

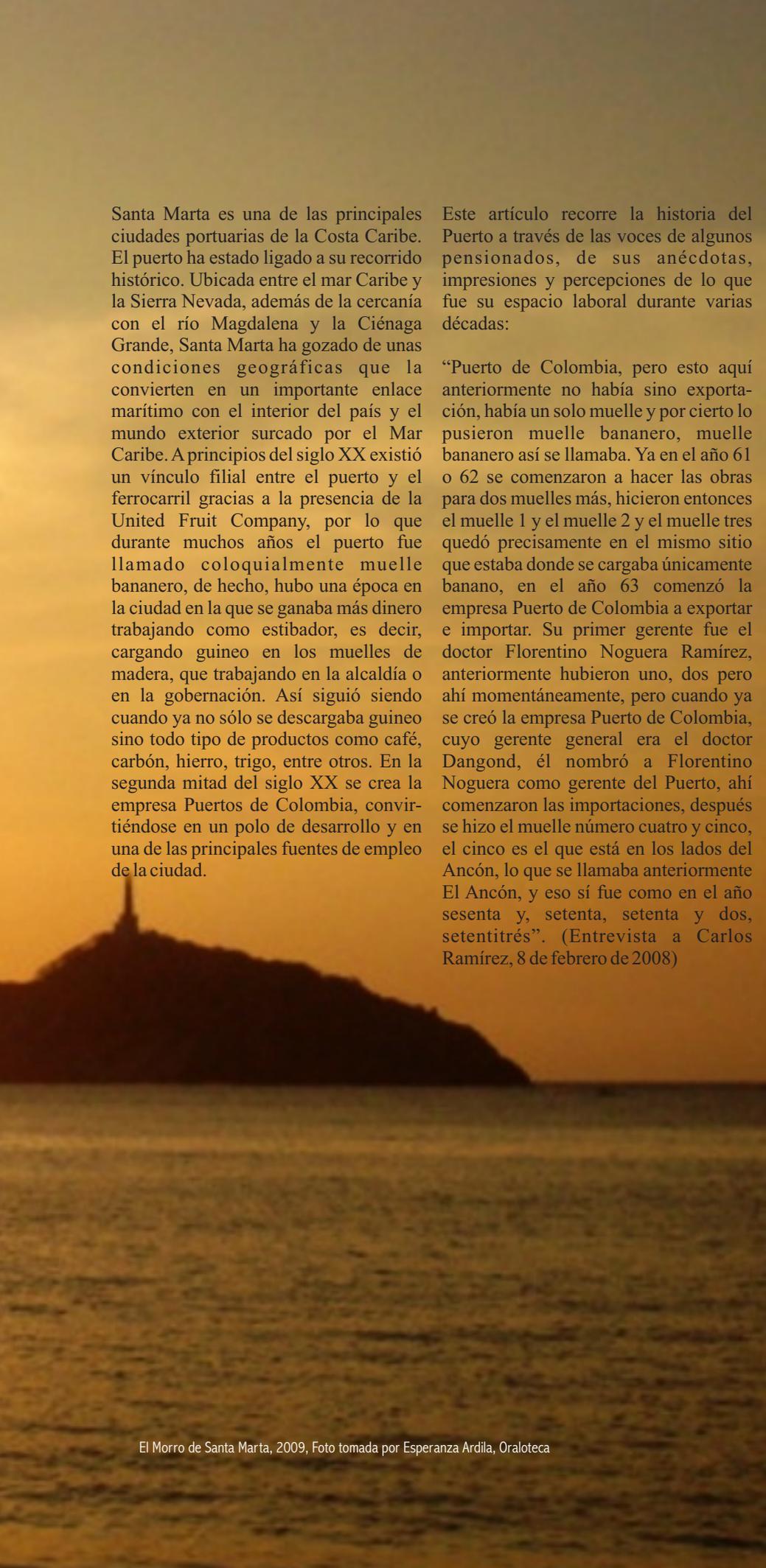
A sunset over the ocean. The sun is low on the horizon, creating a bright, golden glow that reflects on the water. In the foreground, a boat is silhouetted against the bright light. In the distance, a small sailboat is visible on the right. The sky is filled with soft, golden clouds.

**El puerto se va a acabar**

**¿Se va a acabar?...**

**¡Se acabó!**

Por: Esperanza Ardila y Roosevelt González  
Voces: Algunos Pensionados de la Sociedad Portuaria



Santa Marta es una de las principales ciudades portuarias de la Costa Caribe. El puerto ha estado ligado a su recorrido histórico. Ubicada entre el mar Caribe y la Sierra Nevada, además de la cercanía con el río Magdalena y la Ciénaga Grande, Santa Marta ha gozado de unas condiciones geográficas que la convierten en un importante enlace marítimo con el interior del país y el mundo exterior surcado por el Mar Caribe. A principios del siglo XX existió un vínculo filial entre el puerto y el ferrocarril gracias a la presencia de la United Fruit Company, por lo que durante muchos años el puerto fue llamado coloquialmente muelle bananero, de hecho, 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 trabajando en la alcaldía o en la gobernación. Así siguió siendo cuando ya no sólo se descargaba guineo sino todo tipo de productos como café, carbón, hierro, trigo, entre otros. En la segunda mitad del siglo XX se crea la empresa Puertos de Colombia, convirtiéndose en un polo de desarrollo y en una de las principales fuentes de empleo de la ciudad.

Este artículo recorre la historia del Puerto a través de las voces de algunos pensionados, de sus anécdotas, impresiones y percepciones de lo que fue su espacio laboral durante varias décadas:

“Puerto de Colombia, pero esto aquí anteriormente no había sino exportación, había un solo muelle y por cierto lo pusieron muelle bananero, muelle bananero así se llamaba. Ya en el año 61 o 62 se comenzaron a hacer las obras para dos muelles más, hicieron entonces el muelle 1 y el muelle 2 y el muelle tres quedó precisamente en el mismo sitio que estaba donde se cargaba únicamente banano, en el año 63 comenzó la empresa Puerto de Colombia a exportar e importar. Su primer gerente fue el doctor Florentino Noguera Ramírez, anteriormente hubieron uno, dos pero ahí momentáneamente, pero cuando ya se creó la empresa Puerto de Colombia, cuyo gerente general era el doctor Dangond, él nombró a Florentino Noguera como gerente del Puerto, ahí comenzaron las importaciones, después se hizo el muelle número cuatro y cinco, el cinco es el que está en los lados del Ancón, lo que se llamaba anteriormente El Ancón, y eso sí fue como en el año sesenta y, setenta, setenta y dos, setentitrés”. (Entrevista a Carlos Ramírez, 8 de febrero de 2008)

## El primer gerente...

Los pensionados con los que conversamos recuerdan con estimación al primer gerente de la empresa Puertos de Colombia, Florentino Noguera, pues fue un hombre que impulsó la empresa y realizó de forma particular la contratación de los empleados como nos describe el siguiente relato:

“El proceso fue muy folclórico, diría. En Pescaito teníamos un equipo de béisbol, éramos jóvenes de 27, 22, 24 años, un grupo de gente que nos auto sosteníamos y el doctor Florentino Noguera Ramírez, era gerente de puerto en esa época, visitaba mucho al barrio y nos preguntaba siempre:

- **¿Cómo quedaron?**
- **perdimos**
- **¡Carajo!, ustedes siempre pierden**
- **Cómo no vamos a perder, doctor, si estamos jugando sin implemento**

Y en uno de esos encuentros, domingo, apareció en la esquina de la calle siete y me dijo: ‘vamos a hacer algo’ y llegó y me dijo: ‘Pero si Barranquilla tiene equipo de béisbol y Cartagena también...’ Y entonces nos dijo ‘Si Barranquilla y Cartagena tienen equipo de béisbol, por qué no se va a hacer aquí en Santa Marta, váyanse el lunes allá que necesito hablar con ustedes’.

Fuimos el lunes, fuimos ese día, había la presencia de un intermediario, un empleado de esos: ‘No, él no puede atenderlos, no puede atenderlos’. Volvimos el martes: ‘No, él no puede atenderlos’. Hablamos con un señor que era vigilante de la empresa, que es bueno recordarlo, Juan Jovien Manjarrés, fue boxeador de nivel nacional, bueno. Y él tenía una relación con el gerente y nos consiguió la entrevista..., como a los quince días



Carlos Ramírez, pensionado portuario, 2007,  
Foto tomada por Roosevelt González, Oraloteca



Francisco Vanegas, pensionado portuario, 2007,  
Foto tomada por Roosevelt González, Oraloteca



Edinson Troncoso, pensionado portuario, 2007,  
Foto tomada por Roosevelt González, Oraloteca

de eso estábamos trabajando como cerca de veinte de nosotros, sin documentos ni nada, nos metió a trabajá, ‘Vayan a trabajar’. Así mismo, duramos tres meses sin recibir sueldo, porque en la nómina, que Bogotá, que no sé qué, pero él que ‘no se vayan, no se vayan’.

En el año 74, quedamos laborando un grupo de muchachos de ahí de Pescaito. Hay una anécdota sobre eso, el caso de Delio Pardo, estudiaba y era carga bates de nosotros y a fin de año en vez de llevar el certificado de estudios, lo que llevó fue el sobre con la plata de las primas. En la casa no sabían que él no estaba estudiando. Delio salió pensionado con treinta y ocho años edad o sea veinte años de servicio.

Nosotros laborábamos, nosotros laborábamos pero éramos parte del equipo. Teníamos tratamiento especial. Nosotros, por ejemplo, cuatro días a la semana laborábamos nada más en la

mañana, en la tarde nos íbamos pa’l campo desde la una y media de la tarde hasta las seis con unos gringos de los cuerpos de paz que estaban aquí. Nos enseñaron a jugar béisbol. Nos enseñaron pero fue duro, dos compañeros nuestros no fueron más porque no aguantaron el tren. Era duro, eso era metí’o ahí y hasta a veces me invitaban en las noches a ver películas. Hasta que ya no rendíamos en béisbol y pasamos, uno a uno fuimos pasando al softbol, terminé siendo manager del equipo de béisbol y después del de softbol y ahí esperamos el tiempo pa’ la pensión. Pero gracias a esos dos grandes dirigentes... 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. Cuando eso decían que era una locura, la plata se la están robando... pa’ que, si aquí hay cuatro carros eso no sirve. AQUÍ VOYY él dijo ‘eso dentro de poco no le sirve a Santa Marta’, que lo que había no le servía a Santa Marta porque el puerto se desarrolla y no alcanza eso pa’ puerto. Ferrocarriles empezó a construir la estación ahí donde están esas bodegas, esas, el patio... Ahí el ferrocarril construyó la estación y él tuvo un enfrentamiento con el doctor Florentino Goenaga, que era gerente de los ferrocarriles. Un enfrentamiento duro porque él se oponía a que se construyera esa estación ahí porque eso iba a trabar el desarrollo del puerto. Es más, le propuso comprarle eso a los ferrocarriles, después de veinte años tuvieron que destruir... Entonces una visión muy adelantada de lo que era Santa Marta. Tristemente se murió, se murió y diría que hasta de sentimiento porque se lanzó

varias veces al consejo y no salió, habiéndonos da'o empleo a más de dos mil trabajadores ahí y habiéndonos trata'o bien. El tipo le dio la mano a la gente que estaba en la nada. 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, ahí más del cincuenta por ciento están pensionados. Fue una ayuda este tipo pa' nosotros. Inteligente, fue premio Pedro Pablo Salcedo aquí en el Liceo Celedón” (Entrevista a Francisco Vanegas, 22 de Noviembre de 2007)

### **Al parecer, fue muy importante la relación del deporte con el trabajo en el puerto**

“Y entrenaba además a los equipos porque así nos daban permisos, en convención teníamos pactados determinadas horas, nos daban para entrenar, eso se logró con convención colectiva y, por ejemplo, había tres, cuatro, cinco trabajadores laborando ese día porque allá más bien se trabajaba por turnos, a veces le tocaba hoy a una cuadrilla, posteriormente le tocaba a otro, en la noche le tocaba a otro, entonces los que estaban libres no necesitaban de permiso, los que estaban trabajando que podían ser tres, cuatro, cinco le presentaban al capataz de turno ‘voy a entrenar de tres de la tarde a seis de la tarde’ y de la noche también porque teníamos eso pactado... A mí, ya siendo directivo sindical, se me hizo más fácil la consecución de los permisos, vinculábamos a los trabajadores que eran jugadores en posiciones donde no iban a perjudicar las labores y así quedaba más fácil, eso lo conseguí yo y varios compañeros que también hacían parte de la junta directiva.

Eso era legal porque aquí cuando eso se cargaba era café y en los vagones no cabía sino cuatro hombres, por ejem-

plo... los cuatro hombres que estaban y cuando era carga importada se manejaba era con winches, un winchero manejaba eso y ahí nada más dos, tres hombres para acomodarlo en la góndola, había unas góndolas, ahí bajaban y ya, el de la góndola se la llevaban y ya, no había trauma por eso nunca, nunca, allá prácticamente el trabajo era pesado pero se dividía en horas, mira es que uno ganaba de acuerdo al tonelaje que sacara o que hicieran, entonces la gente no tenía ese problema de que, siempre alguno que no le gustaba el sueldo, otro que no le gustaba eso, que trabajara uno sí, otro no” (Entrevista a Carlos Ramírez, 8 de febrero de 2008).

### **Para entrar a trabajar...**

Según los pensionados, con el tiempo la contratación laboral en el puerto se politizó pero al principio para entrar a trabajar bastaba con tener buena salud y estar dispuesto a trabajar:

“En esa época, no. Que estuvieran bien de salud y ganas de trabajar y mas na'. No te digo que no querían trabaja'. Como sería el puerto que pasaba uno ‘marihuano, 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. Los quince fueron un grupo como de cien trabajadores de la fruta, esos trabajaban era con la Compañía Frutera de Sevilla, eran señores de edad más avanzada que nosotros, trabajaban anteriormente en el embarque de banano. Entonces hicieron un acuerdo y pasaron los más jóvenes y los más agarra'os de los directivos sindicales se pasaron pa' puerto, a esos trabajadores de la fruta, nosotros les pusimos entonces ‘los manchaitos’, como el guineo mancha la ropa le pusimos los manchaitos. Los manchai-

tos colgaron de la ficha de los quince al dieciséis. Y después crearon unos grupos de adicionales, de gente que trabajaba cuando ya el personal fijo no alcanzaba, entonces venían adicionales. Y de ahí, de adicionales iban metiendo, iban surtiendo porque salían pensiona'os, se morían, se retiraban, iban supliendo” (Entrevista a Francisco Vanegas, 22 de Noviembre de 2007)

### **Desde el principio, el puertoy el tren estuvieron estrechamente ligados**

“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... Mira, aquí descargaban mucha mercancía del Japón, hierro más que todo, láminas... 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, Rueda Serrano, los Serrano Rueda son santandereanos, esa es otra vaina que nos tiene jodí'os. 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 qué costaba?, tres mil pesos toneladas, bueno hasta aquí van los tres mil pesos de esa tonelada. Pero si la ponían en el suelo y había que cogela pa' pasala allá tenían que pagar nuevamente pero con todo y eso se necesitaba más trabajo. Transmodal, recuerdo que se llamaba, Transmodal... Y tanto fue así que aquí hubo una época en que los transportadores férreos, de aquí a Gamarra, no sé qué, volaron puentes de esos. Los volaron ellos pa' que no montaran las plataformas y justificar así las mulas. Los transportadores. Los puentes, los puentes ferroviarios... los volaron y se llegó a comprobar que los transportadores terrestres volaban los puentes pa' que no pasara el tren. A puertos llegó un gerente, Rodrigo Noguera... Rodrigo Fuentes Noguera, que tiene una anécdota también muy chévere, muy caribeña. El tipo llegó a puerto como jefe de departamento en el departamento mecánico. Él era el encargado, dirigía el taller de mecánica, las reparaciones y todo eso, por A o B una investigación, la Contraloría... lo destituyó, lo destituyó no, recomendó que lo destituyeran. No le pudieron comprobar nada pero, unos manejos y tal, se perdieron unos aires acondicionados, el contratista era el hermano de él. Este era Rodrigo, el otro era Ricardo Fuentes Noguera que se mató en la carretera del Rodadero, una vez iba borracho en un carro y se mató, él era el contratista y lo botaron... se tuvo que ir pues. Ese tipo después de tres, cuatro años, en el gobierno de Turbay Ayala resultó siendo el gerente general de Puertos, fueron tres años y cómo sería la corrupción. Y allá donde ve uno las pilas de carbón, allá debían de haber construido una bodega y no pusieron ni un solo ladrillo. Nosotros le decíamos la "bodega transparente". Entonces lo enjuiciaron nuevamente, se

fue de aquí, se fue pa'l Brasil. Por ahí viene y se pasea Santa Marta como si nada." (Entrevista a Francisco Vanegas, 22 de Noviembre de 2007).

### **A principios de los noventa sobrevino la liquidación de Puertos de Colombia**

"Desde que se comenzó a hablar que 'Puerto se va a acabar, Puerto se va a acabar', entonces el gobierno en eso fue muy drástico y llegó y dijo 'se va a acabar y se va a acabar' y nos quitaron los sindicatos, entonces nosotros los del sindicato nos pusimos pilas con eso, la convención estaba hasta el año 93, el 31 de diciembre del 93 y la empresa la acabaron en el 91, entonces por regla tenían que pagarle todos los buques que llegaran, todos los buques que llegaban tenían que pagársele a los trabajadores, trabajaran o no trabajaran porque el gobierno de Gaviria decidió, no, que se acaba y se acaba sin tener en cuenta que había una convención firmada y eso cuando se firma, es un pacto que tiene que terminarse y ellos unilateralmente acabaron con eso..."

Ahí la gente prácticamente trabajó hasta el año, eh, noviembre del 91 por ahí, ni 92 ni 93 trabajados pero el tiempo este se lo reconocieron a los trabajadores para la liquidación, así que el trabajador que trabajó 18 años, se fueron a 20 que era cuando la empresa pensionaba, con 20 años y 50 años de edad por convención entonces toda esa gente se favorecieron. Sí, sí, por convención sí, por convención sí, es decir, lo que se hacía era esto: la convención decía pensión de obligación a los 20 años y 50 años de edad para el personal de planta o de oficina y el personal, el personal, entonces, para los wincheros tenían otra modalidad, los wincheros se pensionaban a los 20 años de servicio pero a cualquier edad, lo mismo que los... los que trabajaban con baterías, con cobre" (Entrevista a Carlos Ramírez, 8 de febrero de 2008).

"El Estado, el Estado con el afán de deshacerse de las empresas del mismo Estado y como lo, los que estaban interesados en la empresa eran los líderes políticos, ellos acabaron con la empresa camuflándolo, de pronto diciendo que nosotros pedíamos mucho, que la comisión de nosotros no era muy exigente, mira, ninguna empresa en el mundo aguanta cuatro gerentes en un año, donde cada gerente que entra quiere meter su, su cuadrilla y eso pasaba en Puertos, al comienzo de año por ejemplo nombraban un gerente, a los dos o tres meses sacaban ese y ponían a otro" (Entrevista a Edinson Troncoso, 9 de enero de 2008)

### **Con la inminencia de la liquidación, los sindicatos empezaron a reclamar:**

"Para reclamar que por qué se iba a terminar, por qué, porque ellos decían que era un decreto de, del, que era un decreto del gobierno y se tenía que acabar, ellos decían eso, entonces los sindicatos se pusieron 'pues hey, eso no se podía hacer porque tal' y se asesoraron con abogados y se consiguió que tenían que pagar hasta donde decía la convención.

...Los sindicatos primero estaban en contra pero cuando vieron que ajá ya no van a pagar, que van a desvalorizar los salarios, se va a desvalorizar el salario, que unos cheques con los que quedan con el último salario según la ley, entonces eh, no, los sindicatos decían que no, que no, nadie se sale, ahí en el muelle, ahí en el muelle todo el mundo, ahí vamos, ahí vamos pero cuando ya vieron eso de que... tenía un promedio bueno de sueldo, cuando eso, figúrese que yo me pensioné en el año 88 y el sueldo mío era de 85 mil pesos, siendo 18 inicial un supervisor, era plata, era plata, entonces, si nosotros hubiéramos dejado de trabajar esos dos años y la empresa, nosotros no trabajamos a los

dos años ya ese sueldo de 85 no servía, mientras tanto, en el instante sí, en la fecha sí servía pero dos años después no, y así sucesivamente, por eso los sindicatos a última hora dijeron ‘bueno, nos vamos a ir’, muchos dicen que hubo acuerdo, inclusive de plata, de carro, de cosas, eso no se puede comprobar” (Entrevista a Carlos Ramírez, 8 de febrero de 2008).

## Las pensiones de puerto han sido objeto de duros cuestionamientos

“Hay un estudio de eso, hay un estudio y creo que el 10% es que dice que tiene que, hay un estudio que está probable que, muchos lo dijeron en el debate, nosotros tuvimos un debate en el año pasado, el año antepasado, tuvimos un debate en el Senado, eso lo dijo un senador, tiene los datos, los artículos, el doctor dijo que estos no ganan más, otros regular, otros ni el mínimo, es que por eso le digo que cuando comenzaron a... los trabajadores que no tenían el tiempo porque tenían siete, ocho años, nueve años, ‘no, nosotros no nos vamos, nosotros nos quedamos’, entonces la empresa tenía que hacer los pedidos, no te digo, ellos no trabajaron, metían cuadrillas de la calle, pero los trabajadores que se quedaron cien, ciento cincuenta, no había doscientos trabajadores, ellos se quedaron ahí, si había cinco buques en el puerto, esos cinco buques se lo mamaban ellos, por eso es que ellos salieron con sueldo elevado, siendo los últimos en entrar aquí, los que entraron que ya tenían 20 años, veintipico de años con un sueldo bajo, por qué, porque la última lineación ellos la ganaron por qué, porque la convención decía que se acababa en el año 93, y ya en el 91 la mayoría de la gente que tenía su tiempo de 20 años, no, no, pasó la carta por orden del sindicato, por servicio no, el sindicato decía que no porque quería que por acuerdo terminar rápido, eso era una orden... se acaba y se acaba, eso no tenía nada que luchar, ni nada que hacer.

Ustedes que trabajaban fueron de los primeros, salieron fregados y ellos salieron ansiosos, porque a ellos les pagaron con menos tiempo, cuando la

empresa se dio cuenta de eso y dijo vamos a indemnizarlo y vienen y los indemnizan, entonces se van a Bogotá los indemnizados, como la convención también decía que con 15 años de servicio, total hicieron un pacto ahí, ese pacto también yo lo tengo, esos acuerdos también yo los tengo, hicieron un pacto ahí que si tenían 35 años y había trabajado 15 llegaban a los 50 años, entonces ya era aceptado porque le involucraban el tiempo de servicio con los años de edad, 50, ¿por qué?, entonces los liquidaban de acuerdo al promedio del último año, del último mes. Ahí, ahí, las cosas decidieron que es por el, que, el, el, eh, lo final fue de la empresa fue ‘se van, se van’ porque ella podía haber dicho ‘usted está pensionado, tiene derecho a pensión’, váyase, váyase, váyase, iba dando hasta que se hubiera terminado la convención pero no, es que querían el muelle era ya y después se vio que era para favorecer a la Sociedad Portuaria hoy en día porque estaban interesados” (Entrevista a Carlos Ramírez, 8 de febrero de 2008).

“Es decir, porque quien liquidó a los trabajadores interpretó mal la convención, ahí nos quieren marcar a nosotros como unos delincuentes, no hay ley que a nosotros nos proteja porque han creado unos jueces especiales para juzgarnos a nosotros, una fiscalía especial para nosotros, inclusive, a mí me podían mandar un, un cómo, un... donde a uno debe juzgarlo donde se creó el origen de la, del problema, no a mandarlo a una parte donde lo van a masacrarlo a uno y que salga sentenciado a X cantidad de meses y de años, te estoy diciendo, de aquí de nosotros hay un poco de gente condenada de treinta y pico, cuarenta y pico de meses que no da mérito a que lo metan a la cárcel pero si hay otro proceso para que lo juzguen ahí sí va pa’ la cárcel porque tiene antecedentes, estamos en ese proceso... La última convención que se dio en los noventa ya había una limitación, ya había un límite de la existencia de puerto que era hasta el año 93, puerto cerraba sus puertas en el año 93, a finales de año, en diciembre

del 93 y así lo hizo cuando llegaron ahí, pero lo peor del caso fue que ahí en la empresa se creó un terrorismo, donde la gente pegó una estampida y el que tenía derecho a su pensión, pues renunciaba, porque qué esperaba, por que decían ‘no, que de pronto no tienen derecho porque la convención la mandan, la tiran pa’l suelo’ y generoso uno a esa misiva, uno dice me voy, aprovechar que tengo derecho a la convención y tan es así que después, uno se fue antes de que se cumpliera la convención, no querían aplicar la convención para nosotros, decían que ya la convención no, no servía, menos mal que la Corte Suprema dijo que los derechos adquiridos no se perdían como, por ejemplo, lo que eran los derechos a los servicios médicos, pero nos quisieron quitar los servicios médicos, entonces nos bajaron las pensiones, en el año 93 las pensiones no eran muy altas, que a través del tiempo, pues las pensiones se fueron incrementando, que ponen como ejemplo la pensión de /Artur Foguer/ pero ellos como directivos sindicales hacían su tramollo ahí, pero ellos tenían la ventaja de que ellos ganaban muchos viáticos y eso les incrementaba el promedio” (Entrevista a Edinson Troncoso, 9 de enero de 2008).



## La Sociedad Portuaria actualmente

“Ahora es mucho más, ahora cargan mucho más y pagan menos porque anteriormente por comisión a uno le pagaban por toda tonelada, ahora no, ahora le dicen a los trabajadores, qué es que se llaman ahí, una cuadrilla, bueno, el buque ese trae dos mil toneladas, te las vamos a pagar a tres mil, a cuatro mil pesos y no tienen, ah mientras están trabajando tienen la seguridad social, terminado de trabajar ese tipo se va pa’ su casa y ya no tiene seguridad, no tiene nada, pero la Sociedad gana más, gana más, ganan más pero los trabajadores ganan menos porque no les pagan seguridad social como debe de ser, a los familiares no los cobija, en cambio aquí nosotros, somos pensionados y actualmente es lo que, lo que más tenemos bien, no el sueldo porque de todas maneras el sueldo, de nosotros el que menos tenga es mejor que cualquier sueldo por ahí de otra fábrica o de otra empresa y lo otro, que la seguridad social, nosotros tenemos médico, todo, clínica y todo” (Entrevista a Carlos Ramírez, 8 de febrero de 2008).

## El gobierno les ofreció ser accionistas en la nueva empresa

“Pero es que ellos ofrecieron, es decir, ya cuando se vieron que los trabajadores no querían ahí sí dijeron ‘no, no, ustedes se pueden quedar, pueden quedar como accionistas’ pero cuando llegamos a dar un obstáculo resulta que nos dijeron ‘bueno, ustedes pueden ser accionistas pero tienen que tener equipos de grúas’, sí porque nosotros, yo, por ejemplo, salí con cuatro millones y pico en esa época de cesantías y todo después de veinte años de servicios y, y... iba a colocar esos cuatro millones ahí y el otro cuatro, el otro cuatro, cuando íbamos bueno sí, vamos a hacerlo, teníamos que tener bodegas, bodegas, fuera de las del puerto porque ajá /.../, teníamos que tener y pico de grúas, elevadores todo

eso, entonces nos reuníamos todos los pensionados y no podíamos hacer nada de eso, nada, no podíamos hacer... porque nos pidieron todo eso, por ahí en Cartagena, hubieron algunos que sí, parece que sí llegaron a eso pero aquí no, aquí se intentó y todo, vamos a hacer juntas, a nivel de juntas directivas hablamos y tal pero cuando llegamos a hablar, bueno, nos salieron con eso, que tienen que tener esto, esto, esto y con qué plazo íbamos a comprar, nosotros no teníamos poder, nivel económico” (Entrevista a Carlos Ramírez, 8 de febrero de 2008).

## El puerto fue muy importante para la ciudad

“¿Para mí?, no, el puerto lo es todo, todo para mí y para todos los trabajadores que estuvimos ahí, como te decía anteriormente, nosotros estamos mejor pensionados que, que cualquier empresa, quizá como dos, tres, cuatro empresas como Ecopetrol y, y, no sé decirte de lo que hay en todo el país pero nosotros bien, todo, ahoritica hay pensionados que, inclusive, se quejan, se están quejando, porque ajá, pero si lo llevamos vamos a otra instancia, a otras empresas, nosotros quedamos mejor que muchos.

En esa época la ciudad se beneficiaba, en esa época, ahora no, la ciudad se beneficiaba porque pagaban su impuesto y eso lo recibía la ciudad, pero ahora la Sociedad Portuaria no, no, no hace, por ejemplo, Puerto hacía escuela, cuando estaba Puertos de Colombia hacían escuelas en los barrios, teníamos nosotros un club, un club social magnífico todo lo mejor que hay aquí pero al acabarse se fue despedazando, aquí teníamos nuestras propias clínicas. Puerto tenía edificios en el Rodadero pa’ cuando viniera la gente de Bogotá, tenían apartamentos y de todo ahí, pa’ que no se bajaran en hoteles y así sucesivamente, ahora no, ahora toda la ganancia son para los señores que componen la Sociedad Portuaria” (Entrevista a Carlos Ramírez, 8 de

febrero de 2008).

## Además del sindicato, los trabajadores tenían sus propias formas de reclamar sus derechos

“Lo fuerte de nosotros eran las labores, de nosotros por Convención teníamos artículos y la empresa por A o por B no le daba cumplimiento, nosotros enseguida nos poníamos las pilas, están pidiendo un buque pa’ la una de la tarde, vamos a asistir pero no vamos a laborar, asistimos ahí está, por ningún motivo y parábamos y esto ya iba, figúrese que los empresarios pagan en dólares, los empresarios pagan en dólares, y ellos no iban a perder, desde que el buque asoma allá después del morro allá, ya están pagando dólares, cuando entran tienen otro valor, pagan más, entonces un buque ahí, nosotros le dejábamos de entrada y después que entraba decíamos ‘no, no vamos a laborar’, ‘¿pero por qué, por qué? Si esto se hizo y está bien’ y nosotros ‘no señor, aquí no están haciendo esto y esto, nos botaron un compañero sin justa causa’ y todo eso y por eso parábamos. Entonces había eso, pero ya como pensionados qué, dónde vamos a parar, qué fuerza tenemos ahí, no tenemos” (Entrevista a Carlos Ramírez, 8 de febrero de 2008)

“Bueno, nosotros en cada discusión de la convención que se haría cada dos años, siempre había parálisis en el puerto y como te digo de que, un arma que tenía la gente del destajo era hacer paro, /.../ inventaban no sé qué cantidad de cosas, que no había garantías, mejor dicho que la gente que comenzó a trabajar en puerto cuando puerto se fundó ninguno aprendió del trabajo de ellos, porque esa gente sí eran unos verdaderos trabajadores, unos burros, unos esclavos del trabajo, porque ellos trabajaban 24 horas, pero ya cuando comenzaron a llegar la gente joven eso fue un despelote, y como esta vaina se politizó, por eso por ahí empezó la despedida, pero de pronto si hubiéramos tenido unos directivos con más capacidad, intelectual pero con buenos

# se va a acabar



Puerto Sociedad Portuaria, 2009, Foto: Esperanza Ardila, Oraloteca



Puerto Sociedad Portuaria, 2009, Foto: Esperanza Ardila, Oraloteca

fundamentos porque al trabajador había que prepararlo, a defender lo que era de él y a defender lo que era del resto, de pronto uno hace la crítica ahora porque ya está afuera pero sí hace falta eso, de lo que nosotros tenemos derechos lo primordial era que la gente se preparara, inclusive nosotros hubiéramos podido ser los dueños de Puerto de Colombia, porque nosotros sabíamos de que, algunos pensábamos que el Estado nos debía mucha plata y que la empresa valía mucha plata y que nosotros podíamos comprar acciones con nuestras cesantías en la empresa y no fuera, eh, la Sociedad Portuaria unos cuantos ricos dueños de Puertos de Colombia, fuéramos nosotros, con nuestras cesantías podíamos comprar acciones, de pronto uno tocaba ese tema con algunos compañeros que se reunían, ‘tú qué, ¿estás loco?, mi plata la manejo yo’, uno tiene que organizarse, aprender, eh aprender a ser organizado, los demás ‘estás loco’, nosotros no tenemos por qué manejar la empresa, tenemos que organizar una empresa bien estructurada donde nosotros vamos a recibir dividendos, pero nosotros no podemos manejar la empresa, porque nos gana esta vaina, verdad que... que nosotros fuéramos dueños de la Sociedad Portuaria hoy en día” (Entrevista a Edinson Troncoso, 9 de enero de 2008)

“Porque como te digo, fíjate que ellos utilizaban, que eso la creó fue en Occidente los líderes sindicales donde decían que si no habían garantías no se

podía trabajar, entonces por eso si no, allá había una sección de algunos trabajadores llevaban unas canecas, unos calambucos de agua y como no aparecían los calambucos de agua antes de comenzar a trabajar, ya eso era que no habían garantías, pues sí que, por ejemplo, no querían al capataz que le tocaba a la cuadrilla esa, ya que eso no había garantías, que ya llegaron los paraguayos, entonces se iban ellos, el capataz, soltaba la cuadrilla y enviaba los paraguayos para que reemplazara a los trabajadores de puerto, el capataz se ganaba lo que era serie de campo, ahí le pagaban ellos bien y el descanso, /.../ entonces se fue cuadrando ahí como una mafia ahí pendeja” (Entrevista a Edinson Troncoso, 9 de enero de 2009).

## **Puertos de Colombia representó un escenario social en el que se desplegaban diversas prácticas laborales**

“Muchas, muchas, por ejemplo, allá nosotros íbamos a trabajar, ya, y llegaba por A o por B faltaban dos, tres trabajadores y nosotros los metíamos, ah po’ que era un buque bueno porque traía hierro, cuando era hierro el tonelaje es más rápido, pesa más y ganábamos más, eche, se presentaban esos tipos fuera de la hora de trabajar y nosotros les guardábamos el turno porque los hacíamos chequear con el carnetero, ‘no, ellos vienen, ellos vienen’, cuando llegaban ‘eche y ustedes qué, ¿yo tengo

buque?, ¿yo tengo muelle?, jajaja’ eso era una de las cosas que a mí me gustaban del puerto, ‘no tengo muelle, todo es del gobierno, todo era de Florentino si era gerente, no, yo no tengo muelle’, otra era que estábamos trabajando, trabajando, ya vamos a terminar, vamos a terminar nos vamos a las cuatro de la mañana, todo eran charadas, pero en realidad eran entre nosotros mismos. Eso sí, habían mil hombres trabajando y no había pelea, no había nada, todo era camaradería, discusiones y esto, a veces había capataces duros, duros que, que no les perdonaba una para liquidarlo” (Entrevista a Carlos Ramírez, 8 de febrero de 2008)

“Dentro de los patios del recuerdo sí habían contenedores que de pronto iban para Cartagena, por decir algo, pero lo traían para acá y como había la facilidad de pronto de darle de baja a una cosa que se perdía, eso sucedió en puerto. Inclusive, yo recuerdo una vez que encontraron unos planchones llenos de, de, cosas electrodomésticas a la deriva, lo trajeron y esa cuestión también se perdió en puerto, estaba la policía, cuando la cuestión de Armero que dieron muchas, muchas cosas buenas, ahí se perdió muchas cosas, es que eso es infinito de que la gente diga ‘esto se perdió, aquello se perdió’, llegaban muchas cosas, uno a veces veía, por ejemplo, que yo entré, veía cualquier cantidad de carros que, los vi cuando llegó, y nunca los sacaron de ahí, ahí se

destruyeron, quedaron inservibles, chasis de camiones pero como eso lo pagaba, lo pagaba el seguro entonces como que la contraloría nunca le paró bolas, cuando hacían los inventarios, en sí, la verdad que no me acuerdo nunca haber visto de hacer un inventario de qué había en los patios y lo hacían, no sé, pero eso tiene que hacerse, ahí eso estaba de abandono por parte del Estado de, de esa empresa, pero de que sí producíamos divisas, sí se producían, eso a uno le duele hoy en día, de que a nosotros nos hayan estigmatizado como los que acabábamos el puerto y que hoy en día estemos eh, nos estén señalando como que nos robamos la plata de puerto cuando la simple, el simple trabajador lo único que decía me llevo esta cosa, si por ejemplo, ustedes son dueños de una empresa y yo le digo a usted ‘usted me debe unas horas extras’ pero usted no tiene registrado unas horas extras, ustedes no me van a pagar, ¿cierto?, no tiene derecho, inclusive usted tiene su, su grupo de profesionales donde dicen ‘sí se puede pagar, no se puede pagar’, el trabajador se guía a través de un abogado porque la ley lo permite, para hacer una reclamación tiene que ser con un abogado, abogado, uno le da poder al abogado, el abogado hace la petición, pero allá dentro de la empresa estaba el cuerpo de profesionales donde puede decir ‘tiene derecho a tal cosa’, nosotros estamos más señalados que cualquier narcotraficante que se hayan llevado del país de extradición. Sí, sí, donde dicen ellos ahora que las convenciones fueron mal interpretadas al liquidarnos a nosotros, de pronto hay muchas personas que no recibieron plata de ningún aspecto, solamente de las cesantías, ellos aducen ahora que todo el mundo salió mal liquidado pero a favor del Estado” (Entrevista a Edinson Troncoso, 9 de enero de 2008).

“La empresa... casi siempre era falta de

garantías, porque ajá, por ejemplo, llegaba un cargamento, dice que trabajaba el carbón coque, el carbón coque y otro material... no recuerdo ahora, pero era nocivo, esa vaina le reflejaba a uno el sol y el sol le quemaba a uno la cara y tenía sus recomendaciones para trabajarlo pero aquí no había equipos y había que trabajarlo. Entonces cuando había que trabajarlo, uno trabajaba esa vaina ocho horas y en la noche no dormía los ojos... Por ejemplo pa’ fundición, entonces nosotros exigíamos, no había, ‘Se niega a trabajá, suspendido’, entonces ahí se presentaba el directivo sindical a peliá y vaina. Pero y con los directivos, es que siempre ha habido grupos... grupos, los wincheros, sus directivos y los estibadores, un grupo de estibadores elegía a tal que no sea otro directivo, más que todo también la relación de los pedidos, porque había un orden establecido para los pedidos. Los pedidos... el buque base pa’ pedí era el banano, era el primer pedido, el segundo el café y cualquier otra exportación en ese orden. La carga de importación, la que venía eran los últimos pedidos. Entonces por A o B lo invertían y entonces ajá, si yo estoy esperando un barco que me va a dejá en esa época seis mil pesos y por equivocación de estos me mandan pa’l café que no gana nada... seiscientos pesos, setecientos pesos, entonces es eso. Lo otro es que trajeron una cantidad y que de ingenieros, ingenieros de producción, que esos no producían anteriormente, no tenían ni idea. Entonces querían modificá eso y nosotros a que no. Uno la experiencia, uno tenía... estaba trabajando un buque, iba a trabajá a las siete de la noche:

**- ‘Ese buque, cuántos bultos de café va a cogé’  
- ‘Va a cogé diez mil bultos**

### **de café, por cuatro bodegas’.**

Ese buque es malo, a las cuatro de la mañana está listo, y en verano porque en invierno... a la hora que llovía, el imprevisto ni modo. Entonces, le decían no vayas a hacer pedido pa’ mañana porque ese buque termina a las cuatro. Mal, mal termina a las ocho y el que está ahí trabaja de corrido, lo que falta no vayas a hacer pedidos. Entonces le hacían pedido, claro, terminaba a las cuatro de la mañana y los que iban a los siete de la mañana a trabajar lo pagaban cuatro horas de espera, eso no daba nada y le dañaban el turno a ellos, de pronto les tocaba el buque, el buque que sí iba a producir. Aquí se ha dado un caso de un buque que traía lubricante. “La vaponá”, le decíamos nosotros. Eso nada más pedía ocho estibadores y dos... y un capataz. Del resto, en esa época cuando uno se ganaba dos mil pesos, en un buque de esos, ellos se ganaban diez, quince mil, sin hacé nada, porque ese buque llegaba, se le metían las mangueras, conectaban y soltaban pa’ los tanques esos que estaban ahí. Total, ellos nada más estaban mirando, el trabajo lo hacían los marinos del buque, esos buques lo peliaban, “la vaponá”. Sucede que llegó un buque así: ‘Ingeniero, no le vayas a hacé pedido a ese buque cafetero porque el café amanece terminao’. – ‘No, eso termina’, el ingeniero de producción no porque eso... - ‘Eso termina’ Y le pidieron pa’l día siguiente, total el buque terminó y se fue, los que pidieron pa’ ese buque le tocaba “la vaponá” y formaron un tierrero. ¿Sabes la solución que le dio la empresa? Les inventó una comisión a todos ellos, como quince, a Cartagena, pagándoles viáticos pa’ compensar los turnos que habían perdido. Entonces van a poner la queja al sindicato, que no sé qué y que tal: ‘Pero si ustedes son más corruptos, lo que se están corrompiendo son ustedes...’ Así se trabajaba en Puerto” (Entrevista a Francisco Vanegas, 22 de Noviembre de 2007).

**‘Pero si ustedes son más corruptos, lo que se están corrompiendo son ustedes...’ Así se trabajaba en Puerto”**