

El estibador del Muelle Grande de Puntarenas

| (Costa Rica), 1920-1981

Ana María Botey

Resumen

Este artículo pretende aproximarse al conocimiento de los hombres que laboraron en el Muelle Grande de Puntarenas entre 1920 y 1981, período en el cual fue el principal puerto de la costa pacífica de Costa Rica. Se persigue conocer quiénes eran los hombres que cargaban y descargaban mercancías que vinculaban al país con el mercado internacional, de dónde procedían, cual era su historia de vida, cómo era el proceso de trabajo en que se encontraban inmersos y qué condicionamientos, vínculos y relaciones se establecieron en el desarrollo de sus identidades y su masculinidad. Interesa recuperar la descripción del proceso de trabajo en los muelles de Costa Rica de esa época, para aportar al conocimiento de la historia del trabajo y de los trabajadores. Asimismo es importante determinar la relación entre el proceso de trabajo y la formación y dinámica de la identidad de un grupo ocupacional muy particular, así como la de género y los vínculos entre las condiciones de trabajo y el proceso de masculinización.

Palabras claves: Estibadores, puerto, Costa Rica, siglo XX.

Abstract

This article aims to approach the knowledge of men who worked at Pier Grande de Puntarenas between 1920 and 1981, a period which was the main port on the pacific coast of Costa Rica. The aim is to know who were the men who load and unload linking the country with the international market, where they came from, what was your life story, how was the work process that were involved and what conditions, links and relationships established in developing their identities and their masculinity. Interesting to retrieve the description of the process of working on the docks in Costa Rica at the time, to contribute to the knowledge of the history of work and works. It is also important to determine the relationship between the work process and the formation and dynamics of the identity of a very particular occupational group, as well as gender and the links between working conditions and the process of masculinization.

Key words: Stevedores, Port, Costa Rica, the twentieth century.

(*) Magister en Historia de América y doctoranda de la Universidad de Costa Rica. Profesora de la Escuela de Historia e investigadora del Centro de Investigaciones de América Central de la Universidad de Costa Rica. abotey@gmail.com

“Un hombre es el que toma, huele a tabaco y a mujer y alza un saco de más de 200 libras” (Alvarado: 1993)

Introducción

La identidad de un grupo socio ocupacional está conformada por aquellos rasgos, prácticas y valores que lo distinguen de otros grupos. Es una construcción social que se crea y recrea en los procesos de interacción y comunicación social. Pero, no basta que las personas se perciban como distintas, sino que también deben ser percibidas como tales por los otros, se requiere del reconocimiento social de esa diferencia por los demás. La identidad no es una esencia, un atributo o una cualidad que se posee, sino que la identidad de un grupo social emerge y se afirma en los procesos de interacción social, en un contexto de relaciones desiguales, lucha social, económica y cultural. En síntesis, en un proceso no carente de contradicciones.

El pertenecer a un mismo género, a un grupo ocupacional determinado, a unas organizaciones sociales, a comunidades barriales, regionales y nacionales comunes permite compartir y poseer un conjunto de características, actitudes, hábitos, tendencias, valores, capacidades y visiones. Las identidades colectivas no son un conjunto de personas agregadas, sino que son identidades que se construyen al compartir relaciones sociales y experiencias que posibilitan dotar de sentido de pertenencia, poseer una memoria colectiva y un proyecto de futuro.

La identidad dota a las personas de valor, ella es el valor central en torno al cual las personas organizan su relación con el mundo y los demás. En los procesos de diferenciación, de comparación y de distinción, que viven los grupos con historia, donde se desarrolla la identidad, se genera una valorización del grupo con respecto a los demás. La valoración positiva de su identidad estimula el orgullo de pertenencia, la solidaridad grupal, la voluntad de autonomía y la capacidad de resistencia contra lo que atente contra la existencia de la identidad. La percepción negativa de la propia identidad genera frustración, desmoralización, insatisfacción y crisis.

Las identidades para perdurar en el tiempo y en el espacio deben ser capaces de transformarse a partir de las condiciones estructurales en que se inscriben, para conservar la continuidad en el tiempo. Es decir, las características culturales de un grupo social pueden transformarse en el tiempo, sin que se altere su identidad. Las identidades personales y colectivas transcurren en un proceso constante de adaptación al entorno, recomponiéndose incesantemente. La construcción de las identidades es un proceso siempre abierto y en consecuencia, nunca definitivo, ni acabado. La identidad es la que permite a los miembros del grupo ordenar

sus preferencias, prioridades, y en consecuencia, definir ciertas alternativas de acción.

La información para el desarrollo de esta investigación se obtuvo mediante la realización de más de 50 entrevistas a viejos portuarios quienes habían laborado entre 1929, fecha en que entró en operación el Muelle Grande de Puntarenas y hasta 1981, cuando se produjo el traslado del puerto principal en el Pacífico costarricense a Caldera. La mayoría de las entrevistas se efectuaron con la ayuda de un cuestionario que contenía preguntas relativas a los temas a desarrollar, o entrevistas a profundidad sobre temas puntuales. Las entrevistas grupales permitieron precisar detalles, especialmente de los procesos de trabajo. La autora fue una especie de tejedora de vivencias, sueños, alegrías y tristezas de otros, sin los cuales hubiera sido imposible redactar estas líneas.

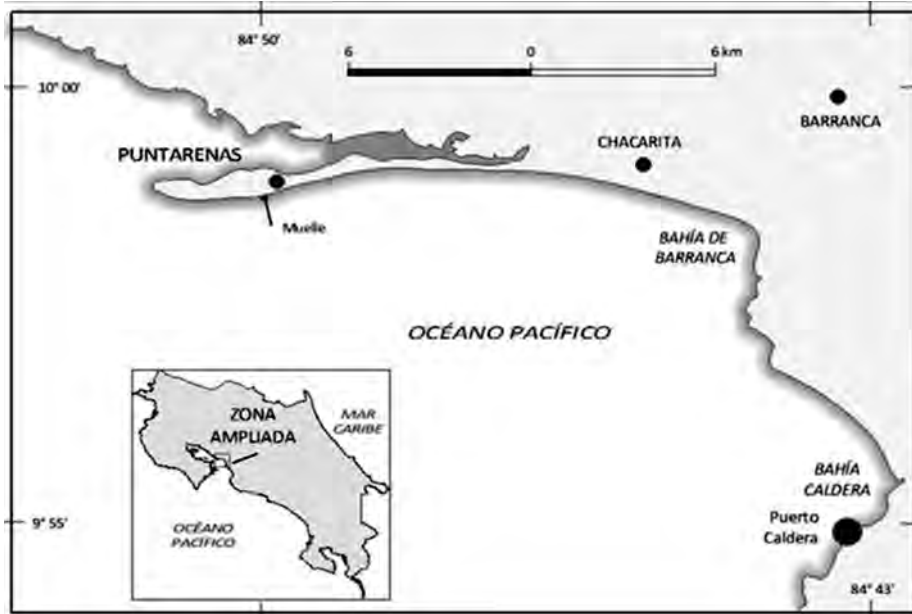
El Muelle Grande

El Muelle Grande del puerto de Puntarenas, fue en el período en estudio, uno de los sitios más importantes de la ciudad, era el símbolo de su identidad, de una de las actividades económicas más importantes de la región. El punto terminal del ferrocarril al Pacífico, la puerta de entrada y de salida de miles de mercancías y pasajeros procedentes de lejanos lugares y del interior del país. El muelle está incrustado en la playa frente al Paseo de los Turistas, donde se ubican los kioscos, los centros de recreo y diversión para disfrute de los turistas y de los puntarenenses. De espaldas al estero, el mercado, y el centro comercial de la ciudad. Es decir, se encuentra ubicado entre el ir y venir de las personas, el bullicio de los bares, restaurantes y cafeterías, el discurrir de los bañistas, el juego de los niños, cerca de los almendros y cicales que bordean la playa. El muelle es parte de los atractivos turísticos de la zona, también es visitado por los aficionados a la pesca, por diversión o para complementar el ingreso familiar. Los muelleros, objeto de nuestro estudio, combinaron la pesca con la estiba, especialmente en épocas de escasez de barcos, como los períodos durante el desarrollo de las guerras mundiales.

Los barcos, especialmente los que arribaban por el oeste, atracaban en el puerto de Puntarenas orientándose por el cabo Blanco, un importante promontorio, situado en el golfo de Nicoya. Una vez en la entrada del golfo las naves penetraban sin dificultad, utilizando como punto de referencia el edificio de la Aduana o el faro para acercarse a la rada. Los barcos debían evitar los bancos de arena, formados por los sedimentos de los ríos, que limitaban al oeste y al norte la ensenada donde se anclaba. Era necesario echar dos anclas, pues el fondo de arena suave impedía a los barcos sostenerse con una sola.¹

¹ Jorge León Sáenz, *Evolución del comercio exterior y del transporte marítimo de Costa Rica 1821-1900*, San José, Ed. Universidad de Costa Rica, 2002, pp.183-184.

Mapa 1: Ubicación del Muelle Grande de Puntarenas (Costa Rica)



Elaborado por la Dra. Isabel Avendaño Flores

Los trabajadores portuarios de Puntarenas

¿Quiénes eran los trabajadores portuarios de Puntarenas en las décadas en estudio? Nuestros entrevistados procedían de diversos rincones del país, sobresalen los nacidos en el Guanacaste, aunque la mayoría eran puntarenenses. Los guanacastecos y los nicaragüenses eran expulsados de regiones caracterizadas por el latifundio y la actividad ganadera extensiva. A Puntarenas, también llegaban familias, algunas de ellas encabezadas por mujeres, madres solteras o abandonadas por sus maridos, procedentes del Valle Central, en búsqueda de trabajo, o de paso hacia la zona bananera del Pacífico Sur. Los entrevistados recordaron el viaje a pie, caminando con sus pocas pertenencias por los diferentes pueblos, durmiendo donde les cogía la noche, en los corredores de las casas campesinas.

Aunque el puerto era un sitio de paso hacia la zona bananera del Pacífico Sur, algunos quedaron atrapados en él, o regresaron después de pasar varios años entre bananales. En “la zona” las mujeres se desempeñaban como lavanderas, cocineras o fonderas y los hombres en las labores agrícolas o de fumigación. Los emigrantes perseguían una mejor vida, oportunidades de trabajo, el puerto se percibía como un activo centro comercial, donde concurría el comercio de cabotaje, el comercio internacional y un flujo de turistas del Valle Central. Asimismo, la

prolongada estaba de los barcos y sus tripulaciones, por dos o tres semanas, propiciaba el surgimiento de actividades destinadas al aprovisionamiento de las embarcaciones o para el disfrute de marineros y turistas.

Los trabajadores entrevistados provenían de familias de la clase trabajadora, la mayoría pobres e integradas por muchos hijos. Las familias encabezadas por mujeres, generalmente, eran pequeñas. Más de algún trabajador creció entre familiares o conocidos, por la muerte o el abandono de sus padres. Un número significativo formó parte de familias de estibadores, puesto que el oficio se heredó de padres a hijos, entre familiares y compadres. La actividad ocupacional les otorgó un profundo sentido de pertenencia, de identidad, que sobrepasó las generaciones.

Algunos, especialmente los más viejos, expresaron desconocer esa etapa de la vida denominada infancia, o los entretenimientos y diversiones propios de esos años. La recordaron como un período triste, debido al abandono de alguno de los padres, la muerte de la madre o caracterizado por múltiples ocupaciones y el padecimiento de enfermedades. Su infancia era el recuerdo de las enfermedades gastrointestinales, la rubéola, el sarampión, las paperas, la tosferina, los parásitos, el asma y la bronquitis, ya que estas no daban tregua.

Desde muy niños se integraron a la vida laboral, en los más diversos oficios, para garantizar la subsistencia familiar. La niñez de la mayoría, transcurrió en labores relacionadas con la agricultura tales como: volar machete, ordeñar vacas, pescar o “pianguar”, o sea recogiendo pianguas en el estero o entre los manglares de la costa, para vender en los establecimientos comerciales. Algunos se dedicaron a las ventas de comida, lotería o periódicos en las calles, a la entrada de los centros de trabajo, de los cines, el mercado, la estación del ferrocarril o en el muelle del estero. Otros fueron mandaderos, aguateros, cargadores de agua de los trabajadores del muelle o de la vía del ferrocarril, almuerceros, portadores de los almuerzos guardados en alforjas, pertenecientes a los trabajadores del ferrocarril, o como cargadores de bolsas de mercado de las señoras compradoras de frutas, verduras, granos, queso, y carnes; o del equipaje de los pasajeros que se movilizaban por el ferrocarril, o en los barcos que arribaban al estero. Uno que otro fue limpiabotas, responsable de lustrar y hacer relucir los zapatos de los clientes.

Llegaban al muelle siendo muy jóvenes, con bajos niveles de escolaridad, algunos apenas habían pasado por la escuela, especialmente los más viejos, hijos de una época cuando las oportunidades educativas se limitaban al acceso de la educación primaria.

El ingreso a laborar en el puerto de Puntarenas

¿Cómo llegaron a trabajar al puerto? Existían varias vías para enrolarse en la estiba, muy importante era tener un familiar, el padre o el tío, un compadre o algún conocido, desempeñándose en el muelle, porque “cuando se iba a dejar

el almuerzo al tata, se empezaba a desarrollar el gusanillo por trabajar en el muelle, por ser como mi tata”.² Un familiar o un amigo podían recomendar a un nuevo trabajador en momentos de necesidad de mano de obra, cuando se requerían refuerzos, al capataz, el planillero o el jefe del muelle, quienes mandaban y tomaban decisiones sobre la contratación de hombres mientras el muelle perteneció al Ferrocarril.

La permanencia en el muelle dependía del desempeño laboral, ya que los refuerzos eran requeridos para atender barcos cargados de sacos. Sacos de más de doscientas libras, algunos de los cuales, además de pesados expedían un “vaho caliente” que quemaba el cuerpo, como sucedía con los sacos de cemento, o de “quebracho”, una especie de vidrio que rompía las manos. Por supuesto, aquel trabajador que se ausentaba antes de finiquitar un barco, una labor que duraba varios días, no podía acercarse de nuevo por el muelle, quedaba descartado. Pero, el que obtenía un buen rendimiento en la saquería, era poseedor de la mejor recomendación para ser “candidato a estibador”.³

En general, la norma de la empresa ferroviaria, de la cual dependía el muelle, determinaba que los portuarios se iniciaban en las labores de estiba en las bodegas de la Aduana, como personal de éstas o de las agencias aduanales. Las jornadas de trabajo en la Aduana eran largas y pesadas, pero se corrían menos riesgos que en el muelle, o en el desembarco en bahía. Los más viejos se incorporaron a la Aduana siendo menores de edad, algunos iban descalzos, y su paso al muelle, significó “como ir de la escuela al colegio”.⁴

Las recomendaciones de amigos y parientes fueron el pase para integrarse a la estiba después de dos momentos cruciales, en que se produjo un despido masivo de personal. El primero ocurrió al finalizar la guerra civil de 1948, cuando fueron despedidos los trabajadores perdedores en la contienda, los calderonistas y comunistas. El segundo se presentó posterior a la derrota, sufrida por los trabajadores, con motivo de la huelga de 1961. Algunos trabajadores lograron reinsertarse debido a sus habilidades técnicas, fue el caso de los wincheros y capataces, quienes en algunos casos, fueron llamados por las autoridades del puerto. “Llegué a trabajar al puerto animándome, me recomendó un amigo”.⁵

Después de la huelga de 1961, “los estibadores rasos fueron declarados bola negra, algunos nunca volvieron”.⁶ La solidaridad, el compañerismo y las redes familiares jugaron un importante papel en la integración de los despedidos. Los capataces y compañeros los introducían por debajo del muelle durante la madrugada, para desempeñarse en los turnos nocturnos.

² Entrevista a Ramón H. Arley, abril de 1993.

³ Entrevista realizada a José Rafael Aguirre Méndez, junio de 1994.

⁴ Entrevista realizada a Francisco Pinel, septiembre 1994.

⁵ Entrevista realizada a Francisco Pinel, septiembre 1994.

⁶ Entrevista realizada a Félix Campos, octubre de 1993.

En el puerto se formaron familias de muellers, como las de: los Aguirre, los Sequeira, los Vargas, los Álvarez, los Lunas, los Bolaños, los Cerdas, los Espinoza, los Mora Rodríguez, los Mora. “Era un orgullo ser hijo de muellero”, de niños habían ido mil veces a ese muelle, a dejar el almuerzo o la comida al papá, “ahí se empezaba a soñar con llegar a ser un hombre como el papá, ganar plata como el papá, ya que así como se jodía se veía la plata, fuerte, matón, bueno para la pelea, en una cantina tenían que oírlo”.⁷

El sistema de carga y descarga en el puerto de Puntarenas

El Muelle Grande de Puntarenas, puesto en operación en 1929, es un muelle de espigón que penetra en el mar, con capacidad para atender dos barcos con mucha dificultad, debido a la pequeñez de la plataforma. Además, la mala calidad del piso impidió la introducción de maquinaria. La presencia de mal tiempo impedía atender más de un barco, lo que obligaba a recurrir al viejo sistema de desembarco en la bahía, especialmente en la década de 1970 cuando se intensificó el tráfico comercial. En esa década era normal observar en actividad 6 u 8 lanchones descargando los barcos anclados en la bahía, para posteriormente descargar de nuevo sobre la plataforma, donde permanecía la única grúa existente en el puerto-1959-, al costado oeste del Muelle Grande. Así se disminuyó la presión de los barcos por desembarcar y por ende, la imposición de sobretasas, debido a las demoras sufridas por los barcos.

El proceso de trabajo en el muelle iniciaba cuando un barco cargado de mercadería se acercaba al puerto y un piloto o capitán de barco de gran experiencia lo abordaba y lo conducía al muelle para atracarlo.⁸ Previo al atraque de la nave, el capitán del barco entregaba los documentos requeridos para desembarcar, que las autoridades de salud, hacienda, gobernación, migración, agricultura, ganadería, coordinadas por la autoridad portuaria y el agente naviero, verificaban que estuvieran en orden. En los buenos tiempos de Puntarenas se recibían 3 barcos diariamente. El barco se sujetaba al muelle, por medio de los cables o amarras que lanzaba la tripulación, los cuales eran tomados por el guarda cabo, perteneciente a la cuadrilla de atraque a tierra, quien lo asía.

La tripulación del barco preparaba las condiciones para efectuar el proceso de carga y / o descarga de mercadería abriendo las escotillas, y coordinando con la agencia naviera representante del barco, las necesidades de equipo y cuadrillas, cuyo número dependía de la cantidad de escotillas y tipo de mercadería que se iba a movilizar.⁹ Las operaciones previas involucraban varias maniobras, tanto en tierra como a bordo, por ejemplo, el acondicionamiento de los puntales, una labor realizada por la cuadrilla de a bordo en la cubierta de los barcos, la apertura

⁷ Entrevista realizada a Juan Aguirre, conocido como Juanico, noviembre de 1993.

⁸ Entrevista realizada a Miguel Ángel Montealegre, octubre de 1994.

⁹ Entrevista realizada a José Ramón García, noviembre de 1993.

de las escotillas, la preparación del equipo de izado, en fin todo lo necesario para recibir o entregar la carga.

A fines del decenio de 1950, y todavía en los de 1960 y 1970, muchos barcos que visitaban el puerto de Puntarenas contaban con un equipo de izado que utilizaba el vapor como energía para manejar los denominados “winches”, o cables que alzaban la mercadería en lingadas, especie de redes, donde se disponía la carga para su movilización. Solamente grandes compañías como la Johnson Line, la Grace Line, o los barcos de la Compañía bananera contaban con winches eléctricos o grúas.

La descarga de los barcos anclados en la bahía, generalmente fondeados frente a la isla San Lucas, se realizaba mediante lanchones, llegaron a utilizarse entre 6 y 8. Los estibadores ubicados en el lanchón y el winchero del barco tenían que mantener el equilibrio del cuerpo y de la carga, pese al movimiento de las olas, el viento, la lluvia, los truenos y especialmente, por la resaca.

El desembarco de mercaderías en los bongos, los cuales se usaron en el siglo XIX y en las primeras décadas del XX, era sumamente agotador y peligroso, ya que eran de madera, de una sola pieza y se movilizaban con remos. Los remeros eran a su vez los cargadores y estibadores de las mercaderías. El desembarco en bahía es una historia de resistencia, habilidad, equilibrio corporal y un cansancio agotador. Los viejos trabajadores no deseaban recordar esas agotadoras jornadas de trabajo, bajo la lluvia, sin comer, cuando varios de sus compañeros perdieron una mano o un dedo por la realización de una maniobra peligrosa. “En el desembarco en bahía algunos dejaron hasta la vida”.¹⁰

La organización de los hombres para el embarque o desembarque de mercaderías era por cuadrillas, una para cada escotilla del barco, con su respectivo capataz, dirigidas por un capataz general de a bordo u oficial de a bordo, denominado también “forman”. El capataz distribuía las cuadrillas en las respectivas escotillas, de acuerdo al tonelaje que se iba a movilizar y velaba por la eficiencia de la operación. En tierra, o sea en el muelle, se mantenían otras cuadrillas, según la carga a movilizar, con su respectivo capataz y un capataz general de tierra, quien dirigía y supervisaba la operación.

El ferrocarril era el medio de transporte encargado de movilizar las mercaderías en los muelles. Se deslizaba hasta los atracaderos para ubicarse, linealmente al costado del barco, desde donde las cuadrillas de estibadores de tierra procedían a descargar, manualmente, los vagones del ferrocarril. El trabajo se realizaba en parejas, tanto en tierra como a bordo, uno de los cuales tomaba un saco o fardo y lo tiraba, y luego otra ubicada frente a la puerta del vagón, lo recibía y lo acomodaba en las lingas o chinguillos, especie de red de mecate o nylon, de forma tal que las mercaderías se protegieran.

¹⁰ Entrevista realizada a Rafael Sossa, agosto de 1993.

Los dos estibadores de tierra sujetaban los extremos o estrobos de la red y los colocaban en un gancho que la pluma o la linga les acercaba. Esta linga era enviada por dos operadores denominados “wincheros”, desde la cubierta del barco, ayudados por un portalonero, o sea por un trabajador encargado de efectuar las señales, todas ellas manuales, para orientar al operador de los “winches”, en el alza o baja de las mercaderías. Cuando la lingada o red con mercadería se encontraba bien sujeta, el portalonero hacía señales manuales al winchero para que la elevara y depositara al interior de la escotilla del barco. La cuadrilla ubicada en la bodega del barco acomodaba ordenadamente las mercaderías hasta llenarla. Cuando se descargaban bobinas de hierro, u otros materiales pesados, los trabajadores colocaban cables o winches a la pluma o la grúa del barco, alrededor de la bobina para sujetarla y colocarla en los carros planos del ferrocarril o en la superficie del Muelle.

El mismo proceso se realizaba con las mercaderías de importación: sacos, fardos, barriles, cajas de madera y cartón, solo que este se iniciaba en las escotillas de los barcos, desde donde salían las mercaderías para ser enviadas a la plataforma del muelle o al interior de los carros planos del ferrocarril, por medio de la lingada manipulada por el winchero. Las mercaderías eran estibadas dentro de los carros del ferrocarril por la cuadrilla de tierra, para ser transportadas a las bodegas de la Aduana, situada detrás del muelle, frente a la calle principal o Paseo de los Turistas.

En la Aduana funcionaban otras cuadrillas de estibadores responsables de estibar o sacar la mercadería que se importaba o exportaba. A la Aduana llegaron los primeros montacargas en la década de 1960, sustituyeron al carretillo y a las denominadas “perras” -especie de montacarga manual-controladas por la fuerza bruta del trabajador.

Las operaciones de carga y descarga en el Muelle Grande de Puntarenas eran muy lentas debido a la falta de suficientes puestos de atraque, las dificultades de la descarga en bahía por medio de lanchones, la lentitud del ferrocarril en el acarreo y acomodo de los carros sobre el Muelle, la falta de planificación de las operaciones, la ausencia de maquinaria e instrumentos de protección para el manejo de ciertas cargas. Los ferrocarriles tenían una jornada de 8 horas diarias mientras que el puerto funcionaba en forma continua, en consecuencia, muchas veces el cambio de vagón se realizaba, manualmente, utilizando barras de acero, la fuerza y la pericia. Los trabajadores recuerdan a Carlos Gutiérrez conocido como “Matón” y a Benito Martínez “Benitón”, quienes con su espalda empujaban un vagón lleno de mercadería o de saquería. Los elementos naturales que obstaculizaban las labores de carga y descarga, eran varios, pero el fuerte oleaje era el más importante ya que sacudía a los barcos, se le sumaba el viento, la lluvia y las tormentas.

Las cuadrillas, las jornadas, y la especialización de los trabajadores

El número de cuadrillas y su composición fue variando conforme la actividad del puerto tendió a aumentar, especialmente a partir de la década de 1960. En la década de 1940 existían 6 cuadrillas, en los años cincuenta 7 cuadrillas y en los años sesenta 8 cuadrillas. Las cuadrillas estaban formadas por 24 trabajadores, quienes se dividían en dos grupos de trabajo, mientras un grupo trabajaba el otro descansaba. Cada grupo estaba integrado por 8 estibadores, 2 wincheros, 1 capataz y un portalonero. Los 8 estibadores se dividían para permanecer 4 en tierra y 4 a bordo, su trabajo se realizaba en parejas, entre ellos se denominaban “huevos”. “Huevo tome este saco, huevo jale por el lado derecho, huevo vamos a tomar una cerveza...”.¹¹ Las cuadrillas y las parejas de trabajadores cambiaban poco, lo que permitía desarrollar confianza mutua y profundos vínculos de amistad y solidaridad.

Los estibadores fueron desarrollando especialidades: el winchero, el portalonero, y el capataz. Los wincheros tenían que dominar los controles del winche o malacate, especie de cable que movilizaba la carga, sin golpear a los trabajadores o a las mercaderías. El equipo de izado de los barcos que usaban vapor como energía impedía al winchero visualizar las maniobras en tierra o al interior de las escotillas, por lo que dependía en forma total del portalonero. Además se encontraba conectado a unas mangueras y a una tubería que emanaba grandes cantidades de vapor caliente, lo que hacía más complicado su manejo. Solamente algunos barcos usaban sistema de grúa o sus winches eran eléctricos, poseían un doble cable, operado desde el barco por dos trabajadores, uno de ellos bajaba o subía un cable, y el otro jalaba con un cable anexo hacia el muelle o hacia la escotilla del barco, bajo la dirección del portalonero, quien coordinaba a los wincheros.

“Ratón, Justo Enríquez, era especialista para ir a la bahía a portalonear. Gilberto Largaespada también era fino para portalonear”.¹² Los portaloneros dirigían, por medio de señales, el movimiento de los cables y redes que alzaban la mercadería. Los capataces distribuían el personal a su cargo y realizan labores de supervisión, debían ser hombres expertos y capacitados para dirigir la operación y expedir las órdenes precisas dependiendo del tipo de cargas de barcos. “Eran muy difícil ser capataz en esos tiempos, había que tomar muchas decisiones”.¹³

Los estibadores eran también hombres calificados, a pesar de que se les ha homologado con peones, sin calificación y con carácter de eventuales. No obstante, el cargador de sacos de granos, cemento, quebracho, abono, soda cáustica, fardos y bobinas de hierro, racimos de bananos u otros debía desarrollar

¹¹ Entrevista realizada a Claro Gómez, julio de 1994.

¹² Entrevista realizada a Justo Gómez, febrero de 1994.

¹³ El INVU constituye el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo, fundado en la década de 1950.

un determinado grado de fuerza y destreza, que era difícil de alcanzar. Estos trabajadores, constantemente tomaban decisiones cruciales para su seguridad y la de sus compañeros, así como para la carga movilizada. “Cada mercadería tenía sus mañas y sus efectos sobre uno”.¹⁴ Por consiguiente, “muchos hombres se asomaron a las puertas de los muelles, pero no todos permanecieron”.¹⁵ Requerían estar dotados de fuerza, de un equilibrio físico y mental, necesario para correr de arriba a abajo por los pasillos de los barcos con un saco de más de 200 libras, o para desembarcar en la bahía con condiciones climáticas adversas.

La capacitación para llegar a ser un estibador de alto rendimiento, un winchero, un portalonero o capataz se adquiría mediante la observación, la práctica y la enseñanza de los compañeros más diestros. Esta fue obra de la amistad, la solidaridad, la experiencia, la inteligencia, la habilidad y la práctica cotidiana durante largos períodos de tiempo. “Nunca recibimos un curso. Aprendimos del compañero”.¹⁶ La capacitación institucional se empezó a gestar, por las presiones del sindicato, previo al traslado al puerto de Caldera, en la década de 1980.

Los instrumentos de trabajo

Las labores de carga y descarga en el puerto de Puntarenas se realizaban, prácticamente, sin la ayuda de equipo mecánico, salvo el sistema de rieles, los winches o malacates, y las grúas de algunos barcos modernos.¹⁷ Los montacargas eran pocos y llegaron tardíamente. En la década de 1970 el Muelle Grande llegó a contar con una grúa para ayudar a descargar los lanchones y pesqueros, pero no se usaba para descargar los barcos atracados en el puerto. Los trabajadores se las ingeniaban para poseer sus cuñas, cureñas, roles, barras y otros instrumentos con el fin de facilitarse el trabajo, que generalmente, los sustraían de los barcos y cada cuadrilla guardaba celosamente. “Lo que valía era la fuerza bruta y la maña”.¹⁸

Los horarios de trabajo de las cuadrillas

El horario de trabajo en los muelles era extenuante, las cuadrillas trabajaban todo el día y parte de la noche, sin descanso hasta terminar de descargar o cargar un barco. Al inicio del período en estudio se pasaba lista a las 7 a.m. y se trabajaba hasta las 11 a.m., a partir de esa hora y hasta la 12 a.m. se almorzaba. Algunos iban a almorzar a sus casas, puesto que vivían cerca del muelle o los familiares, especialmente los hijos pequeños, les llevaban los alimentos, o los compraban en los comedores cercanos. La jornada de la tarde se prolongaba desde la 12 a.m. hasta las 5 p.m., a esa hora y hasta las 7 p.m. se comía, para luego reanudar el

¹⁴ Entrevista realizada a José Paulino Martínez, octubre de 1994.

¹⁵ Entrevista realizada a Manuel Cascante, octubre 1993.

¹⁶ Entrevista realizada a Ernesto Glasco G., agosto de 1994.

¹⁷ Entrevista realizada a Mariano Alfaro, noviembre 1994.

¹⁸ Entrevista realizada a Ramón Virgilio Bravo, septiembre de 1993.

trabajo hasta las 12 de la noche. Las cuadrillas mantenían ese horario hasta que se terminara de descargar o se cargara el barco, lo que podía prolongarse una semana o más. En caso de que la carga se conformara de saquería, los trabajadores aprovechaban el tiempo de alimentación para descansar sobre un cartón. “En los barcos de saquería, especialmente de cemento ni se comía”.¹⁹

En la década de 1940, en el contexto de la Segunda Guerra Mundial, el gobierno norteamericano solicitó que el puerto estuviera abierto las 24 horas, por lo que se estableció un sistema de guardias cada tres horas, semejante al que se aplicaba en otros puertos del mundo. Eso significó que las cuadrillas, las cuales se dividían en dos grupos, pasaban a turnarse para laborar o descansar en tiempos de tres horas, hasta terminar de cargar o descargar el barco. Las guardias de tres horas, por más de una semana no permitían un buen descanso, especialmente cuando se desembarcaba en bahía, puesto que el tiempo de traslado era prolongado. “Andaba uno medio dormido y mareado”.²⁰

A fines de la década de 1960 la empresa del ferrocarril estableció las guardias de 6 horas. Al principio, un grupo de trabajadores se opuso, pero después comprobó que el trabajo y el descanso se organizaban de mejor manera. El sindicato, mediante negociación, logró que la medida se aplicara en forma voluntaria, finalmente el cambio de horario se impuso.

La guardia de descanso era esencialmente para dormir, los muellers colocaban cartones en la playa o en el Muelle para acostarse y reposar el cuerpo. En la década de 1950, por presiones del sindicato, la empresa construyó unos galerones dentro del muelle que sirvieron de dormitorio colectivo. Los servicios sanitarios y las duchas esperaron una década más. Estos dormitorios colectivos se denominaban “INVU”,²¹ en analogía con la institución responsable de crear la vivienda popular. Este galerón resolvió las necesidades de vivienda de muchos hombres solteros, casados o separados cuando se encontraban involucrados en conflictos conyugales, ya que lo utilizaban como vivienda. “El INVU fue la casa de los hombres solos, separados, en el muelle se pasaba toda la vida”.²²

Previo a la construcción de los servicios sanitarios y las duchas los trabajadores efectuaban sus necesidades fisiológicas debajo del muelle y se aseaban con el agua depositada en unos estañotes para esos efectos. “Había que hacer las necesidades debajo del muelle, más de uno se llevó un buen susto”.²³ El agua permitía eliminar el aceite de aguacate que se usaba para protegerse del cemento o la lejía y prepararse para ir a bailar a salones como: el Patio Tropical, Los Baños

¹⁹ Entrevista realizada a Francisco Zúñiga Mata, junio del 2002.

²⁰ Entrevista realizada a José Ángel Castro, setiembre de 1994.

²¹ Entrevista realizada a Eugenio Carballo, diciembre de 1994.

²² Entrevista realizada a Ramón Alvarado, marzo de 1993.

²³ Carmen Murillo Chavarri, “Hombres, trenes y espacios públicos en la Costa Rica decimonónica”, en *Revista de Ciencias Sociales* No. 76, San José, Universidad de Costa Rica, 1997, pp. 89-115.

o El Cyros, donde al calor de la música de la Sonora, o las canciones de Gilberto Hernández, Felipe Pirela o Daniel Santos olvidaban el trajín diario. “Salía uno todo bañado y perfumado a buscar donde olvidarse de tanto trabajo, a darse una bailadita...”.²⁴

Las antiguas cargas: ¿qué se cargaba, cómo se embalaba y cómo se movilizaba?

Hasta 1940 Costa Rica era un país, fundamentalmente, agroexportador, se exportaba: café en grano, azúcar, bananos y se importaba todo tipo de artículos de consumo y maquinaria para la producción agrícola e industrial, el desarrollo de los medios de comunicación y de transporte. Los estibadores recuerdan vivamente los materiales de construcción que se importaron en la década de 1940 para construir la carretera interamericana, los que importó el Instituto Costarricense de Electricidad para impulsar la generación eléctrica, los químicos de FERTICA -Fertilizantes de Centro América- en la década de 1950, las importaciones de piezas de autos de los decenios de 1960 y 1970, cuando se ensamblaron automóviles, en un intento por desarrollar la industria, dentro del contexto del Mercado Común Centroamericano. También rememoran las cargas que fueron desapareciendo del muelle en la década de 1960 producto del proceso de industrialización. La Fábrica Nacional de Cemento tornó innecesaria la saquería de cemento, los abonos producidos por FERTICA sustituyeron los importados, los sacos de harina de trigo, hechos de una manta gruesa, que se empleaba para confeccionar prendas no volvieron debido a la instalación de Molinos de Costa Rica.

En el Muelle Grande de Puntarenas los sacos de manta o gangoche movilizaban gran cantidad de productos: azúcar, café, frijoles, cacao, harina, harina de pescado, quebracho, abono. Esta mercadería a granel se movilizaba en sacos de 220 libras que requerían de un gran esfuerzo físico, ya que el cemento expedía un “vaho caliente”, el azúcar moreno se sentía como “vidrio” en las espaldas y manos, el quebracho rompía las manos y la soda cáustica las quemaba y ardía. El incentivo para trabajar en la saquería consistía en que, la descarga de un barco de gran tonelaje, durante una semana o más, permitía obtener lo necesario para vivir un mes. “Siete días de esclavos pero se aseguraba el mantenimiento de un mes”.²⁵ “¡Diste la talla en la saquería!”²⁶, ese era el requisito fundamental en este oficio.

El correo internacional se movilizaba en sacos de lona, estos no eran uniformes, sino que había desde 25 kilos hasta 150 kilos, dependiendo del contenido. Esta era una carga especial, la oficina de correos enviaba funcionarios al muelle a supervisar el proceso. Los estibadores cuidaban celosamente las mercaderías

²⁴ María Elena Rodríguez, “Masculinidad y cuerpo: una paradoja” en *Revista de Ciencias Sociales* No. 76, San José, Universidad de Costa Rica, 1997, pp. 79-87.

²⁵ Entrevista realizada a Jorge Espinoza, agosto de 2002.

²⁶ Entrevista realizada a Daniel Marengo, febrero de 1994.

de correos, probablemente, porque la sustracción de este tipo de mercadería era severamente sancionada. Si aparecía un saco roto se llamaba a los oficiales para que hicieran el reporte correspondiente. “Esos sacos eran intocables y se cuidaban mucho”.²⁷

Las mercaderías valiosas o frágiles tales como licores, cuchillos, cocinas, refrigeradoras, loza, adornos, piezas de automóviles y otras semejantes se empacaban en cajas de madera. Las cajas de cartón contenían alimentos enlatados tales como las latas de frutas Del Monte, accesorios eléctricos, repuestos. Las láminas de hierro se agrupaban en fardos. El hierro también venía en bobinas, su descarga era muy lenta y peligrosa ya que la empresa ferroviaria no contaba con maquinaria, ni suficientes carros planos. “Las horas de espera descargando el hierro a veces eran muy prolongadas”.²⁸

El ferrocarril realizaba importaciones de rieles, durmientes y madera creosotada para el mantenimiento de las vías. La madera creosotada se requería para la fabricación de postes del alumbrado público y estaba cubierta con una sustancia que originaba irritación en la piel y en la vista. También, se importaban tuberías creosotadas que producían el mismo efecto. Otras maderas que se importaban en grandes cantidades eran: el plywood y el pino blanco. Los atados de madera, rieles y durmientes del ferrocarril eran muy complicados de movilizar a la hora de introducirlos en los carros del ferrocarril. El mármol se importaba en forma de piedra bruta, o en piezas para esculpir. Algunas piezas pesaban mil kilos y su movilización era sumamente riesgosa, al igual que la descarga del vidrio. “Era común ver a los trabajadores con las manos rotas o ensangrentadas”.²⁹

La interrupción del tráfico ferroviario en el Caribe, y el inicio de la explotación bananera en el Pacífico Sur en la década de 1920, produjeron la movilización de bananos por el puerto de Puntarenas, antes de la apertura de los muelles de Quepos y Golfito. El banano, hasta 1950, se exportaba en racimos, la forma de cargarlos era mediante cadenas humanas de trabajadores, quienes los llevaban en sus espaldas protegidos por un saco de manta o gangoche y los depositaban en las escotillas de los barcos. Al interior de los barcos, cuadrillas de estibadores recibían los racimos de bananos y los colocaban ordenadamente, de manera que no sufrieran maltrato. Este sistema de exportación en racimos se cambió a exportación en cajas en la década de 1950, los bananos eran empaquetados en las cajas, después de un proceso de limpieza y acondicionamiento para el viaje, en respuesta a normas sanitarias de los países de recepción.

Los barcos frigoríficos para estibar carne arribaron al puerto en el segundo lustro de la década de 1970, cuando se exportó carne al mercado norteamericano. La

²⁷ Entrevista realizada a Mariano Alfaro, noviembre 1994.

²⁸ Entrevista realizada a Ramón Virgilio Bravo, septiembre de 1993.

²⁹ Entrevista realizada a Carlos María Durán, noviembre de 1994.

estiba de este producto obligaba a utilizar un equipo especial para protegerse del frío de las bodegas, además el embarque se realizaba durante las noches para evitar los cambios bruscos de temperatura.

En suma, las mercaderías movilizadas, exportaciones e importaciones, han variado, según el estilo de desarrollo puesto en vigencia. La carga y descarga dependía de la fuerza bruta y la habilidad, todo lo cual reforzaba el concepto de que un estibador era un hombre de verdad.

Los accidentes y enfermedades laborales

Durante el período en estudio, con la excepción de la década de 1970, esas cargas se manipulaban sin guantes, mascarillas, e instrumentos de protección por lo que los accidentes laborales eran frecuentes. Además, cuando estos instrumentos empezaron a introducirse en el muelle los trabajadores se negaban a usarlos porque consideraban que “eso era una mariconada”,³⁰ que serían considerados menos hombres que sus antecesores. Otro señalamiento consistía en que objetos como las mascarillas obstaculizaban su labor. En opinión de los trabajadores, de esa época el trabajo en el Muelle era propio de hombres rudos, quienes no tenían derecho a protegerse y en cuya fuerza y habilidad radicaba su prestigio y hombría. La manipulación de las cargas fraccionadas, es decir de diferente índole, como por ejemplo: sacos, fardos, cajas, barriles, bidones, atados de hierro o vidrio, obligaba a los trabajadores a correr muchos riesgos para su salud.

La movilización de hierro, tuberías, postes y maquinaria desde las bodegas de los barcos era susceptible de provocar golpes o caídas. La manipulación de productos químicos contenidos en bidones o sacos como la soda cáustica, abonos y otros, afectaban la piel y los ojos debido a las filtraciones, además podían explotar y producir quemaduras. El manejo de cargas grasientas, sucias o ardorosas generaban un gran esfuerzo físico y hacían la labor más compleja.

Los trabajadores entrevistados declararon haber sufrido con frecuencia accidentes menores tales como: caídas, estriponazos, majonazos, alergias y quemaduras de manos por los ácidos, lesiones en diferentes partes del cuerpo, hernias en la columna por fuerzas mal hechas, golpes en la cabeza, las piernas y otras partes del cuerpo, resbalones y caídas en las angostas pasarelas de los barcos, problemas de la vista y la piel por los tóxicos expedidos, trastornos gastrointestinales por desórdenes en el régimen alimenticio e intoxicaciones por la aspiración de químicos.

Los accidentes muy graves no estuvieron ausentes, aunque no eran frecuentes. “Francksón”, un fornido trabajador del Muelle Grande, rememoró la muerte de su padre Francisco Zúñiga Zúñiga quien había iniciado su vida laboral en el antiguo muelle, donde solo podían atracar los lanchones y había conocido todo

³⁰ Entrevista realizada a José Joaquín Hernández Canales, julio de 1993.

tipo de faenas, y accidentes. En una ocasión se había escapado de la muerte, una vez cuando siendo winchero en el Muelle Metálico le explotaron los winches de la grúa fija, que ayudaba a desembarcar los lanchones y que funcionaba con vapor.

El 2 de noviembre de 1943 “le tocaba morir, porque ni siquiera estaba en su turno, sino que le estaba haciendo la guardia a otro compañero que era como su hermano”.³¹ Francisco se desempeñaba como winchero cuando observó que la pluma, que estaba en el centro del barco se dobló, lo que produjo que el cable se reventara y meciese sin control. El quiso detener la pluma, pero se le vino sobre el pecho, con su enorme peso, provocándole la muerte. Francksón, su hijo, quien en esa época tenía 17 años, pero había comenzado a laborar en la Aduana desde los 13 años, tuvo que ir junto a otros trabajadores, a traer otra grúa para levantar la pluma y quitársela de encima del pecho. Se dice que el barco era muy viejo, su grúa y winches no estaban en buen estado y además venía cargado de camiones viejos, hierro viejo, tractores y vagonetas usadas. Una carga muy pesada para un equipo antiguo y en malas condiciones, que era el que poseía el barco.

Los trabajadores del muelle, a pesar de ser catalogados como ocasionales por la empresa del Ferrocarril, debido a la lucha del sindicato llegaron a ser registrados como trabajadores “fijos”, por lo que gozaron del seguro de enfermedad de la Caja Costarricense del Seguro Social desde 1942. No obstante, la empresa del Ferrocarril consideraba que eran trabajadores eventuales y se negaba a integrarlos al Régimen de Invalidez, Vejez y Muerte. No fue sino hasta 1969, cuando el sindicato logró que las autoridades ferroviarias les otorgaran estabilidad laboral, después de ganar varios juicios laborales, y empezaron a cotizar para este régimen. En consecuencia, los estibadores pensionados antes de 1969, se fueron enfermos y lesionados para sus casas, sin derecho a una pensión, vivían muy pobremente o con raquílicas pensiones y guardaban cierta amargura con una sociedad y una empresa que no valoró su aporte a la sociedad. “Los muellersos sin pensión, los viejos caites han pasado su vejez en la miseria”.³²

Los muellersos eran atendidos en el Hospital San Rafael, por lo que apreciaron su presencia y, más tarde se involucraron en la lucha por la creación del Hospital Monseñor Sanabria, o en tómbolas a favor de la Cruz Roja, la cual llegaba con sus ambulancias hasta el muelle. “Siempre vigilamos que el Hospital San Rafael tuviera buenas condiciones para trabajar como corresponde”.³³

Conclusiones

El puerto de Puntarenas, en el período de estudio, se caracterizó por el manejo de cargas heterogéneas y peligrosas, intensivas en el uso de mano de obra, la casi

³¹ Entrevista realizada a Francisco Zúñiga Mata, junio del 2002.

³² Entrevista realizada a José Ángel Castro, setiembre de 1994.

³³ Entrevista realizada a Eugenio Carballo, diciembre de 1994.

ausencia de máquinas, largas jornadas de trabajo que se prolongaban durante una semana y más, y por el efecto devastador de los fenómenos naturales sobre el proceso de trabajo. Era un espacio laboral caracterizado por la incertidumbre y la desprotección, que la acción organizada de los trabajadores, dirigidos por el sindicato, contribuyó a mejorar y a transformarlos socialmente.

El trabajo y la cultura laboral impregnaron la vida social, la identidad grupal, barrial y los procesos de masculinización. El universo laboral reforzó los patrones de masculinidad aprendidos desde la niñez ya que desde los primeros años iniciaron una fuerte competencia por demostrar el valor y la fuerza en las tareas asignadas. En el muelle constituyeron un grupo laboral integrado exclusivamente por hombres, que debieron desarrollar una fuerza física especial para ser capaces de levantar sobre sus hombros un saco de 200 libras y realizar mil malabares, sin la ayuda de un medio mecánico. “No era cualquiera el que se quedaba en el Muelle”. “Era un trabajo de hombres”.³⁴

La exclusión de la mujer del mundo laboral portuario no impidió la definición de la masculinidad de estos trabajadores por la vía de la diferenciación con lo femenino, ya que los rasgos de géneros formados desde la infancia se nutrieron de elementos culturales aportados por el proceso de trabajo y el contexto histórico.³⁵

La inmensa mayoría de los trabajadores consideraron que las características del oficio y las condiciones de trabajo propiciaron relaciones de cooperación y solidaridad entre los compañeros de las cuadrillas de la vieja guardia. Frente a fallecimientos, enfermedades o accidentes efectuaban colectas de dinero para ayudarse. Un universo donde los jóvenes aprendieron de los viejos, compartieron momentos de cansancio, tensión y dolor, desconociendo los límites físicos. No atendiendo al cansancio, al desgaste y al riesgo porque su condición de hombres no podía ser puesta en duda.³⁶

La mayoría de los trabajadores expresó orgullo y satisfacción por el oficio que caracterizó su vida laboral, que les permitió tener múltiples experiencias sociales, ganar grandes amigos y vivir decorosamente. En general, fruto de la organización y la lucha, su oficio fue adquiriendo reconocimiento social y salarial. “Era muy bien pagado” “En la sociedad mal visto pero entre la gente del pueblo era un orgullo, todos querían ir a trabajar al muelle, el ambiente era muy bonito, la gallada también pescaba en el muelle como complemento. Puntarenas era mejor que Caldera,³⁷ mucho más entretenido, el puerto era pura vida”.³⁸

³⁴ Entrevista realizada a Ramón Alvarado, marzo de 1993.

³⁵ Carmen Murillo Chavarrí, “Hombres, trenes y espacios públicos en la Costa Rica decimonónica”, en *Revista de Ciencias Sociales* No. 76, San José, Universidad de Costa Rica, 1997, pp. 89-115.

³⁶ María Elena Rodríguez, “Masculinidad y cuerpo: una paradoja” en *Revista de Ciencias Sociales* No. 76, San José, Universidad de Costa Rica, 1997, pp. 79-87.

³⁷ Caldera, desde 1981 sustituyó a Puntarenas. En teoría se pensaba como un muelle moderno, pero su creación coincidió con el establecimiento de las políticas neoliberales de contracción del gasto, para la posterior privatización, apertura o concesión del muelle a particulares.

³⁸ Entrevista realizada a Francisco Araúz, diciembre de 1994.

La organización del trabajo, la inestabilidad laboral y los períodos de restricción del comercio internacional como la depresión de 1930 o la Segunda Guerra Mundial, obligaron a los trabajadores a permanecer largas horas en el muelle esperando la llegada de un barco, el cese de la tormenta o la movilización del ferrocarril. Esas horas de ocio propiciaron espacios para compartir conversaciones, leer periódicos debajo de los almendros, practicar juegos de azar o de playa, rutinas y entretenimientos que fueron el sustrato de la formación de patrones culturales comunes.

La infancia de todos tuvo muchos elementos en común, tuvieron que trabajar desde niños y los más viejos adujeron no haber conocido la Navidad. Sin embargo, se la ingeniaron para jugar sereno, bola, trompos, irse a bañar en la playa. Adultos se aficionaron al fútbol, a mejenguear en la playa y las calles arenosas del puerto, ya que solo el Paseo de los Turistas se encontraba pavimentado. Como los muellersos trabajaban duro y ganaban bien, disfrutaban a menudo en los salones de baile y cantinas cercanas. Era la época de los bailes al ritmo de Pérez Prado, las canciones de Felipe Pirela, Daniel Santos, Bienvenido Granda, Beny Moré, Los Panchos, Celia Cruz y otros tantos cuyo ritmo, música y letra los acompañó durante años y les reforzó determinados roles de género.

Ese fue el telón de fondo de los amores, muchos de ellos clandestinos, propios de un rol de género machista, siempre al calor de unos tragos o cervezas para espantar el cansancio, las penas, o disfrutar de las alegrías y buenas noticias. Cuántos boleros, mambos, guarachas, rumbas, merengues, cha cha chá, swims inolvidables... Los ojos de muchos trabajadores se animaron y algunos se atrevieron a susurrar algunas letras mientras recordaban la melodía de: Mi viejo San Juan, Virgen de Medianoche, Perfume de Gardenia o La Guaracha. En esos tiempos era bien visto ser mujeriego, bailador, tomador, porque si se tenía solo una novia, esposa o compañera se despertaban sospechas de “amariconado”.

Los billares cercanos a la playa, o el Asturias situado por el Parque Victoria invitaban a compartir con otros hombres y a demostrar la destreza. Otros juegos muy practicados eran los de naipes y el dominó. La playa los invitó a recorrerla, a caminar en las tardes, a recibir un baño, también era común visitar los ríos y andar en bicicleta.

Los trabajadores procuraron vivir cerca del muelle para estar listos a los llamados, mediante sirena, durante los cambios de guardias. Habitaban en el barrio del Carmen, luego fueron dirigiéndose hacia el Cocal, y desde mediados de la década de 1970, se ubicaron en los barrios situados entre Chacarita y Barranca, casi todos surgidos de tomas de tierras, donde ellos fueron protagonistas de las luchas que les permitieron el acceso a una vivienda. Muchos fueron vecinos, lo que les permitió compartir experiencias barriales.

En sus barrios se transformaron en dirigentes comunales, contribuyeron a movilizar a las comunidades hacia los municipios o a las instituciones públicas para gestionar recursos con el fin de transformar los terrenos en un espacio habitable, adquirir el visado de los planos, la creación de la calle, escuela o centro de salud, tal y como lo habían aprendido en el muelle. En consecuencia, los vínculos y las experiencias laborales les permitieron obligar al Estado a cumplir sus promesas benefactoras.

Los portuarios del Muelle Grande fueron hombres propicios a la organización social. La inmensa mayoría participó en sindicatos, cooperativas, asociaciones de desarrollo, un pequeño grupo militó en partidos políticos. Expresaron criterios como los siguientes: “los trabajadores deben organizarse, una persona aislada no puede hacer nada” “Es un gran instrumento a favor del trabajador, es una gran ayuda para resolver los problemas” “El Sindicato tiene un gran papel dentro de la institución”.³⁹

La vida sindical los educó en el ejercicio de una ciudadanía activa y en el desarrollo de la solidaridad con otros sectores de trabajadores, mediante los vínculos con la Federación de Trabajadores de Puntarenas y con el movimiento sindical y popular nacional. “El trabajador debe ser organizado desde la cuna hasta la tumba”.⁴⁰

Bibliografía

Fuentes secundarias.

Ana María Botey y Gregorio Bolaños, Trabajo, cultura e identidad de los trabajadores portuarios de Puntarenas Caldera 1940-2003, San José, Imprenta Nacional, 2004.

Carmen Murillo Chavarri, “Hombres, trenes y espacios públicos en la Costa Rica decimonónica”, en *Revista de Ciencias Sociales* No. 76, San José, Universidad de Costa Rica, 1997, pp. 89-115.

Jorge León Sáenz, Evolución del comercio exterior y del transporte marítimo de Costa Rica 1821-1900, San José, Ed. Universidad de Costa Rica, 2002.

María Elena Rodríguez, “Masculinidad y cuerpo: una paradoja” en *Revista de Ciencias Sociales* No. 76, San José, Universidad de Costa Rica, 1997, pp. 79-87.

Fuentes primarias: entrevistas.

Entrevista a Carlos Alberto Vega, marzo de 1993.

Entrevista a Modesto Figueroa, julio de 1994.

Entrevista a Ramón H. Arley, abril de 1993.

Entrevista a Simón Márquez, julio de 1993.

³⁹ Entrevista realizada a Jorge Espinoza, agosto de 2002.

⁴⁰ Entrevista realizada a Enrique Rojas, marzo de 1993.

- Entrevista realizada a Ramón Alvarado, marzo de 1993.
- Entrevista realizada a Carlos María Durán, noviembre de 1994.
- Entrevista realizada a Claro Gómez, julio de 1994.
- Entrevista realizada a Daniel Marengo, febrero de 1994.
- Entrevista realizada a Enrique Rojas, marzo de 1993.
- Entrevista realizada a Ernesto Glasco G., agosto de 1994.
- Entrevista realizada a Eugenio Carballo, diciembre de 1994.
- Entrevista realizada a Félix Campos, octubre de 1993.
- Entrevista realizada a Francisco Araúz, diciembre de 1994.
- Entrevista realizada a Francisco Pinel, septiembre 1994.
- Entrevista realizada a Francisco Pinel, septiembre 1994.
- Entrevista realizada a Francisco Zúñiga Mata, junio del 2002.
- Entrevista realizada a Gregorio Bolaños, septiembre de 1993.
- Entrevista realizada a Jesús Medina, marzo de 1994.
- Entrevista realizada a Jorge Espinoza, agosto de 2002.
- Entrevista realizada a José Abel Vargas Sanabria, noviembre de 2002.
- Entrevista realizada a José Ángel Castro, setiembre de 1994.
- Entrevista realizada a José Joaquín Hernández Canales, julio de 1993.
- Entrevista realizada a José Paulino Martínez, octubre de 1994.
- Entrevista realizada a José Rafael Aguirre Méndez, junio de 1994.
- Entrevista realizada a José Rafael Aguirre Méndez, junio de 1994.
- Entrevista realizada a José Ramón García, noviembre de 1993.
- Entrevista realizada a Juan Aguirre, conocido como Juanico, noviembre de 1993.
- Entrevista realizada a Justo Gómez, febrero de 1994.
- Entrevista realizada a Manuel Cascante, octubre 1993.
- Entrevista realizada a Mariano Alfaro, noviembre 1994.
- Entrevista realizada a Miguel Ángel Montealegre, octubre de 1994.
- Entrevista realizada a Rafael Sossa, agosto de 1993.
- Entrevista realizada a Ramón Virgilio Bravo, septiembre de 1993.
- Entrevista realizada a Roberto Guzmán, octubre de 1994.
- Entrevista realizada a Víctor Hugo Gutiérrez, agosto de 1993.