



# Revista de Estudios Marítimos y Sociales

*Publicación científica de carácter semestral*

Año 12 - Número 14 - Enero de 2019 - Mar del Plata - Argentina - ISSN 2545-6237

## Trabajadores portuarios e historiografía laboral

*Dockworkers and labour history*

Frederick Cooper\*

Universidad de Nueva York, Estados Unidos

Traducción: Camilo Santibáñez Rebolledo<sup>♥</sup>

Universidad de Santiago de Chile, Departamento de Historia, Chile.

Revisión del inglés: Luciana Salandro<sup>♠</sup>

Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina

\* Frederick Cooper, es historiador y se especializa en historia africana. Desde 2002 trabaja como profesor de Historia en la Universidad de Nueva York.

<sup>♥</sup> Universidad de Santiago de Chile, Departamento de Historia. [sntibaez@gmail.com](mailto:sntibaez@gmail.com)

<sup>♠</sup> Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina.



## Trabajadores portuarios e historiografía laboral\*

*Dockworkers and labour history*

Frederick Cooper♦

Traducción: Camilo Santibáñez Rebolledo♦♦

Revisión del inglés: Luciana Salandro♦♦♦

El estudio histórico del trabajo portuario emprendido en *Dock Workers. International Explorations in Comparative Labour History, 1790-1970* presenta dos aspectos notables. El primero es que una proporción significativa de la investigación realizada sobre los trabajadores portuarios fue elaborada con motivo de la instancia que originó el libro.<sup>1</sup> Ciertamente, nunca antes se había intentado una comparación sistemática del trabajo portuario a lo largo del tiempo y en diferentes regiones geográficas, aunque los obreros que ejecutaron estas labores sí eran depositarios de generalizaciones sin base empírica: que fueron obreros aislados, propensos a la huelga y laboralmente volátiles.<sup>2</sup> En segundo término, la historia laboral, y particularmente la historia laboral basada en formas específicas de organización del trabajo, se encuentra actualmente en un estado de considerable incertidumbre. Algunos afirman que existe una crisis: que su propósito ha

---

\* Nota del traductor: originalmente, este ensayo fue publicado como el XXIV capítulo del libro *Dock Workers. International Explorations in Comparative Labour History, 1790-1970*, editado en el 2000 por Sam Davies, Colin J. Davis, David de Vries, Lex Heerma van Voss, Lidewij Hesselink y Klaus Weinbauer; editorial Ashgate. En adelante *Dock Workers*.

♦ Frederick Cooper, es historiador y se especializa en historia africana. Desde 2002 trabaja como profesor de Historia en la Universidad de Nueva York.

♦♦ Universidad de Santiago de Chile, Departamento de Historia. [sntibaez@gmail.com](mailto:sntibaez@gmail.com)

♦♦♦ Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina.

<sup>1</sup> Nota del traductor: El autor alude al Seminario *Comparative International History of Dock Labour, c. 1790-1970* (IIHS Research Papers 25, Amsterdam, 1997).

<sup>2</sup> Por esta razón, no tiene mucho sentido intentar una evaluación global de la historiografía previa sobre el trabajo portuario: el trabajo historiográfico realizado en puertos particulares no comporta un campo digno de ser evaluado en su conjunto. Mi objeto en este ensayo es reflexionar en torno a las cuestiones planteadas en *Dock Workers* (haciendo también referencia a estudios publicados anteriormente cuando es importante), en relación con la historiografía laboral en general. Como cualquier proyecto, este tiene límites, y una evaluación más completa del trabajo portuario en su contexto histórico mundial se beneficiaría especialmente de una mayor cobertura en lo referido a puertos bajo regímenes comunistas, puertos latinoamericanos y una muestra más amplia de puertos de Asia y África. De todos modos, los artículos reunidos en *Dock Workers* proponen un amplio material para la reflexión.



desaparecido junto con el rol vanguardista del trabajo en las políticas del siglo XX, que su metanarrativa subyacente a la proletarización no puede sostenerla, que las vidas de las personas que laboran por un salario no pueden ser aprehendidas poniendo a priori lo laboral como el centro de sus existencias. Otros afirman que no hay ninguna crisis: que la historia laboral ha sido abierta y diversificada, que ha contribuido mucho al análisis de género, de raza y de cultura, y que amplía nuestra concepción de la política popular en lugar de confinarla a un paradigma obrerista [Howell 1995: 46-53; Katznelson 1994; Sewell 1993]

Un estudio prolijo del trabajo portuario a lo largo del tiempo y los lugares puede cumplir un rol saludable en el abordaje de los problemas de la historiografía laboral en general. En medio de los retos propuestos por el giro lingüístico (*discourse theory*) y los estudios culturales (*cultural studies*), prestar atención a los puertos nos recuerda que el materialismo, tan frecuente y desfachatadamente descartado, tiene que ser confrontado. Descargar un barco, cualquiera sea el lenguaje en que los trabajadores refieran lo que están haciendo, sigue siendo descargar un barco. La utilización de fuerza manual, grúas y contenedores hace una diferencia fundamental en la experiencia de trabajo y en la forma que adquieren las luchas por el control del proceso laboral. El carácter comparativo de *Dock Workers* brinda, por tanto, un enfoque particular respecto de si la historia laboral – particularmente la influenciada por la teoría marxista- implica un sujeto “universal”, bajo la forma de “el obrero”, que prescinde de las dimensiones de género, raza y colonialismo [Frader y Rose 1996]. Pues la comparación permite interrogar las generalizaciones y las particularidades con un cierto grado de precisión.

No obstante, la cuestión histórica es más que comparativa. Los puertos no son simples casos específicos de un fenómeno general; están interconectados entre sí. Cualquiera sea la localización de un puerto, el motivo por el que existe es su relación con otros lugares igualmente específicos. Las mercancías que viajan entre lugares constituían la base material del trabajo de los obreros portuarios, pero las ideas y las relaciones sociales viajaban junto con dichas mercancías físicas. La organización del trabajo puede tener raíces profundas en ciertas culturas e historias de poder específicas, pero las compañías navieras tenían tanto un alcance global como conexiones locales; de modo que los puertos eran necesariamente sitios de conexión, forzando la comparación de costos y métodos. Los movimientos obreros en un lugar a menudo sabían sobre los movimientos de



trabajadores en otros, y las diversas comunidades de marineros crecieron en los puertos, conjuntamente con las comunidades de obreros portuarios. Esto no nos brinda “puro capitalismo”, como tampoco una industria más localmente confinada nos brindaría “pura cultura”; pero sí coloca todas las dimensiones de las conexiones globales –desde el comercio hasta el poder corporativo y desde la colonización a los movimientos obreros internacionales- en un lugar desde el que no podemos obviarlas.

¿Qué está en juego en la discusión sobre la crisis de la historiografía laboral? En parte, es la habitual búsqueda académica por una hegemonía paradigmática, que necesita probar que los ancianos dejaron de comprender el paisaje. Específicamente: el flanco del protagonismo de la clase obrera en la historia, propio de la teoría marxista, que atacan quienes se consideran en una era “post-marxista”. Las versiones más prominentes de esta línea ponen el énfasis en cómo el trabajo se constituye como categoría del discurso más que en delinear las condiciones y acciones de una categoría cuya naturaleza y limitaciones básicas se dan por sentadas [Scott 1988]. Resultando más interesante cualquier otro tipo de filiación –la noción generalmente definida como política “popular” por ejemplo, o la orientada en torno al variopinto de “identidades” [Joyce 1991] La historiografía laboral está acusada de permitir que una figura, que es de hecho masculina –un obrero portuario se presta adecuadamente a esto- se pretenda universal. Tampoco está claro, incluso en historias que se sitúan en África o Asia, que la transposición de una historia sobre la burguesía y el proletariado llegue al fondo de las relaciones de poder en las colonias, tanto dentro como fuera de los lugares de trabajo [Chakrabarty 1992; Cooper 1995: 235-241]. El problema es todavía más profundo debido al aparente decrecimiento de los movimientos obreros en la actualidad. Pero el hecho de que la centralidad de la historia laboral ya no sea evidente por sí misma no implica dejar de defender su utilidad ni la vitalidad del trabajo que de hecho se desarrolla en esta área.

### **Teoría, historia y puertos**

Se puede comenzar con un argumento del propio Marx. En la teoría marxista, “obrero” es una categoría situada histórica y geográficamente. El “obrero” se convierte en una categoría social significativa únicamente cuando la fuerza de trabajo se convierte en mercancía; es decir, cuando se forma una clase de hombres y mujeres desprovistos de los



medios de producción. Antes de esto, dichos hombres y mujeres tenían diferentes relaciones con el proceso productivo, que pueden o no ser comparables, siendo el desarrollo del capitalismo el que torna posible la definición de toda una clase a partir de la venta de su fuerza de trabajo. Los historiadores laborales marxistas nunca han sido tan ingenuos como para suponer que esta historia de la proletarización es la misma en todas partes, pero el asunto radica en que el control del capital sobre la fuerza de trabajo es una trama mundialmente infranqueable de considerar. Si el proceso por el cual los hombres y las mujeres entraron en el trabajo asalariado varió, así como variaron las consecuencias del trabajo para la supervivencia de sus familias, lo cierto es que las implicaciones expansivas del desarrollo del capitalismo obligaron a dichas personas a la adaptación, la resistencia o la reconfiguración de la forma de hacer las cosas. Los investigadores de las diferentes regiones del mundo concuerdan, en su mayoría, en que una visión determinista del capitalismo global -que, por ejemplo, supone el sometimiento de la periferia regional a ciertos tipos de sistemas de trabajo- encubre los conflictos y las adaptaciones que han configurado la historia económica mundial. Pero tampoco se puede huir del monstruo: suponer que categorías particulares de personas definen sus mundos únicamente mediante el discurso es renunciar a explicar cómo el mundo ha llegado a ser lo que es [Cooper 1993]. La historia laboral no debe rehuir a la pregunta sobre el por qué y cómo la gente trabaja, o sobre cómo la naturaleza de la producción en una parte del mundo se liga con otra. Lo que no implica asumir, por cierto, que se cuenta con las respuestas.

No siempre se tiene presente que uno de los textos clásicos de historia laboral, *La formación de clase obrera en Inglaterra*, de E. P. Thompson, trata en su mayor parte de la resistencia que los artesanos opusieron a su conversión en clase obrera, particularmente, en defensa de la preservación del trabajo manual, de la regulación de ciertas fases productivas y de la obtención de los mejores tratos posibles con los comerciantes o terratenientes a partir de sus fortalezas y vulnerabilidades tanto como de sus relaciones históricas, para evitar ser reducidos a meros vendedores de su fuerza de trabajo. El propósito de Thompson era que sus lectores observaran que la experiencia involucrada en esta lucha para no convertirse en clase, definió la forma clasista en que sus protagonistas actuaron cuando perdieron la batalla. Si lo consiguió o no es un asunto discutible. Algunos insistirán incluso en que una categoría como “radicalismo urbano” abarca mejor los patrones de la política decimonónica en Inglaterra que la suposición de



que la gente con una misma relación respecto de los medios de producción actuó colectivamente [Thompson 1993; Joyce 1991; Calhoun 1982].

Es en este punto, precisamente, donde la historia laboral ha mostrado sus mayores posibilidades durante las últimas décadas: no asumir una clase obrera universal, sino concebir el trabajo y las clases trabajadoras de modo dinámico, constreñidos por el poder del capital, pero aprovechando las posibilidades en los levantamientos dentro y contra dicha dominación; constreñidas por sus propias relaciones de género y raza, pero construyéndose sobre una variedad de solidaridades para adaptarse o desafiar al capital, y redefiniendo, en el proceso, el género y la raza [Frader and Rose 1996]. La historia laboral ha demostrado también que el capital ha estado lejos de ser una mera máquina de maximización de plusvalía; que, por el contrario, se ha comprometido con la construcción de coaliciones políticamente viables tanto como con la domesticación de sus propios excesos, en aras de la estabilidad [Baldwin 1990]. Los capitalistas también demuestran conocimiento, ignorancia y puntos de vista particulares, que reflejan tanto como desconciertan a quienes les rodean, y que, en consecuencia, no pueden reducirse a un simple reflejo de sus intereses. De hecho, no está claro que se pueda decir mucho respecto de tales intereses sin examinar las estructuras mediante las que éstos eran percibidos como tales: Laura Downs ha mostrado, por ejemplo, que los capitalistas tendían a evaluar la habilidad como atributo determinado por el género [Downs 1995].

Los puertos son lugares interesantes para estudiar estas cuestiones porque su posición nodal en las relaciones capitalistas globales reúne a trabajadores, patronos y funcionarios estatales con variedades de experiencias y perspectivas respecto de la organización del trabajo, del espacio y de las relaciones sociales, y también porque están ubicados en el circuito de las ideas. Lo que ofrece, inmediateamente, una doble paradoja en la historia de cómo las diferentes formas de trabajo evolucionan y cambian bajo el capitalismo.

En primer lugar, el trabajo portuario es absolutamente crucial para que el capital obtenga los frutos de sus esfuerzos productivos; y al mismo tiempo, la concentración de trabajadores en estos sitios reducidos la torna particularmente vulnerable a la disrupción. No obstante, el mismo trabajo portuario logró resistir los impulsos racionalizadores del capitalismo moderno hasta hace relativamente poco, tratando de evitar los peligros de una proletarianización demasiado rígida. Los trabajadores portuarios han gozado de escasa seguridad respecto de sus puestos de trabajo, poca protección frente a la accidentabilidad



laboral y las arbitrariedades patronales, y, en consecuencia, sus organizaciones han tenido que enfrentar relaciones bastante friccionadas con los patrones en muchos puertos. Eric Hobsbawm, por ejemplo, consideraba “primitivo” y “muy necesitado de racionalización” el trabajo portuario del siglo XIX en Inglaterra; pero en 1964, el momento en que escribió dicha apreciación, la primera sociedad capitalista del mundo aún no había deseventualizado sus muelles del todo [Hobsbawm 1964: 204-30]. ¿Por qué el capital ha sido tan laxo en el resguardo del orden de estos lugares particularmente valiosos para sus propósitos?

En segundo lugar, el trabajo portuario, al igual que otras ocupaciones, varió enormemente con los cambios tecnológicos; pero los puertos investigados en *Dock Workers* muestran una considerable persistencia de las relaciones sociales de producción. La importancia de las cuadrillas (*gangs*), en los varios significados del término, resalta en diferentes contextos: de Shanghai a Nueva York, de Marsella a Bombay, la autoorganización es un asunto relevante en el trabajo portuario. Los empresarios partidarios de la disciplina vertical, ya fuera mediante jefes todopoderosos o la racionalización laboral, tuvieron problemas para enfrentar el poder de sus propios agentes intermediarios. ¿Por qué este grupo de trabajadores, con un fuerte grado de disciplina interna y solidaridad, perduró y se extendió por los muelles, cuando, en la mayoría de los casos, esto había sido objeto de la racionalización capitalista?

En suma, ¿por qué los puertos de todo el mundo tienen tanto en común, y por qué precisamente esos rasgos semejantes se combinan y sincronizan con la historia laboral del desarrollo capitalista? Que la demanda de trabajo fluctúe en los puertos es una observación relevante pero no determinante; porque cuanto mayor sea el volumen de un puerto, las fluctuaciones tienden a equilibrarse, de modo que un núcleo permanente de obreros, complementado por eventuales, podría resultar en principio tan ventajoso para los patrones como los obreros permanentes lo son en otras industrias. Cuando los puertos se deseventualizaron, los gerentes fueron capaces de resolver las rugosidades del sistema. Tampoco puede suponerse que las ciudades portuarias tengan necesariamente excedentes de fuerza de trabajo no calificada; pues esto fluctúa con mucha mayor velocidad que la organización del trabajo portuario.



## Escotillas, muelles y proceso de trabajo

En su totalidad, los ensayos reunidos en *Dock Workers* evidencian la centralidad de los intermediarios en los procesos de contratación y control; hombres cuyo poder frente a los empleadores derivó precisamente de su habilidad para disponer de cuadrillas de trabajadores (*gangs*), y cuyo poder frente a dichos trabajadores era su posición como guardianes del acceso a los puestos de trabajo. Estos intermediarios aparecieron tempranamente en la historia de cada puerto, y mientras la organización del trabajo evolucionó, mostraron una considerable capacidad de permanencia y adaptabilidad. Ofrecieron soluciones parciales tanto a los patrones como a los obreros: un modo de hacer lo que tenía que hacerse, incluso si no era lo óptimo para períodos prolongados. También establecieron intereses propios que resultaron extremadamente difíciles de controlar para los Estados y las compañías.

Ciertamente, enfocarse en jefes de cuadrillas (*gang leaders*), dirigentes sindicales, capataces de muelle y figuras semejantes no ha sido el fuerte de la historiografía laboral; la que ha preferido ver a los trabajadores como víctimas oprimidas o combatientes tenaces, y a los capitalistas como calculadores racionales o villanos de corazón frío. Los jefes de cuadrillas (*gang leaders*) y los capataces son la quintaesencia de las figuras ambiguas. Desde una perspectiva, estos agentes reclutadores de cuadrillas y jefes de pagos disminuyeron el poder de los empleadores a su nivel más bajo: sólo a través de ellos los hombres podían conseguir trabajo, situándose en una posición de extorsión económica sobre los trabajadores portuarios y de exigirles obediencia, así como ejercer autoridad de supervisión sobre ellos. Mirado desde otra perspectiva, el jefe de cuadrilla era el hombre de los hombres: lo que ofrecía a los agentes de las compañías no era otra cosa que lo que los hombres proporcionaban, teniendo que asegurarse de disponerlo en función de su posición. La sindicalización y la consolidación de las compañías no rompió necesariamente esta relación –por el contrario, este rol fue a veces cumplido por los mismos sindicatos.

Los capítulos que componen *Dock Workers* ilustran variantes del reclutamiento y el control personalizado en todo el mundo.<sup>3</sup> En Shanghai, según da cuenta Linda Cooke Johnson, los obreros portuarios eran migrantes que provenían de rutas específicas y se

<sup>3</sup> En adición a los estudios monográficos de puertos, otros capítulos de *Dock Workers* también consideran los temas aquí tratados, en particular los capítulos XXV, XXVI y XXVII.



establecieron en barrios también específicos, manteniendo sus dialectos propios y consiguiendo trabajo a través de contratistas vinculados a esta estructura particularista. A partir de la década de 1880, la *Green Gang* se impuso en el proceso de organización y reclutamiento, interponiéndose entre los trabajadores y las estructuras gremiales semejantes de las compañías, obligando a los poderosos Partidos Nacionalista y Comunista a llegar a acuerdos.<sup>4</sup> En Nueva York a principios del siglo XX, como lo demuestra el artículo de Bruce Nelson, se levantaron verdaderos feudos étnicos en los diferentes muelles y, aunque el predominio irlandés fue desafiado, las cuadrillas (*gangs*) de estos hombres mantuvieron algunos de los mejores sitios, mientras los estibadores irlandeses consiguieron de las mejores asignaciones en otros. La sindicalización significó que el proceso de clientelismo y reclutamiento tuviese lugar en el interior del sindicato, provocando una colectivización del rol del jefe de cuadrillas (*gang-leader*) con las compañías. El sistema patrón-cliente estaba asociado a la política neoyorquina mediante los Clubs Demócratas. Los estibadores podían obtener altos salarios por hora de trabajo, pero la inseguridad respecto de la frecuencia con que realizarían dicho trabajo era también considerable. Los sindicatos y las empresas contrajeron delicados acuerdos, basados en expectativas de recompensas y riesgos que ninguno estaba dispuesto a romper.<sup>5</sup> En Londres, varios de los esfuerzos para centralizar el control patronal se toparon con los complejos arreglos que el gran número de empresas pequeñas tenía con las cuadrillas (*gangs*) de estibadores, basados en su acceso preferencial al trabajo, pese a la plétora de trabajadores que deambulaba muelle por muelle en búsqueda de un jornal.<sup>6</sup> En Liverpool, como muestra Eric Taplin, conocer a un capataz resultaba crucial para la distinción entre un obrero portuario regular y uno eventual.<sup>7</sup> Estas relaciones tuvieron lugar en un ambiente muy denso, en el que las sanciones sociales podían ser ejercidas sobre los trabajadores y los intermediarios para que se comportaran de acuerdo a las expectativas. En Mombasa y Tanga, Cooper y Kaijage muestran que los *serangs* reclutaron cuadrillas (*gangs*) y establecieron una estrecha relación con los hombres que las componían, cimentada en la participación compartida en sociedades de danza. Los intermediarios eran

<sup>4</sup> Ver el capítulo XIII de *Dock Workers*.

<sup>5</sup> Ver el capítulo XVIII de *Dock Workers*.

<sup>6</sup> Ver el capítulo X y XVII de *Dock Workers*.

<sup>7</sup> Ver los capítulos XXI, IX y XII de *Dock Workers*.



igualmente importantes en los puertos del norte de África.<sup>8</sup> En Turku, una empresa de estiba particular desempeñó un papel especial en la contratación de trabajadores provenientes de lugares distantes, con quienes mantenían buenas relaciones, de modo que la regularidad les permitiera mantener su competitividad con otras empresas al mismo tiempo que mantenían alejados a los sindicatos.<sup>9</sup> Hay muchas variantes en este tema: la participación de las organizaciones sionistas en Palestina, la división racial de los grupos de trabajo en los puertos del sur de Estados Unidos (y su relación cambiante con las buenas ocupaciones en el proceso de trabajo), el sistema *toliwala* en Bombay, los intentos en puertos como Le Havre y Bremen de controlar el caos de las operaciones a pequeña escala mediante compañías, el reclutamiento en bares en la década de 1890 en Hamburgo que dio paso a los salones de contratación y luego a la regulación impuesta por los nazis, las cuadrillas relativamente estables pero combinadas con el reclutamiento familiar en Aarhus, la presencia de los favorecidos *Royals* en “bloques de subasta” dominados por las compañías de Nueva Zelanda, o la persistencia de estructuras similares a los gremios en Bremen [Arnesen 1991; Kimeldorf 1988; Kimeldorf and Penney 1997].

Resulta claro que si uno analiza el rango de organización en la fuerza de trabajo portuaria mundial, el concepto de obrero “eventual” debe ser desagregado en una serie de formas de contratación, de supervisiones y de regulaciones estatales, considerando además los distintos modos de combinaciones que esto adquirió entre los obreros, e igualmente los distintos patrones de propiedad y control en los puertos. El uso de la palabra “eventual” a menudo ha sido un intento de marcar un punto comparativo en el reclamo de formas de gestión más “racionales” o formas de empleo más justas, en vez de delinear un conjunto coherente de prácticas laborales. Pero los datos comparativos reunidos en *Dock Workers* apuntan a la figura de los intermediarios y su relación con los grupos de trabajo, e interrogan por qué esta relación persiste hasta fines del siglo XX, en un conjunto tan diverso de circunstancias, e igualmente por las condiciones en que las formas de trabajo etiquetadas como “eventuales” fueron finalmente combatidas con fuerza.

Por explotadores que pudieran ser los jefes de cuadrillas (*gang-bosses*), los obreros portuarios comunes los necesitaban debido a la inseguridad del proceso de contratación.

<sup>8</sup> Ver el capítulo VIII y XIV de *Dock Workers*. También Hermassi, M. A., “Sociologie du milieu docker”, *Revue Tunisienne de Sciences Sociales* 7 (1966).

<sup>9</sup> Ver el capítulo V de *Dock Workers*.



Los patrones los necesitaban no sólo por las condiciones generales de fluctuación del mercado laboral, sino porque necesitaban también un medio de control que penetrara hasta las faenas mismas. El trabajo portuario no fue fácilmente supervisado mediante métodos de centralización. Las cuadrillas (*labour gang*) eran estructuras preparadas para resistir tanto como para hacer el trabajo. Era más fácil para las compañías debilitar el poder de los intermediarios sobre la contratación que sobre la disciplina, y en muchos casos ésta pudo haber reflejado el poder de facto de los jefes de cuadrillas (*gang bosses*) en la contratación, independientemente del sistema formal. Probablemente había un margen mayor en las maniobras de la carga a granel, y especialistas como los operadores de grúas presentaban variedades de formas de organización. La cuadrilla (*gang*) también era una institución preparada para el robo controlado, y las diversas “economías morales” de ratería que evidencian los documentos sugieren que para los administradores de los puertos era esencial mantener una relación estable con los obreros que mantenían estos robos en los niveles tácitamente entendidos [ver Sewell 1988].

Muchos puertos adoptaron algo semejante a una sala de contratación (*hiring hall*), a veces bajo el control sindical de facto, a veces controlado centralmente desde arriba.<sup>10</sup> A veces, estos fueron intentos serios para romper el nexo entre contratación-trabajo-pagos que era controlado por los intermediarios. Tales intentos no siempre funcionaron, y en ocasiones produjeron versiones institucionalizadas y a gran escala de la estructura propia de los jefes de cuadrillas (*gang boss*), cuyo papel era suplido por dirigentes sindicales. En algunos casos, como Mombasa, un riguroso sistema de asignación centralizada rompió el poder de los *serangs* en favor de los capataces menos inmersos en la cultura de los obreros portuarios, pero el trabajo siguió siendo realizado por cuadrillas constituidas y controladas por capataces. En las variantes de los mecanismos de reclutamiento y la organización del trabajo centrada en las cuadrillas destacan los lazos verticales, que fueron cruciales en su permanencia. Sin embargo, éstas no eran compatibles con la división horizontal estándar del trabajo capitalista, de las batallas titánicas entre trabajadores que podían unirse en una coyuntura particular y superar sus propias divisiones para luchar contra los patrones de modo intransigente: las huelgas portuarias de Londres de 1889 y 1949 [Schneer 1982; Weiler 1982], las huelgas de Mombasa de

<sup>10</sup> Además de los capítulos XVIII y XXIII en *Dock Workers*, ver también Wellman, D., “Port of San Francisco, 1932-1970”, en los *Port Reports* preparados para el Seminario *Comparative International History of Dock Labour, c. 1790-1970*.



1937, 1947 y 1955, la huelga de Tanga de 1939 y la de San Francisco en 1934.<sup>11</sup> Algunas de estas huelgas fueron organizadas por sindicatos, otras (Mombasa, Tanga) por las mismas redes que produjeron las cuadrillas de trabajo (*work gangs*), y otras demostraron ser puntos críticos para la creación y la destrucción de sindicatos.

El punto relevante, sin embargo, es que estas divisiones horizontales y verticales no eran excluyentes: el clientelismo y la competencia existían dentro de la cultura laboral portuaria donde se era consciente del antagonismo fundamental entre obreros y patrones. Pero esta era sólo una forma de acción colectiva: la huelga salvaje era también común, lo que revela más que nada las múltiples formas de asociación de la fuerza de trabajo portuaria. La cuadrilla siguió siendo la unidad básica, tanto para retener como para proporcionar fuerza de trabajo, mientras que la relación entre cuadrillas (*gangs*), entre cuadrillas y sindicatos, y entre cuadrillas y empresas requirió de un trabajo de largo plazo para encausarlas en un mismo sentido.

### Los cambios en el trabajo portuario: ¿Cuándo? ¿Dónde? ¿Por qué?

¿Cómo puede observarse la evolución de tales sistemas a lo largo del tiempo, en comparación con los cambios registrados en la historia laboral en general? Obviamente, no se puede trazar una línea muy nítida, ya que los puertos formaban parte de las ciudades y de los Estados, y por tanto también de gran parte de las normas de bienestar aplicadas al trabajo en general. Los movimientos particulares que barrieron con las ciudades probablemente también afectaron a los obreros portuarios. Y la sincronización de las historias laborales es necesariamente específica. Donde el trabajo portuario figura particularmente fuera de fase es en Europa Occidental y en los Estados Unidos. Uno puede notar lo tardío que se produce la deseventualización: en Inglaterra, sorprendentemente, el proyecto de 1947 fue más bien una regulación del trabajo, porque la deseventualización no se produjo sino hasta 1967. En la mayoría de los otros puertos examinados en *Dock Workers*, la ruptura decisiva para instaurar la disciplina del tiempo de trabajo y el salario garantizado entre los obreros portuarios –consiguiendo que sus ritmos de producción se parecieran más a los de los obreros industriales– se produjo con posterioridad a la Segunda Guerra Mundial, aunque hubo frecuentes intentos preliminares

<sup>11</sup> Ver los capítulos VI, VIII y XIV en *Dock Workers*; también Wellman, “Port of San Francisco”.



previos de reformas. Sin embargo, en Europa y América del Norte, en general, la era de la racionalización deliberada de los procesos de trabajo había ocurrido décadas antes: el taylorismo en la década de 1910 y el fordismo en la década siguiente son sólo dos de los proyectos más famosos. Es curioso que, dada la forma en que solemos pensar la dirección del flujo de las innovaciones modernas en la organización del trabajo, el puerto colonial de Mombasa se deseventualizara una década antes que el de Londres. En algunos casos, como el de Inglaterra y Alemania, la intervención estatal en el trabajo y las políticas de bienestar pueden haber retrasado estas reformas, delegando las peores consecuencias sociales de la eventualidad a la paliación del seguro social, sin afectar directamente a los obreros portuarios [Phillips and Whiteside 1985].

Las representaciones de los obreros portuarios en los periódicos y en las obras de los investigadores nos dicen tanto sobre la imagen cambiante del capitalismo como del trabajo portuario mismo. En la era victoriana, los reformadores sociales británicos construyeron una imagen del Londres marginal alrededor de East End, donde los obreros portuarios eventuales vivían codo a codo con gente de peor reputación. Esto evidencia un cambio en las percepciones del trabajo que generalmente se aleja de su base dickensiana: gran parte de la clase trabajadora en las ciudades industriales inglesas había ganado cierta estabilidad y respetabilidad, pero no los obreros portuarios. Los trabajadores eventuales no eran anómalos a principios del siglo XIX, pero lo eran a su término. La línea divisoria puede no haber sido tan rígida como se describió, pero la referencia discursiva a la eventualidad subraya la importancia de cierta evolución en los términos en que se refería públicamente la organización social capitalista: racionalidad, orden y respetabilidad, yuxtapuestas al desorden y las arraigadas relaciones sociales en los muelles de la economía capitalista más poderosa del mundo [Stedman Jones 1971].

El trabajo en los puertos estuvo lejos de ser estático. Las innovaciones tecnológicas (grúas de vapor, grúas eléctricas, vehículos de transporte en los muelles, equipos para cargar a granel) marcaron una gran diferencia en las faenas portuarias, reduciendo los niveles de empleabilidad y cambiando la naturaleza del trabajo en sectores clave. A fines del siglo XIX, el aumento en la velocidad, la eficiencia y la flexibilidad de los navíos ejerció presión sobre los frentes de atraque de las economías industriales. La inversión en dársenas, muelles y grúas fue en respuesta a lo mismo.



Al principio, los cambios tecnológicos en la estiba y desestiba de carga general fueron incrementales: las grúas aumentaron la productividad, pero no cambiaron la naturaleza básica del trabajo, que requería una cuadrilla ubicada en cada escotilla, capaz de estibar y desestibar mercancías con diferentes formas. Las horquillas aumentaron la presión precisamente sobre estas áreas, donde las relaciones laborales estaban más profunda y delicadamente arraigadas.<sup>12</sup>

La contenerización, sin embargo, fue un gran salto en términos técnicos. En todos los puertos examinados en *Dock Workers* puede observarse un punto de quiebre importante en la década de 1970; no sólo por la drástica reducción de empleos, sino también porque puso término al tipo de trabajo portuario característico. No obstante, se debe tener cuidado con la cronología: en los puertos de Inglaterra (Londres, Liverpool y Hull) tanto como en San Francisco y Mombasa, la deseventualización y el debilitamiento del poder de los capataces o los sindicatos en la contratación ocurrió antes de la contenerización. Es posible que los acuerdos de modernización en San Francisco en 1961, o las innovaciones de la Comisión Devlin de 1967 en Inglaterra, facilitaran la contenerización –mediante la clásica compensación salarial y de condiciones laborales al endurecimiento del control del trabajo– pero no fueron realizadas con este objeto. Estos esfuerzos tampoco terminaron con la militancia de los obreros portuarios ni con los conflictos diarios en las faenas. A menudo resultaron en una reducción de la fuerza de trabajo, al igual que la contenerización. Esta última no puede reducirse a los esfuerzos de racionalización que finalmente resultaron exitosos en las décadas de 1950 y 1960, pero sí eliminó gran parte de la base para impugnar el control patronal desde la década de 1970. La cuadrilla dejó de ser lo que era; los obreros calificados que laboraban solitariamente, como los operadores de grúa, se convirtieron en figuras mucho más centrales en los puertos. En éstos siempre habían existido operarios separados del resto, pero ahora había desaparecido el núcleo de la vieja cultura obrera portuaria. Cada vez más, los trabajadores portuarios se relacionaron entre sí a través de maquinarias.

Entonces, ¿cómo puede un historiador explicar la sincronización de las reformas importantes, como las iniciativas de deseventualización de 1947 –y más completamente en 1967– en Gran Bretaña, los esfuerzos para instaurar el trabajo permanente durante la

<sup>12</sup> Ver tanto los capítulos XXV y XXVII e igualmente los numerosos estudios sobre puertos en particular reunidos en *Dock Workers*.



posguerra en Rotterdam y Le Havre<sup>13</sup>, los acuerdos de modernización en San Francisco o la deseñtualización del trabajo portuario en Mombasa hacia 1954? No está claro que la explicación se restrinja a los puertos; pues tanto las decisiones de los gobiernos y las empresas para presionar por la deseñtualización, como la decisión de los obreros (sindicalizados y no sindicalizados) para aceptar o reconfigurar dichas reformas reflejan la importancia de aspectos más amplios, propios de las décadas de posguerra.

La Segunda Guerra mundial fue un ímpetu para la intervención estatal en la producción planificada y el control laboral en muchas partes del mundo; además, su desenlace implicó que las potencias victoriosas continuaron actuando con autoridad en los territorios de las potencias derrotadas. Enfrentados a la amenaza comunista tras la guerra, los gobiernos occidentales consideraron que organizar el capitalismo les reportaría legitimidad, y los arreglos entre determinados patrones y obreros portuarios no serían un impedimento.

El auge de *commodities* (*commodities boom*) en la era de la guerra de Corea incrementó los incentivos para ordenar el comercio, pero también facilitó que los trabajadores del transporte hicieran pesar su importancia. Las luchas coloniales, tanto como la Guerra Fría, aumentaron los riesgos de que los Estados capitalistas contuvieran la potencial expansión de la rebelión social, y algunas de las huelgas más dramáticas del período inmediatamente posterior a la posguerra (por ejemplo, la huelga ferroviaria francesa de 1947, o la ola de huelgas coloniales en 1945-49, más las huelgas en los puertos de Rotterdam, Hamburgo e Inglaterra), crearon verdaderos espectros de desorden a los ojos de los agentes estatales. Los avances en los Estados de bienestar tras la guerra –especialmente en Inglaterra y Francia– fueron un síntoma de la voluntad de las élites políticas por forjar coaliciones que promovieran el “capitalismo organizado” [Urry y Lash 1987; Maier 1987]. El papel del Estado en Inglaterra y África fue ciertamente crucial. Estas decisiones no se basaron en cálculos inmediatos de productividad, sino en preocupaciones más amplias relativas al orden y al continuismo.

En este proceso, el papel de los obreros portuarios y los sindicatos continuó siendo ambiguo. Se ha dicho en algunas ocasiones que los obreros querían la seguridad del trabajo permanente junto con la libertad del eventual. En el siglo XX uno puede observar

---

<sup>13</sup> Ver los capítulos IV y XIX de *Dock Workers*.



a los sindicatos británicos luchando por lo primero, mientras los obreros keniatas resisten los intentos deseventualizantes del gobierno que impedían lo segundo. Ciertamente, aquello que los obreros querían no era equivalente a lo que podían obtener, lo que hizo que la definición e implementación de las reformas de deseventualización fueran complicadas, conflictivas y tuvieran resultados diversos. Lo que parece haber sido decisivo en muchos puertos, desde Londres hasta San Francisco y Mombasa en las décadas de 1940 y 1950, fue la voluntad de los Estados nacionales para involucrarse en acuerdos duraderos en determinados puertos, y conseguir algunas medidas para prolongar el empleo a largo plazo y tornar los procesos de contratación más susceptibles al control burocrático. Los sindicatos pueden haber desempeñado un papel importante en esto –por ejemplo, mediante salones de contratación dirigidos por los sindicatos- o uno menor, y el real equilibrio entre seguridad y autonomía refleja luchas particulares, sobre las cuales resulta difícil generalizar. Lo cierto es que las dos décadas inmediatamente posteriores a la guerra exhiben a Estados con más interés y capacidades para racionalizar el trabajo portuario, y empleando una noción de “racionalizar” que refleja más claramente que antes una concepción de capitalismo organizado y regulado, formada en Europa occidental y Estados Unidos, y –en algunos casos- proyectada en las colonias y ex-colonias.<sup>14</sup>

Los puertos eran una parte crítica de dicha transformación general, no porque –como plantean algunas teorías- los obreros portuarios tuvieran una cultura laboral peculiar, sino precisamente porque los puertos y los obreros en ellos se encontraban en los puntos nodales de las redes sociales y económicas. No sólo porque las huelgas portuarias podrían interrumpir otras actividades económicas, sino porque los obreros portuarios se relacionaban regularmente con otros tipos de trabajadores. La era de la posguerra fue, pues, un momento en que los Estados pudieron convencerse de que debían poner orden en los puertos, con o sin el consentimiento de las empresas y los obreros. Y a los dirigentes sindicales se les ofreció una versión mucho mejor del dinero antiguo a cambio de ceder control. En Inglaterra, Ernest Bevin desempeñó un papel clave en la negociación de 1947 tanto como en la formulación más amplia de la política laboral y de bienestar del Partido Laborista: este dirigente portuario convertido en político y estadista estuvo en posición

<sup>14</sup> Ver en particular los capítulos XXVII y XXIX y otros estudios en *Dock Workers*. Las generalizaciones que se presentan aquí no son más que un marco para pensar en un proceso que es altamente variado y está conectado, a través de redes de comunicaciones entre los funcionarios portuarios y los sindicatos.



de unir la búsqueda de dignidad de los trabajadores con la búsqueda de previsibilidad del capital [Jackson 1973; Wilson 1972].

Las apuestas eran mayores ahora para ambos; los trabajadores que podían lograr un empleo regular tenían la posibilidad de obtener mejores beneficios y salarios, mientras que el capital y el Estado podían pensar, con mayor o menor precisión, que el trabajo regular sería la respuesta a los peligros asociados con la eventualidad. De hecho, la deseñtualización produjo a menudo conflictos entre las bases y las dirigencias sindicales que prestaron colaboración, como en Mombasa e Inglaterra.<sup>15</sup> Por tanto, uno debería considerar los decenios de 1950 y 1960 no tanto como una coyuntura determinante, sino como una situación que redefinió las apuestas en diferentes modos de organización laboral, ampliando las posibilidades de reformas sobre las que se había hablado durante mucho tiempo sin garantizar resultados.

### **Jerarquía global y fuerza de trabajo portuaria: el caso colonial**

También se pueden plantear algunas preguntas sobre la relación entre el trabajo portuario y otras formas de trabajo en el mismo espacio, lo que hace emerger un tema en particular: la colonización. A menudo se argumenta que la división mundial entre territorios colonizadores y colonizados –o la más amplia distinción de algunas teorías entre el centro y la periferia- está marcada por la división del trabajo. El trabajo asalariado colonial, según el argumento, se caracteriza por su compartimentación espacial: se extrae de las sociedades rurales mediante coacción o la presión para obtener dinero en efectivo, se separa de estas sociedades durante el período de trabajo, se espera o se fuerza que retorne a estas sociedades rurales cuando deja de proporcionar trabajo útil. Esto afectaría al proceso de trabajo mismo, que al no tener que cubrir el costo social de mantener y reproducir la fuerza laboral, se organiza en torno a grandes masas de trabajadores no calificados, con relativamente baja socialización, relativamente estacionales, en vez de esforzarse por maximizar la productividad y asegurar una fuerza de trabajo estable y radicada en su lugar de trabajo. Este modelo es engañoso en muchos sentidos: entre otras cosas porque ignora las contradicciones que surgen en los lugares de trabajo capitalista, así como las formas en que los propios trabajadores configuran las condiciones de trabajo

<sup>15</sup> Ver los capítulos IX, X y XXI en *Dock Workers*.



y pueden conducir el sistema a la crisis. He argumentado en otra parte que a mediados de la década de 1930 las colonias francesas y británicas en África exhibían una ideología colonial que se negaba a admitir que los africanos que trabajaban eran efectivamente trabajadores, pero cuya experiencia no se ajustaba al modelo. En cualquier caso, al menos en el África francesa y británica, explotaron una serie de huelgas generales y otras formas de conflicto laboral entre 1935 y 1947, lo que obligó a los gobiernos coloniales a acudir a su conocimiento sobre la domesticación de la lucha de clases a este continente. La nueva concepción dejó de estar en sintonía con los matices de las faenas africanas, pero representó un intento de redefinir el lugar de trabajo africano de “diferente” a “estructuralmente similar”, y de “atrasado” a “moderno” [Cooper 1996].

Lo que es notable respecto del trabajo portuario, por tanto, es la falta de una distinción clara entre la forma que este se organizó, por ejemplo, en Mombasa y en puertos como Liverpool o Londres. Si uno observara un puerto como Lourenço Marques, en Mozambique, encontraría un extenso uso de mano de obra coaccionada, a diferencia de lo que se encuentra comúnmente en los puertos metropolitanos, pero esto es también un extremo en el espectro de los puertos africanos [Penvenne 1996]. Sin embargo, el problema de la eventualidad laboral en África antes del período de la reforma de posguerra no era exactamente el mismo que en los puertos europeos. En lugar de ser una anomalía en los sistemas de trabajo colonial, los funcionarios coloniales consideraban la eventualidad como algo típico. Asumieron que era una cuestión intrínsecamente africana. De alguna manera, lo que se asumía como hábitos de trabajo africanos, la irregularidad del transporte marítimo en los puertos coloniales y el deseo de los administradores de eludir los costos sociales de la reproducción de la fuerza de trabajo fue una convergencia feliz. Los puertos no enfrentaron necesariamente problemas para encontrar mano de obra, pues los períodos de trabajo se integraban con otras actividades en las que participaban los trabajadores. Hubo problemas en algunos períodos pico o de crisis, pero la evidencia sugiere un ajuste. Más bien, los funcionarios coloniales tuvieron que enfrentar que los obreros portuarios africanos estuviesen demasiado bien integrados en las relaciones sociales de sus comunidades [Cooper 1987; Waterman 1982; Lakroum 1976].

El problema era de orden y no de producción dado que los funcionarios coloniales, quienes eran conscientes de su frágil dominio sobre las sociedades africanas y consideraban las ciudades como fuente de su fortaleza tanto como un sitio propicio para



los problemas, temían que la eventualidad provocase la ruralización de la ciudad más que la urbanización del campo. Estos temores se agudizaron cuando emergió la acción colectiva, tal como sucedió en Tanga (1939), Mombasa (1939, 1942, 1947, 1955), Dar es Salaam (1939, 1947), Dakar (1946), Sekondi-Takoradi (1947) o Durban (1949-1959) [Ilfiffe 1975].

En un contexto colonial, la reforma no podía significar sencillamente la deseventualización, ya que la transformación en un puerto implicaba mantenerlo protegido del área circundante. En el caso de Durban se utilizaron métodos extremadamente autoritarios, y el hecho de que Sudáfrica haya implementado un mecanismo estatal y legislativo para rastrear a los trabajadores africanos migrantes hizo que estas medidas fuesen relativamente efectivas [Hemson 1977; Hemson 1996]. Los funcionarios de Mombasa trataron de expulsar un gran número de africanos de las ciudades, controlando el flujo de entrada después de 1944; pero nunca erigieron una barrera entre los sectores urbanos reformados y no reformados. Sin embargo, el gobierno logró deseventualizar el puerto a mediados de la década de 1950, dando –a los obreros portuarios- la posibilidad de elegir entre trabajar de modo permanente –obteniendo ingresos comparativamente altos para los estándares de Kenia- o sencillamente no trabajar. La dicotomía entre ociosidad y laboriosidad dejó de ser algo personal pero siguió siendo parte del imaginario de la ciudad en su conjunto. La reinención del trabajo portuario se hace aún más frágil por su énfasis en los muelles: la defensa de control sobre los ritmos de trabajo, el término del rol de los intermediarios en la contratación de la mano de obra, la imposición de autoridades verticales para reemplazar el modo de organización horizontal. De hecho, estos cambios produjeron una tensión importante, e incluso el éxito del Estado en hacer deseable el trabajo en el puerto, tensionando el presunto papel del clientelismo étnico mediante la dirección del sindicato para proporcionar acceso al trabajo.

Los puertos de África (probablemente tanto como otras regiones colonizadas) y Europa, difieren tanto en el momento de la racionalización del trabajo como en su relación con las cuestiones relativas a la organización laboral y social del medio circundante. El mayor avance tecnológico de todos, tanto en los puertos coloniales como en los europeos, fue la containerización, porque no sólo redujo la fuerza laboral, sino que eliminó la importancia de las cuadrillas (*hatch gang*) en el proceso laboral tanto como en la contratación. Durban



y Mombasa, por ejemplo, sin mencionar Hong Kong, el puerto de contenedores más grande del mundo, se han visto muy afectados por este hecho. Una vez más, las implicancias de un paralelismo tecnológico pueden no reportar similitudes, ya que en las regiones de alto subempleo, el aumento de la productividad en los puertos se traduce en algo muy diferente a cuando hay otras actividades capaces de absorber fuerza de trabajo.

### Una industria muy examinada

La metodología de la mayoría de los estudios sobre el trabajo portuario no es extraordinaria en comparación con el resto de la historiografía laboral. Precisamente porque los puertos son lugares vulnerables e importantes, han sido bastante examinados. Roy Mankelov se ha referido a los puertos como “la industria más investigada” en Londres.<sup>16</sup> Los trabajadores fueron muy observados, y uno puede obtener registros de cuándo los trabajadores laboraron o no, agregados en forma diaria o mensual. Los departamentos laborales vigilaban la acción colectiva y la sindicalización como la policía vigilaba la delincuencia. Más importante todavía, los estallidos periódicos de ansiedad promovieron la formación de comisiones investigadoras (en Mombasa en 1939, 1945, 1947, 1955, 1959). Estas fuentes, sin embargo, tienen sus sesgos; reflejan una ansiosa perspectiva de administración. Los silencios pueden ser igual de reveladores: uno descubre con dificultad cómo operaban intermediarios como los *serangs* en Mombasa o Tanga. Cuando los sistemas de cuadrillas (*gangs*) y el trabajo eventual funcionaban bien, los patrones no necesariamente sabían los nombres, por no hablar del historial laboral, de los estibadores y los cargadores de los muelles. La otra perspectiva que las fuentes escritas tienden a privilegiar es la de los sindicatos [Nelson 1988]. Podemos acceder a sus registros; ciertamente podremos obtener evidencia de los archivos estatales y de las compañías que les conciernen. El peligro es que uno pierde la variedad de estrategias mediante las que actúan colectiva e individualmente los trabajadores, entre las que el sindicalismo es solo una, y se pierden también los cambios sutiles en la naturaleza del trabajo. No obstante, los informes dejan en claro lo importante que era la frecuente acción colectiva extra-sindical: como las huelgas salvajes de Inglaterra en las décadas de 1940 y

<sup>16</sup> Ver el capítulo XVII de *Dock Workers*.



1980, la volatilidad de los puertos en Estados Unidos en diferentes períodos, las huelgas sin sindicatos en Tanga en 1939 o en Mombasa en 1939 y 1947.

La cultura de los obreros portuarios y su mundo urbano es mucho más difícil de reconstruir. Uno puede hacer observación participante o investigación con encuestas en el presente, pero esto no puede hacerse retrospectivamente. Los historiadores africanos suelen acudir a entrevistas con viejos informantes para superar las limitaciones de los archivos coloniales. La historia oral ha ganado credibilidad más recientemente en otros campos historiográficos, incluso en las sociedades más alfabetizadas, la memoria oral puede contener información y conocimientos relegados en la construcción de archivos oficiales y bibliotecas. Las fuentes orales son medios de aprendizaje respecto de la vida familiar de los obreros, sobre la integración del trabajo en sus ciclos de vida y sobre sus percepciones del trabajo, sus residencias y su vida social y política.<sup>17</sup>

Sin embargo, el pasado es una cantera particularmente esquivada, y las fuentes orales, como cualquier otra, plantean dificultades particulares. Resulta difícil sobrepasar la generación de los informantes fuera de los procesos de transmisión altamente estructurados. Las cuestiones culturales son particularmente complejas de entender, ya que las percepciones sobre las formas de vida están, en cualquier período, inevitablemente filtradas por el pasado reciente. Incluso localizar a los informantes es problemático. Cuando el trabajo es sólo una parte de la vida de los obreros portuarios, los potenciales informantes pueden estar dispersos en grandes áreas, y los que permanecen en los puertos no son en rigor una muestra aleatoria. No obstante, estas fuentes pueden proporcionar evidencia que puede contraponerse a la información proporcionada por las comisiones o los observadores sensibles; e incluso los significativamente insensibles. Que las fuentes orales sean difíciles de interpretar es algo que comparten con las comisiones investigadoras, los registros de archivos y otras fuentes escritas. El uso de una variedad de fuentes puede compensar los sesgos particulares, pero también es posible que éstas reproduzcan imágenes previas de una cultura obrera portuaria peculiar y volátil; las fuentes oficiales porque están orientadas por crisis, los periódicos y visitantes porque enfatizan lo exótico, y las fuentes orales porque contienen lo memorable sin controlar lo que excluyen.

<sup>17</sup> Ver los capítulos XXII y XXVI de *Dock Workers* para aproximaciones particularmente influenciadas por recolecciones de fuentes orales.



## Historia, ciencias sociales y “cultura” obrera portuaria

No puede afirmarse que los historiadores hayan hecho tantos esfuerzos como los académicos de otras disciplinas por entender el trabajo portuario en perspectiva comparada. El estudio más famoso es el de Kerr y Siegel, seguido en algunos aspectos clave por Miller [Kerr y Siegel 1954; Miller 1969]. En estos trabajos, los portuarios, como los mineros, representan un tipo de cultura laboral, caracterizada por el relativo aislamiento, la inestabilidad y por tanto la volatilidad. El obrero portuario masculino, bebedor y acostumbrado al trabajo duro es propenso a las huelgas, pero no necesariamente proclive a participar en el sistema institucionalizado de relaciones laborales o a integrarse por completo a la vida moderna que Kerr y Siegel tienen en tan buena estima. Su punto de vista, característico de la teoría de la modernización, es teleológico. No está claro que la cultura laboral moderna que oponen a la cultura obrera portuaria exista realmente: las culturas laborales son bastante específicas, no sólo se originan en los lugares de trabajo, sino también en relación con el espacio residencial y la organización política. La militancia de los obreros portuarios, al igual que ocurre con otras categorías ocupacionales, puede analizarse mejor en relación con las condiciones y los patrones estructurales que con la teleología de la modernización. La evidencia en *Dock Workers* muestra que no se puede asumir el aislamiento como característica de los obreros portuarios –ni en la vida cotidiana ni en la acción colectiva–, ya que estuvieron a menudo vinculados con los trabajos de sus esposas o el de sus vecinos en otras ocupaciones, y tuvieron también otros tipos de afinidades: raciales, étnicas y migratorias. Ciertamente, los cambios en los patrones residenciales y la desaparición de las cuadrillas (*hatch-centred gang*) afectaron el tipo de cultura que los obreros portuarios podían construir, pero las causas y efectos deben analizarse con mucho mayor especificidad [Turnbull 1992]. El ejercicio de poder de los Estados policiales (Hamburgo bajo los nazis, Durban bajo el *apartheid*) pudo convertir el trabajo portuario en algo muy disciplinado, tanto en el caso de los obreros permanentes como en el de los eventuales. Las diferencias institucionales –una bahía dominada por una sola empresa o muchas pequeñas– podían hacer la diferencia entre una cultura portuaria en la que predominaba la imagen de Kerr y Siegel y otra en la que ésta difería menos respecto de la de otros sectores. En Mombasa, la deseñtualización puso a los obreros portuarios en la vanguardia de la clase obrera



respetable, no en sus márgenes. Por otra parte, la eventualidad podía ser reincorporada en nuevos niveles tecnológicos del trabajo portuario, como sugiere Mankelov en el caso de Londres.

De hecho, la idea de lo “moderno” puede ser más fructíferamente empleada como categoría para un actor que para el analista, dado que la imagen de lo que debería ser un lugar de trabajo moderno, las ideas de lo que se supone implica la disciplina moderna y la idea modernizante de una estructura institucionalizada de relaciones industriales estuvo a menudo en la mente de los reformadores. En Mombasa –para tomar el caso que conozco mejor-, a fines de la década de 1940, los funcionarios estatales consideraron la eventualidad y el sistema de cuadrillas (*gangs*) como atrasado, y el trabajo permanente y la supervisión vertical como moderno, incluso sin tener cómo probar que la deseñtualización mejoraría la productividad (o si llegó a hacerlo). La “modernización” del trabajo portuario siguió un cierto patrón no porque la historia lo condujera, como suponen las teorías teleológicas de Kerr y Siegel, sino porque los actores oficiales tenían una especie de teoría de la modernización en sus cabezas [Cooper 1996].

### **Contextos espaciales: puertos, océanos y Estados**

Estudiar a los trabajadores portuarios es también estudiar las ciudades; y su evolución no es un asunto fácil de trazar. Tampoco está claro que exista una única dirección global en la historia urbana. El problema, se trate de obreros portuarios u otros grupos ocupacionales, es mantener el enfoque simultáneamente en los aspectos específicos de la interacción en el lugar de trabajo y en el lugar más amplio en el que éste tiene lugar. Antes de la deseñtualización, los obreros portuarios tuvieron vínculos particularmente extendidos; un punto que Kerr y Siegel no consideraron. Como trabajadores eventuales, se ocupaban también en otras labores. En Escandinavia, Terranova o África, esto incluyó la agricultura y la pesca, y estas actividades definieron sus particulares relaciones sociales.<sup>18</sup> En otros casos, probablemente en la mayoría, la consideración de la unidad familiar daría una imagen diferente del lugar de los obreros portuarios en la cultura urbana, usualmente representada en el trabajador masculino. La intervención estatal en la vida urbana –mediante la regulación de las relaciones de propiedad, el desarrollo

<sup>18</sup> Ver los capítulos V, VII y XXXIV de *Dock Workers*.



portuario, los tarifados e impuestos, y las instituciones para la resolución de controversias- fue tan importante como su intervención directa en los asuntos laborales de los muelles.<sup>19</sup> Por lo tanto, es necesario analizar las áreas urbanas más amplias –y en algunos casos de las áreas urbanas aledañas- al considerar la cambiante ubicación social, cultural y política de los obreros portuarios.

Finalmente, estudiar a los trabajadores portuarios es estudiar toda la gama de comunicaciones interoceánicas. La evidencia presentada en *Dock Workers* apenas tocó este asunto, que habría requerido estudiar además a los marineros y, especialmente, examinar el interface entre ambos. ¿Bajo qué circunstancias se conocieron y comunicaron? ¿Difundieron noticias entre sí sobre lo que estaban haciendo los obreros en otras partes del mundo? ¿Trabajaron como marineros los obreros portuarios, y al revés? Por ejemplo, gracias al trabajo de Laura Tabili, se sabe que un número importante de marineros de África, las Indias Occidentales y la India se emplearon en barcos británicos, y que una parte –menor pero significativa- terminó laborando en los puertos de este mismo país [Tabili 1994]. A principios del siglo XX, la presencia “colonial” en puertos como Liverpool era suficiente como para generar tensión racial, tanto en los matrimonios con mujeres inglesas como en el acceso a los puestos de trabajo. Como sostiene Tabili, la presencia de marineros negros no provocó automáticamente reacciones racistas en los trabajadores blancos ni políticas racistas por parte de las autoridades, pero la cuestión racial estaba implicada en el contexto de un sistema imperial que vinculó la metrópolis con las colonias en un modo profundamente desigual.

La novela *Banjo* de Claude McKay, una obra importante del Renacimiento de Harlem, evoca brillantemente el mundo de los muelles de Marsella en la década de 1920, donde los africanos, los estadounidenses de raza negra y los indios occidentales entraron y salieron del mundo portuario, trabajando como marineros, estibadores o jornaleros de distinto tipo, interactuando entre sí y con los obreros franceses blancos. En ningún caso se trataba de un ambiente en el que la cuestión racial había sido superada, pero era un mundo de conexiones más que de barreras infranqueables. Era un ambiente de transmisión de conocimientos respecto de qué sucedía con el movimiento obrero en otros sitios del mundo, y cabe imaginar que en el puerto de Dakar, como en el de Nueva York

<sup>19</sup> Este punto está enfatizado en el capítulo XXIX de *Dock Workers*.



(donde McKay residía), el conocimiento también fue recibido y distribuido por personas que vivían allí. Unas décadas después, en la década de 1950, tras haberse ocupado en la descarga de barcos en Marsella, el novelista senegalés Ousmanne Sembene escribió una novela bastante más dura sobre lo racial y el trabajo en dicha ciudad; e igualmente escribió novelas sobre raza, trabajo y vida urbana en Senegal [McKay 1929; Sembene 1962; Sembene 1973]. Para entonces, Dakar ya había experimentado una huelga general importante, en 1946, con participación de los obreros portuarios [Cooper 1990]. Sembene no registró las conexiones directamente, pero su propia trayectoria, como la de McKay, ilustra las posibilidades.

Es posible que las huelgas siguieran las líneas de navegación: entre 1947 y 1949 hubo huelgas en la costa este de África, en Mombasa, Tanga, Der es Salaam, Durban y el este de Londres. Los datos sugieren que al menos algunas estuvieron relacionadas.<sup>20</sup> Hay que enfatizar la amplitud que estos ejemplos implican: no sólo cruzan los océanos, sino la división metrópoli-colonia, la división racial y las numerosas divisiones nacionales. Para la década de 1950, la organización sindical internacional entabló contactos formales –no sólo a través de la militante *World Federation of Trade Unions*, sino también de la *International Labour Organisation*, e incluso la anticomunista *Confederation of Free Trade Unions*- que involucraban sindicatos surgidos en puertos coloniales, como Dakar o Mombasa, tanto como sindicatos de Liverpool o San Francisco [Cooper 1996]. Pero estaban basados en otra cosa: en contactos entre marinos comunes y obreros portuarios, en fragmentos de información transmitida.

Cabe hacer las mismas preguntas respecto de los patrones, pues éstos también se comunicaban.<sup>21</sup> Tenían que hacer seguimiento a las probabilidades de los puertos competidores y mantenían un cercano contacto con las navieras. Los flujos de información difunden tecnología y técnicas de gestión laboral. La comunicación contrae la información tanto como la amplía. Es posible que la prevalencia de la eventualidad en la fuerza de trabajo portuaria estuviese ligada al difundido supuesto de que no había otra forma de organizarla, pero una vez que los procesos de deseventualización comenzaron en algunos puertos –particularmente desde la década de 1940-, la voz corrió entre los gerentes de los otros. Por lo tanto, los procesos de transformaciones en los puertos no

<sup>20</sup> Ver el capítulo XIV de *Dock Workers*; Cooper, *On the African Waterfront*; Hemson, “Dock workers”.

<sup>21</sup> Ver el capítulo XXVIII de *Dock Workers*.



pueden explicarse únicamente acudiendo a un conocimiento profundo del contexto local y sus interacciones, se requiere indagar de modo más agudo en las conexiones. Esta no es una particularidad de este sector laboral –supongo que el modo en que los Estados manejan los asuntos sociales es generalmente más importante- , pero los puertos son sitios de conexión mundial privilegiados.

## **Conclusión**

Es curioso que los historiadores del trabajo no hayan prestado más atención a las vinculaciones espaciales y nacionales tendidas por patrones y obreros. A menudo, y fuertemente, la historiografía laboral ha incorporado la dimensión comparativa, pero ha puesto menos énfasis en las conexiones. Los obreros portuarios –sus vínculos con otros trabajadores del transporte, su proximidad geográfica con otros obreros urbanos, sus ligaduras conyugales, de parentesco y vecinales, además de sus relaciones migratorias en las economías regionales- podrían ocupar el centro de una historiografía laboral que se enfocara en dichas vinculaciones. Lo mismo cabría decir respecto de las conexiones interoceánicas entabladas entre patrones respecto de sus problemas comunes, con otros capitalistas urbanos e igualmente con los agentes estatales. Pero es el balance de la conectividad de los obreros portuarios y la especificidad de su trabajo el que propone un considerable rango de posibilidades: han sido considerados anomalías tanto como típicos de su clase, e incluso su vanguardia. Es un área fructífera que permanece abierta para más reflexión e investigación.



## Bibliografía

### ARNESEN, ERIC

1991 *Waterfront Workers of New Orleans: Race, Class, and Politics, 1863-1923*. Oxford University Press, Oxford.

### BAETENS, ROLAND

1997 Harbour development and dock labour: the case of Antwerp, 1945-1990, en *Port Reports*, Vol. 1, Amsterdam.

### BALDWIN, PETER

1999 *The Politics of Social Solidarity: Class Bases of the European Welfare States 1875-1975*. Cambridge University Press, Cambridge.

### CALHOUN, CRAIG

1982 *The Question of Class Struggle: Social Foundations of Popular Radicalism during the Industrial Revolution*. The University of Chicago Press, Chicago.

### CHAKRABARTY, DIPESH

1992 Postcoloniality and the artifice of history: who speaks for 'Indian' pasts? *Representations* 37.

### COOPER, FREDERICK

1987 *On the African Waterfront: Urban Disorder and the Transformation of Work in Colonial Mombasa*, New Haven.

1990 "The Senegalese general strike of 1946 and the labor question in post-War French Africa", *Canadian Journal of African Studies* 24.

1995 Work, class, and Empire: an African historian's retrospective on E. P. Thompson. *Social History* 20, pp. 235-241.

1996 *Decolonization and African Society: The Labour Question in French and British Africa*. Cambridge University Press, Cambridge.

### COOPER, FREDERICK, ALLEN ISAACMAN, FLORENCIA MALLON, WILLIAMS ROSEBERRY Y STEVE STERN

1993 *Confronting Historical Paradigms: Peasants, Labor, and the Capitalist World System in Africa and Latin America*. University of Wisconsin Press, Madison.

Frederick Cooper "Trabajadores portuarios e historiografía laboral", *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, N° 14, enero 2019, pp. 268-297.





**DAVIES, SAM; COLIN J. DAVIS, DAVID DE VRIES, LEX HEERMA VAN VOSS, LIDEWIJ HESSELINK Y KLAUS WEINHAUER**

2000 *Dock Workers. International Explorations in Comparative Labour History, 1790-1970*. Editorial Ashgate, New York.

**DOWNES, LAURA LEE**

1995 *Manufacturing Inequality: The Construction of a Gender Stratified Workforce in the French and British Metalworking Industries, 1914-1935*. Ithaca.

**FRADER, LAURA Y SONIA ROSE (EDS.)**

1996. *Gender and Class in Modern Europe*. Cornell University Press, Ithaca et Londres.

**HEMSON, DAVID**

1977 "Dock workers, labour circulation, and class struggles in Durban, 1940-59", *Journal of Southern African Studies* 4.

1996 "In the eye of the storm: dockworkers in Durban", en Maylam, P., and Edwards, I., (eds), *The People's City: African Life in Twentieth Century Durban*, Pietermaritzburg.

**HERMASSI, ABDELHAMID**

1966 Sociologie du milieu Docker. *Revue Tunisienne de Sciences Sociales*, 7.

**HOBBSAWM, ERIC**

1964 *Labouring Men. Studies in the History of Labour*. Weidenfeld and Nicolson, London.

**HOWELL, DAVID**

1995. Editorial. *Labour History Review*, 60 (I): 2 y 60 (3): 46-53

**ILIFFE, JOHN**

1975 "The creation of group consciousness: a history of the dockworkers of Dar es Salaam," en Sandbrook, R., and Cohen, R., (eds), *The Development of an African Working Class*, London.

**JACKSON, MICHAEL**

1973 *Labour Relations on the Docks*. Saxon House, Westmead.

**JOYCE, PATRICK**

1991 *Visions of the People: Industrial England and the Question of Class 1848-1914*. Cambridge University Press, Cambridge.

**KATZNELSON, IRA**

1994 The 'Bourgeois' dimension: a provocation about institutions, politics and the future of labor history. *International Labor and Working Class History*, 46.

**KERR, CLARK Y ABRAHAM SIEGEL**

1954 "The interindustry propensity to strike: an international comparison", en Kornhauser, A., Dubin, R., and Ross, A. M., (eds), *Industrial Conflict*, New York.

**KIMELDORF, HOWARD**

1988 *Reds or Rackets? The Making of Radical and Conservative Unions on the Waterfront*. University of California Press, Berkeley.

**KIMELDORF, HOWARD Y ROBERT PENNEY**

1997 "'Excluded by choice': dynamics of interracial unionism on the Philadelphia waterfront 1910-1930". *International Labor and Working Class History* 51.

**LAKROUM, MONIQUE**

1976 "Les salaires dans le port de Dakar", *Revue Française d'Histoire d'Outre-Mer* 63.

**MAIER, CHARLES**

1987 *In Search of Stability: Explorations in Historical Political Economy*. Cambridge University Press, Cambridge.

**MCKAY, CLAUDE**

1929 *Banjo*, New York.

**MILLER, RAYMOND**

1969 "The dockworker subculture and some problems in cross-cultural and cross-time generalizations", *Comparative Studies in Society and History* 11.

**NELSON, BRUCE**



1988 *Workers on the Waterfront: Seamen, Longshoremen and Unionism in the 1930s*. Urbana.

**PENVENNE, JEANNE**

1996 *African Workers and Colonial Racism: Mozambican Strategies and Struggles in Lourenço Marques, 1877-1962*. Heinemann, Portsmouth

**PHILLIPS, GORDON Y NOEL WHITESIDE**

1985 *Casual Labour: The Unemployment Question in the Port Transport Industry 1880-1970*. Claredon Press, Oxford

**SCHNEER, JONATHAN**

1982 The war, the state and the workplace: British dockers during 1914-1918, en Cronin, James y Schneer, Jonathan (eds), *Social Conflict and the Political Order in Modern Britain*. Rutgers University Press, New Brunswick

**SCOTT, JOAN**

1988 Gender and the Politics of History, en *Rethinking Labor History: Essays on Discourse and Class Analysis*, Berlanstein, L. (ed.). Urbana, New York.

**SEMBENE, OUSMANE**

1962 *God's Bits of Wood*, trad. de Francis Price, London.

1973 *Le docker noir*. Paris, orig. 1960.

**SEWELL, WILLIAM**

1993 Toward a post-materialist rhetoric for labor history, en *Rethinking Labor History: Essays on Discourse and Class Analysis*, Berlanstein, L. (ed.). Urbana, New York.

**SEWELL, WILLIAMS**

1988 Uneven development, the autonomy of politics, and the dockworkers of nineteenth century Marseille. *American Historical Review* 93.

**STEDMAN JONES, GARETH**

1971 *Outcast London: A Study in the Relationship between Classes in Victorian Society*. Oxford University Press, Oxford



**TABILL, LAURA**

1994 *'We Ask for British Justice': Workers and Racial Difference in Late Imperial Britain*. Ithaca.

**THOMPSON, EDWARD PALMER**

1963 *The Making of the English Working Class*. Vintage Books, New York.

**TURNBULL, PETER**

1992 "Dock strikes and the demise of the dockers' 'occupational culture'", *The Sociological Review* 40.

**URRY, JOHN Y SCOTT LASH**

1987 *The End of Organised Capitalism*. Polity Press, Cambridge.

**WATERMAN, PETER**

1982 *Division and Unity amongst Nigerian Workers: Lagos Port Unionism, 1940s-60s*. The Hague.

**WEILER, PETER**

1982 British labour and the Cold War: the London dock strike of 1949, en Cronin, James y Schneer, Jonathan (eds), *Social Conflict and the Political Order in Modern Britain*. Rutgers University Press, New Brunswick.

**WELLMAN, DAVID**

1997 Port of San Francisco, 1932-1970, en *Port Reports*, preparados para el Seminario *Comparative International History of Dock Labour, c. 1790-1970*.

**WILSON, DAVID**

1972 *Dockers: The Impact of Industrial Change*. Fontana / Collins, London.