se descargaba guineo sino todo tipo de productos, café, carbón, entre otros. Pero para mucha gente en Santa Marta las bonanzas no han traído progreso sino plata para gastar.

De esta forma, el puerto se constituyó en la segunda mitad del siglo XX en un importante polo de desarrollo, convirtiéndose en una de las principales fuentes de empleo de la ciudad,

“Llegaban buenos vapores, buques petroleros, toda clase de trabajo se daba allí, ello constituyó que nació el barrio San Martín, de ahí se crearon unas pandillas que iban al puerto y hacían daño y muy inteligentemente un señor llamado Florentino Noguera empleó toda esa mano de obra que había ahí, un potencial bastante grande, y se acabaron los problemas en el muelle, ya no habían robos, los que no trabajaron continuaron,

continuaban haciendo su bandida por ahí” (entrevista Eduardo Sánchez, pensionado ferroviario, 20 de diciembre de 2007)

Contexto ferroviario

El acceso a los talleres del ferrocarril era a las seis y media de la mañana. La entrada de los trabajadores era anunciada con una sirena, cuyo sonido se sentía en gran parte de la ciudad. Las oficinas estaban ubicadas en la carrera primera. La primera estación del ferrocarril que hubo en el siglo pasado se ubicaba donde actualmente está la zona llamada “el polvorín”, lugar en el que se parquean las tractomulas en la actualidad, sobre la Avenida del Ferrocarril. Esta estación antigua así como la más reciente fueron demolidas,

“Ahí quedaba el ferrocarril viejo y eso es un error grande porque eso no debieron haberlo demolido nunca, la única parte que hay ferrocarriles que no tiene un edificio antiguo, que lo han cogido para muchas cosas, es Santa Marta, lo tuvo y lo derrumbaron, lo demolieron, eso fue un error, eso todavía tiene que estarle doliendo la cabeza a todos estos dirigentes, cómo van a demoler un edificio tan, porque fue un edificio bonito, de los antiguos pero bonitos. Construyeron ese moderno que era muy bonito, ustedes no se acuerdan, ¿ustedes no se acuerdan?, era muy bonito, de arquitectura moderna, lo demolieron para construir unas bodegas, oye qué cabeza. Ahora que con el asunto del tren de Macondo, Santa Marta no tenía, oye que en la estación de Santa Marta, ¿cuál estación?, si aquí no hay estación” (entrevista a Alejandro Morán, pensionado ferroviario, 26 de octubre de 2007)

Según los entrevistados, las oficinas que componían las instalaciones de la División Magdalena del Ferrocarril eran: Gerencia general, rama jurídica y correspondencia, Administración de materiales (ubicada en los talleres). Ferrocarriles Nacionales fue una empresa de grandes proporciones, contaba con tres plantas eléctricas, cada una podía darle energía a un lugar como el Rodadero, la empresa estaba en capacidad de proveer todo tipo de materiales, desde insumos de oficina hasta toda clase de repuestos para las máquinas.

En Ferrocarriles Nacionales y en Puertos de Colombia el personal era dividido por áreas, existían dos áreas básicas: operativos y administrativos, dentro de estas se dividían las funciones en cargos. Algunos pensionados ferroviarios afirmaron que existió una buena relación entre los empleados, armonía que continúa actualmente. Los cargos que componían el funcionamiento del ferrocarril comprendían los de fogonero, frenero, maquinista, operadores, maquinero (ponían la dinamita en las balasteras para reventar la piedra para hacer la banca del ferrocarril), guardaaguja, maniobrero, entre otros. De tal manera, para entrar a esta empresa era necesario comenzar desde abajo, es decir, los trabajadores debían aprender todo lo referente al ferrocarril, por lo que los ingresos o concursos que se hacían eran para trabajar como obrero de vía, obrero oficios varios, ayudante de autoferro, de diesel, entre otros.

“Eran todos ayudantes, los ingresos nuevos eran puro ayudante porque nadie podía entrar, digamos, a maquinista porque no sabe, nadie podía entrar a maquinero a poner la dinamita porque tampoco, entonces cuando este personal ya tenía un tiempo que ya había trabajado con los veteranos, entonces los veteranos ya iban saliendo, ¿no?, y se iban suscitando vacantes, eran bastantes porque así como entraban así salían, como entraban en las mismas fechas, de modo que a la hora de salir muchos ya tenían todos el mismo tiempo y necesitaban bastantes vacantes, no te digo, yo cuando yo entré, entramos más de cincuenta personas (...), que nos escogieron ellos mismos porque ninguno sabía, nos mandaron a (...), a mí me mandaron de obrero, ahí de obrero uno aprendía porque ajá uno estaba aquí, lo mandaban a uno a hacer vainas, de pronto algún trabajador no se presentaba alguno de los ayudantes, entonces llamaban al obrero, entonces iban aprendiendo. A los que estaban más avanzados de los veteranos, había unos cursos concursos, digamos si el tipo era ayudante, ya el ayudante había aprendido a, supongamos, a oficial uno, un ayudante que había aprendido oficial uno, entonces este suplía al oficial uno, el oficial uno hacía mover al dos y así sucesivamente, entonces hacían curso concurso, sometían también unos exámenes, no, primero lo practicaban y luego lo sometían a un examen y el que pasaba, pasaba y el que no pasaba, se quedaba ahí mismo, lo mismo para maquinista, para

operadores, eh así, de modo que había un sistema muy bueno” (entrevista a Alejandro Morán, pensionado ferroviario, 26 de octubre de 2007)

Contexto portuario

Por otra parte, en Puerto los cargos administrativos contaban con una asignación salarial fija, mientras que los cargos de la sección operativa, es decir, lo referente al movimiento portuario y los buques recibían el salario a destajo, es decir, por tonelada descargada en el día.

“Allí había una tabla que, que. Allí había una división de funciones, los cargos de administración, secretario y jefes de departamentos, o sea y estaba la sección operativa, nosotros pasamos a operativa y era lo referente al movimiento portuario, al movimiento de los buques. En lo administrativo, estaba facturación, cobros. Nosotros pasamos allá y ahí algunos pasaron a ser wincheros, por ejemplo. Wincheros, operadores, mecánicos, conductores, todos eran del aspecto operativo” (Entrevista a Francisco Vanegas, pensionado portuario, 22 de noviembre de 2007)

El primer gerente de la empresa Puertos de Colombia fue Florentino Noguera, a quien los pensionados recuerdan con estimación, pues fue un hombre que impulsó la empresa:

“yo diría que en Santa Marta no ha habido ningún dirigente así a nivel administrativo como Florentino Noguera, un visionista tremendo. Ese señor estuvo en Alemania, estuvo por Europa viendo los puertos; en el cargo de gerente estuvo en comisión por allá y vino. Y aquí él le dio un vuelco a Santa Marta, incluyendo la avenida del ferrocarril” (Entrevista a Francisco Vanegas, pensionado portuario, 22 de noviembre de 2007).

La contratación laboral en el puerto y en el ferrocarril eran similares, en teoría la gente entraba a través de concursos. Sin embargo, en la práctica variaron considerablemente en cuanto el principio de Puertos de Colombia fue diferente y posterior al de Ferrocarriles Nacionales, además, según los pensionados entrevistados con el tiempo el sistema de contratación se politizó. Así pues, al

principio para entrar a trabajar al puerto bastaba con tener buena salud y estar dispuesto a trabajar,

“Que estuvieran bien de salud y ganas de trabajar y mas na’. No te digo que no querían trabajá. Cómo sería el puerto que pasaba uno “marihuanero, que no sé qué” le gritaban. El portuario era la lacra aquí. Después se politizó, allá había un grupo aparte de los estibadores puros, allá establecieron un número de ficha. Del quince... del diez... del mil, del mil pa’riba. Del diez, diez cero uno, el diez cero dos, el once veintitrés, el trece no sé qué, bueno, llegaba hasta los quince” (Entrevista a Francisco Vanegas, pensionado portuario, 22 de noviembre de 2007).

Es interesante observar la percepción que los habitantes de Santa Marta tenían sobre el puerto, y cómo esa percepción cambia en el tiempo debido, en parte, a la fama de derrochadores que cobran los portuarios, especialmente, después de la liquidación de la empresa, cuando algunas pensiones llegaban por varios millones de pesos. Como se ha señalado, durante los sesenta y setenta el proceso para ingresar laboralmente al puerto era muy flexible, varios pensionados nos contaron que cuando eran jóvenes jugaban en un equipo de béisbol en el barrio Pescaíto, el gerente de aquel entonces, Florentino Noguera, estaba al pendiente de sus resultados y como siempre perdían les propuso que formaran parte de un equipo que pensaba crear en la empresa, en tanto que Barranquilla y Cartagena tenían sus propios equipos de béisbol, a los quince días ya estaban trabajando cerca de veinte hombres, pese a que no tenían los documentos en regla, no obstante, trabajaron durante tres meses sin recibir sueldo mientras formalizaban su ingreso con la oficina de Bogotá.

Entre los relatos de pensionados de puertos y del ferrocarril, la figura de Florentino Noguera sobresale especialmente, pues según la percepción general “el tipo le dio la mano a la gente que estaba en la nada”, como se describe en el siguiente relato

“Salieron en la calle ocho, que era el barrio de lenocinio aquí, había una cuadrilla, le decían la cuadrilla del Diablo, atracadores, marihuaneros, eso era y a todos los fue llamando pa’ puertos. Hoy en día, más del cincuenta

por ciento están pensionados” (Entrevista a Francisco Vanegas, pensionado portuario, 22 de noviembre de 2007).

Durante esta época, algunos trabajadores salían en volquetas a buscar hombres para trabajar porque había muchos productos que debían ser descargados y no había personal suficiente, no obstante, en la calle se encontraban con la renuencia de la gente por el imaginario que empezó a configurarse sobre el personal que trabajaba en puerto, de marihuaneros y rateros. Lo paradójico es que, en palabras de un pensionado, “tiempo después la sociedad samaria terminó arrodillada, queriendo un puesto”

Así pues, es importante subrayar que en Santa Marta la mayor parte del siglo XX estuvo signada laboralmente por las oportunidades de empleo que se generaban desde las empresas de puertos y de los ferrocarriles; si bien existían algunas otras empresas fuertes como Bavaria (privada) o La Licorera Departamental (oficial), su acceso era bastante restringido, ya fuese por formación o por relaciones políticas. Especialmente, el trabajo en puertos se volvió apetecido para la población habida cuenta de los excelentes salarios y condiciones laborales que ofrecía, pese a que inicialmente se veía en menos el trabajar allí debido a que las personas que se contrataban tenían fama de viciosos y malhechores. Hasta tal punto fue el ansia de trabajar en puertos que trabajadores ya vinculados laboralmente a entidades bancarias, entre otras empresas, migraron al trabajo en el puerto en busca de mejoras salariales.

Al amparo de estas dos grandes empresas la ciudad creció económicamente no solo por los ingresos que estas generaban a la economía de la ciudad, el departamento y el país, sino porque alrededor de estas surgieron gran cantidad de negocios de diversa índole: ventas ambulantes y estacionarias, hoteles, cargadores y un largo etc que contribuyeron al fortalecimiento de la economía local.

CAPÍTULO 3 RESISTENCIA Y TRADICIÓN ORAL EN SANTA MARTA

Es importante destacar que las narraciones de los pensionados ferroviarios y portuarios eran el punto central de la investigación, por lo tanto, no eran un instrumento para complementar los datos de la documentación escrita o de la observación. En este sentido, el punto de partida fueron los relatos de los pensionados, la exploración de sus recuerdos, de sus percepciones de una época, de sus conclusiones, en fin, sus oralidades en torno a sus experiencias en el ferrocarril o en el puerto. Nuestra postura metodológica es consecuente con recientes tendencias de la historia y la antropología en las que a través de la historia oral o de la narración autobiográfica se pretende reconstruir la memoria a partir de “la voz de los sin voz”, expresión de Thompson que da cuenta del interés por reconocer la importancia de las personas o los grupos humanos que por criterios de raza, religión, sexo o clase se han visto desplazadas de los estudios académicos

“El uso de fuentes orales y narrativas biográficas entre los sectores populares o subalternos con fines de reconstrucción histórica, según Ferreira, no sólo permite la revalorización de unos sujetos sociales postergados y desvalorizados, sino que, además, «puede permitir el surgimiento de nuevas alternativas a dilemas sociales por medio del rescate de la participación de agentes hasta entonces excluidos de los relatos históricos» (Ferreira, 1999: 53)” (Pujadas, 2000: 129)

Es así como en el campo de la historia oral, los testimonios orales son interpretados con el fin de reconstruir los objetos y las problemáticas de estudio, esto quiere decir que es de suma importancia la percepción de los actores y sujetos sociales, estos datos son complementados con fuentes escritas como

información estadística, hemerográfica y bibliográfica (Martínez, 1999). Ahora bien, el campo realizado durante este proyecto se centró en las narraciones de los portuarios con el fin de reconstruir desde sus percepciones el escenario laboral y social de las empresas Ferrocarriles Nacionales y Puertos de Colombia en la ciudad de Santa Marta. De esta manera, esperábamos desentrañar los posibles conflictos o detonantes de situaciones en las que la inconformidad se expresara de forma latente hasta construir un discurso propio, íntimo, por lo que la complementariedad de las fuentes no representó una búsqueda exhaustiva de contraste sino una exploración superficial que nos permitiera la ubicuidad de ciertos momentos, pues el mayor peso del campo recaía en las oralidades.

Una vez hecha esta precisión metodológica, nos asaltaba otra cuestión: el hecho de la escritura académica, es decir, ¿cómo trasladar lo expresado en el texto oral?, ¿cómo analizar las narraciones? Esto podría parecer irrelevante, sin embargo, no hay duda de que como investigadores partimos de una serie de textos escritos que circunscriben nuestro campo de estudio. Por ejemplo, antes de empezar el campo habíamos definido estudiar el discurso oculto, sin siquiera tener indicios de que, en efecto, existía en la realidad de los pensionados ferroviarios y portuarios. Sumado a esto, concluimos nuestro trabajo con la elaboración del presente informe que constituye un texto escrito, en el que quedarán por fuera los gestos de las personas entrevistadas, el golpeteo de una mano sobre la mesa para hacer énfasis en una afirmación, o la expresión del rostro y del cuerpo de un entrevistado que cuando se dio cuenta que íbamos a grabar nos dijo, incorporándose y tocando con sus manos el pecho: “me hubieran avisado, hubiera aclarado la voz”.

En el estudio de la oralidad, estos gestos llamados signos paralingüísticos tienen la misma importancia que las expresiones orales, pues lo expresado con el cuerpo suele confirmar o contradecir lo dicho en el habla. Por otra parte, siguiendo el razonamiento de Scott, los rumores, el chisme, los cuentos populares, las canciones, los gestos, los chistes, entre otras expresiones, terminan

convirtiéndose en vehículos para que las personas insinúen su inconformidad o las críticas a las relaciones de poder imperantes “al tiempo que se protegen en el anonimato o tras explicaciones inocentes de su conducta” (Scott, 2000: 21)”. Sin embargo, la escritura etnográfica en este caso o, en general, la escritura académica está circunscrita a un marco de producción que, a la vez, imponen una percepción al investigador, entorpeciendo la comprensión de la dimensión significativa de los fenómenos culturales (Zires, 2000). Así pues, en este documento hemos querido evidenciar ciertos elementos que emergieron durante el campo, los cuales podrían constituirse en indicios de una resistencia simbólica, cotidiana, oral a situaciones de diversa índole. Pero es necesario depurar el análisis, filtrar los elementos simbólicos para darle mayor consistencia a lo investigado, por tal razón, seguiremos trabajando en este tema y mejorando este documento que por el limitado lapso en que fue trabajado será un esbozo de lo que descubrimos durante el trabajo de campo.

La resistencia en Santa Marta

Luego de esta breve precisión metodológica, entremos en materia: ¿en qué sentido entendemos la resistencia? Cuando empezamos este proyecto esperábamos encontrar situaciones o escenarios de confrontación directa, por ejemplo, revueltas, huelgas o manifestaciones simbólicas explícitas, como la huelga histórica que desencadenó la masacre de las bananeras, hecho que ha sido recreado desde la literatura, la poesía, la música y la academia. Es tal vez, uno de los acontecimientos históricos que más ha sido estudiado y que ha permanecido en la memoria colectiva de los habitantes no sólo de la Zona Bananera sino del resto de la región. Como dice la canción

“sólo quedan los recuerdos escondidos de la cumbia,/ de la gaita y el tambor,/ de las balas con que el pueblo fue abatido/ en las plazas y caminos cuando la huelga estalló./ Porque allá en la Zona Bananera,/ allá sufre sin queja un pueblo soñador (Bis),/ que nada ganó al pelear dos guerras, ay,/ por lo que hoy olvidan su dolor,/ es el pueblo bananero de

abarca y de sombrero que espera redención” (Canción Las Bananeras, interpretado por Jorge Oñate)

Ahora bien, pese a que ese puede ser un lugar común al hablar de resistencia, nuestra búsqueda terminó orientándose a desentrañar aquellos pequeños actos, casi desapercibidos, o expresiones orales que también configuran acciones de resistencia pero desde la cotidianidad de los habitantes. Esto con el fin de comprobar si los habitantes de Santa Marta son tan tranquilos o, más bien, desinteresados de su entorno, lo que ha hecho que la ciudad sea “tomada” por pobladores originarios de otras regiones como los antioqueños o los santandereanos, recogidos en el generalizado término de “cachacos”. Esta percepción forma parte del imaginario local, y es precisamente dicho imaginario el que nos proponíamos explorar, ya sea para ponerlo en tela de juicio o para evidenciar que las situaciones y condiciones sociales de la ciudad han construido una memoria colectiva que recoge lo que se ha querido recordar y olvidar.

Por lo tanto, para efectos de este proyecto el concepto de discurso oculto de James Scott (2000) resulta esclarecedor, pues nos permitía acercarnos a una realidad en la que lo importante es comprender las elaboraciones culturales y cotidianas de un grupo humano específico respecto a unas relaciones de poder definidas a partir del sistema laboral, recurriendo a la memoria individual y colectiva, es decir, hallando en sus recuerdos de la época en la que fueron trabajadores activos los indicios sobre diversas formas de resistencia latente.

Durante el trabajo de campo, fuimos testigos de manifestaciones explícitas, por ejemplo, el 22 de noviembre de 2007, durante la entrevista de un pensionado portuario en el Café del Parque, observamos un gran grupo de mototaxistas aglomerarse en frente de la Alcaldía, reclamando por un decreto reciente en el que se prohibía el transporte de parrilleros hombres durante determinadas horas del día. Esta protesta duró todo el día, algunas busetas del transporte público debieron desviarse de la ruta para llevar a los pasajeros a su destino. Durante la

noche, la policía antimotines se desplegó por distintos puntos de la ciudad, atacando a mototaxistas que atravesaran una calle o una avenida. En otra ocasión, el 21 de enero de 2008 los pobladores del barrio Tayrona bloquearon el paso por el puente de Mamatoco, reclamaban no tener agua, simultáneamente la vía alterna también había sido bloqueada por la misma razón. Estas situaciones reflejan que los focos de protesta en la ciudad son dados por temas tan puntuales como la problemática de los mototaxistas (control y castigo) y los servicios públicos, principalmente, el agua y la luz. Dichas manifestaciones se presentan en barrios pobres, la gente protesta al interior del mismo barrio, bloqueando una calle con palos, pero esto raras veces acarrea efectos a largo plazo. Ahora bien, estos escenarios de confrontación directa no eran el objeto de nuestro proyecto, pero consideramos que reconocer que sí se presentan en la ciudad nos permite ahondar en la otra cara de la moneda, es decir, en aquellos escenarios casi íntimos en los que puede llegar a ser mucho más representativo lo que se cuestiona.

Por ejemplo, el día de la protesta de los mototaxistas, el pensionado que estábamos entrevistando conversó unos minutos con un amigo que se acercó a saludarlo, presentamos a continuación lo que expresaron:

- es que este cuento no lo pueden solucionar quitando el parrillero, todos saben quiénes matan, cómo matan, lo que pasa es que hay unos mototaxistas que son fregados, pero vea, la solución es ponerles rutas, carnetizarlos, que los cojan y le digan, tú trabajas esta ruta, que si estás en el centro, listo, te llevas el pasajero para donde te corresponda la ruta, así, pero eso de quitar el parrillero, eso no sirve de nada.
- Sí, vea todo este alboroto
- vea, quién se cree que este ¿? (al parecer, hablan del comandante de la Policía) no sepa nada, todos saben, si fuera un muerto, pero matan de a cinco, eso tiene que ser con el apoyo de la Policía, porque si no, no se podría... y esta señora, la mona, tenía también su cuento... el marido dizque está preso en Bogotá. (Diálogo en el Café del Parque, 22 de noviembre de 2007)

En estas palabras encontramos un alto grado de comprensión e, incluso, de inconformidad respecto a una situación, vemos cómo una medida que busca el control de los mototaxistas es vinculada con el estado de violencia de la ciudad. En el diálogo, inmerso en un ambiente de confianza propio de dos viejos amigos, se cuestiona el decreto que prohíbe al parrillero hombre, se plantean soluciones y se responsabiliza a la fuerza pública de complicidad con los asesinatos cometidos semanas atrás. Tres elementos que difícilmente podrían salir de la escena privada, pues los autores de este diálogo no repetirían sus afirmaciones frente a la Policía, por ejemplo. Es este hecho de circunscribir lo que se piensa y se dice a una esfera íntima, es decir, a un grupo unido por la amistad o por lazos familiares sin temor a las represalias es lo que se ha denominado discurso oculto, definido en palabras de Scott como

“la conducta “fuera de escena”, más allá de la observación directa de los detentadores de poder. El discurso oculto es pues, secundario en el sentido de que está constituido por las manifestaciones lingüísticas, gestuales y prácticas que confirman, contradicen o tergiversan lo que aparece en el discurso público” (Scott, 2000: 28)

Podemos mencionar diversas situaciones en las que las personas expresan lo que sienten dentro de la mayor libertad posible. Al respecto, presentamos dos ejemplos: 1. durante la campaña electoral de octubre de 2007, varias personas esperábamos en un pequeño negocio de ventas de minutos a que dejara de llover, había sido un fuerte aguacero. Luego, un carro pasó con un gran afiche político, al lado de la fotografía de un candidato al Concejo, leímos el lema: “Por amor a Santa Marta”. En el negocio, redundó la voz de un hombre que en tono sarcástico dijo: “Por amor a Santa Marta, será por amor a la plata”, luego siguió una risa colectiva, se trató de un momento en el que compartimos la burla despectiva hacia los políticos pese a que todos éramos extraños, no obstante, un ambiente de complicidad hizo que participáramos de un discurso común a la mayoría de las personas que están por fuera del campo político. 2. Un diálogo en el interior de

una buseta, entre el conductor y un hombre de mediana edad, sentado cerca de la puerta:

- Hombre: iban a matar a un viejo, no sé qué pasó que terminaron matando a estos... Pero él no era chofer, él no era amigo tampoco
- Conductor: sí, él era amigo de este porque si no, por qué lo matan, era ayudante. La cosa está dura, ya nadie quiere subir para arriba, ya nadie quiere ir pa'llá arriba, yo no voy por esos lados, si me van a matar me tendrán que matar en los Almendros porque yo por allá no voy, es más, yo no soy de aquí, yo no conozco Bonda y el 11.

Estos dos ejemplos hacen referencia a dos problemas emblemáticos de la ciudad. Por un lado, la política o más bien los políticos que han gobernado la ciudad gozan de la fama de no hacer nada por Santa Marta, de contribuir con su atraso y de malgastar el erario público, no en vano, el distrito está intervenido por la ley 550 de 1999 desde el año 2003, en donde se ha comprometido con el Acuerdo de Reestructuración de Pasivos. Por otra parte, en el segundo ejemplo encontramos la presencia de la violencia en la ciudad, violencia que afecta a todos pero que, al parecer, puede ubicarse en lugares específicos, la expresión “yo no conozco Bonda y el 11” evidencia el peligro que se cierne en estos barrios, puede ser un chisme o un rumor pero lo cierto es que es de todos conocido.

Pero frente al tema de la violencia, encontramos otros temas que pueden llegar a causar igual o mayor inconformidad, por ejemplo, aquellos referentes al campo laboral, pues durante la década de los noventa varias empresas cerraron o se fueron de la ciudad, son los casos de Ferrocarriles Nacionales, de Puertos de Colombia, de la Licorera del Magdalena, Cervecería Bavaria, entre otros. Esta situación sumió a la ciudad en una crisis laboral, aumentando el número de desocupados y consolidando el sector burocrático como la principal fuente de trabajo. En una conversación con una señora entrada en años, originaria de la Guajira, pero con más de cincuenta años de vivir en Santa Marta, en tono de rabia, un poco sorprendida o tal vez indignada nos definía al samario de la

siguiente manera: “es que el samario no es agua ni sal, se llevaron la empresa esa que quedaba por Carrefour, Bavaria, se llevaron la otra... (Mi esposo) era todo dejado, que si le daban esto con eso se conformaba”. Otras opiniones apuntan a señalar que Santa Marta vivió una especie de florecimiento económico con la construcción de la Troncal del Caribe así como con la llegada de personas del interior del país,

“Eh, con la construcción de la Troncal del Caribe, Santa Marta tiene dos aspectos, tiene uno bueno y es que llega el dinero del interior de la República, llegaron aquí los santandereanos, llegaron los antioqueños, gente con ganas de trabajar, trabajan y tan es así que Santa Marta prácticamente hoy en día el 40% son personas del interior, digo si no estoy equivocado, digo que de pronto es hasta más. Entonces llega el dinero de afuera, se crean los grandes negocios, aparece el Ley en Santa Marta por los años 69” (Entrevista Eduardo Sánchez, pensionado ferroviario, 20 diciembre de 2007)

Ahora bien, no es nuestro interés apoyar percepciones absolutas sobre el carácter de los samarios, tal vez resultaría más importante explorar las acciones y reacciones que han alimentado la percepción general de “dejadez”, como si nada le importara a los samarios, mientras que en el ámbito de lo que ha sido llamado discurso oculto encontramos todo tipo de expresiones lingüísticas o prácticas que manifiestan una crítica frente a un conjunto de actores que son detentadores de poder. En nuestro caso, los pensionados ferroviarios y portuarios son protagonistas de un discurso oculto al interior de cada grupo de trabajadores, manejan sus propias versiones del proceso de liquidación de las empresas respectivas, incluso al interior de cada grupo unos miembros son objetos de crítica como los sindicalistas, debido en parte a que estos ejercían un poder explícito dado su condición que los diferenciaba del resto de trabajadores

Relatos

Sobre el ferrocarril existen varias historias que han permanecido en la tradición oral, por ejemplo, durante la huelga bananera, luego de la masacre, los vagones

viajaban atestados de muertos, fue llevada a la literatura en Cien años de Soledad, de Gabriel García Márquez y La Casa Grande, de Álvaro Cepeda Zamudio. El tren también ha inspirado canciones como Los buenos Tiempos, interpretada por Carlos Vives

“Pa’ mi abuelo fue el progreso
que la carga le aliviaba
y en esa mula de hierro
con otros tiempos soñaba

Pa’ mi abuelo fue el progreso
y eso lo tenía contento,
viviendo las malas horas
lo llamó los buenos tiempos”

Otra de las historias habla de la locomotora a la que llamaban la Papindot. Se trataba de una “locomotora del ferrocarril, con un tanque de agua corto. Era la encargada de acomodar a los vagones de carga y de pasajeros en los patios de la Terminal” (Vélez, 2002: 245)

“La de la maquinaria, una que es muy popular, la que está allá en el round poit, esa máquina fue famosa, los maquinistas la peleaban y le pusieron hasta el nombre de una, creo que fue de una prostituta francesa, que era, era la papindó, la papindot, creo que es la 42, eso tiene su numeración, de modo que, sí son historias” (entrevista a Alejandro Morán, pensionado ferroviario, 26 de octubre de 2007)

Al parecer, el término proviene de un corte de cabello que se hacían las mujeres francesas en la década de los veinte, el corte era a la altura de las orejas, las primeras mujeres que usaron ese estilo en Santa Marta fueron las prostitutas.

Situaciones conflictivas

Por otra parte, la liquidación de las empresas en cuestión pudo constituir detonantes de conflictos, de tal manera que permitieran que expresiones del

discurso oculto emergieran en la superficie, sin embargo, contrario a lo que esperábamos, encontramos pocos datos que dieran cuenta de esta posibilidad, una huelga de los empleados ferroviarios en 1982 por falta de pago o alguna manifestación a raíz de la liquidación, por ejemplo:

“Movimiento no se hizo, bueno sí pasó algo que se hizo una protesta, inclusive llevamos hasta cajones de muerto, yo creo que fuimos uno de los primeros que sacamos ese sistema aquí, hasta cogimos un ataúd y lo pateamos por la Campo Serrano y por la Avenida Santa Rita y por la Bahía” (entrevista a Alejandro Morán, pensionado ferroviario, 26 de octubre de 2007)

A finales de los ochenta comenzaron los rumores sobre la posible liquidación de la empresa. En el año 1990 empezaron a llegar los oficios desde Bogotá, con los listados de las personas que serían indemnizadas. Los despidos se presentaron por grupos de 10 ó 15 trabajadores, al parecer, seleccionados según los años de trabajo. Además, a muchos de estos empleados les aseguraron que iban a ser reubicados

“Ah, y otro cuento, digamos que dañaron al personal, fue que los iban a reubicar en otras entidades a los indemnizados y eso jamás se dio, pobre gente (risa)... Fue oficial, fue oficial porque eso lo dijeron que iba a ser reubicados, yo creo, si no me equivoco creo que de toda la gente, a una persona la reubicaron, yo no me acuerdo si fue que lo mandaron para la División Central o para la División Pacífico, fue lejos y después no reubicaron a más nadie” (entrevista a Alejandro Morán, pensionado ferroviario, 26 de octubre de 2007)

Sin embargo, cuando les preguntábamos a los pensionados ferroviarios las razones por las que había sido liquidada la empresa emergía todo tipo de argumentos que apuntaban a la corrupción de la clase política local y nacional.

“Eso no lo pienso yo, eso lo piensa el pueblo colombiano y lo sabe el pueblo colombiano que fue la clase política que lo acabó, la burocracia política lo acabó... Usted sabe ¿cómo acaban los políticos las entidades del Estado?, carcomiéndole todos los recursos generales, nombrando

tantas corbatas en ellos.” (Entrevista Juan Llach, pensionado ferroviario, 31 de octubre de 2007)

Curiosamente, aunque los pensionados coincidían en no hablar de conflictos explícitos entre los trabajadores, sí mencionaron las relaciones con los miembros del sindicato. Al parecer, el sindicato buscaba intereses propios, incluso en alguna ocasión “vendieron la convención”, es decir, se preocuparon sólo porque les nombraran al hermano o a un familiar cercano, esta y otras situaciones generaron que se convirtieran en el objeto de burlas, de la famosa “mamadera de gallo”, por parte de sus compañeros de trabajo, pues en palabras de un pensionado “no servían para nada”.

“no, no, así como te digo, de canciones no, había cosas qué decir, los insultaban, había veces uno se paraba, un poco de gente que llegaba. Un día al sindicato lo tenían ahí rodeado, echándoles un poco de vainas y en discusión, el líder discutía y el otro también discutía y se contestaban, pero a mayores nunca pasaba y, no sé, la gente del ferrocarril fue muy, fue muy apacible, muy tranquila, así enfrentamientos graves, así de armas y eso, no, es decir, sí hubo trompadas y peleas, cuando hacían las convenciones de... las asambleas, siempre había pelea” (entrevista a Alejandro Morán, pensionado ferroviario, 26 de octubre de 2007)

los jefes de personal lo nombraban era por política, ya no era por, por, digamos, por mérito sí, por, por antigüedad, no, ya los políticos dominaban esta vaina y eso también contribuyó a que el ferrocarril se acabara, pero eso no fueron los empleados, el sindicato era un sindicato muy endeble, un sindicato muy, de modo que no fue el sindicato como el sindicato de puertos que eran unas avispas, estos no, estos por cualquier cosa se vendían, por porquerías se vendían y de entrada siempre los dominó, allá más bien se acabó fue por la política en el ferrocarril y por la vaina de la competencia que le pusieron con las tractomulas” (entrevista a Alejandro Morán, pensionado ferroviario, 26 de octubre de 2007)

Ahora bien, la relación entre sindicato y liquidación de la empresa origina incluso la comparación entre las dos empresas, entre Puertos de Colombia y Ferrocarriles Nacionales, pues pese a que los ferroviarios recuerdan haber cuestionado las acciones del sindicato, piensan que los sindicalistas portuarios actuaron peor como lo señala el siguiente comentario:

“Es que los de puerto eran unos bandidos (haciendo referencia al sindicato), los de nosotros también, pero es que ellos hicieron sus cosas y salieron con buenas pensiones, ellos robaban a la empresa... Por eso tú ves gente de puerto con dos, tres mujeres, en cambio nosotros vivimos bien con lo que nos dieron, si nos dieron un millón, con eso andamos bien”
(Pensionado ferroviario, 1 de noviembre de 2007)

Encontramos elementos interesantes, por ejemplo, sentirse en desventaja en el tema de las pensiones, desventaja que es atribuida a la deshonestidad del sindicato portuario y no a disposiciones legales para cada empresa y, por otro lado, contrarrestarlo con el sentimiento de conformidad al expresar “vivimos bien con lo que nos dieron”, evidenciando que tener más dinero es la condición primigenia para prácticas sociales como mantener a más de una mujer. En el otro extremo están los pensionados portuarios, quienes no justifican del todo el imaginario que existe sobre ellos en la ciudad, consideran que no todos los portuarios son “mamadores de gallo, tomadores de ron y tienen varias mujeres e hijos” pero reconocen con un halo de ingenuidad que ellos lo único que hicieron fue “pedir” cosas que desde Bogotá las aprobaron, por lo que no tenían la responsabilidad en que esas cosas se las hayan dado. Incluso, algunos argumentaban que si los de “arriba” robaban por qué ellos no iban a hacer lo mismo, en otra ocasión, un pensionado nos comentaba recordando su infancia y juventud en la Zona Bananera y su época laboral en puerto que “la situación no ha cambiado, sigue siendo más fuerte aquel que tiene el poder que aquel otro que produce” (Entrevista Edinson Troncoso, pensionado portuario, 9 de enero de 2008)

Vemos entonces cómo a través de la oralidad no sólo encontramos un conjunto de palabras que dan cuenta de algo sino también conclusiones, pensamientos, razonamientos que expresan cómo se interpreta el entorno en el que se ha vivido y cómo se justifican los actos y las decisiones que se han tomado en determinado momento. Esto sumado a prácticas no verbales o al lenguaje corporal nos lleva a contemplar un escenario complejo en el que participan materias heterogéneas de significación.

CONCLUSIONES

Aunque siempre se ha visto a Santa Marta como una ciudad con pocas oportunidades laborales o comerciales lo cierto es que la historia desmiente esta afirmación en términos de lo absoluto. Desde el siglo XVIII y hasta mediados del XIX, la ciudad asistió al florecimiento de una clase comerciante que llegó a tener renombre a nivel nacional, siendo equiparados por trabajadores, ahorradores y confiables a los santandereanos y antioqueños. Si bien, inicialmente, esta fama comenzó con residentes catalanes en la ciudad, ya para la época de la independencia y años posteriores el protagonismo se concentró en las manos de comerciantes nativos y criollos.

Para algunos autores las causas que originaron la desbandada de los comerciantes hacia otras latitudes con la consecuente pérdida del protagonismo comercial de la ciudad, obedecerían a factores como la serie de terremotos que arrasaron a Santa Marta en 1834 o las inundaciones causadas por el río Manzanares 20 años después. También es probable que se halle debido a una epidemia de langostas que llegó a asolar la región.

Pese a estas circunstancias, el muelle mantuvo su actividad mercantil, ocupando durante varias décadas del siglo XIX, el primer lugar en cuanto a los volúmenes de importación y exportación en comparación con los puertos de Cartagena y Sabanilla, sus más directos rivales en la actividad portuaria. La actividad importadora fue siempre más importante que la exportadora en el puerto samario, debido a las dificultades que para las comunicaciones con el resto del país representaba la abrupta geografía colombiana, por lo que muchos de los bienes o productos requeridos en la ciudad eran conseguidos fuera del país, por vía marítima. Esta dificultad comenzó a ser subsanada con la construcción del ferrocarril, que a partir de 1961 unió a Santa Marta con el interior y el occidente del

país, articulando así la ciudad al circuito del comercio nacional eficientemente, a la par que por el puerto se consolidaba su apertura al resto del mundo.

Santa Marta, entonces, durante buena parte del siglo XX estuvo definida laboralmente por las oportunidades generadas desde las empresas de Puertos de Colombia y Ferrocarriles Nacionales. A empresas como Bavaria (privada) o La Licorera Departamental (oficial), el acceso laboral era bastante restringido, ya fuere por formación o por relaciones políticas. Con el trabajo en el puerto se volvió apetecido para la población, el trabajo era absurdamente exigente con jornadas de hasta dieciocho horas continuas pero en compensación estaban los excelentes salarios y condiciones laborales que ofrecía, aunque inicialmente era mal visto trabajar allí debido a que las personas que se contrataban tenían fama de viciosos y malhechores. Sin embargo, hasta tal punto llegó el ansia de trabajar en puerto que trabajadores ya vinculados laboralmente a entidades bancarias, entre otras empresas, migraron al trabajo en el puerto en busca de mejoras salariales.

Al amparo de estas dos grandes empresas, la ciudad creció económicamente no sólo por los ingresos que estas generaban a la economía de la ciudad, el departamento y el país, sino porque alrededor de estas surgieron gran cantidad de negocios de diversa índole: ventas ambulantes y estacionarias, hoteles, cargadores, entre otros, que contribuyeron al fortalecimiento de la economía local. Hay que tener en cuenta que la apertura de la troncal del Caribe, en los setenta ayudó a consolidar un cierto boom de la economía samaria al facilitar la entrada de nuevas fuentes económicas, pero que entraron en franca competencia con la actividad ferroviaria que hasta entonces ostentaba la casi exclusividad en el transporte de productos. Sin embargo, y eso sería objeto de otro estudio, estas bonanzas, legales o no, no han significado para la ciudad un mayor impulso para su desarrollo social, político o infraestructural.

Ahora bien, la consolidación de la actividad portuaria y ferroviaria en la ciudad no sólo generó beneficios económicos. También participó en el crecimiento

poblacional de esta, en la medida que propició el asentamiento de personas, que atraídas por las oportunidades de trabajo, se radicaron en barrios como Pescadito, 20 de Julio, Los Almendros y otros de extracción popular haciendo crecer a Santa Marta.

En este contexto se fueron articulando entonces formas simbólicas de resistencia que encontraron su expresión en las oralidades de los pensionados de puertos y ferrocarriles y con las que resistían a sus duras jornadas de trabajo, al manejo político que se entronizó en estas empresas, la corrupción que campeaba en todos sus estamentos y, finalmente, a la disolución de las mismas.

Si bien, el objeto inicial de esta investigación apuntaba a encontrar formas simbólicas de resistencia que obedecieran a las categorías de la leyenda, el chiste, el cuento o los cantos, en la realidad nos encontramos que estas formas se enmarcan más dentro de los términos del rumor, pues esta expresión ofrece un mayor grado de anonimía, al igual que el chisme, puesto que todos los que conforman un mismo círculo de solidaridad conocen lo que se dice pero nunca de dónde salió o quién lo dijo primero. Esto entonces se configura como una gran medida de protección para aquellos que están al tanto del discurso.

Los actos no verbales que dan cuenta de discursos ocultos de resistencia se configuran a través de acciones como los robos y saqueos que se producían en el puerto y, al parecer, en menor medida en los vagones del tren, los cuales estaban justificadas en los llamados robos técnicos y la corrupción de la alta administración, como nos decía un pensionado “si ellos roban, por qué nosotros no”.

Por último, encontramos que ante el sentimiento de impotencia de las clases trabajadoras por la liquidación de las empresas, entraron en una especie de dejadez o “*meimportaunculismo*”, con las que afrontaron el hecho. La consideración de que nada se podía hacer ante las decisiones del Estado para el cierre o, más bien, la privatización del puerto y del ferrocarril generó en ellos la

sensación de que nada estaba en sus manos, como se ve reflejado en expresiones “nada podía hacerse”, “esa fue una decisión del gobierno”, entre otras, lo que tal vez nos daría un indicio del carácter cultural de estos dos grupos de pensionados y, por extensión, de los habitantes de la ciudad. No obstante, sería necesario una mayor exploración al respecto, por ahora, los datos recogidos en campo sólo dan cuenta de una resistencia latente que no acarrió manifestaciones explícitas, ni siquiera con la posterior liquidación de las empresas, quizás, en el fondo, porque no generó una creciente inconformidad en la definición del valor de las pensiones. Pese a que en el fondo se considera que la corrupción política local y nacional contribuyó a la privatización del puerto y del ferrocarril

BIBLIOGRAFÍA

Almanza, Roberto y Bernal, Ángela. 2005. El Ancón: memoria e identidad reterritorial en las fiestas de la Virgen del Carmen de Santa Marta. Tesis de pregrado. Santa Marta: Universidad del Magdalena

Ardila, Esperanza. 2006. Práctica discursiva, violencia y terror cotidianos en el desplazamiento. Caso la ciudad de Santa Marta. Tesis de pregrado. Santa Marta: Universidad del Magdalena

Corso, Adriana. 2000. "Santa Marta. La habilidad para sobrevivir". En: Vives, Alberto y Guaimo, Silvana (compiladores). *Poblamiento y ciudades del Caribe Colombiano*. pp. 391-404. Bogotá: Observatorio del Caribe Colombiano-Fonade y Universidad del Atlántico.

Viloria de la Hoz, Joaquín. 2000. Empresarios de Santa Marta: El caso de Joaquín y Manuel Julián de Mier, 1800-1896

Scott, James. 2000. Los dominados y el arte de la Resistencia. Discursos ocultos. México: Ediciones Era

Pujadas, Joan. 2000. "El método biográfico y los géneros de la memoria". En: Revista de antropología social, No 9. Páginas 127-158

Herrera Soto, Roberto y Rafael Romero Castañeda. 1979. La Zona Bananera del Magdalena. Historia y léxico. Bogotá: Imprenta patriótica del Instituto Caro y Cuervo.

Scott, James. 2000. Los dominados y el arte de la Resistencia. Discursos ocultos. México: Ediciones Era

Martínez Omaña, María Concepción. “El uso diverso y complementario de las fuentes de información en historia oral”. En: Revista Electrónica Razón y Palabra, Oralidad y Comunicación, Número 15, año 4, agosto-octubre 1999. <http://www.razonypalabra.org.mx/anteriores/n15/maconcep15.html> 6 de Julio de 2007

Meisel Roca, Adolfo. 2004. La economía de Ciénaga después del Banano. Documentos de trabajo sobre economía regional. No. 50. Cartagena: Centro de Estudios Económicos regionales, CEER. Issn 1692-3715.

Mejía Sanabria, Carlos Alberto. 2005. Ferrocarriles colombianos en el siglo XIX. Inicio de una mentalidad moderna y tecnológica en el país. En: Biblioteca Virtual del Banco de la República, www.lablaa.org

Cárdenas Ulloa, Roberto y Boris Alberto Gutiérrez. 2001. Cómo destruyen a Colombia. El arrasamiento y la muerte de los ferrocarriles nacionales. Crímenes de Estado. Una investigación histórica, jurídica y económica. Bogotá: Editorial Rodrigo Chía.

Ospina, Natalia. 2007. Santa Marta ¿la magia de tenerlo todo? Realidades y perspectivas del discurso del turismo. En: Silva Vallejo, Fabio (compilador). Pensando la región. Etnografías propias para la construcción de un discurso regional. Santa Marta: Universidad del Magdalena, Oraloteca.

Reclus, Eliseo. 1992. Viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta. Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura, Colcultura.

Vélez Cuello, Jesús. 2002. Crónicas irreverentes de Santa Marta. Bucaramanga: Kogi producciones, Marketing Cultural Ltda.

Zires, Margarita. 1999. "De la voz, la letra y los signos audiovisuales en la tradición oral contemporánea en América Latina: algunas consideraciones sobre la dimensión significativa de la comunicación oral (1)". En: Razón y palabra. Oralidad y Comunicación. Número 15, Año 4, Agosto – Octubre. <http://www.razonypalabra.org.mx/anteriores/n15/zires2-15.html> 6 de Julio de 2007

Artículos de prensa

Montaño, Jorge. 2007. Glencore afianza su presencia en la Costa. En: El Heraldillo. Sección Económica. Miércoles 21 de febrero de 2007. <http://www.elheraldillo.com.co/anteriores/07-02-21/economicas/noti2.htm> 10 de Marzo de 2008

Nueva Opinión. 2007. Macondo sufre otros cien años de soledad. En: http://www.nuevaopinion.net/index.php?option=com_content&task=view&id=242&Itemid=46 4 de marzo de 2008

Montenegro, Armando. "Los mismos obstáculos". En: El Espectador, 17 de marzo del 2007. En: <http://www.elespectador.com/elespectador/Secciones/Detalles.aspx?idNoticia=7043&idSeccion=137> 5 de Noviembre de 2007

Sociedad Portuaria. 22 de junio de 2007. Sociedad Portuaria, apoyando el sueño del Premio Nobel de Literatura. En: http://www.spsm.com.co/es/det_not.asp?id=184 4 de abril de 2008