

TRABAJADORES PORTUARIOS EN COLOMBIA: TRABAJO, SINDICALISMO Y RETOS¹

TRABALHADORES PORTUÁRIOS NA COLÔMBIA: TRABALHO, SINDICALISMO E DESAFIOS

DOCKWORKERS IN COLOMBIA: LABOR, UNIONISM AND CHALLENGE

Thiago Pereira de Barros²
thiagobarros.evk@gmail.com

RESUMEN: Este artículo buscó, a partir de las transformaciones insertadas en el interior del mundo del trabajo, dentro del neoliberalismo, analizar los procesos que afectan a los trabajadores colombianos, especialmente los trabajadores portuarios, en relación al proceso de modernización portuaria. Pues la modernización, buscó insertar nuevas formas de gestión y control sobre los puertos, así como para el trabajo. Como resultado para los trabajadores se tuvo un conjunto de estrategias de precarización del trabajo, como ejemplo: políticas antisindicales, bajas remuneraciones, tercerización, trabajo informal. En este sentido, presentamos algunas de las realidades de los trabajadores en Buenaventura, Cartagena, Barranquilla y Santa Marta.

Palabras clave: Trabajadores portuarios. Modernización. Puertos. Sindicatos.

RESUMO: Este artigo buscou, a partir das transformações inseridas no interior do mundo do trabalho, dentro do neoliberalismo, analisar os processos que afetam os trabalhadores colombianos, especialmente os trabalhadores portuários, em relação ao processo de modernização portuária no país. Afinal, a modernização buscou inserir novas formas de gestão e controle sobre os portos e para o trabalho. Como resultado para os trabalhadores teve-se um conjunto de estratégias de precarização do trabalho, como exemplo: políticas antissindicais, baixas remunerações, terceirização, informalidade. Neste sentido, apresentamos algumas das realidades vivenciadas pelos trabalhadores portuários em Buenaventura, Cartagena, Barranquilla e Santa Marta.

Palavras-chave: Trabalhadores portuários. Modernização. Portos. Sindicatos.

¹ Nos gustaría ofrecer este trabajo a los amigos Robinzon, Yolima, María Tulia y toda su familia, así como al profesor Juan Carlos Celis Ospina, que fueron parte fundamental para la realización de ese intercambio en Colombia.

² Estudiante de doctorado por la Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente Prudente (Brasil). Miembro del Centro de Estudos de Geografia do Trabalho (CEGeT). Becario FAPESP (Proceso: 2017:05924-7).

ABSTRACT: This article sought to analyze the processes that affect Colombian workers, especially dockworkers, within neoliberalism, in relation to the port modernization process. Because the modernization, it sought to insert new forms of management and control over the ports and for the labor. As a result, the workers had a set of strategies of precariousness of the labor, such as: anti-union policies, low wages, outsourcing, informality. In this sense, we present some of the realities experienced by dockworkers in Buenaventura, Cartagena, Barranquilla and Santa Marta.

Keywords: Dockworkers. Modernization. Ports. Unions.

INTRODUCCIÓN

Ese artículo es fruto del intercambio de maestría realizado en la Universidad Nacional de Colombia, vinculado al Departamento de Ciencias Humanas, dentro de la carrera de sociología. Tal posibilidad de intercambio fue posibilitado por la aprobación del proyecto de investigación financiado por la FAPESP (Proceso: [2015/10546-6](#)).

Nuestra investigación en Colombia tenía como objetivo estudiar y analizar la estructura sindical de los trabajadores portuarios en el país así como las dificultades que la modernización de los puertos ha traído para el sector. Buscando también traer algunas aproximaciones con el caso brasileño.

En la primera parte de ese texto describimos los cambios que el modelo capitalista de producción pasó y sus transformaciones en el mundo del trabajo. También escribimos y señalamos que esos cambios son reflejos de las cuestiones políticas, culturales más allá de las cuestiones económicas.

En la segunda parte del texto abordamos el proceso de modernización de los puertos fruto de la política neoliberal en Colombia, así como en Latinoamérica. Describiendo sus impactos en las relaciones de trabajo y cómo está su configuración dentro de los puertos colombianos.

En la tercera parte discutimos el sindicalismo en Colombia, específicamente el sindicalismo portuario y los obstáculos impuestos por el proceso de modernización de los puertos. Describimos también la realidad del trabajo en cuatro de los principales puertos del país. Por fin, en la conclusión elaboramos algunas aproximaciones entre el caso brasileño y el caso colombiano y discutimos las problemáticas y los desafíos para los trabajadores portuarios y sus entidades de representación en Colombia.

EL NUEVO MODELO DE PRODUCCIÓN DEL CAPITAL EN COLOMBIA

Para comprender el impacto del nuevo modelo de producción del capital en Colombia es necesario averiguar los orígenes de ese cambio dentro del modo de producción capitalista. Así, antes de empezar los análisis frente al actual modelo de producción capitalista y sus impactos para los trabajadores vamos a discutir sobre su origen.

Nuestros análisis deben partir de los impactos y repercusiones de las transformaciones engendradas por el capital o por el Estado a través de sus acciones, sea en ámbito político, cultural o económico. Lo que pretendemos exponer es que las reformas promovidas por el Estado colombiano dentro del sector portuario nacional son fruto de una presión internacional, y de base también local, de entrega de un importante sector de la economía para el mercado, para el capital internacional.

Este proceso de desvanecimiento de la máquina pública en países latinoamericanos también está dentro de una disputa de clases, donde el capital propone un "nuevo" modelo de producción y de relaciones de trabajo que tiene su marco en la crisis del capital de los años setenta como fruto del Estado de Bienestar.

Mientras el Estado de Bienestar fue consumado como una estrategia del capital para sobrevivir a los impactos sociales del fin de la II Guerra Mundial y también la alternativa de una nueva sociabilidad que se constituía, la comunista, representada principalmente por la revolución Rusa de 1917 (ARRIGHI, 1995). La estrategia del capital fue crear una relación entre capital y trabajo menos conflictiva, lo que al mismo tiempo aseguró el aumento exponencial de los lucros para el capital y garantizó beneficios y mejoras para los trabajadores (CARVALHAL, 2004).

Así, el principal país del centro del poder capitalista mundial, los EE.UU, cambió de política económica, del liberalismo proteccionista a nivel nacional para un Estado proteccionista e intervencionista en la economía, con el objetivo de corregir las discrepancias entre el capital y el trabajo (ARRIGHI, 1995).

Por tanto, lo que hemos expuesto, es que el capital aprovechó un momento histórico desigual de expansión de la plusvalía practicada con el liberalismo para crear un nuevo modelo, proponiendo una alternativa a la expansión de la alternativa soviética de organización social, la cual rechazaba todo lo que representaba el capital durante su hegemonía liberal. Así, los capitalistas propagan un nuevo modo de desarrollo de su producción que disminuiría la explotación de los trabajadores y demostraba que el

capitalismo podía sobrevivir a las crisis que él mismo creó dentro de la sociedad a través de una combinación que disminuyera las desigualdades entre las naciones, y al mismo tiempo mantuviera la acumulación como finalidad del sistema, tal momento quedó conocido como Estado de Bienestar (HARVEY, 2009).

Sin embargo, el sistema de producción capitalista llega al final de la década de 1960 en crisis y el Estado de Bienestar se tornó un problema para el propio sistema capitalista, siendo un obstáculo al propio desarrollo del capital (HARVEY, 1999). Porque para el autor al mismo tiempo en que el capital garantizaba derechos a los trabajadores y delegaba responsabilidades para el Estado en la economía, se había convertido para el capital uno de los principales problemas de su acumulación, precisamente con el modelo fordista, extremadamente rígido, para el desarrollo del capital (HARVEY, 1999).

Otro elemento de la crisis fue la falta de reglamentación financiera internacional ligada a las ineficaces medidas realizadas por el gobierno de los EE.UU. En este sentido, el bajo crecimiento económico estadounidense y las competencias de nuevos países en el comercio mundial promovieron un momento de disputas entre EE.UU, Japón y Europa básicamente. Harvey (1999) también agrega que algunos países de la Latinoamérica debido a las políticas de industrialización promovidas, empezaron un proceso de sustitución de importaciones y el desarrollo de una industrialización incipiente.

La rigidez para Harvey (1999) tiene relación con la necesidad del capitalismo en formar un nuevo tipo de trabajador para el actual momento del capital, así como un cambio de concepción de producción de mercancías, pues el patrón de producción estandarizado y en masa que marcó el fordismo ya no respondía económicamente a los deseos de acumulación del capital. Un nuevo modelo de producción tendría que ser puesto en práctica, en el que una de sus bases fundamentales fuera la producción flexible.

En este sentido, toda la estructura de políticas y leyes establecidas en los países más desarrollados (Europa, EE.UU, Japón y también en algunos países latinoamericanos, pero en momentos históricos distintos) destruyeron las bases del Estado de Bienestar a través de la reestructuración productiva y la flexibilización del trabajo, ingresando en un nuevo modelo de producción inspirado en la experiencia japonesa, el toyotismo (HARVEY, 1999).

El retorno del pensamiento liberal, revestido en su variante neoliberal, tiene como su marco la llegada de Magareth Thatcher al gobierno en Gran Bretaña, y de Ronald Reagan

en los EE.UU, durante los años 80 del siglo XX. La llegada de esos dos líderes al poder propició una fuerza política al neoliberalismo para hegemonizar el pensamiento y el escenario económico mundial.

Las medidas apuntadas por los teóricos neoliberales para superar la crisis de acumulación del capital tiene como punto central la revalorización del mercado como instrumento de reglamentación, propagando la minimización continua y progresiva de la participación del Estado en la economía, más allá, predica la reducción de la participación en las actividades productivas, económicas y aumenta la vigilancia sobre los movimientos sociales (CARVALHAL, 2004).

Así uno de los principales compromisos del Estado en ese nuevo momento histórico del capital fue abrir las puertas de sectores estratégicos de la economía nacional para el sector privado, pues como los teóricos neoliberales pregonaron, solo la competencia privada tiene capacidad de desarrollar los sectores de la economía y llevarla a un desarrollo también social de la sociedad.

Otro elemento que debemos comprender según Teixeira (1998), es que el capital está en proceso de reestructuración productiva con la inserción de nuevas tecnologías que proporcionan una producción más flexible, que satisface la necesidad del mercado, por lo que trata de establecer las condiciones necesarias para la oferta de bienes con el requisito contemporáneo de la diversificación de la producción.

En el contexto de la reestructuración productiva los neoliberales encontraron caminos para difundir sus concepciones y programas de política económica. Y fue durante la crisis del modelo de acumulación fordista que la superación presentada por los liberales fue apuntar hacia nuevas formas de producción, donde la flexibilidad de las relaciones laborales y de trabajo pasan a ser una necesidad para las empresas. Para Alves (1998), la producción flexible requiere máquinas más flexibles y de finalidades genéricas, y más operarios “polivalentes”, con alta cualificación para manipularla. Una mayor cualificación y flexibilidad exige que los operarios tengan un grado más alto de responsabilidad y autonomía. Una producción más flexible, requiere también formas más flexibles de control de la producción, al tiempo que las relaciones de producción más flexibles requieren del desmantelamiento de las burocracias corporativistas.

De este modo, las décadas del 70 y 80 según Harvey (1999) se caracterizan por grandes cambios y acuerdos que se configuran en un turbulento período de

reestructuración productiva, económica y de reajustes sociales y políticos, marcando el paso del régimen de acumulación fordista al de acumulación flexible.

Todo ese escenario configuró el mundo del trabajo actual como producto de múltiples procesos: la desproletarización del trabajo industrial, la heterogeneización del trabajo (expresado en la incorporación creciente del trabajo femenino en el mundo operario) y por fin una subproletarización (expuesta en el trabajo parcial, precario, tercerizado). Esos elementos son relevantes en este momento del mundo del trabajo, y aunque se acentúan en niveles y grados diferentes en los países, expresan esta configuración (ANTUNES, 2003).

Los trabajadores portuarios no están de fuera de esos cambios en el mundo del trabajo. Y pretendemos demostrar en ese texto que los impactos de las transformaciones en el sector portuario colombiano son fruto del avance de las políticas neoliberales y sus impactos para los trabajadores de los puertos. Así, procuramos hacer una lectura teórica sobre el tema, vinculada al saber empírico, que se presenta como realidad vivida por los trabajadores en ese país.

En el próximo ítem abordamos los efectos de la modernización de los puertos en Colombia y los impactos para los trabajadores.

LA MODERNIZACIÓN DE LOS PUERTOS COLOMBIANOS

El escenario del trabajo portuario en Colombia sufrió diversos cambios frente al proceso de modernización que comenzó a mediados de los años 90 con el fin de la Empresa Puertos Colombia (COLPUERTOS)³ que regía el sistema portuario del país.

Así como en Brasil, el discurso de los empresarios favorables al proceso de modernización de los puertos en Colombia escondía la ideología neoliberal, afirmando que el Estado estaba monopolizando el sector portuario y los sindicatos representaban un obstáculo para el crecimiento del sector. De ese modo era necesario un proceso de privatización de los puertos y reformas laborales de corte neoliberal para hacer que los puertos se “modernizaran” y que pudieran actuar con eficacia y eficiencia. Pero antes de

³ La COLPUERTOS fue creada a través del Proyecto de Ley Número 2 que después de muchas discusiones en el Congreso se establece la Ley 154 de 1959 que creó la Empresa Puerto Colombia y también sus estructuras generales (BARRIOS, 2008).

discutir con más detalles el proceso de modernización de los puertos en Colombia, vamos brevemente a hablar sobre la empresa estatal COLPUERTOS.

Para Barrios (2008) en Colombia son nítidas dos características principales del manejo y operación de los puertos. Un primer momento es caracterizado por un Estado liberal que a través de concesiones de construcción y adecuaciones de los puertos, entregaron el sector a la iniciativa privada (capital principalmente extranjero). Otro momento será marcado por la fuerte presencia y actuación del Estado, creando políticas públicas para el sector y una empresa pública para gestionar el sistema portuario dentro del pensamiento desarrollado por la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) y sus políticas de industrialización de Latinoamérica a través de la sustitución de importaciones difundida a inicio de los años cincuenta del siglo XX. Tal política orientó a diversos países latinoamericanos y de otras regiones del globo y fue una respuesta a la Crisis de 1929 (BARRIOS, 2008).

El autor complementa afirmando que la idea de desarrollo promovida por el Estado colombiano a inicios de los años cincuenta fue influenciada por las Naciones Unidas y su definición de desarrollo, que "[...] se sitúa en la línea de crecimiento de la utilización de los recursos naturales y de la elevación del nivel de vida del conjunto de la población y particularmente de las masas populares" (BARRIOS, 2008, p.70).

En relación a los puertos, el gobierno colombiano aprobó después de intensas discusiones la Ley 154 de 1959, que en primer lugar definió la administración y organización "[...] de las terminales y puertos nacionales creando la persona jurídica denominada Puerto Colombia como entidad autónoma, con patrimonio y organización propios." (BARRIOS, 2008, p. 86).

Y en segundo lugar determinó que el patrimonio de la empresa estaría

[...] integrado por todos los bienes, derechos, instalaciones, servicios y capital de trabajo de los puertos y terminales marítimas de Barranquilla, Buenaventura, Cartagena, San Andrés, Santa Marta y Tumaco, y se dejó abierta la posibilidad de que otros puertos marítimos o fluviales pudieran ser incorporados a voluntad del gobierno para que se manejaran directamente por la empresa. (BARRIOS, 2008, p.87)

En relación a la lucha y organización de los trabajadores portuarios existían ocho sindicatos de base, son ellos: en Barranquilla existía un sindicato mayoritario denominado SIDEOTERMA y dos sindicatos pequeños SINTRANAVE y SINTRAMAR; uno en Cartagena denominado SINDECATERMA, otro en Santa Marta llamado

SINTRATEMAR; uno en Bogotá, SINTRAPOCOL; otro en Tumaco, SINTRATUMACO; y otro en Buenaventura, SINTEMAR (BARRIOS, 2008). Una característica importante del sindicalismo portuario colombiano es que en la Costa Atlántica existirán diversas entidades sindicales pequeñas e de posicionamientos político-ideológicos de izquierda, diferentemente de la Costa Pacífica (BARRIOS, 2008).

También los trabajadores portuarios lograron construir una entidad a nivel nacional llamada Federación Nacional de Trabajadores Portuarios (FEDEPUERTOS). Esta organización describe Barrios (2008) logró durante la década de 1960 ser uno de los baluartes de la Confederación de Trabajadores de Colombia (CTC). Esta organización representaba la herencia de los viejos combatientes de la época liberal de los años treinta y cuarenta (BARRIOS, 2008).

Otra característica importante es que en Colombia el régimen laboral mantiene formas y características diferenciadas “[...] según el rango al que pertenezcan: al sector público y sector privado. El sector público presenta, históricamente hablando, tasas de sindicalización superiores a las del sector privado (BARRIOS, 2008, p.105)”. Para el autor el sindicato portuario

[...] era uno de los bastiones de lucha germinal, de naturaleza económica más significativos que constituían una línea de continuidad con la antigua Federación Fluvial, Marítima y Portuaria – FEDENAL, y que se articulaba en muchas acciones con la Federación Nacional de Trabajadores de la Construcción y la Federación Nacional de Transportadores por Carreteras, FENALTRACAR. (BARRIOS, 1998, p.106).

Así, los trabajadores portuarios en el período de gestión de los puertos sobre la COLPUERTOS conseguirán el reconocimiento de sus derechos sociales con la firma de la primera convención colectiva de trabajo, cuyos beneficios fueron significativos para el bienestar de los trabajadores y sus familias, en Buenaventura primeramente (BARRIOS, 2008).

Mientras ese proceso de ganancias dentro de la historia del movimiento sindical colombiano en los puertos ocurría, hubo un cambio drástico, fruto de los cambios producidos por la crisis de 1970 y de la retomada del pensamiento liberal, en el escenario político-económico mundial. Esos cambios, como ya lo presentamos en el ítem anterior, trajeron graves consecuencias para el movimiento sindical y para los trabajadores. A continuación abordamos los cambios potenciados por la adopción de la política neoliberal contra los portuarios en Colombia.

Los impactos a los trabajadores portuarios colombianos

La adopción del recetario neoliberal en América Latina es resultado de un conjunto de factores, entre ellos Zapata (2002) describe el fin de la alternativa civilizatoria al capitalismo representada por la URSS a comienzos de los años noventa, representando para muchos intelectuales el triunfo del capitalismo. Además, surgieron teorías que hablaban sobre el fin de la centralidad del trabajo y la posibilidad de no trabajar más con la implementación de las nuevas tecnologías, algunos de los autores que proponen estas tesis son Gorz (1982), Offe (1989) y Doménico de Massi (2000), entre otros.

Aclaremos que el debate sobre la centralidad del trabajo no es en nuestro texto una discusión que vamos a argumentar con tanta profundidad, por lo cual haremos mención en lo que tiene que ver con su utilización como discurso posmoderno para comprender los cambios recientes en el capitalismo.

Desde já, temos de ressaltar que, independente do grau de consciência dos formuladores das teorias do fim do trabalho, trata-se de uma interpretação da realidade social que em muito contribui para mascarar as formas de subordinação da classe trabalhadora nos países que, atualmente, abrigam uma parte representativa da produção mundial – como se o trabalho efetuado na China, Índia, Bolívia, Tibet, Brasil, por exemplo, pudesse ser solenemente ignorado. Pode-se sugerir, para quem o queira investigar, que o grau de aceitação dessa concepção absurda tem íntima conexão com o evidente papel ideológico que ela desempenha na reprodução do capital. Pode não ser pura coincidência, então, que os formuladores das teorias do fim do trabalho se sintam obrigados a rejeitar, muitas vezes radicalmente, ascendências teóricas que vislumbrem a transformação da realidade social – em especial, Marx. (CARCANHOLO; MEDEIROS, 2009, p.02).

Así la idea del fin de la centralidad del trabajo junto con la teoría de postmodernidad parecía que traían una alternativa al socialismo real y al Estado de Bienestar social, abriendo campo para la aceptación de las ideas del neoliberalismo para superar la burocracia y la intervención del Estado en la economía (TOLEDO, OSPINA, PEREZ, BENÍTES, 2008).

Dentro de este escenario, destacamos que las políticas neoliberales se empezaron a implementar en Colombia durante el gobierno de Virgilio Barco a finales de la década de los ochenta (ZAPATA, 2004). Por otra parte el autor expone que las políticas representadas en el plan de “La revolución pacífica” aplicados por el presidente César Augusto Gaviria Trujillo (1990-1994) posibilitó el inicio de toda revolución económica y social:

[...] pero pensada desde arriba. Nuestros gobernantes se han limitado a cumplir con las órdenes impartidas por los grandes grupos económicos a nivel internacional, pero más que por ellos, por la el B.M. y el F.M.I. No se tuvo en cuenta, por lo tanto, la situación real del resto de los colombianos, de los cuales una gran parte están sumidos en la pobreza, (17 millones de pobres según el censo de 1993). (ZAPATA, 2004, p.62).

El modelo propuesto por la élite colombiana para sanar el problema de la inversión del Estado en la economía, así como la rigidez del mercado fue la alternativa neoliberal. No solo fue en Colombia, en toda la América Latina se aceptó la idea de dejar de lado los ideales de desarrollo e intervención de la economía por el Estado insertándose en un nuevo momento histórico, el de la hegemonía neoliberal (ZAPATA, 2004).

En ese contexto, el presidente Gaviria promovió un conjunto de cambios en el país con el sentido de abrir la nación al flujo de capitales externos, la reestructuración productiva y flexibilización del trabajo, todos estos fueron insertados en la Ley 1ª de 1991, la cual marcó para los trabajadores portuarios y los puertos el inicio del proceso de privatización del sector (ENS, 2015)⁴.

Para Zapata (2004) el gobierno de Gaviria abrió las posibilidades de realización de las grandes reformas políticas y sociales con los fundamentos económicos de competitividad y productividad de la economía colombiana a nivel internacional. Algunas de esas reformas fueron para Zapata (2004): a) la reforma arancelaria de apertura económica que permitió que el mercado colombiano recibiera mercancías provenientes del extranjero sin ningún control; b) la reforma portuaria que encaminó los puertos colombianos rumbo a la privatización; c) la reforma cambiaria que desestabilizó la economía y aumentó el precio del dólar impactando sectores de la agricultura; d) la reforma tributaria con la justificativa de aumentar la inversión social, pero lo que ocurrió fue un mayor aumento de los impuestos; e) la apertura comercial y su principio de competitividad impactó negativamente a las industrias locales frente al capital internacional; f) la reforma a la inversión extranjera posibilitó con mayor facilidad la entrada de capitales extranjeros en el país; g) la reforma a los planes de vivienda encareció aún más las viviendas de interés social; h) la reforma laboral ha traído graves consecuencias para la clase trabajadora retirando logros y derechos obtenidos en años anteriores por el movimiento sindical. La flexibilización fue una estrategia del gobierno para desentenderse de sus obligaciones y

⁴ Informaciones obtenidas en el trabajo de campo realizado en la Escuela Nacional Sindical el día 12 de noviembre de 2015 en la ciudad de Medellín, a través de entrevistas con dos representantes de la institución.

responsabilidades frente a los trabajadores. En consecuencia, aumentaron los despidos colectivos, la formalización de las oficinas de empleo temporales, la creación del salario integral, entre otros.

La inserción de Colombia en la lógica neoliberal se profundiza con el gobierno de Gaviria y sus principales reformas, entre ellas, la reforma portuaria y la reforma laboral pensadas como respuestas a la crisis del Estado de Bienestar y una repuesta privatizadora del sector han tenido como reflejo la adopción de un nuevo marco institucional que tiene sus bases en el Estatuto de Puertos Marítimos presentes dentro de la Ley 1ª de 1991. Esta ley pone fin a la antigua Empresa Puertos de Colombia (COLPUERTOS) y lanzó los puertos del país en la base de competencia regulada con la complacencia para la entrada de capital privado (MORENO; SANDER, 2012).

Con ello, se separaron las funciones de regulación y control en manos del Estado, así como las de administración y operación de los puertos, las cuales se privatizaron de manera absoluta, implicando la aparición y los nuevos roles de actores públicos y privados, tanto de carácter regulatorio (como la Superintendencia de Puertos y Transporte), como empresarial (v. gr. las Sociedades Portuarias Regionales (SPR's) y los operadores portuarios). Este rediseño institucional reconfiguró las relaciones de poder y externalizó funciones que anteriormente concentraba el gobierno central, especialmente las de gestión y operación de la carga. (MORENO; SANDER, 2012, p.01)

La privatización de los puertos en Colombia así como en otros países de Latinoamérica siguió recomendaciones de diversas instituciones como ya mencionamos anteriormente. Una de estas es la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) en la que fue realizado el trabajo de Burkhalter (1999). La autora plantea por qué la modernización de los puertos es positiva tanto para el capital como para los trabajadores, destacando que los trabajadores no tenían que imponer barreras pues el proceso también traería beneficios, como: mejores y más empleos, cualificaciones y beneficios. Al contrario, oponerse estaría en contravía de los cambios y el desarrollo. En ese sentido Burkhalter (1999) asume que es importante dejar las actividades del sector laboral a los mecanismos del mercado

Esto asegura que las actividades laborales se rijan por el mismo sistema de estímulos y sanciones del mercado que los demás miembros de la comunidad portuaria. El régimen laboral debería asegurar el establecimiento de un mercado laboral competitivo mediante la desregulación y la descentralización, las negociaciones directas entre los sindicatos y los operadores privados, la equidad social que ofrece oportunidades de capacitación y compensación a los trabajadores, y la adopción de un régimen antimonopólico que se aplique por igual a los empresarios privados y a los trabajadores. (BURKHALTER, 1999, p.12)

Por lo tanto según Moreno y Sander (2012) la política de modernización portuaria llevada a cabo por el gobierno incentivó la inserción de la tecnología que contribuyó con la eficiencia y productividad portuaria, por otro lado ha traído una reconfiguración en la relación Capital-Trabajo, desde el punto de vista de la contratación laboral, social y de los derechos de los trabajadores. Así el que se constata en el caso colombiano, no diferente de los otros países de Latinoamérica, es que la alternativa capitalista propuesta por esos países desarrollados y el gran capital expresa el neoliberalismo como forma de retomar el crecimiento económico a nivel mundial y de superación del subdesarrollo a través del recetario neoliberal.

Pero lo que se constata es que la implementación de estas políticas fue una profundización de las desigualdades sociales en los países en desarrollo y la profundización de las desigualdades entre los países más ricos y los más pobres (ENS, 2015)⁵.

Lo que pudimos constatar en el caso de las relaciones laborales en Colombia y más especialmente en relación a los trabajadores portuarios es que ese cambio del modelo capitalista (la participación del Estado en la economía para un modelo neoliberal) fue una reconfiguración de las relaciones laborales de millares de trabajadores en los puertos. En el modelo anterior los trabajadores a través de sus sindicatos habían asegurado empleos estables, con remuneración y condiciones negociadas en convenciones colectivas de trabajo. Pero esa estructura que garantizó diversas conquistas para los trabajadores portuarios y se plantea como uno de los pilares del sindicalismo en Colombia fue destruido con la modernización de los puertos y en su lugar se inició un proceso paulatino de flexibilización laboral y tercerización. Ese nuevo modelo fue estructurado a partir de un régimen marcado por la inestabilidad y la informalidad, al mismo tiempo con el combate del empresariado al sindicato del sector (ENS, 2015)⁶.

La flexibilización del mercado laboral como uno de los presupuestos básicos del modelo económico neoliberal describen Pérez y Moreno (2008) tenía como finalidad la reducción de los costos de producción y la generación de nuevos empleos.

La evidencia empírica ha demostrado que este supuesto de la teoría económica no se cumple y, por el contrario, lo que ha ocurrido es un incremento del

⁵ Informaciones obtenidas en el trabajo de campo realizado en la Escuela Nacional Sindical el día 12 de noviembre de 2015 en la ciudad de Medellín, a través de entrevistas con dos representantes de la institución.

⁶ Informaciones obtenidas en el trabajo de campo realizado en la Escuela Nacional Sindical el día 12 de noviembre de 2015 en la ciudad de Medellín, a través de entrevistas con dos representantes de la institución.

desempleo estructural, informal y en general el deterioro de las condiciones laborales de los trabajadores. (PÉRES; MORENO, 2008, p.180)

Además lo que la flexibilización ha traído para el mercado de trabajo en Colombia se puede observar a partir de los datos del Programa Regional del Empleo para América Latina y el Caribe (OIT) y también de datos compilados por la Central Unitaria de los Trabajadores de Colombia (CUT) (PÉRES; MORENO, 2008).

[...] el incremento anual del sector informal de la economía, que en la actualidad representa el 60% de la actividad del empleo en el país; 2) el crecimiento de las microempresas, las cuales agrupan a más de cuatro de los cerca de ocho millones de trabajadores asalariados. 3) La subcontratación de componentes básicos del proceso productivo por parte de grandes empresas. 4) La reducción de la tasa de empleo del sector público, que en la actualidad asciende a 939 000 trabajadores, de los cuales 464 000 ganan menos de dos salarios mínimos mensuales legales vigentes. En este sentido, la política de flexibilización del mercado laboral ha implicado la desarticulación de las organizaciones sindicales, lo cual ha intensificado la precarización de las condiciones de trabajo en beneficio de intereses gremiales, corporativos y de la acumulación de capital. (PÉRES; MORENO, 2008, p.187).

En Colombia la privatización de los puertos ha creado un escenario de acción antisindical de los empleadores y combate a las lideranzas sindicales haciendo disminuir el poder del sindicalismo y consecuentemente las conquistas de los trabajadores. Como ejemplo, desde el año de 1995 en Colombia no se había hecho ninguna negociación colectiva de trabajo hasta el año de 2013, relacionada con los trabajadores portuarios⁷. Y los trabajadores que se organizaran y las entidades sindicales que intentaran hacer algún tipo de negociación fueron combatidos y perderían sus empleos, cuando no su vida. Pues Colombia es el país que tiene el mayor índice de asesinatos de dirigentes sindicales en el mundo (ENS, 2015)⁸.

La Ley 01 de 1991, en relación a la gestión de los puertos, ha insertado en el lugar de la COLPUERTOS las Sociedades Portuarias Regionales (SPR) que son sociedades anónimas constituidas con capital privado, público o mixto que tienen como objetivo social la inversión en construcción y mantenimiento de los puertos y su administración. La Ley también determina que las SPR pueden contratar con terceros, llamados de Operarios Portuarios y permitir que los mismos presten servicios de operación portuaria dentro de sus instalaciones. El total de SPR en Colombia es de 43 donde se empezó el régimen de

⁷ Informaciones obtenidas en trabajo de campo en la oficina de la UP en la ciudad de Cartagena donde realizamos entrevistas con dirigentes sindicales y el presidente de la institución. El trabajo de campo fue realizado entre los días 19 y 20 de octubre de 2015.

⁸ Informaciones obtenidas en campo en la ciudad de Cartagena a través de entrevistas con líderes sindicales.

contratación laboral a través de Cooperativas de Trabajo Asociado (CTA) y Empresas de Servicio Temporal (EST) que hicieron diversos mecanismos para burlar los derechos de los trabajadores, promover prácticas antisindicales para silenciar la oposición a esos nuevos regímenes de intensa y feroz explotación laboral (ENS, 2015)⁹.

Por lo tanto el proceso de modernización portuaria y de desarrollo del sector está interconectado con el proceso de precarización de los trabajadores en el sector y la profundización de las desigualdades sociales en el país.

La situación de los trabajadores y de los sindicatos en Colombia empieza un cierto cambio con el desarrollo del Tratado de Libre Comercio (TLC) entre los presidentes Barack Obama y Juan Manuel Santos cuando firman el pacto que buscó destrabar el TLC entre ambos países en abril de 2011. Ese pacto fue llamado Plan de Acción Laboral (PAL) y tiene diez grandes temas y 37 medidas que buscaban en su conjunto promover una reconfiguración en la manera en que el Estado regula las relaciones laborales. Ese plan tuvo la intención de mejorar y colocar al Estado como elemento de fiscalización y defensor de los derechos de los trabajadores, los derechos laborales y de los sindicalistas del país (ENS, 2015)¹⁰.

Después de más de 20 años de políticas regresivas en relación con los trabajadores y sus entidades de representación, el gobierno colombiano firma un acuerdo político que de acuerdo con las palabras del propio ex Vice Ministro de Relaciones Laborales, David Luna, busca implementar tres puntos estratégicos: 1. Mejorar la inspección y vigilancia de los lugares de trabajo, presionando a los empresarios para que cumplieran con las leyes laborales del país; 2. Promover la libre asociación sindical, como manera de cambiar la cultura del país con respecto al vínculo entre sindicalismo y democracia; 3. Mejorar y fortalecer la seguridad de los sindicalistas colombianos y empezar una lucha contra la impunidad de los actos de violencia antisindical (ENS, 2015)¹¹.

Para erradicar las prácticas ilegales describen representantes de la ENS que el gobierno colombiano adelantó algunas medidas, entre ellas la aprobación de la Ley de Primer Empleo y Formalización (Ley 1429 de 2010). Tal ley en su art. 63 prohíbe el uso

⁹ Informaciones obtenidas en el trabajo de campo realizado en la Escuela Nacional Sindical el día 12 de noviembre de 2015 en la ciudad de Medellín, a través de entrevistas con dos representantes de la institución.

¹⁰ Informaciones obtenidas en el trabajo de campo realizado en la Escuela Nacional Sindical el día 12 de noviembre de 2015 en la ciudad de Medellín, a través de entrevistas con dos representantes de la institución.

¹¹ Informaciones obtenidas en el trabajo de campo realizado en la Escuela Nacional Sindical en el día 12 de noviembre de 2015 en la ciudad de Medellín, a través de entrevistas con dos representantes de la institución.

indebido de cooperativas o cualquier otra forma de intermediación que traiga impactos negativos en las relaciones laborales para los trabajadores. También fue prevista la contratación y capacitación de 480 nuevos inspectores laborales para que laboraran en todo el país. Y en los sectores más problemáticos, entre ellos, el portuario, minas, palma africana, caña y flores, fue establecido la contratación de más de 100 inspectores laborales adicionales para trabajar en las zonas económicas de mayor incidencia de violaciones laborales. Así como la creación del Ministerio del Trabajo¹² para ayudar en la promoción de las políticas públicas centrado en los trabajadores (ENS, 2015)¹³.

El acuerdo firmado por Obama-Santos en 2011 ha traído algunos elementos de mejoras en la actuación de los sindicatos en los puertos, como ejemplo los propios acuerdos colectivos de trabajo cerrados entre la Unión Portuaria (UP) y las Sociedades Portuarias Regionales en Buenaventura y Barranquilla meses después de la firma del acuerdo entre los dos presidentes y de los primeros cambios inseridos en el mundo del trabajo con las medidas del presidente Santos. Pero los trabajadores en Colombia tienen mucho que caminar para recuperar parte de los beneficios retirados en las últimas dos décadas.

Por lo tanto el recetario neoliberal llega al país y acentúa aún más las precarias condiciones laborales y sociales de la población. En este sentido en el próximo ítem analizamos la estructura sindical en Colombia. Así como, apuntamos elementos empíricos de la realidad sindical portuaria y aspectos referentes a los trabajadores portuarios en el país actualmente.

EL SINDICALISMO EN COLOMBIA Y LA RELACIÓN CON LOS TRABAJADORES PORTUARIOS

En Colombia, así como en otros países, el sindicalismo nace con el proceso de industrialización que se inició con las políticas de sustitución de importaciones, debido a escases de mercancías ocasionada por la Primera Guerra Mundial generando una producción de bienes de consumo, como: bebidas, tabacos, materiales para construcción, muebles, entre otros (ALVARADO, 2012).

¹² El Ministerio del Trabajo estaba funcionando junto con el Ministerio de Salud en 2002 (Ministerio de la Protección Social), durante el primer período presidencial de Álvaro Uribe.

¹³ Informaciones obtenidas en el trabajo de campo realizado en la Escuela Nacional Sindical el día 12 de noviembre de 2015 en la ciudad de Medellín, a través de entrevistas con dos representantes de la institución.

El movimiento obrero nace como respuesta de los trabajadores a la explotación de la clase trabajadora. Según Valderrama (2004) uno de los primeros sindicatos de Colombia fue la Sociedad de Artesanos de Bogotá organizado en el año de 1847. Para el autor las primeras décadas del siglo XX, marcó el período de efervescencia del sindicalismo¹⁴ en el país, así como, las primeras huelgas, como la de los trabajadores portuarios de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla en el año de 1918 y la huelga de los trabajadores de la empresa United Fruit Company en el año de 1928, este paro quedó reconocido en la historia del movimiento obrero como la Masacre de las Bananeras.

En ese período, la represión era política de Estado en relación a la actuación del movimiento obrero, pues desde la Constitución de 1886 había restricciones al derecho de asociación de los trabajadores y su no reconocimiento por la ley y mucho menos por los empresarios (ALVARADO, 2012). Con la Republica Liberal, período en el que el Partido Liberal asume el poder a partir de 1930, con el gobierno de Enrique Olaya Herrera, y se extiende con otros gobiernos hasta 1946, se dio inicio a un proceso de reconocimiento de las organizaciones de representación de los trabajadores que culminó con la Ley n° 83 de 23 junio de 1931. En 1934 fue creada la definición formal del contrato de trabajo con la Ley 10, en el año de 1938 fue creado el Ministerio del Trabajo, Higiene y Previsión Social con la Ley 69 (ALVARADO, 2012).

Este momento del sindicalismo tuvo un período de conquista de una serie de derechos laborales, los cuales estaban presentes en las reivindicaciones desde el inicio del proceso de organización de los trabajadores en el país (VALDERRAMA, 2004). Además, para el autor, fruto de la organización de los trabajadores surgió la Confederación de Trabajadores de Colombia (CTC) en 1935, vinculada con movimientos de izquierda y del Partido Liberal.

En la segunda parte de la década de 1940, la violencia política entre el Partido Liberal y el Partido Conservador llevó el país a un período de enfrentamiento y asesinato de seguidores de ambos partidos. Este período fue conocido como “La Violencia”, el cual

¹⁴ Además, en los años veinte los trabajadores producirán más de 50 periódicos que expresaban las luchas, las condiciones de trabajo y críticas la corrientes de pensamientos dentro del sindicalismo (ALVARADO, 2012).

tiene como hecho determinante el asesinato del candidato a la presidencia y caudillo liberal Jorge Eliécer Gaitán en 1948¹⁵ (VALDERRAMA, 2004).

Pese al declive del sindicalismo durante la “Regeneración Conservadora”, en el año de 1949 fue promulgada la ley 90 mediante la cual se estableció el seguro social obligatorio y se creó el Instituto Colombiano de los Seguros Sociales. Igualmente es expedido el Código Sustantivo del Trabajo que reunió la legislación dispersa sobre los derechos y obligaciones individuales de trabajadores y patronos, los derechos colectivos de asociación, huelga y contratación colectiva y los mecanismos administrativos de vigilancia y control estatal. (ALVARADO, 2012, p.40)

De esa forma, el sindicalismo en Colombia a partir de la segunda mitad del siglo XX tuvo un giro por la persecución y disminución del sindicalismo liberal/radical representado por la CTC, dando protagonismo al sindicalismo de orientación conservadora con la creación de la Confederación General del Trabajo (CGT), fundada en 1971. La CTG pasó a congregarse un sindicalismo cercano a los intereses patronales, con la participación de militantes del Partido Conservador y líderes de la Iglesia Católica.

Esos factores, junto con la persecución y asesinato de líderes que buscaban una organización combativa, llevaron a la predominancia de un sindicalismo de cuello blanco en Colombia (ALVARADO, 2012). Como reflejo de esa política de persecución y fragmentación del movimiento sindical en el país, el sindicalismo llegó en los años de 1985 fuertemente debilitado, “[...] pasando de los altos índices de afiliación de los años 40, a representar el 10 y el 15% de la población empleada”. (ALVARADO, 2012, p.43). Sin embargo, en el año de 1984 los trabajadores más combativos crearon la Central Unitaria de Trabajadores (CUT) para organizar los sindicatos que estaban distantes de la CTC y la CGT (ENS, 2015)¹⁶.

En relación a la creación de sindicatos en Colombia los trabajadores necesitan mínimo 25 afiliados para constituir un sindicato. Después de la asamblea inicial de constitución del sindicato, se realiza una comunicación por escrito al respectivo empleador, al inspector del trabajo y al alcalde del municipio. Esa información debe contener los

¹⁵ El asesinato de Gaitán desencadenó un conjunto de revueltas populares en Colombia que se conoció entre los historiadores como “El Bogotazo”, habiéndose iniciado en la ciudad de Bogotá, pero con reflejos por otras ciudades del país (ALVARADO, 2012).

¹⁶ Informaciones obtenidas en el trabajo de campo realizado en la Escuela Nacional Sindical el día 12 de noviembre de 2015 en la ciudad de Medellín, a través de entrevistas con dos representantes de la institución.

nombres de los fundadores para que el inspector del trabajo y el alcalde pasen las informaciones al empleador¹⁷.

Por lo tanto la creación de un sindicato en Colombia, según los dirigentes sindicales no tiene obstáculos en relación con la ley, pero lo más difícil de lograr es el reconocimiento de los empleadores. En las observaciones hechas en el trabajo de campo, el mayor problema en la lucha de los sindicatos y los empresarios es que estos últimos no reconocen a los representantes de los trabajadores, dificultando el proceso de organización, de representación y negociaciones laborales.

En cuanto a los trabajadores portuarios, los cambios en relación a las condiciones de trabajo están presentes en la Constitución Política de 1991. Según presentan Pérez y Moreno (2008), la constitución contiene la política pública de privatización de los bienes y servicios públicos, entre ellos se encuentra presente la organización portuaria. En concordancia, la Ley 01 de 1991 establece un nuevo marco regulatorio que decretó el fin de la empresa COLPUERTOS y definió las condiciones para su “modernización”, con medidas como: instalación de las Sociedades Portuarias Regionales, los Operadores Portuarios, Puertos de Servicios Privados, entre otros (COLOMBIA, 1991).

Desde 1991 empezó a proliferar el régimen de intermediación laboral a través de las Cooperativas de Trabajo Asociado (CTA) y las Empresas de Servicio Temporal (EST) que buscaban maneras de burlar los derechos de los trabajadores y promover prácticas antisindicales (ENS, 2015)¹⁸.

Resaltamos que incluso la Ley 1 de 1991 (Constitución Política de Colombia) garantizando en sus artículos: art.38, la Libertad de Asociación; art. 39, Derecho de Asociación Sindical y Empresarial; art. 55, Derecho de Negociación Colectiva; e art. 56, Garantiza el Derecho de Huelga. El que se pasó en el país fue una política condescendiente de las autoridades en relación las acciones antisindicales realizadas por las empresas. Como ejemplo, tenemos el caso de los trabajadores portuarios que sólo logran cerrar un acuerdo colectivo de trabajo después de más de 20 años.

¹⁷ Informes obtenidos en el trabajo de campo en Cartagena los días 19 y 20 de octubre de 2015 a través de entrevistas con dirigentes sindicales de la UP de Colombia.

Un elemento interesante es que el sindicalismo en Colombia fue reconocido durante el período conocido como la República Liberal (1930-1946) configurando la estructura sindical que permanece intacta hasta los días de hoy.

¹⁸ Informaciones obtenidas en el trabajo de campo realizado en la Escuela Nacional Sindical el día 12 de noviembre de 2015 en la ciudad de Medellín, a través de entrevistas con dos representantes de la institución.

El escenario laboral en los puertos después de la implementación de los cambios del modelo de gestión, según la descripción realizada por los representantes de la ENS, es que los cuatro principales puertos del país: Buenaventura, Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, en el año 2011 tenían 51% de los trabajadores portuarios trabajando por medio de CTA y 20,5% mediante EST. Respecto a los, 15% para Operadores Portuarios, 11% para una Sociedad Portuaria Regional y 2% para empresas de transportes. Aún solo 24,8% de los trabajadores manifestó trabajar directamente para la empresa que lo contrató, es decir que 75,2% de los trabajadores se encontraban en circunstancias de flexibilidad laboral.

La gran herencia de la modernización de los puertos para los trabajadores colombianos, reveló uno de los dirigentes de la UP en Cartagena, fue el hecho de que en la ley no existe ninguna normatividad específica que reglamente el trabajo portuario, esto representa para estos trabajadores una serie de arbitrariedades e irregularidades en sus contrataciones, así como en sus condiciones laborales. Al final, las condiciones de trabajo de estos trabajadores se resume en: inestabilidad laboral generalizada, jornadas excesivas, salarios reducidos y no pago de la seguridad social, entre otras.

El escenario del sindicalismo en Colombia como describe Navarro (s/d) después de la apertura económica iniciada en 1991, es que aproximadamente de los 20 millones de personas que hacen parte de la población económicamente activa, 18 millones tienen algún grado de ocupación, y de estas 58% laboran en el sector de servicios (aproximadamente 10 millones, siendo 500 mil trabajadores y 500 mil trabajadoras). Además, para el autor en la industria estaban presentes apenas 19% del total de la población ocupada, cerca de 3 millones y 500 trabajadores. Estos datos destacan en Colombia, así como en el mundo, el predominio del sector de servicios en la economía. Otro factor muy importante es la presencia, dentro de los trabajadores ocupados, de los trabajadores por cuenta propia que representan 39% (NAVARRO, s/d). En relación a la sindicalización Navarro (s/d) presenta datos importantes, ver Tabla 1.

Tabla 1: Evolución de la Sindicalización en Colombia

Evolución de la Sindicalización em Colombia 1947 - 2005								
AÑOS		1947	1965	1974	1984	1996	2002	2005
AFILIADOS		165.595	700.000	835.200	873.442	876.005	853.005	831.047
TASA DE SINDICALIZACION		4.7	13	12.5	9.3	6.0	4.93	4.60

Fuente: Datos retirados del trabajo de Navarro para ENS sobre La Estructura Sindical en Colombia Sindicalización, s/d. Adaptado por el autor (2016).

Estos datos sobre la tasa de sindicalización expresan la relación próxima entre la adopción de las políticas neoliberales en Colombia y el retroceso del sindicalismo en el país. En ese caso el país volvió a la misma tasa de sindicalización de las épocas del predominio de la hegemonía conservadora y liberal de la primera mitad del siglo XX. El sindicalismo colombiano después de épocas de significativo crecimiento entre los años 70 y 84 empieza a retroceder. Entre el 84 y el 90 y a partir de 1991 con la aplicación de la flexibilización laboral y en especial con las formas de contratación de trabajadores a través de contratos civiles y cooperativas disminuyó tanto el número de formalización, como la tasa de sindicalización (NAVARRO, S/D). En relación con los datos de trabajadores en el sector público y privado podemos revisar la Tabla 2.

Tabla 2: Trabajadores Afiliados a Sindicatos en el Sector Público y Privado

Trabajadores Afiliados a Sindicatos en el Sector Público y Privado. Total Nacional Año 1984 - 2005								
Participación en Porcentual								
		1984	1992	2000	2005			
	Público	37%	54,50%	58,4	54,26%			
	Privado	63%	45,50%	41,60%	45,74%			

Fuente: Datos retirados del trabajo de Navarro para ENS sobre La Estructura Sindical en Colombia Sindicalización, s/d. Adaptado por el autor (2016).

Los datos revelan que hubo cambios en la proporción de afiliados entre el sector público y privado. En 1984 el sindicalismo en Colombia en su mayoría era de afiliados en el sector privado. En veinte años esa tendencia se invierte y entra en 2005 a ser proporcional para los dos sectores, de este modo, entre 1984 y 2000 la diferencia entre los dos sectores

disminuyó y el sector público se posicionó con mayor proporción de afiliados, esto ocurrió por la organización de sindicatos para evitar despidos en medio de los procesos de privatización y de austeridad presupuestal que marcaron la década de los noventa. Sin embargo, en el año de 2005 nuevamente el sector privado vuelve a aumentar tímidamente el número de afiliados, lejos de las cifras de los años ochenta.

En cuanto a las centrales sindicales en Colombia, existen tres principales, son ellas: La CGT tiene oficinas por regiones en todo el territorio nacional (Occidente, Caribe, Norte, Eje Cafetero, Norte-Occidente y Central); otra es la CTC la más antigua, fundada en el año de 1935, que tiene su origen cercano a la izquierda colombiana de inicios del siglo XX. Esta tiene seccionales en los departamentos de Cundinamarca (con sección en la ciudad de Bogotá), Bolívar (en Cartagena), Caldas (en Manizales), Córdoba (en Montería); La tercera central es la CUT creada en 1984 por un sector de la Unión de Trabajadores de Colombia y fracciones de la CTC, así como de otros sindicatos y federaciones nacionales de trabajadores.¹⁹

El número de afiliados y sindicatos por centrales sindicales presentado en la Tabla 3, es producto de un levantamiento realizado por la ENS y elaborado por Navarro (s/d).

Tabla 3: Sindicatos Y Afiliados por Centrales Sindicales en 2005

Sindicatos y Afiliados por Centrales Sindicales en 2005					
Confederación Actual	Nº de Sindicatos	%	Nº de Afiliados	%	
CGT	495	17,88%	114,068	13,54%	
CTC	169	6,11%	46,695	5,54%	
CUT	710	25,65%	547,538	66,60%	
No Confederado	1394	50,36%	122,746	14,32%	
Total	2768	100%	831,047	100%	

Fuente: Datos retirados del trabajo de Navarro para ENS sobre La Estructura Sindical en Colombia Sindicalización, s/d. Adaptado por el autor (2016).

El principal cambio en relación la estructura sindical en Colombia visto a partir de las centrales es ocasionado después de la creación de la CUT. Antes había un panorama

¹⁹ Las informaciones sobre las tres centrales sindicales fueron retiradas del sitio de cada una. CUT: <http://cut.org.co/>; CTC: http://www.ctc-colombia.com.co/site/index.php?option=com_content&view=frontpage&Itemid=1; CGT: <http://www.cgtcolombia.org/>.

donde tres (3) centrales tenían menos de 50% de los sindicalizados, hoy tenemos tres 3 centrales y una tasa de 86% de los sindicalizados. La CUT representa una gran parte de la fuerza aglutinadora dentro del movimiento sindical colombiano, pasando de 56% de sindicatos afiliados en 1986 a 66,6% en 2005. De las tres, la CTC es la que pierde un mayor número de afiliados, de 114.400 en 1984 para 46 mil en 2005. En ese escenario la CUT es la principal central de los sindicatos en Colombia (NAVARRO, s/d, p.07).

Un dato muy importante, que acentúa aún más la organización de los trabajadores de acuerdo con los líderes de la UP en Cartagena, es la persecución y muerte de varios líderes sindicales, muchos, víctimas del paramilitarismo en el país. Tal característica ayudó a acentuar la pérdida de derechos de los trabajadores, y, junto a esto, las políticas neoliberales de los años 90 ayudaron a colocar a los trabajadores del país en un escenario de extrema flexibilidad laboral y vulnerabilidad política.

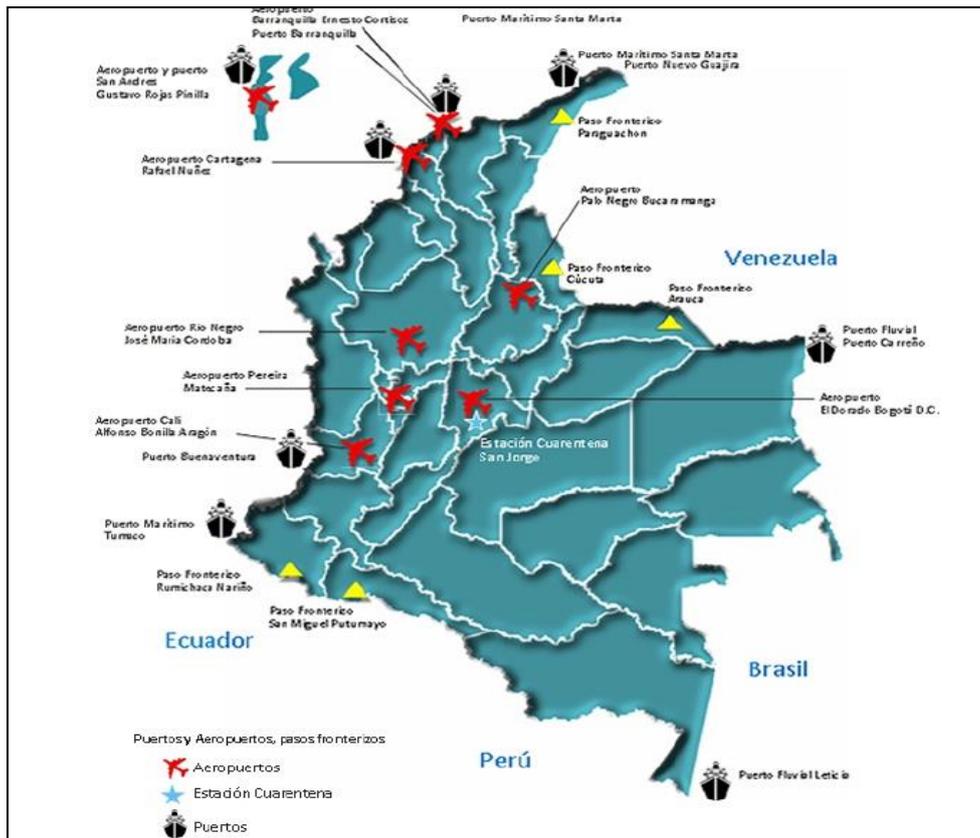
A continuación presentamos algunos elementos sobre los principales puertos del país y las problemáticas que todo este proceso de flexibilidad/modernización/privatización de los puertos representan para los trabajadores de esas regiones.

REALIDAD DE LOS TRABAJADORES PORTUARIOS EN COLOMBIA

En Colombia hay actualmente diez principales zonas portuarias, representadas en la Figura 1 (ICA-COLOMBIA, 2015)²⁰. Entre ellas ocho en la Costa Caribe: Guajira Ciénaga, Golfo de Morrosquillo, Urabá, San Andrés, Santa Marta, Barranquilla (en el Río Magdalena) y Cartagena; las tres últimas son las principales de la costa caribeña. En el Pacífico están Tumaco y Buenaventura. De todos estos puertos, los principales son los de Santa Marta, Barranquilla, Cartagena y Buenaventura, sobre estos vamos a profundizar en este apartado.

²⁰ Mapa retirado del sitio del ICA y adaptado por el autor. Accesible en: 20/12/2015. Disponible en: <<http://www.ica.gov.co/>>.

Figura 1: Mapa de los principales puertos de Colombia



Fuente: Figura retirado del sitio del Instituto Colombiano Agropecuario. In: <http://www.ica.gov.co/getdoc/d3975c9e-1ee6-4667-ace8-0cde0d48516/Aeropuertos,-Puertos-y-Pasos-Fronterizos.aspx>. Modificado por el autor (2016).

El puerto de Barranquilla se encuentra sobre la margen occidental del río Magdalena, aproximadamente a 22 km de su desembocadura en el Mar Caribe. Este puerto tiene las instalaciones portuarias más extensas de Colombia y con espacio suficiente para continuar creciendo (UP, 2015). Es el cuarto más importante de Colombia, es el puerto multipropósito más importante de la costa caribeña pues Cartagena y Santa Marta son especializados en algunos tipos de mercancías, el primero en contenedores y el segundo en granos secos.

El puerto de Barranquilla tiene diez sociedades portuarias, entre ellas: Sociedad Portuaria Siduport S.A., SPR Barranquilla, Vopak S.A., Monomeros Colombo Venezolanos S.A, Palermo Sociedad Portuaria S.A., Sociedad Portuaria De Palermo S.A., Sociedad

Portuaria Michellmar S.A., Sociedad Portuaria Muelles Michellmar y Pizano S.A., Sociedad Cementos Argos Barranquilla²¹.

La situación de los trabajadores en el puerto de Barranquilla, según describe el líder sindical de la UP, es muy frágil, la mayoría de los trabajadores no están enterados de los tipos de contrato que regulan su relación laboral. El puerto tiene aproximadamente 3000 trabajadores, de estos cerca de 500 trabajaron en la sociedad portuaria y poseen vínculo de trabajo. De acuerdo con el líder sindical de la UP en la ciudad, aproximadamente 70% de la mano de obra es tercerizada.

Así mismo, señala que el sindicato tiene 150 afiliados con vínculo en el puerto y también cerca de 190 afiliados tercerizados que laboran en las operadoras portuarias. Los datos sobre los trabajadores tercerizados son mantenidos en sigilo por el sindicato, puesto que hay reservas por miedo a despidos por hacer parte de algún tipo de sindicato o asociación trabajadora fuera del régimen patronal.

Según los relatos de los líderes entrevistados, en el puerto de Barranquilla los empleadores practican un conjunto de irregularidades en la vinculación laboral de los trabajadores, por ejemplo, en la forma de contrataciones los trabajadores aparecen como auxiliares de operación y realizan otras actividades como estibadores, manipulador de mercancías, entre otros (Figura 2).

²¹ Informaciones obtenidas en el trabajo de campo realizado en la Escuela Nacional Sindical el día 12 de noviembre de 2015 en la ciudad de Medellín, a través de entrevistas con dos representantes de la institución.

Figura 2: Trabajador tercerizado en el puerto de Barranquilla



Fuente: Disponible por la UP de Barranquilla (UP, 2015)²².

En ese puerto los trabajadores se enteran de sus actividades cuando llegan por la mañana a trabajar, al final del día esta incertidumbre se repite para gran parte de los trabajadores sin contrato, quienes esperan ser comunicados por funcionarios de la empresa si es necesario o no venir en al día siguiente. Estas condiciones reflejan la inseguridad laboral que viven estos trabajadores.

Otra irregularidad que se repite en el puerto, es que las cinco principales empresas tercerizadas que actúan tienen vínculos con la Sociedad Portuaria, es decir, son empresas abiertas por personas de dentro de la sociedad para hacer la contratación temporaria de mano de obra y así pagar salarios más bajos que a los funcionarios con vínculo laboral directo, según la ley. La diferencia entre los salarios de los trabajadores directos y tercerizados oscila entre el 30 y el 40 % (UP, 2015).

El escenario relatado en el puerto de Barranquilla es que la sociedad portuaria no paga un salario digno para los trabajadores, no pagan seguridad social completa. Incluso, muchos trabajadores ya tienen derecho a la pensión, pero debido al pago incompleto por parte de la sociedad portuaria continúan trabajando más tiempo, tratando de aportar el dinero restante para recibir una pensión completa. Además del no pago de aportes, los

²² Informaciones y datos obtenidos en el trabajo de campo junto a la oficina de la UP en Barranquilla el día 21 de octubre de 2015.

relatos también denunciaron la negligencia de las empresas al no entregar los equipos y materiales de seguridad adecuados, así como las prácticas de presión y actuación antisindical contra a los trabajadores. También, las empresas tercerizadas hacen que los trabajadores manipulen los equipamientos de la Sociedad Portuaria, situación irregular de acuerdo con la Ley del país según el relatado por los líderes sindicales de la UP (Figura 2).

De este modo, los trabajadores no pueden oponerse ni reclamar por las condiciones precarias en las que trabajan, pues están en medio de un vínculo laboral frágil que favorece al empleador, que podrá dar por terminado el contrato o llamarlos de nuevo a trabajar. Estos son algunos de los obstáculos que los trabajadores enfrentan en la ciudad, aun así, el sindicalismo fue nuevamente reorganizado a partir de 2009 con la creación de la sección de la UP en Barranquilla, después de muchos años sin ninguna entidad de representación para los trabajadores portuarios en la ciudad. La lucha del sindicato viene siendo muy difícil, pues las empresas tienen una política antisindical que acaba coaccionando a los trabajadores para no asociarse y participar de las asambleas promovidas por la entidad²³.

En el caso de Santa Marta el puerto está ubicado en el extremo noroccidental de la ciudad, rodeado por la malla urbana (Figura 3). De los principales puertos en Colombia, Santa Marta tiene la ventaja de ser el único que tiene servicio de ferrocarril que permite el transporte de las mercancías directo a los muelles. Al estar localizado dentro de la ciudad, limitado por las montañas cercanas, el puerto no tiene más espacio para ampliar sus instalaciones²⁴. En Santa Marta, describe el líder sindical de la UP, hay cinco 5 sociedades portuarias, son ellas: American Port Company C.I., Productos de Colombia S.A., Empresa Colombiana de Petróleos, S.P. Río Córdoba S.A., y SPR Santa Marta. Siendo la más importante la SPR Santa Marta en términos de transporte de mercancías y también en número de empleados, llegando a alrededor de 3000 personas.

Así como en Barranquilla las problemáticas en torno a los derechos de los trabajadores son prácticamente las mismas. Los trabajadores no tienen seguridad en el trabajo, 90% de los trabajadores son tercerizados, el restante 10% tienen vínculo de trabajo laboral en funciones administrativas de las sociedades portuarias o en cargos de confianza de los empleadores. Los pagos por hora para los trabajadores del puerto son de 3 mil pesos

²³ Informaciones y datos obtenidos en el trabajo de campo junto a la oficina de la UP en Barranquilla el día 21 de octubre de 2015.

²⁴ Informaciones obtenidas en el trabajo de campo realizado junto con líderes de la UP en Santa Marta el día 26/10/2015.

por hora y en algunos casos los empleadores pagan por día cuando es más viable para la empresa. Las Sociedades Portuarias Regionales también mantienen empresas tercerizadas para contratar la mano de obra, bajando los costos por pagos de salarios a los trabajadores.

Figura 3: El puerto de Santa Marta



Fuente: Trabajo de campo realizado por el autor en la ciudad, 2016.

De acuerdo con el líder de la UP en Santa Marta, el sindicato fue durante el tiempo de COLPUERTOS muy fuerte y representativo de los trabajadores. Según este, los trabajadores actuales no reciben ni el 50% que los trabajadores antiguamente recibían respecto a las condiciones de trabajo y los beneficios sociales. Con la tercerización de los puertos la familia más influyente y rica de la ciudad ganó la concesión estatal para administrar el puerto.

Otro dato muy importante informado, es que la UP tiene en la ciudad cerca de 30 afiliados en todo el puerto, este número es un reflejo de la actuación antisindical de las empresas que no contratan trabajadores que son sindicalistas o que se afilian al sindicato. Esto dificulta aún más la actuación del sindicato en la lucha frente los empleadores, que no reconocen el sindicato como entidad de defensa de los trabajadores.

El puerto de Cartagena está ubicado en la bahía del mismo nombre en el corredor Manga-Mamonal que tiene 20 kilómetros de longitud y 3100 hectáreas ocupadas²⁵ (Figura 4).

²⁵ Datos e informaciones obtenidas junto al presidente de la UP en Cartagena los días 19 y 20 de octubre de 2015.

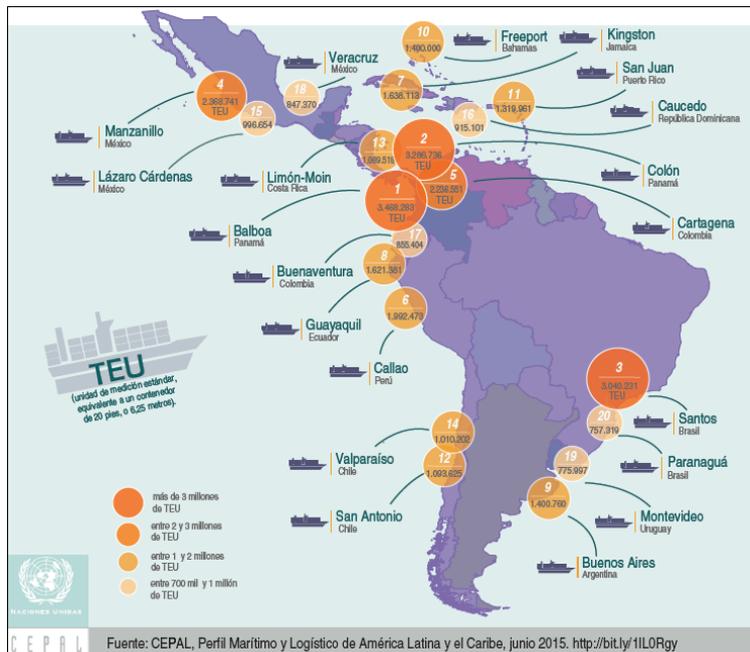
Figura 4: Terminal portuario en Cartagena acerca de la región central de la ciudad



Fuente: Fotografía tomada por el autor en trabajo de campo en la ciudad, 2016.

Cartagena posee el sistema portuario de mayor transporte de contenedores de Colombia y el cuarto en Latinoamérica, de acuerdo con datos de la CEPAL en 2014 (Figura 5).

Figura 5: Ranking de los puertos elaborado por la CEPAL en el año de 2014



Fuente: CEPAL, 2014.

Según los representantes de la ENS en el puerto de Cartagena, se encuentran tres principales terminales que transportan las principales mercancías del puerto, son ellas: la Sociedad Portuaria de Cartagena (CONTECAR), Muelles El Bosque y el puerto Mamonal.

Los tres manejan el 20% de la carga total movilizada y el restante es movilizado en más de 50 muelles de las empresas privadas ubicadas a lo largo de la zona industrial de la bahía de Cartagena.

En relación a la contratación de los trabajadores la Sociedad Portuaria de Cartagena (SPRC), según los representantes de la ENS, es gestionada por cuatro Operadoras Portuarias: Impotarja, SST, Equilog y Sescarib. Estas empresas contratan parte de la mano de obra y subcontratan la restante, aunque la mayoría de los trabajadores contratados no tienen garantías de estabilidad.

Además, describen los dirigentes sindicales que en Cartagena es donde está ubicada la principal oficina de la UP de Colombia, fundada el 24 de septiembre de 2002 a partir de antiguos (pensionados) trabajadores de COLPUERTOS y trabajadores activos. En Cartagena el sindicato tiene la cuarta parte de los trabajadores portuarios, de los cuales cerca de mil son portuarios. No obstante, el diálogo con la Sociedad Portuaria es muy difícil, los empleadores no reconocen el sindicato como entidad de representación de los trabajadores y no negocian las convenciones colectivas de trabajo. Además, persiste el régimen de capataz en el que los trabajadores obedecen sin cuestionar al patrón, y si lo hacen son despedidos, sumando a esto la dificultad de encontrar un nuevo empleo dentro del puerto, pues las empresas mantienen una red de comunicación para no contratar personas sindicalizadas.

Incluso es importante decir que el último paro realizado en la ciudad de Cartagena fue en 2012 en el Muelle El Bosque, duró 5 días y recibieron apoyo internacional de AFL-CIO, del Centro Americano de Solidaridad Sindical y del International Dockworker Council (IDC). Los líderes sindicales entrevistados destacaron el apoyo internacional que reciben para el sostenimiento del sindicato, sin esa ayuda sería más difícil el proceso de organización sindical.

Cabe destacar que de los cuatro principales puertos de Colombia, en Cartagena y Santa Marta es donde el sindicato tiene más dificultades de hablar con los empresarios y las SPR. Además, la UP tiene afiliados en los puertos de Cartagena, Santa Marta, Urabá, Buenaventura y Barranquilla, aunque es en los dos últimos donde tiene el mayor número de afiliados. El sindicato también tiene oficinas en los cuatro principales puertos y representantes del sindicato en la Zona Bananera de Urabá.

Vale destacar que uno de los principales logros del sindicalismo portuario en Colombia, en el escenario de precarización de los trabajadores dentro del proceso de flexibilización de la fuerza de trabajo fue la primera negociación colectiva del trabajo realizado entre la UP y la Sociedad Portuaria del Puerto de Buenaventura en el año de 2013. Después de más de 20 años un sindicato de trabajadores portuarios en Colombia logró firmar un acuerdo de trabajo con un empleador. Otro logro inmediato se dio en el Puerto de Barranquilla, donde la UP consiguió llegar a otro acuerdo con la Sociedad Portuaria Regional.

Por otro lado, el principal puerto de Colombia es el de Buenaventura según los representantes de la ENS, aunque no lo sea en el sentido de transporte de contenedores, es el principal puerto en transporte de carga en general, con cerca del 60% del total nacional. Así mismo, argumentan, que su importancia se sustenta en que casi el 50% de la riqueza del país pasa por ese puerto, y al mismo tiempo muestra la desigualdad, pues Buenaventura es una de las ciudades más pobres del país.

De acuerdo con la relatoría de la Comisión Intereclesial de Justicia y Paz²⁶ denominado “Buenaventura el Despojo para la Competitividad” informa que esta ciudad más allá de ser el principal puerto de Colombia es en realidad el de mayor dimensión de todo el Pacífico de América Latina. Por ahí, según este informe, pasan cerca de 12 millones de toneladas de carga al año, más del 67% del volumen comercial total del país. Contradictoriamente, las condiciones de contratación y trabajo se reproducen igual que en los otros puertos, con tercerización de la mano de obra, sumada a una profunda violación de los derechos laborales y humanos.

Aunque Buenaventura sea el principal puerto de Colombia, es allá donde los trabajadores portuarios más sufren con todo el proceso de modernización portuaria. Modernización que está más allá de la intensificación del proceso de introducción de tecnologías del sistema de movilización de las mercancías, pues como fue posible observar en nuestra investigación empírica, la principal base de ese proceso fue la profundización de la precariedad de las condiciones laborales de los trabajadores, intensificadas con la adopción de las políticas neoliberales y sus consecuencias.

²⁶ Ese trabajo fue realizado por una colaboración entre la Comisión Intereclesial de Justicia y Paz y Mundubat lanzado en mayo de 2015. Consultado el: 19/09/2015 Disponible en: <<http://justiciaypazcolombia.com/Buenaventura-El-despojo-para-la>>.

El actual escenario del mundo del trabajo portuario en Colombia para los representantes de la ENS es de gran inestabilidad laboral, marcado por la vulnerabilidad laboral expresada por la variabilidad del salario sin reconocimiento de recargos nocturnos, dominicales y festivos, así como horas extras. También se manifiesta por la vulnerabilidad social que significa el no pago de prestaciones de ley: dotación de zapatos y overoles, primas, vacaciones, cesantías, subsidio de alimentación, afiliación al Sistema de Seguridad Social y el pago de aportes parafiscales.

Aun peor, como describe el representante de la ENS, para no pagar y retirar los beneficios de los trabajadores las empresas se organizan en forma de pirámides empresariales (Cooperativas de trabajo asociado), las cuales son utilizadas por las Sociedades Portuarias Regionales y otras empresas del sector para burlar la ley. Por ejemplo en Barranquilla y Buenaventura el 72,7% de los trabajadores manifestaron que no laboran directamente para la empresa que los contrató. En Cartagena ese dato es de 90,5% de trabajadores que no presta sus servicios en la misma empresa. Ese tipo de sistema de contratación de los trabajadores en Colombia mantiene a los trabajadores en la informalidad, beneficiando a las empresas que no pagan ni la mitad del salario que los trabajadores portuarios recibían 30 años atrás.

Ante esta situación injusta, los trabajadores no aceptaron pasivamente ese conjunto de mudanzas en el mundo del trabajo portuario colombiano, por el contrario han buscado formas y estrategias de organización y lucha por sus derechos. Pero como ya se ha relatado, en Colombia es donde más se asesinan líderes sindicales y en el caso del sector portuario la década del 90 fue de persecución, desaparición, que se sumó a la política antisindical de las empresas, configurando un escenario propicio para la implementación de las políticas neoliberales y la desaparición del sindicalismo en los puertos (ENS, 2015)²⁷.

En ese escenario contradictorio aparece la organización de los trabajadores a través de la UP en el año de 2002. Pasaron diez años para que entre 2012 y 2013 el sindicato fuera reconocido por algunas de las Sociedades Portuarias del país y así negociar acuerdos colectivos de trabajo (UP, 2015)²⁸. Una característica muy interesante aportada por el líder sindical de la UP, es que el sindicato no solo representa a los trabajadores con vínculos

²⁷ Informaciones obtenidas en el trabajo de campo realizado en la Escuela Nacional Sindical el día 12 de noviembre de 2015 en la ciudad de Medellín, a través de entrevistas con dos representantes de la institución.

²⁸ Datos e informaciones obtenidas junto el presidente de la UP en Cartagena los días 19 y 20 de octubre de 2015.

laborales con las Sociedades, también busca representar a los trabajadores tercerizados y a los pensionados.

Dentro del sindicalismo portuario en Colombia hay otra entidad sindical que busca representar a los trabajadores portuarios, que es el Sindicato Nacional de Trabajadores de Rama y Servicios de la Industria del Transporte de Colombia (SNTT). El sindicato diferentemente de la UP busca representar a los trabajadores con vínculos de trabajo, pero como hemos analizado anteriormente, la mayoría de los trabajadores en el sector son tercerizados (ENS, 2015)²⁹.

Según el dirigente del SNTT el sindicato nació en 2006 a través de una iniciativa de la CUT con el interés de fortalecer el movimiento sindical en el país, pues había muchos sindicatos pero con poca representatividad, poca fuerza y la intención era crear sindicatos por ramas disminuyendo así el número de sindicatos en el país. De inicio fue pensado 17 sindicatos dentro de los 17 principales sectores más importantes pero apenas fue creado uno, la SNTT.

Según datos recopilados en el trabajo de campo en la SNTT hay 12 subdirecciones en el país, algunas de ellas son: Bogotá, Bucaramanga, Tolima, Barranquilla, Medellín, Tolú, Buenaventura, Cartagena (la más importante pues es donde se localiza la oficina vinculada a los trabajadores portuarios).

El sindicato empezó sus acciones en el sector portuario en el año de 2013, en Cartagena, expandiéndose para las ciudades de Barranquilla y Buenaventura. El sindicato tiene una tasa de filiación de 3,9% del total de los trabajadores del transporte en Colombia, representados en Cartagena por cerca de 100 y en Barranquilla por 300.³⁰

En este escenario percibimos que entre los dos sindicatos hay una disputa por la representación de los trabajadores portuarios. El SNTT llegó después de diez años de actuación de la UP en los puertos de Colombia. Algunas tentativas de aproximaciones fueron realizadas entre los líderes sindicales, pero no llegaron a ningún acuerdo.

En Barranquilla la oficina de la UP viene hablando con representantes de la SNTT para formalizar juntos una propuesta de convenio colectivo de trabajo. Pero el escenario nacional de disputa entre los dos sindicatos viene debilitando los posibles lazos y

²⁹ Informaciones obtenidas en el trabajo de campo realizado en la Escuela Nacional Sindical el día 12 de noviembre de 2015 en la ciudad de Medellín, a través de entrevistas con dos representantes de la institución.

³⁰ Datos obtenidos del trabajo de campo junto a la oficina del sindicato en la ciudad de Bogotá el día 18/11/2015.

aproximaciones. Esta situación es negativa, pues sin duda el fortalecimiento de los movimientos sindicales es fundamental para lograr avances por los derechos laborales, sociales y humanos de los trabajadores portuarios colombianos. Al final, frente a esa situación de precarización producto del neoliberalismo, la modernización, privatización y flexibilización, los trabajadores más que nunca necesitan organizarse y configurar formas de representación a través de los sindicatos que les ayuden en la conquista y lucha de sus intereses.

CONSIDERACIONES FINALES

Empezamos señalando que los trabajadores en los puertos están sufriendo con el proceso de modernización de los puertos, con los cambios y las consecuencias del implemento de la hegemonía neoliberal en el país ha traído un escenario de flexibilidad de las relaciones de trabajo, fragilidad, inseguridad en el empleo, combinados con una política antisindical que hizo, prácticamente desaparecer la actuación sindical en los puertos en el transcurso de la década del 90 hasta el año de 2013. Esos elementos como describimos en el texto ayudó a debilitar el papel del movimiento obrero portuario, que a su vez facilitó la puesta en práctica de las ideas neoliberales en los puertos.

La modernización en Colombia, tuvo apoyo de la gran media y de sectores conservadores de la sociedad que veía en la privatización y la flexibilización de la fuerza de trabajo cambios necesarios para mantener el nivel de acumulación del capital.

Como podemos observar en Colombia, la alternativa del capital para la crisis del propio capital acentuó aún más las desigualdades sociales y la pérdida de derechos laborales, así como llevó a los trabajadores portuarios a un escenario de flexibilización laboral y precarización del trabajo. El neoliberalismo en el caso colombiano representó y representa para los trabajadores portuarios un gran retroceso en su historia laboral. Pues los beneficios dichos por los países desarrollados, las instituciones multilaterales y los grandes bancos en relación a la importancia del neoliberalismo y sus posibilidades de creación de empleos a partir de la liberalización del mercado, en realidad se presentó de hecho para los trabajadores como una realidad de trabajo precario y degradante.

BIBLIOGRAFÍA

ALVARADO, Z. C. **El Movimiento Sindical en Colombia:** su quehacer histórico y político en el Polo Democrático Alternativo. 139f. Tesis (Magister), Facultad de Ciencias Económicas, Instituto de Estudios Políticos y Relaciones Internacionales (IEPRI), Bogotá DC, 2012

ALVES, G. A. P. **Reestruturação produtiva e crise do sindicalismo no Brasil.** 1998, 417f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais). Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1998.

ANTUNES, R. **Adeus ao Trabalho?** Ensaio sobre as Metamorfoses e a Centralidade do Mundo do Trabalho. 9ª. ed. Campinas/SP: Cortez, 2003.

ARRIGHI, G. **O Longo Século XX:** dinheiro, poder e as origens de nosso tempo. UNESP, Rio de Janeiro, 1995.

BARRIOS, E. V. **COLPUERTOS:** Surgimiento, auge y desplome de una empresa Estatal (1959-1991). Universidad del Valle: Facultad de Ciencias de la Administración, Cali, 2008. 249p.

BARROS, T. P. **Os estivadores do Porto de Santos/SP:** uma análise geográfica sobre o trabalho, o sindicato e a modernização dos portos. 2017, 236f. Dissertação (mestrado) Programa de Pós-Graduação em Geografia UNESP/FCT Presidente Prudente, 2017.

BURKHALTER, L. **Privatización Portuaria:** Bases, alternativas y consecuencias. CEPAL, 1999.

CARCANHOLO, M. D; MEDEIROS, J. L. **Trabalho no Capitalismo Contemporâneo:** pelo fim das Teorias do fim do Trabalho. CEMARX/IFCH, 2009. Asesado en: 20/12/2015. Disponible en: <http://www.ifch.unicamp.br/formulario_cemarx/selecao/2009/trabalhos/pelo-fim-das-teorias-do-fim-do-trabalho.pdf>.

CARVALHAL, M. D. **A dimensão territorializante da qualificação profissional em São Paulo: a ação dos sindicatos.** 2004, 346f. Tese (Doutorado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” – FCT/Presidente Prudente, 2004.

COLOMBIA. **LEY N° 01 DE 10 DE ENERO DE 1991.** Por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones. Bogotá, 1991. Asesado en: 12/10/2016. Disponible en:<https://www.google.com.br/search?q=pdf+ley+1+1991+colombia&rlz=1C1PRFI_enBR797BR797&oq=pdf+ley+1+1991+colombia&aqs=chrome..69i57.19283j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8>.

FURTADO, C. **O mito do desenvolvimento econômico.** 4º Ed., Rio de Janeiro/Editora: Paz e Terra, 1974.

GORZ, A. **Adeus ao proletariado:** para além do socialismo. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1982.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna:** uma pesquisa sobre as origens de mudança cultural. 8ª. ed. São Paulo: Loyola, 1999.

MASI, D. **O ócio criativo.** Rio de Janeiro: Sextante, 328p., 2000.

MORENO, W. D; SANDER, Á. M. M. **La privatización portuaria en Colombia:** los modos de gestión y las relaciones de poder entre lo público y lo privado. Los casos de las Sociedades Portuarias Regionales de Cartagena y Buenaventura. XVII Congreso Internacional del CLAD sobre la Reforma del Estado y de la Administración Pública, Cartagena, Colombia, 2012.

NAVARRO, L. N. R. **Estructura Sindical en Colombia:** caracterización y propuesta. Escuela Nacional Sindical, s/d. Asesado en: 05/01/2016. Disponible en: <http://ens.org.co/aa/img_upload/40785cb6c10f663e3ec6ea7ea03aaa15/SOBRE_LA_ESTRUCTURA_SINDICAL_COLOMBIANA.pdf>.

OFFE, C. Trabalho como categoria sociológica fundamental? In: **Trabalho e Sociedade:** problemas estruturais e perspectivas para o futuro da “sociedade do trabalho”. v. 1, Tempo Brasileiro, Rio de Janeiro, 1989.

PÉREZ, N. J; MORENO, W. D. **La política pública de privatización del sector portuario y su impacto en la organización del trabajo en el puerto de Buenaventura.** Revista: Pensamiento y Gestión, nº 25, p.179-213, julio-diciembre, 2008.

TEIXERA, F. J. S. O neoliberalismo em debate. In: TEIXERA, F. J. S.; OLIVEIRA, M.

A. D. (Org.) **Neoliberalismo e Reestruturação Produtiva:** as novas determinações do mundo do trabalho. 2. ed., Fortaleza: Cortes, Universidade Federal do Ceará, 1998. p. 195-252.

TOLEDO, E. G; OSPINA, J. C. C; PEREZ, M. A. O; BENÍTES, M. R. **Crítica de la razón para-postmoderna** (Sennet, Bauman, Beck). Revista RELET, nº19, p. 9-38, 2008.

VALDERRAMA, F. H. **E sindicalismo en Colombia: implicaciones sociales y políticas.** 541f. Tese (doctorado) en derecho Facultad de Ciencias Jurídicas, Departamento de Derecho Laboral, Bogotá DC, 2004.

ZAPATA, R. A. C. Colombia y el Modelo Neoliberal. **Revista Agora Trujillo**, nº 10, p. 59-78, 2004. Asesado en: 12/10/2016. Disponible en: <http://www.saber.ula.ve/bitstream/123456789/17535/2/ricardo_castano.pdf>.

Submetido em: março de 2018.

Aceito em: setembro de 2018.