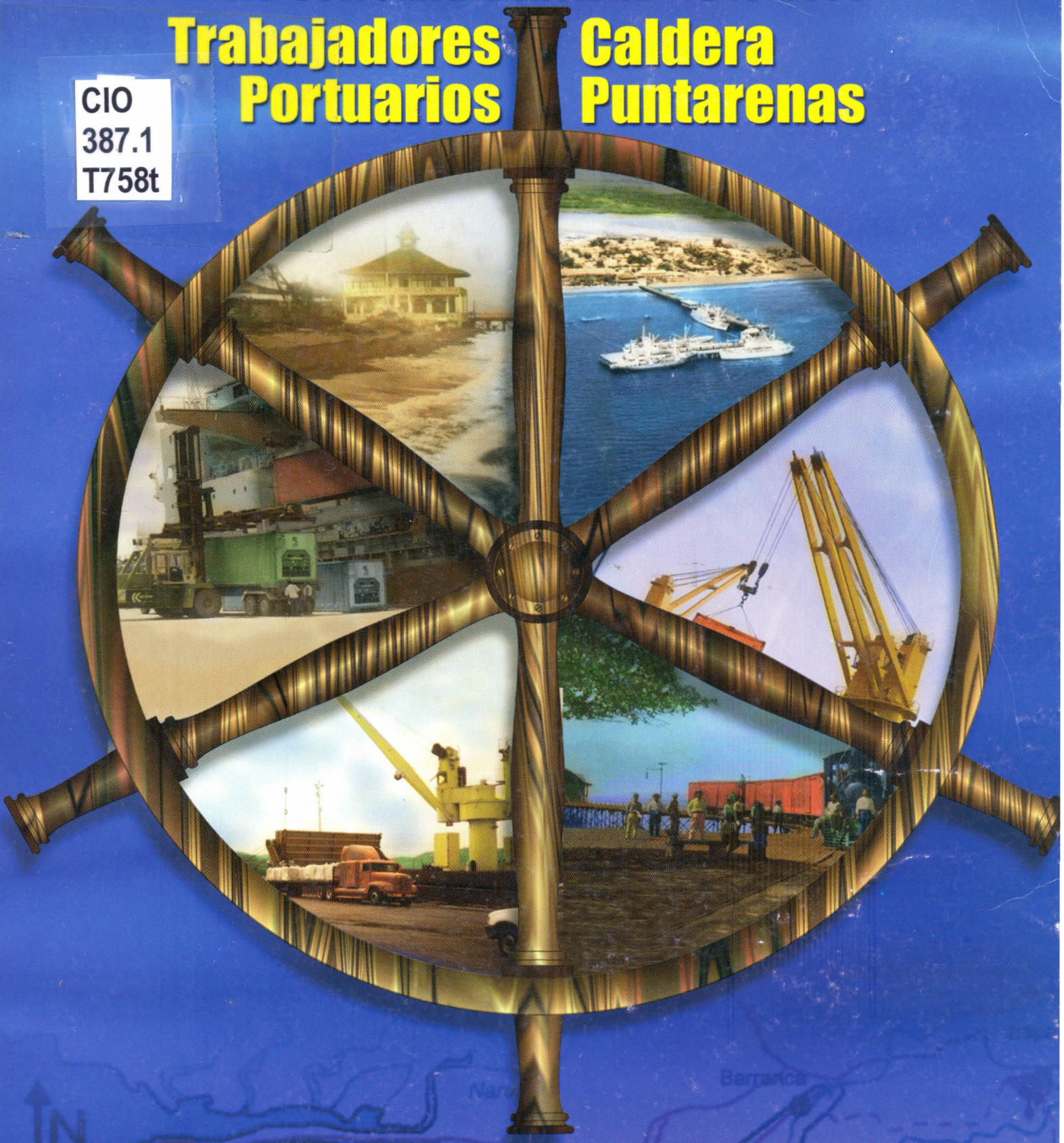
TRABAJO-CULTURA E IDENTIDAD 1940-2003

Trabajadores Portuarios Caldera Puntarenas

CIO
387.1
T758t



TRABAJO-CULTURA E IDENTIDAD 1940-2003

Trabajadores Portuarios

Caldera Puntarenas



ESTIMADO LECTOR:
PROTEJA NUESTROS LIBROS,
SON PARA USTED Y LAS
FUTURAS GENERACIONES.

Asesoramiento didáctico y revisión filológica a cargo de: Ana María Botey Sobrado
Diseño gráfico, diagramación y artes finales: Relacentro (OIT)
Ilustraciones: Relacentro (OIT)
Coordinación de producción editorial: Gregorio Bolaños Sequeira

CIO
387.1
T758t

Primera edición: Imprenta Nacional, San José, Costa Rica, 2004

ISBN 9977-58-240-8

387.1 Bolaños Sequeira, Gregorio León
B687h Historia del muellero: STMFM /
Gregorio León Bolaños Sequeira. —1. ed. --
San José, C.R.: Imprenta Nacional, 2004.
148 p.; 22 x 28 cm.

ISBN 9977-58-240-8

1. Estibadores — Caldera, Puntarenas, Costa Rica.
2. Caldera, Puerto (Puntarenas, Costa Rica). 3. Sindicato de Trabajadores Marítimos, Ferroviarios y de Muelles. I. Título

0134342

Impreso en Costa Rica.
Reservados todos los derechos.
Prohibida la reproducción no autorizada por cualquier medio, mecánico o electrónico del contenido total o parcial de esta publicación.
Hecho el depósito que dicta la ley.

25 AGO 2005

BIBLIOTECA OCCIDENTE - UCR
0134342

UNIVERSIDAD DE COSTA RICA
SEDE OCCIDENTE
BIBLIOTECA ARTURO AGUILAR

impresión
IMPRENTA NACIONAL
tel. 296-9570

0134342

Ministerio de Trabajo
y Seguridad Social

Presentación

El 16 de enero del 2001 los sindicatos del INCOP: SINDICATO DE TRABAJADORES MARÍTIMOS FERROVIARIOS Y DE MUELLES, y el SINDICATO UNION FERROVIARIA Y PORTUARIA NACIONAL concretaron un proceso largo y lleno de tensiones que se inició en los inicios de la década de 1990. En este prólogo resumiremos los actos y conquistas más importantes de los últimos dos años para que los lectores comprendan que en este proceso nada ha sido fácil ni gratuito, sino que es la expresión de enormes esfuerzos y energías colectivas. Debemos recordar que la firma de la Carta de Intenciones del año 2001, fue el fruto de un largo proceso. Hoy podemos decir gracias a la visión y estrategia de nuestros dirigentes; que la Convención Colectiva se mantiene vigente e intacta y que los cambios venideros provocarán, si las promesas se cumplen, algunas esperanzas para la región .

Las grandes conquistas sociales que han logrado los sindicatos en su historia se han concretado en la Convención Colectiva de Trabajo actual y en las pasadas, especialmente cuando estos han demostrado las plusvalías generadas por los trabajadores y la necesidad de que esos esfuerzos se expresaran en mejores condiciones económicas y garantías sociales. Jamás hemos aceptado que las conquistas laborales constituyen distorsiones económicas, tal y como lo analizaremos en las páginas de este libro que recoge la historia de los trabajadores portuarios de Puntarenas y Caldera.

El punto más conflictivo de la Carta de Intenciones firmada el 16 de enero del 2001, la cual pone fin a una etapa de la vida del quehacer portuario, es el pago de la indemnización a todos los trabajadores fijos del INCOP. Esta es la manzana de la discordia, a muchos les duele que los trabajadores del INCOP alcanzaran este beneficio económico, en el contexto de las privatizaciones que han caracterizado al Estado costarricense. Los privatizadores cerraron el Ferrocarril Eléctrico al Pacifico y al Atlántico, el Consejo Nacional de la Producción, Alunasa en Esparza, vendieron los yacimientos y la fábrica de Cementos del Pacifico en Colorado de Abangares, la empresa Fertica en Carrizal de Puntarenas y todos estos trabajadores fueron lanzados a la calle con las simples prestaciones. De más está decir que la mayoría de esos trabajadores se encuentran en la bolsa de desocupados del sector informal y han perdido todas las garantías sociales del pasado.

Todo lo anterior gracias a la reforma a la ley de Concesiones de Obra Pública y Servicios, aprobada en 1998, por una mayoría de los diputados de la Asamblea Legislativa pertenecientes a los partidos que han ostentado el poder en las últimas décadas. Hoy esos mismos diputados manifiestan estar en contra de las privatizaciones de las Instituciones del Estado, como don Otón Solís, quien es el Presidente del Partido Acción Ciudadana (PAC). De igual forma el actual diputado Gerardo Villanueva que estuvo en aquel entonces y quien nuevamente integra el Plenario de la Asamblea Legislativa. Cuando se estaba discutiendo la reforma a la ley de Concesión de Obra Pública en el Plenario, fueron solo tres Organizaciones Sindicales las que se opusieron a que se reformara dicha ley, allí estuvo el S.T.M.F.M, UFPN y SINTRAJAP y a pesar de haber hecho un llamado a todas las Organizaciones Sociales de este país, estas no quisieron entrar en la lucha so pretexto, de que dicha ley solo perjudicaba a los Puertos y Aeropuertos. En la actualidad es por esa misma ley que han concesionado la mayor parte de los servicios de las Instituciones, empresas y Bancos Estatales. Podemos observar como en muchos hospitales, los servicios de lavandería, vigilancia y hasta el cobro de ciertos servicios, ha sido otorgado en concesión.

El 16 de enero del 2001, en Asamblea General a la que fueron convocados todos los trabajadores del INCOP, afiliados y no afiliados a los Sindicatos, y con la participación de la Asociación Solidarista, sometimos a votación los siguientes puntos:

- Indemnización a los trabajadores
- Cooperativizacion de los servicios portuarios
- Estatuto portuario
- Reconversión laboral
- Ciudad puerto
- Adespu ()
- Tratamiento Psicológico a los trabajadores por el cambio
- Tratamiento de alcoholismo, drogadicción y prostitución
- Parque Nacional Golfo de Nicoya
- Congreso Portuario Centroamericano y el Caribe

Los trabajadores presentes, con una votación de 579 votos a favor, 17 en contra y 14 abstenciones, aprobaron la propuesta en consulta a esta Asamblea. En la misma estuvieron como fiscalizadores los señores: Lic. Francisco Azofeifa y el Lic. Alfonso Solórzano Rojas, ambos representantes del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Es decir, la decisión fue tomada con la más amplia participación de todos los trabajadores y trabajadoras, en el marco de la más absoluta transparencia.

Esta decisión no fue de un solo hombre, sino que fue la propuesta de un equipo de trabajo, hombres y mujeres juntos preocupados por mantener los derechos laborales y económicos de un contingente humano, ubicado en una institución estratégica, en el contexto de una región deprimida por las decisiones políticas y económicas efectuadas por los gobiernos de las últimas décadas. Lamentablemente, hemos sido testigos de un proceso de abandono y pauperización de la vertiente del Pacífico, no obstante, consideramos que este cambio, dependiendo de si se cumplen los compromisos pactados, podría reactivar la región. Estamos conscientes del reto que hemos adquirido, fiscalizaremos y lucharemos por los cumplimientos del acuerdo hasta el final, podemos decir también hasta este momento-2004- que la actual Convención Colectiva esta vigente con todos sus derechos. Gracias al apoyo de los trabajadores y trabajadoras del INCOP , hacemos nuestra, las palabras del prócer José Martí "De pensamiento es la guerra mayor que se nos hace, ganémosla a pensamiento".

Los trabajadores portuarios hemos hecho grandes esfuerzos para enfrentar los desafíos del siglo XXI, lo que ha requerido estudio, iniciativa, elaboración de propuestas y unidad con otros sectores, especialmente los trabajadores de los puertos de Costa Rica, América Central y el Caribe

Los sindicatos portuarios han tenido claridad que las condiciones históricas han cambiado, el desarrollo de la tecnología, como lo veremos en el desarrollo de este libro, ha conducido a dejar cesantes a cientos de trabajadores. Repasemos la historia laboral y sindical Puntarenense. Grandes sindicatos, aglutinadores de trabajadores, como el de la madera y aserraderos, el de la industria del cuero y zapateros, panaderos, todos han desaparecido, sin pena ni gloria, conforme el capital transnacional ha implementado nuevas tecnologías desplazadoras de mano de obra . Hoy le corresponde a los portuarios enfrentar estos retos.

Hoy nos toca el turno de zarpar, intentamos que este proceso fuera lo menos doloroso y que la sociedad puntarenense y esparzana obtuvieran beneficios económicos, adicionales a lo que establece la legislación laboral vigente, hemos intentado construir una diferencia histórica con los procesos privatizadores del pasado. ¿ Será lo mejor?. El tiempo será nuestro juez, nos juzgaran para bien o para mal. Pero los trabajadores del Incop logramos conquistas que no estaban establecidas en nuestra legislación laboral. La indemnización y el derecho a la pensión en tramite preferencial, por el proceso de la Modernización, es una de esas grandes conquistas.

Los sindicatos, de Trabajadores Marítimos Ferroviarios y Muelles y la Unión Ferroviaria y Portuaria Nacional reconocemos la voluntad de diálogo y negociación de la administración Rodríguez Echeverría, especialmente de los señores Danilo Chaverri, Ministro de la Presidencia y del señor Rodolfo Méndez Mata Ministro de Obras Públicas y Transportes. Su voluntad política facilitó esta transición de la vigencia de los Contratos Colectivos hacia un nuevo modelo orientado a la Cooperativización de los Servicios Portuarios, una meta a alcanzar en el nuevo quehacer de los trabajadores y para la cual es fundamental el apoyo gubernamental.

No queremos partir sin dejar plasmada nuestra historia laboral y sindical, por eso hemos contribuido con la redacción y publicación de este libro que se presenta a consideración de los costarricenses, para ellos hemos tenido el apoyo de la Universidad de Costa Rica, de su Escuela de Historia y de la historiadora Ana María Botey, con la que hemos recorrido muchas avenidas de la historia, del presente y del futuro. Esperamos que los puntarenenses y todos los costarricenses nos conozcan, comprendan y apoyen en la inmensa tarea de construir una Patria mejor, donde haya un lugar para todos.

Por Junta Directiva S.T.M.F.M

Gregorio Bolaños Sequeira **Secretario General**	**Jorge Mora Rodríguez** **Subsecretario General**	**Johnny Hernández Vega** **Presidente**
Gilberto Reyes Reyes **Secretario de Conflictos**	**Joaquín Cruz Aguirre** **secretario Prensa**	**Virginia Jara León** **Vocal I**
Vidal Meza Quirós **Sect Relaciones Inter.**	**Jorge Castillo Gómez** **Fiscal General**	**William Matarrita Mosquera** **Sect de acta y correspondencia**
José Rayo Centeno **Sect. Finanzas**	**Rolando Rodríguez Hernández** **Sect. Organización**	**María Abarca Gómez** **Sect. Mujer Trabajadora**
Roberto Ramírez Loria **Sect Salud Ocupacional**	**Carlos Castillo Rodríguez** **Sect. Socio Cultural Deportiva**	**Zulma Ruíz Pizarro** **Vocal II**

SINDICATO DE TRABAJADORES
MARITIMOS, FERROVIARIOS
Y DE MUELLES
Fundado 1954
Puntarenas, Costa Rica

F. T. P.

Mensaje del Ministro de Trabajo y Seguridad Social

La investigación que se expone por medio de la presente publicación es de suma complacencia para el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

La consideramos como un gran logro, pues recoge la historia portuaria de los último sesenta y cinco años, desde los antiguos estibadores, hasta los procesos de gran sistematización por la tecnología y el desarrollo de las ciencias, que finalmente viene a ser parte del desarrollo nacional.

Debemos considerar que, gran parte de la riqueza nacional ha ingresado por nuestros puertos marítimos.

Debemos dejar consignado el agradecimiento a la Universidad de Costa Rica, institución destacada en la investigación y desarrollo nacional. Una especial valoración al trabajo de la señora Ana María Botey Sobrado, quien ha mostrado su entrega en la investigación que aquí se publica.

Destacamos la aportación que para este esfuerzo brindaron las decisiones y apoyo de los señores Danilo Chaverri Soto y Rodolfo Méndez Mata, ex Ministros de la Presidencia y de Obras Públicas.

Para el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social el presente trabajo es una muestra del interés que tenemos en la protección de los derechos sindicales. Vale rescatar la lucha de cientos o miles de trabajadores, que han luchado por años, en defensa de los intereses colectivos, tanto en trabajos de puertos, como en las diversas industrias y servicios del país.

Por ello nuestra complacencia por la participación en la publicación de este valioso esfuerzo.

Jeremías Vargas Chavarría
Ministro a.i. de Trabajo y Seguridad Social

Junio, 2004.



Indice

I- EL PUERTO DE PUNTARENAS:
ANTECEDENTES GEOGRÁFICOS E HISTÓRICOS 6

La formación de la Punta de Arenas 6

El descubrimiento del puerto de Puntarenas y su definición como puerto principal en el litoral Pacífico 6

La construcción del muelle de hierro en la década de 1870 18

Puntarenas como puerto terminal del Ferrocarril al Pacífico 21

La construcción del Muelle Grande 23

El estero como puerto interno y en función del comercio de cabotaje 25

El desarrollo de la ciudad de Puntarenas 26

II- EL MUELLE GRANDE DE PUNTARENAS, SUS HOMBRES Y LOS PROCESOS DE TRABAJO (1940-1981) 29

Los trabajadores portuarios de Puntarenas 29

El ingreso a laborar en el puerto de Puntarenas 30

El sistema de carga y descarga en el puerto de Puntarenas 33

Las jornadas y la organización del trabajo en el puerto de Puntarenas 39

Las cuadrillas y la especialización de los trabajadores 39

Los instrumentos de trabajo 42

Los horarios de trabajo de las cuadrillas 42

Las antiguas cargas: ¿qué se cargaba, cómo se embalaba y cómo se movilizaba? 44

Los accidentes y enfermedades laborales y la forma de atenderlos 47



III- EL TRASLADO, LA APERTURA Y EL FUNCIONAMIENTO DEL PUERTO DE CALDERA (1982-2003) 53

El traslado al puerto de Caldera (1982) 53

El funcionamiento de puerto Caldera 57

Los estibadores de puerto Caldera 62

Las jornadas y la organización del trabajo en el puerto de Caldera 64

El proceso de carga y descarga en puerto Caldera 65

El efecto de las nuevas tecnologías portuarias sobre el empleo 70

IV- LA VIDA SINDICAL 73

El nacimiento de los sindicatos en el Muelle Grande 73

La huelga de 1961 77

La acción sindical del Sindicato de Trabajadores Marítimos, Ferroviarios y de Muelles 83

El Sindicato de Trabajadores Marítimos, Ferroviarios y de Muelles y la privatización de las labores de carga y descarga. 106

Un futuro por compartir 125

V- LA IDENTIDAD DE LOS MUELLEROS 127

Las identidades 129

Visión del mundo 135

VI- CONCLUSIONES 139

VII- BIBLIOGRAFÍA 141

Fuentes Primarias 141

Fuente secundaria 142



Trabajo, cultura e identidad de los trabajadores portuarios de Puntarenas- Caldera (1940-2000)

Ana María Botey Sobrado

A fines de la década de 1980, en el contexto del segundo Programa de Ajuste Estructural suscrito entre el gobierno de Costa Rica y el Banco Mundial, el Sindicato de Trabajadores Marítimos, Ferroviarios y de Muelles comprendió que el mañana de los trabajadores portuarios y del puerto de Caldera se tornaba amenazante. Las presiones privatizadoras y la campaña nacional de los medios de comunicación y algunos grupos empresariales contra los trabajadores portuarios organizados, a quienes se acusaba de las deficiencias de los puertos, auguraban un futuro incierto. En el primer lustro de la década de 1990 los portuarios presenciaron el cierre casi total de los ferrocarriles y la apertura del mercado laboral de los estibadores de Limón, por lo que decidieron hacer propuestas para tener un papel protagónico en los procesos que se imponían.[1]

Tomaron conciencia de que era fundamental reconstruir su historia personal, laboral, desentrañar su identidad, la pasada y la actual, así como sus tradiciones de lucha, sus logros y debilidades, sus patrones culturales, para conocerse a sí mismos, para que los trabajadores jóvenes asumieran los retos del presente con conciencia histórica de su desarrollo como sector social, de su situación social, laboral y cultural. A solicitud y con el apoyo de los dirigentes del Sindicato, especialmente de Gregorio Bolaños quien puso un enorme empeño para que esta aventura intelectual llegara a buen puerto, se elaboró una lista de 50 trabajadores pensionados para ser entrevistados, la mayoría viejos hombres curtidos por el sol ardiente, en las labores de la carga y descarga del Muelle de Puntarenas, algunos de los cuales habían vivido el traslado al puerto de Caldera en la década de 1980, casi todos ellos con una participación per-

1 Los estibadores de los puertos de Puntarenas y Caldera fueron considerados trabajadores del Ferrocarril al Pacífico hasta 1972, y posteriormente pasaron a formar parte del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico hasta la actualidad. En consecuencia, su patrono ha sido el Estado y no las compañías privadas de estiba, a diferencia de lo que sucedió históricamente en puerto Limón, donde la situación de los estibadores ha empeorado porque en 1995 se abrió el mercado laboral, desapareció el Sindicato y por ende, los salarios han caído y los trabajadores han perdido fuerza y protección.



manente dentro del Sindicato, para que nos contaran sus experiencias de vida laboral, sindical y personal. Acompañada de Francisco Araúz un trabajador y dirigente sindical, con una fibra humana especial que le permitía conquistar la simpatía de los trabajadores jubilados, recorrimos los calurosos barrios de Puntarenas en los años de 1993 y 1994, buscando a los viejos estibadores, quienes nos entregaron sus testimonios, producto de vivencias atesoradas en los rincones de su memoria y en sus preocupaciones presentes. Más tarde, en el año 2002 se complementaron esos testimonios con los de otros trabajadores, algunos recogidos en entrevistas individuales y otros en entrevistas grupales, labor en la cual fue fundamental la colaboración de los dirigentes sindicales: María del Carmen Abarca y Joaquín Cruz. El empeño del Sindicato por llevar adelante la investigación se reflejó en el apoyo logístico para la realización de la investigación. También, ha sido esencial en este proceso el apoyo financiero y académico del Centro de Investigaciones Históricas de América Central y de la Vicerrectoría de Investigación de la Universidad de Costa Rica .

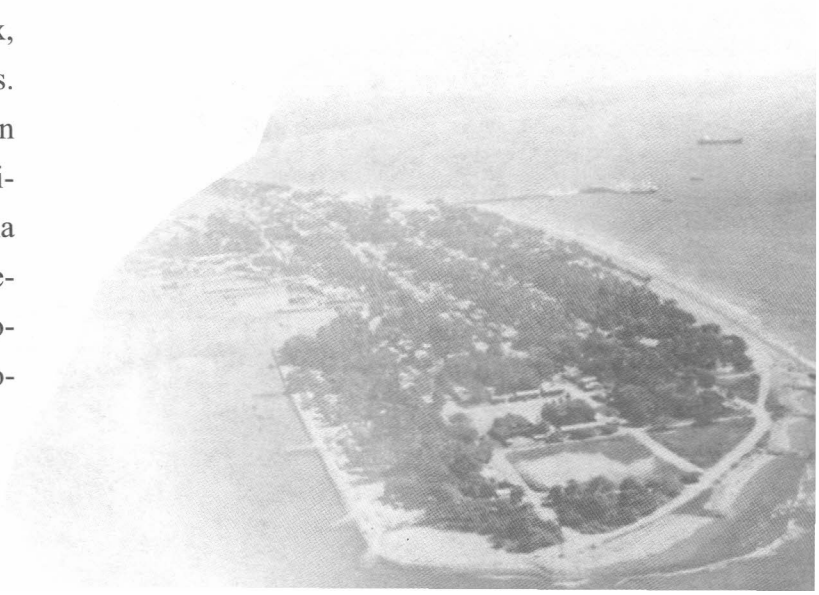
Todos los trabajadores cooperaron gustosos y nos permitieron adentrarnos en su intimidad, en los procesos de trabajo, en su vida sindical y política, compartieron con nosotros retazos de su vida familiar, personal y de su visión del mundo. De más de 50 entrevistas, realizadas en los años 1993, 1994 y 2002 surgió este trozo de historia de los trabajadores portuarios, que se fue construyendo en el diálogo franco, sincero, entusiasta, entre ellos y la autora . En el procesamiento y revisión de la información, así como en la redacción del trabajo fue esencial la colaboración de Gregorio Bolaños. En consecuencia, la autora fue una especie de tejedora de vivencias, sueños, alegrías y tristezas de otros, sin los cuales hubiera sido imposible construir esta historia. La mayoría de las entrevistas se desarrollaron con la ayuda de un cuestionario, otras se realizaron sobre temas puntuales con personas conocedoras de estos, se tomó notas, se grabó, y se realizaron transcripciones de diferentes partes de las entrevistas. El resultado de estas entrevistas es lo que dio el aliento principal para este texto, los errores y omisiones son todos responsabilidad de la autora. Este libro pretende que se oigan las voces de los portuarios, sus descripciones sobre los



procesos de trabajo, las cuales no se encuentran registradas en otra fuente, sus luchas sindicales por la mejora de sus condiciones de vida y trabajo, la forma en que se fueron construyendo sus diversas identidades, la laboral, la de género, la sindical, la ciudadana, sus percepciones y visiones de la vida, en fin su cultura. También, se utilizaron diferentes fuentes impresas tales como: informes y memorias del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, el INCOP, las convenciones colectivas de trabajo, algunos discursos e intervenciones, hojas sueltas, periódicos nacionales y bibliografía secundaria para complementar la información requerida.

Las fotografías sobre el puerto de Puntarenas que acompañan este texto, las cuales lo embellecen y nos posibilitan adentrarnos en la magia del entorno del puerto y del Muelle, fueron facilitadas por don Arnoldo Bolaños Bolaños, propietario de la Foto Lux, ubicada en la ciudad de Puntarenas. Don Arnoldo cooperó gustoso con María del Carmen Gómez y la suscrita en el reconocimiento de cada una de las fotografías para ubicarlas y fecharlas. La mayoría de ellas fueron tomadas por el señor Bolaños, otras provienen de tarjetas postales y de revistas. El hijo del señor Bolaños, Alexander Bolaños Bogantes, es el realizador de las fotografías del puerto de Caldera, fueron tomadas cuando se desempeñaba como trabajador del INCOP, en la década de 1990.

El libro se divide en cinco partes: la primera presenta los antecedentes históricos y geográficos del puerto de Puntarenas; la segunda lo relativo a los procesos de trabajo en dicho puerto, la tercera el traslado al puerto de Caldera, y el impacto de la tecnología en los procesos de trabajo, los cambios en el proceso y en las condiciones de trabajo, las relaciones laborales y los desafíos que presenta en la actualidad el trabajo en los puertos, en la cuarta se escudriña la vida sindical de los portuarios y la quinta se dedica a su identidad cultural.



1975. La Punta

I- EL PUERTO DE PUNTARENAS: ANTECEDENTES GEOGRÁFICOS E HISTÓRICOS

La formación de la Punta de Arenas

El puerto y la ciudad de Puntarenas se ubican en una larga lengüeta de arena, una acumulación litoral perfecta que se extiende entre la Angostura y la Punta, dentro del golfo de Nicoya. El material necesario para la formación de la lengüeta provino, en gran parte, del río Barranca que se comporta, en su descenso hacia el mar, hasta su desembocadura, prácticamente, como un torrente de montaña.[2] Esta bella acumulación arenosa del litoral Pacífico costarricense tiene una longitud de 14 kilómetros, que se extienden muy cerca de la desembocadura de los ríos: Barranca, Naranjo, Ciruelitas, Pitahaya, Puerto Alto y Lagarto, los cuales arrojan sedimentos que modifican el perfil topográfico del litoral. El área se caracteriza por ser una zona baja donde predominan los manglares.

Los inicios de la formación física de "Punta Arenas" no se conocen, el hecho de que no apareciera en los mapas de los siglos XVI, XVII y XVIII no es de extrañar, debido a que el conocimiento geográfico de América y las técnicas de medición y ubicación utilizadas por los cartógrafos, eran todavía embrionarias. Es probable que la península asumió una forma y tamaño, que la hicieron segura para la navegación a partir de mediados del siglo XVIII.[3]

El descubrimiento del puerto de Puntarenas y su definición como puerto principal en el litoral Pacífico

Durante la época colonial los puertos utilizados en el golfo de Nicoya fueron los de: Landecho -cerca de la desembocadura del río Grande de Tárco-



1870. Muelle

les-, Caldera y Barranca. Desde mediados del siglo XVIII Caldera perdió su hegemonía, porque en 1752 se inició la exportación de tabaco y los embarques de pasajeros por el puerto de Barranca, el cual, posteriormente, fue abandonado por los efectos de los fuertes temporales y la inundación de las bodegas. Puntarenas empezó a aparecer en la cartografía colonial hasta bien entrado el siglo XVIII-1766-, cuando comenzó a utilizarse para la exportación de tabaco y otros productos tales como: víveres, azúcar, panela, harinas, maderas, a los puertos de Sonsonate, el Realejo en Nicaragua, a Panamá y a Acapulco, en la costa pacífica mexicana. Asimismo desde allí se surtía de tabaco la tercena de Nicoya. También, se produjo una intensificación de la exportación de palo de Brasil, desde diversos puntos de la península de Nicoya hacia Panamá y otros puertos del Pacífico suramericano. Por otra parte, las mercaderías importadas tales como: textiles, instrumentos de hierro y otras mercancías incrementaron su presencia en la provincia de Costa Rica.[4]

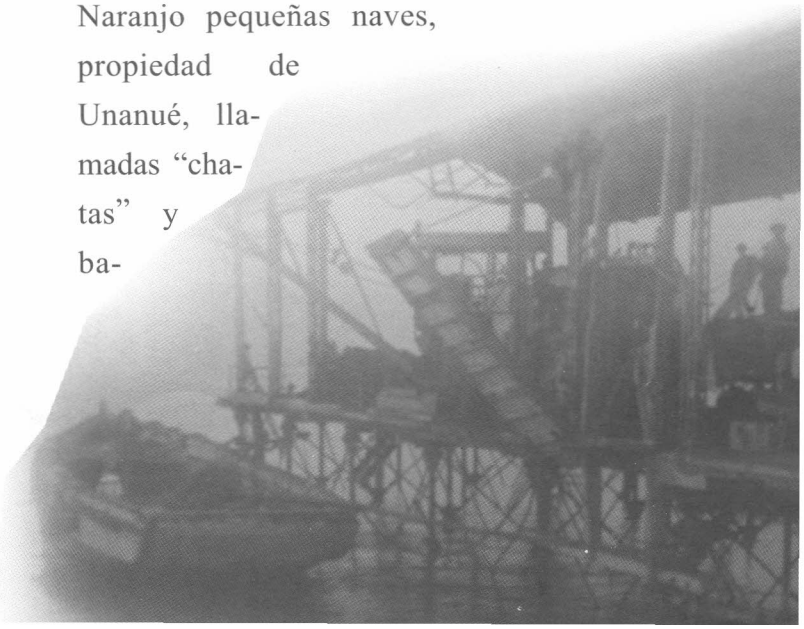
Punta de Arenas como se conoce en la documentación de la época fue descubierta por Miguel Antonio Unanué, proveniente de Panamá, quien fuera el propietario de la hacienda El Palmar, atravesada por el río del mismo nombre, cerca de 1767. Unanué producía cacao y lo exportaba a Acapulco,[5] asimismo en el sitio El Palmar, situado en la entrada de golfo de Nicoya y la desembocadura del río Naranjo, construyó un pequeño atracadero y astillero. Este puerto se encontraba en lo que se denominó el estero, por medio de él penetraban el río Naranjo pequeñas naves, propiedad de Unanué, llamadas "chatas" y ba-

2 Bergoening Jean Pierre y Brenes Guillermo, Geomorfología del Pacífico Norte, 1983, p 85.

3 León Sáenz, Jorge Evolución del comercio exterior y del transporte marítimo de Costa Rica 1821-1900 San José, Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 1 reimpresión, 2002,pp.181-182.

4 Solórzano, Juan Carlos "Las relaciones comerciales de Costa Rica en el Pacífico (1575-1821)" Revista de Historia N.43, enero-junio 2001, Escuela de Historia, Universidad Nacional, Centro de Investigaciones Históricas de América Central, Universidad de Costa Rica, Editorial de la Universidad de Costa Rica, pp.134-136. Quirós, Claudia "Aspectos socio económicos de la ciudad del Espíritu Santo de Esparza y su jurisdicción (1574-1824)" Tesis de licenciatura en Historia, Universidad de Costa Rica, 1979, pp.42, 50, 294.

5 Quirós Claudia, Op. Cit, p50.



1870.
Lanchón atracado en muelle



landras.[6]

En 1814, por una gestión del Pbro. Florencio del Castillo, representante de Costa Rica ante las Cortes de Cádiz se declaró la habilitación del puerto de Puntarenas. Su importancia continuó en aumento, puesto que al llegar la vida independiente, se continuó con la explotación del palo brasil y otras maderas y se inició la explotación minera en los montes del Aguacate, lo que produjo tráfico marítimo. Más tarde, el volumen de las mercancías se incrementó cuando Puntarenas se convirtió en el punto terminal del camino carretero, construido en la década de 1840, para movilizar el producto de exportación más importante del siglo XIX: el café.[7]

No obstante, en 1834, se ordenó el traslado del puerto a Caldera aduciendo que la población del puerto de Puntarenas *"se hallaba amenazada por su localidad del inminente peligro de una inundación como otras veces ha sucedido"*.[8] La Punta de Arenas constituyó una amenaza permanente, real o ficticia, que justificó el eventual traslado del puerto, en diferentes momentos, a lo largo de todo el siglo XIX, puesto que algunos comerciantes importadores y exportadores del Valle Central consideraban que el puerto estaba *"destinado a servir a los poblados del interior, que son los que dan frutos para la exportación"* por lo que, en su opinión, no siempre expresada con claridad, era mejor el puerto de Caldera, ya que la distancia desde el Valle Central era menor y el flete, por ende, resultaba más barato. Como muy bien demuestra Cleto González Víquez, en la obra citada, Caldera contó con partidarios poderosos asentados en San José. También, afectó la estabilidad del puerto de Puntarenas, la existencia de un grupo de personas influyentes que buscaban el establecimiento de un puerto en el Pacífico, donde las condiciones naturales fueran las mejores, por lo que eran sensibles a los cuestionamientos cíclicos que se originaban, lo que ocasionaba una in-



1870. muelle, entronque de ferrocarril.

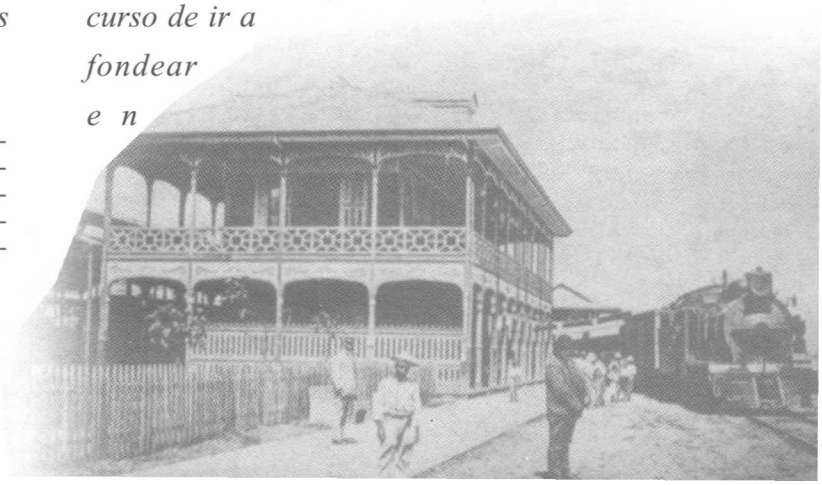


seguridad permanente a los habitantes y defensores del puerto de Puntarenas.

El traslado oficial del puerto de Puntarenas a Caldera se efectuó en 1838, se promulgó la disposición sin crear las condiciones necesarias para el funcionamiento del puerto y la Aduana, por lo que los problemas continuaron. A inicios de 1840, después de analizar varios informes técnicos sobre el puerto de Puntarenas, encargados a Enrique Cooper, el jefe de Estado Braulio Carrillo decretó su rehabilitación.[9] Cooper se refirió a Puntarenas de la siguiente forma: *"Puntarenas, este antiguo puerto del Estado, está adornado de las excelentes cualidades que siempre le han distinguido y son bien conocidas de todos: su temperatura es muy benigna: su posición favorecida por la lengua de tierra que se extiende dentro del golfo y forma la punta, y las brisas que vienen del mar le dan una ventilación que precisamente limpia su atmósfera de todo miasma pestilencial. La comodidad de tener habitantes avecindados en él, las aguas del río Aranjuez y otros para proveer las embarcaciones y a los mismos habitantes, lo hacen salubérrimo. Situado en medio del golfo y a poca distancia de las grandes haciendas de ganado vacuno del Departamento del Guanacaste, siempre estará provisto de víveres frescos y abundantes para su consumo, recibiendo además los auxilios de las poblaciones del interior.*

El Estero que forma la punta es navegable: muy adentro pueden caber buques de un tamaño regular y posee la gran ventaja de estar abrigado contra todos los vientos y la facilidad para el embarque y desembarque y para la carena y composición de buques. Ningún otro punto de la costa hasta ahora descubierto presenta tantas cualidades reunidas, pues aún además de las referidas, cuando las fragatas de tonelaje mayor no puedan entrar al estero y haya mal tiempo afuera, tienen el recurso de ir a fondear en

6 León Sáenz, Jorge, Op. Cit, p.180.
7 Quirós, Claudia Op.Cit, p.43.
8 González Víquez, Cleto El Puerto de Puntarenas (algo de su historia), San José: Imprenta Gutemberg, 1933, p.16. Obra ampliamente documentada y de gran valor, pero los documentos textuales aparecen sin las referencias completas, lo que impide citarlas.
9 Ibid, pp. 18-23 .



1910. Primera estación de ferrocarril al Pacífico conducida con material de hierro, cuando se oxidó botaron el material.



el famoso puerto nombrado Inglés en la isla de San Lucas, libre de todo daño, con recursos para carenar, reparar y abastecer de todo para una expedición marítima.[10]

Braulio Carrillo no solo rehabilitó a Puntarenas sino que mandó a construir las oficinas y los almacenes de la aduana para garantizar la seguridad del comercio. Se estableció la ubicación de los edificios públicos y se definieron las áreas para la localización de las casas particulares de teja o paja. En la sección de las casas de teja, la población se distribuyó en cuadras, con solares de 50 varas de frente cada uno y en las casas de paja con solares de 25 varas de frente. En toda la extensión, se dejarían entre cuadra y cuadra, calles de 20 varas de ancho. Los comerciantes y pobladores que edificasen casas o edificios de teja, dentro de los dos años después de emitido el decreto, podían hacer suya la propiedad otorgada, los que construyeran casas pajizas solo tendrían derecho al usufructo del terreno, y lo perderían cuando la casa o edificio se encontrase en malas condiciones. Se estipuló que los agricultores que se avecindasen en Puntarenas, podrían utilizar la milla marítima reservada por ley, y ocupar para sus labores la costa del mar y de los ríos navegables en plantaciones de café, cacao o añil, por 50 años. Asimismo se protegió a los agricultores y/o ganaderos establecidos en la península de Nicoya, ya que se les reconoció la propiedad sobre las tierras explotadas. En suma, Carrillo se preocupó por la definición de pautas urbanísticas en la lengüeta y por estimular a los antiguos y futuros pobladores de Puntarenas y la península de Nicoya, para que se establecieran en la zona y desarrollaran las actividades ganaderas y agrícolas.[11]

En 1844, el puerto de Puntarenas volvió a estar en el tapete de la discusión cuando se creó la Sociedad Económica Itineraria o Junta Itineraria, una institución de carácter mixto, ya que era privada pero go-



1930. El muelle



zaba de financiamiento y aval del Estado, cuya directiva estaba formada por grandes empresarios creada para la *"mejora, conservación y adelantamientos de caminos"*, un asunto medular en el logro de la expansión agroexportadora, por medio de la producción, procesamiento y comercialización del café. La polémica, aparecida en el Mentor Costarricense, surgió cuando Jorge Stiepel, un empresario de origen alemán, propuso que el camino carretero se construyera por el rumbo de Pacaca y que su punto terminal no fuera Puntarenas sino Tárcoles. Stiepel expresó así sus argumentos:

"Este plan quisiera fuese examinado por una comisión de tres o cuatro personas interesadas en que se verifique y no de personas cuyo interés exige que quede abandonada esta hermosa, puedo decir la mejor parte de Costa Rica que he visto, y por el valor de una barraca o de alguna hacienda inmediata a Puntarenas no gusten mudar el puerto, poniendo impedimentos imaginarios que no existen y sacrificando el interés general por el propio. Resta decir algo sobre la situación hermosa y salubridad de Tárcoles ... Tárcoles es sin duda alguna el puerto más hermoso que he visto en toda la costa desde Valparaíso hasta aquí..."

Stiepel describió plenamente las condiciones naturales y agregó las de carácter económico. La defensa periodística de Puntarenas fue asumida por Felipe Molina, quien a su vez fungía como secretario de la Junta Itineraria, y recibía un sueldo, por parte del Estado. La iniciativa de Stiepel condujo a la realización de un reconocimiento de la costa, por parte de los capitanes marinos, Juan Bautista de Iriarte y Luciano Darsenay, y a la elaboración de un informe. El informe del capitán de Iriarte realizaba una comparación entre ambos puertos, concluyendo lo siguiente:

"En Puntarenas, a pesar de los trabajos que se experimentan para remontar en mareas grandes la punta con las canoas, hay la ventaja de cargarlas sin cuidado alguno. En Tárcoles



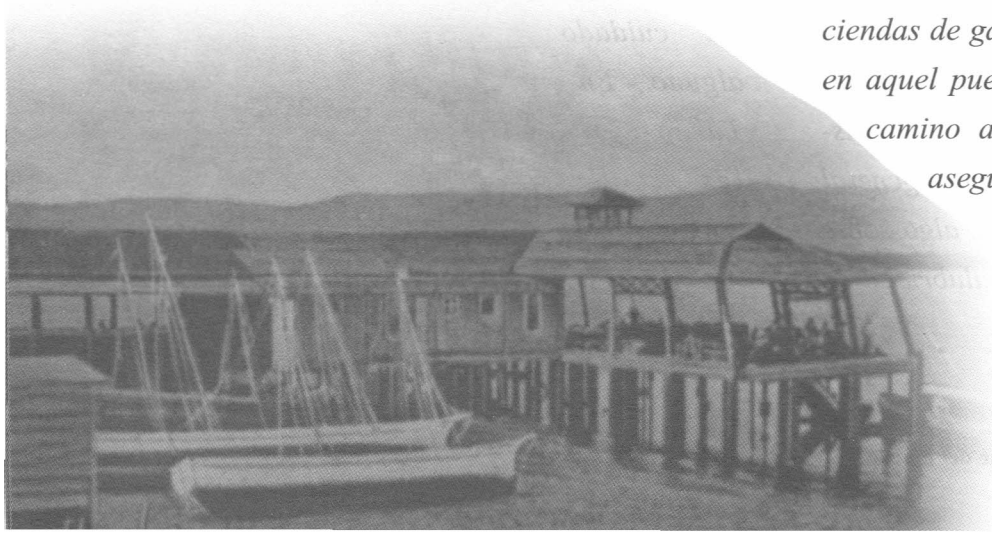
10 Ibid, pp. 22-23.
11 Ibid, pp 23-24.

1959. Guia del planché del muelle.



con la ventaja de poder ir a bordo con facilidad, hay la desventaja de la resaca y tasca algunas veces. En los dos puertos, pasadas las diez de la mañana, no se puede cargar, pues en ambos a esas horas sopla la virazón, se levanta marejada y llevarían riesgo las canoas de mojar las cargas. En Tárcoles para cargar una canoa sería preciso ponerle una anclita afuera y una amarra en tierra. En Puntarenas se carga la canoa, aún atracada de costillas. En Tárcoles los buques no tienen abrigo y además los bajos del río Grande que se hallan al norte, ofrecen riesgo por un temporal de afuera...Tárcoles no es más que rada, Puntarenas tiene el puerto pequeño del Estero, a más de la rada exterior, que es más abrigada. Tárcoles puede ser sano tal vez. En Puntarenas las enfermedades que existen en las entradas y salidas de las aguas, provienen del desarreglo que se observa en todo lugar nuevo, de la mala construcción de las casas: en fin de la humedad de la arena y que por falta de recurso los pobres no pueden entablar los pisos de sus casas. Por ahora no me parece que haya necesidad de mudar el puerto. En cuanto a conveniencia, Tárcoles que es el único propuesto hasta ahora para la traslación, no se puede decir que en invierno los buques puedan permanecer sin riesgo en él. No hay tampoco datos fijos para calcular su salubridad. Con todo, es siempre un punto muy importante para Costa Rica y el único que después de Caldera presenta facilidades para el tráfico exterior en caso de perderse Puntarenas... con la traslación del puerto, se perdería un comercio considerable que hace que Puntarenas con todo el golfo de Nicoya en cueros, carnes, etc. Puede ser que en Tárcoles esto fuese compensado por las hermosas haciendas de ganado que van a hacerse en aquel puerto y la proximidad del camino al interior, como se me asegura."

El informe del capitán Darsenay, en resumen planteaba



Muelle del estero - Plátanos lancha de cabotaje



que: "el fondeadero en el Estero no puede ser más seguro, que el de afuera es suficientemente bueno tomando la precaución de echar dos anclas y que aunque el fondo es de arena, ésta no es movediza sino firme y el ancla puede entrar lo suficiente y aferrarse bien." Se burla del temor de que desaparezca la punta y dice que eso es posible, como lo sería que un temblor destruyera a San José o un cometa topase con la tierra. *"Lo único que puede preverse y en que debe fijarse la atención es en impedir que el trabajo de las mareas y las lluvias se extienda a poner en peligro la parte del terreno donde están plantadas las casas y la aduana".*

Finaliza señalando que Puntarenas no es el ideal de un puerto y que tal vez convendría trasladarlo, pero ¿a cuál punto?

"Caldera no me parece muy bien, por los mismos motivos que obligaron al gobierno a abandonarlo. Tárcoles me parece muy mal porque no ofrece los requisitos de un puerto..." Concluye el informe con un conjunto de providencias, que según él deben tomarse en Puntarenas, como tener un capitán de puerto o un práctico mayor que posea conocimientos suficientes en la marina, con el encargo especial de dirigir los buques cuando vayan entrando en el fondeadero, levantar un buen plano en el golfo de Nicoya, en el cual quedasen bien demarcados los bajos, los placeres, la dirección de las mareas, el braceaje, y las señales del buen fondeadero, y otras medidas más, todas de carácter práctico para hacer de Puntarenas un puerto más seguro.[12]

La Junta Itineraria acogió los informes y acordó, entre otras cosas, *"que no se ha comprobado hasta ahora que exista otro lugar que presente para puerto tantas cualidades reunidas como las que ofrece Puntarenas... que por lo tanto, la prudencia aconseja que antes de disponer mudanza alguna se hagan los esfuerzos que estén a nuestro alcance para resguardar y conservar la extremidad de la puntilla y junto con ella el edificio de la aduana, cuya pérdida ocasionaría creci-*

12 Ibid, todas las citas fueron tomadas del libro de Cleto González Víquez, pero carece de las referencias completas, ps. 29,30 y 31.



Principios del SXX.
Muelle del estero-Muelle de los Plátanos



dos gastos".[13] El gobierno de la época, basándose en ese informe autorizó a la Junta a realizar inversiones en el puerto de Puntarenas, las que por diversas razones no se hicieron.

En 1846, durante un nuevo gobierno de José María Alfaro, su ministro el Dr. José María Castro, promovió la aprobación del primer Reglamento de Puertos y Aduanas, del período independiente, en el que había colaborado en su redacción la Junta Itineraria, el cual se emitió como decreto ejecutivo el 28 de agosto de 1846. El reglamento pretendió ordenar los puertos y sus actividades, entre las medidas específicas dirigidas a Puntarenas se encuentra la que imponía un arancel obligatorio para el servicio de lanchas, bongos, botes y otros, y para los viajes que desde el estero se hacían dentro y fuera del golfo, señalando en cada caso lo que podía exigir como máximo de pago cada uno de los marineros y el patrón. El puerto se dividió en dos distritos para facilitar la administración de la justicia y la policía. Además, se dictaron un conjunto de normas urbanísticas para ordenar Puntarenas y entregar terrenos a los pobladores.

En 1847, se generó la idea de convertir a Puntarenas en puerto franco, por lo que el jefe de Estado José María Alfaro, promulgó un decreto en marzo de ese año donde establecía que Puntarenas era puerto franco o libre para el comercio con todas las naciones en cualesquiera productos, excepto el tabaco labrado o en rama, la pólvora o el aguardiente, por ser monopolios fiscales, y los instrumentos bélicos, los cuales solo podían ser importados por el gobierno. Se dispuso que la Aduana puntarenense se trasladase a algún punto que el gobierno determinase. González Víquez señala que el decreto se emitió sin ningún plan preconcebido o estudiado, sino que para satisfacer los intereses de un pequeño grupo, porque el decreto señalaba que las leyes necesarias para hacerlo efectivo se



Fines S. XIX
Calle del Comercio. Del Hotel Chorotega (actual) al mercado.

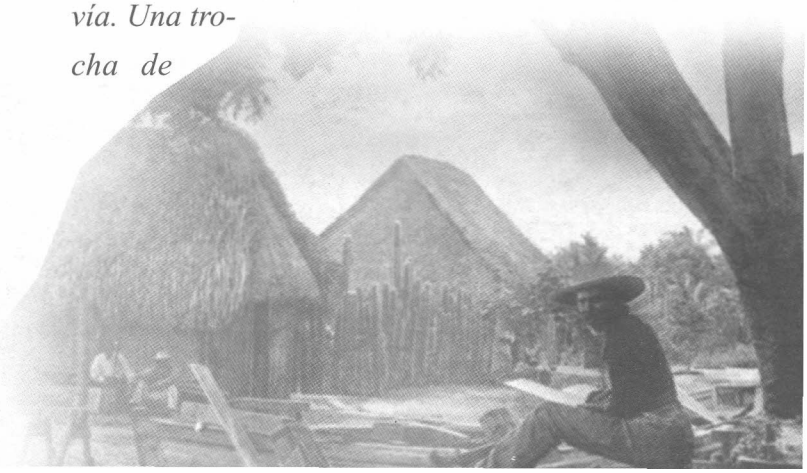


emitirían en el lapso de 6 meses. Posteriormente, con la llegada al poder de José María Castro se objetó el decreto de Alfaro ante el Congreso por considerarse que se emitió *"sin que se hubiese formado expediente"*. El Congreso estableció la franquicia restringida desde la puntilla hasta la Angostura, por un lapso de 3 años, del 4 de setiembre de 1847 hasta el 30 de setiembre de 1850. Posteriormente, el Dr. Castro, por medio de un decreto la extendió al Guanacaste.

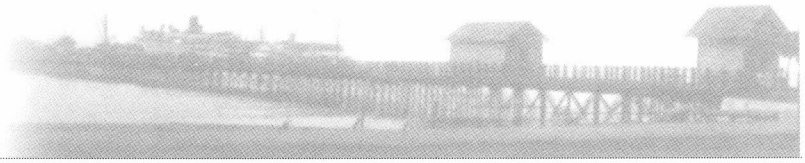
Sin embargo, dicha franquicia no cesó en 1850 sino hasta 1861, cuando las preocupaciones fiscales obligaron a algunos diputados y al Ministro de Hacienda de esa época, a revisar los resultados de la franquicia, y posteriormente, a promover su derogatoria. Un sector de puntarenenses se opuso, pero el gobierno no echó marcha atrás debido a que la franquicia había permitido la introducción clandestina, hacia el interior de artículos estancados, o sea de artículos que formaban parte de monopolios del Estado tales como: aguardiente, tabacos y pólvora, cuyas ganancias constituían las rentas estatales más importantes.[14]

La fiebre del ferrocarril prendió durante la administración de Juan Rafael Mora Porras (1849-1859), el primer proyecto ferroviario presentado fue el de construir un ferrocarril que uniera San José con Puntarenas. La concesión fue otorgada por el Congreso[15], el 24 de julio de 1854, mediante la aprobación del contrato celebrado entre el gobierno de Costa Rica y Ricardo Farrer para construir un camino "de fierro" o de madera desde San José al puerto de Puntarenas, con el propósito de impulsar la exportación del café. Tres años después, Farrer había construido 9 millas, o sea, una vía entre Puntarenas y Barranca. Era una vía sumamente rústica donde los carros eran jalados por mulas o por burros, por lo que fue apodado el burrocarril. El escritor francés Monsieur Belly realizó la siguiente descripción del burrocarril, en 1855: *"Nada más molesto ni más primitivo que la instalación de esta vía. Una trocha de*

13 Ibid, ps.31 y 32
14 Ibid, pp. 37-48
15 Oficial, Gobierno de Costa Rica. Colección de Leyes y Decretos, 24 de julio de 1854.



1850-1900. Primeros pobladores de Barrio del Carmen. Donde están hoy los tanques de agua y el Gimnasio Municipal. Plaza de Caites.



dos metros de ancho y tres leguas de largo, abierta en la selva, dos rieles puestos sobre troncos de árboles sin desbastar, unos cuantos puentecitos de madera cuyas tablas no ajustaban y media docena de coches ómnibus provistos tan solo de bancos y cubiertos de un techo de madera barnizada. Las necesidades del servicio no exigían la locomotora porque este pedazo de vía sin salida no podía contar con una gran circulación de viajeros. Aparte de la explotación de la madera que se sacaba por ella, tan solo se empleaba para trenes de excursionistas o de cazadores. Sin bajar del ómnibus se podían matar venados".[16]

La empresa de burrocarril desapareció después del fusilamiento de Juan Rafael Mora Porras, cuya administración trató de beneficiar al puerto de Puntarenas. En esa década se dotó al puerto de personal idóneo para la orientación de los buques, en 1852 se ordenó construir el Hospital San Rafael, aunque en sus primeros años funcionó en el mismo edificio de la Comandancia y la cárcel, al lado del estero. Asimismo, se mandó levantar un faro, para facilitarle a los buques la búsqueda del fondeadero. Finalmente, en 1858 se le concedió a Puntarenas el título de ciudad, por su crecimiento urbanístico, poblacional y por los muchos servicios que sus habitantes habían prestado en la campaña contra los filibusteros.[17]

En 1864, se volvió de nuevo a la discusión sobre la conveniencia del puerto de Puntarenas, incluso el Director de Obras Públicas Francisco Kurtze, manifestaba en un informe, que en Puntarenas no se habían realizado obras municipales por estar pendiente la resolución sobre el puerto. Esto motivó al senador Dr. Herrera a presentar un proyecto, a efecto de excitar al Ejecutivo para que después de estudiar un informe elaborado por personas "inteligentes e imparciales", decidiera definitivamente si el puerto principal de Costa Rica en el Pacífico, debía trasladarse a



Inicios S. XX
Casa de Mario Echandi, frente al actualmente remodelada Estero. Aqui estuvo la primera plantaAl fondo Hotel Continental



Caldera o a otro punto que fuera más conveniente. El proyecto señalaba que en caso de que el puerto se quedara en Puntarenas se autorizaba al Ejecutivo a invertir la cantidad necesaria en la construcción de un muelle y los edificios adyacentes para uso de la Aduana y del comercio. En caso contrario, que el Ejecutivo antes de habilitar el nuevo puerto, procediera a realizar las obras necesarias para el servicio público. El proyecto fue aprobado, por lo que se nombró una comisión con médicos e ingenieros para realizar la investigación.

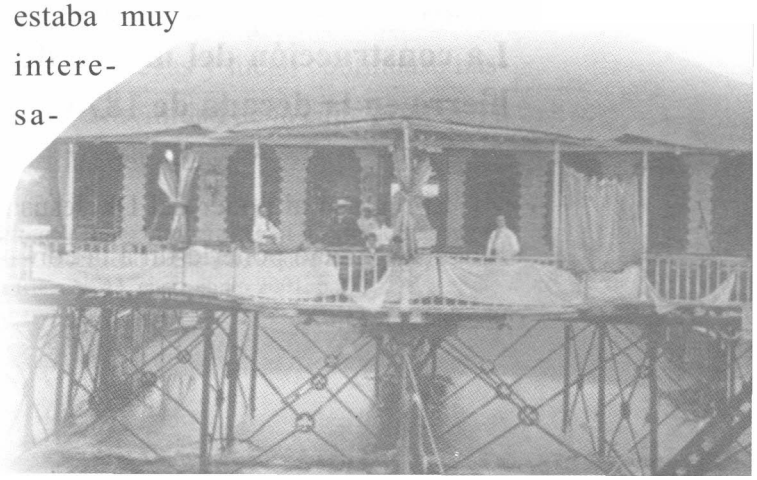
La comisión acompañada y encabezada por el capitán de puerto, visitó los diferentes lugares del golfo de Nicoya. Los médicos y el capitán de puerto de Puntarenas fueron contrarios a Caldera por lo malsano del clima y la falta de agua.

El ingeniero Machan presentó las ventajas y desventajas de uno y otro puerto y dejó al gobierno la tarea de decidir, conforme a su criterio y a las posibilidades económicas existentes. Machan consideraba que, invirtiendo recursos en Caldera este lugar se convertiría en una mejor opción que Puntarenas. También creía que el puerto de Herradura, situado 16 millas marítimas más abajo que Caldera, el cual no había inspeccionado, pero que al juzgar por su forma, posición y profundidad de sus aguas, era infinitamente superior a cualquier otro punto de Costa Rica en el Pacífico.

Después de que se presentaron estos informes, pese a la opinión del Ing. Machan, el presidente Jesús Jiménez, emitió un decreto el 25 de noviembre de 1864, en el cual se apuntaba que:

"Puntarenas continuará siendo el puerto principal de la República en el Pacífico y oportunamente se dictarán las providencias relativas a la mejora de dicho puerto y a la construcción de un muelle y de los edificios de aduana correspondientes"

A la administración del Dr. Jesús Jiménez le sucedió la del Dr. José María Castro, la cual estaba muy interesa-



Fines S. XIX.
Balneario Municipal- Vistadesde el mar.

16 Fernández M. Joaquín Historia Ferrovial de Costa Rica San José, Imprenta Nacional, 1934 p.471

17 González V. Cleto, Op. Cit, pp. 50-55.



da en la construcción de un ferrocarril interoceánico, que compitiera con el paso canalero interoceánico de Nicaragua y el ferrocarril transístmico situado en Panamá desde 1855, para movilizar pasajeros del este al oeste de los Estados Unidos y viceversa, quienes viajaban en grandes cantidades a California atraídos por la fiebre del oro. Francisco Kurtze, en representación del gobierno, negoció en 1867, un contrato de construcción de un ferrocarril interoceánico que uniría Limón con Caldera, u otro puerto conveniente del Pacífico. Este contrato no se consolidó por incumplimiento de los contratistas, pero trajo a colación el tema de traslado del puerto una vez más. Asimismo el ministro Aniceto Esquivel, por su parte, manifestaba que: "Tivives. Inmenso será el servicio que el gobierno preste a la Nación si se puede acortar el camino que conduce del interior de las aguas del Pacífico en cuatro leguas de ida y cuatro de retorno."

La construcción del muelle de hierro en la década de 1870

El regreso al poder del Dr. Jesús Jiménez, pareció ponerle fin a la controversia, su gobierno dispuso contratar la construcción del muelle con el ingeniero inglés Benjamín Keeney, quien estudió en primer término, la conveniencia de Caldera o Tárcoles, pero desechó la idea del traslado. También, analizó la posible localización del muelle de Puntarenas y decidió que lo mejor era colocarlo en la playa, frente a la calle llamada del Telégrafo, o en su defecto, frente a la calle de Piedra, por ser este sector donde el mar era más tranquilo. Aconsejó que la estructura fuese de hierro, con pilotes de tornillo, que terminase en doce pies de agua, a fin de que pudiesen cargar y descargar tres lanchones simultáneamente. En consecuencia, no se trataba de un muelle de atraque para embarcaciones mayores, sino tan solo, para evitar a los lanchones el riesgo que corrían de entrar al Estero, doblando la punta. Finalmente, Keeney firmó con el gobierno un convenio, en abril de 1870, mediante el cual por un precio de 39 mil pesos se comprometía a ir a Inglaterra, traer el material completo y 2 mil yardas de rieles y 30 libras por yarda para el servicio, armar el muelle y tenerlo listo en el verano de 1871.[18] La caída del gobierno de Jesús Jiménez, debido al

18 Ibid , pp..55-67



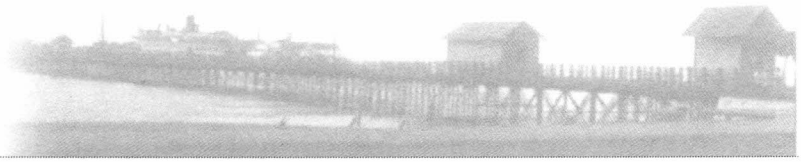
golpe de Estado perpetrado por el general Tomás Guardia en 1870, dejó sin efecto el convenio y revivió la idea del traslado del puerto.

El gobierno de Guardia recibió la petición de un significativo número de empresarios de San José, Heredia y Alajuela solicitando que no se construyeran el muelle y las bodegas en Puntarenas, sino en Caldera, Tárcoles, Tivives o La Herradura, y que mientras se definiera el lugar exacto, se suspendiese la obra contratada. Los peticionarios señalaban los problemas que presentaba Puntarenas respecto a salubridad, seguridad, comodidad y las desventajas con respecto al tráfico con el interior, que era el verdadero móvil de los firmantes. El gobierno contestó que se posponía cualquier resolución hasta tanto no se obtuviesen *"los informes exactos y verídicos"* de los ingenieros que el poder ejecutivo había pedido al gobierno de los Estados Unidos, para que examinaran el golfo de Nicoya y designasen el puerto más "conveniente". González Víquez supone que el general Guardia simpatizaba con la idea de mantener el puerto de Puntarenas y que no realizó esa gestión, sino que le pidió la opinión a los capitanes de tres de los buques que llegaban a Puntarenas. Los tres capitanes respondieron que el mejor puerto era Puntarenas y que su desventaja consistía en carecer de muelle.

La administración Guardia se encargó de que se construyera el muelle, el cual se contrató con Peter Harley, después de que fracasara el contrato con Adolfo Knohr. Este muelle se edificó en la margen del puerto que daba frente a la rada principal, unos 100 metros al oeste de donde está el actual muelle. Tenía la forma de una T y contaba con una bodega de metal, que servía para almacenar mercaderías, se introducía en el mar hasta alcanzar la profundidad de 12 pies y poseía un atracadero con las condiciones necesarias para permitir el embarque y desembarque de tres lanchones al mismo tiempo. Los pilares y el techo estaban construidos de hierro y el piso de madera.[19] Según dice González Víquez también se contrató en 1871, con Knohr y Valle Riestra, la construcción de un ferrocarril que uniría el muelle y las bodegas y luego continuase hasta la extremidad de la calle principal a orillas del estero.[20]

19 Román, Ana Cecilia "Costa Rica: movimiento marítimo y líneas navieras en el puerto de Puntarenas 1883-1930" Revista de Historia Escuela de Historia Universidad Nacional, Centro de Investigaciones Históricas de América Central Universidad de Costa Rica, N. 43, enero-junio 2001, p.271.

20 González Víquez, Op. Cit., pp. 69-71



Este muelle de hierro tenía la ventaja de que al estar sobre la rada exterior, facilitaba el embarque o desembarque de mercaderías y personas, y evitaba los problemas de entrada y salida del estero por la punta, la cual con frecuencia era peligrosa debido a los vientos y las mareas. El muelle poseía una grúa de vapor para subir y bajar carga de los lanchones, e incluso para movilizar a los pasajeros cuando el mar se encontraba muy agitado.[21]

En 1879, el general Guardia dispuso emprender la construcción del ferrocarril al Pacífico para unirlo al ferrocarril que nacía en Alajuela y conducía a puerto Limón, convirtiéndolo así en interoceánico, por lo que le encargó al ingeniero francés E. Ansart, quien estaba al servicio del gobierno, que examinase las dos rutas que se presentaban como posibles para punto terminal del ferrocarril, en la sección del Pacífico: la de Puntarenas a Orotina y la de Tivives a Orotina. El Ing. Ansart concluyó que, la menor distancia que presentaba llevar el ferrocarril a Tivives, no compensaba las dificultades que la localidad de Tivives poseía, en caso de que debiera habilitarse como puerto, ni los gastos permanentes que esas dificultades generarían en el tiempo. Guardia realizó la inspección sobre el terreno, para confirmar lo señalado por el ingeniero E. Ansart, y finalmente, el gobierno resolvió que los trabajos de construcción del ferrocarril se iniciaran en Puntarenas, el 1 de enero de 1880. Muy pronto se construyó el puente sobre el río Barranca, y a principios de 1882 estaba listo el tramo hasta Esparta, y una parte del mismo se encontraba en explotación.

Los doce años que el general Guardia estuvo en el poder, contribuyeron a desarrollar el puerto de Puntarenas, puesto que además de las obras mencionadas, se construyó el muelle pequeño del estero para facilitar el comercio de cabotaje con los pueblos de la península de Nicoya, se edificaron oficinas para el Resguardo Fiscal y la existencia de presidios y bases navales en la islas del Coco y San Lucas, obligaba al gobierno a conservar a Puntarenas como sitio de paso y abastecimiento.[22]

En diciembre de 1883, un año después de la muerte de Guardia, el tramo ferroviario Esparta-Puntarenas, estuvo a punto de desaparecer, cuando

21 León Saénz, Jorge Op. Cit., p. 185.
22 Ibid, pp. 73-74.



CIO
387.1
T 758t

se promulgó una ley, a petición del ministro de Fomento, en la cual se decía que *"por estar demostrada la inconveniencia de mantener esa sección de vía férrea, se autoriza al Ejecutivo para mandarla a destruir (con excepción del puente de Barranca) y para vender o utilizar en otras secciones los rieles y material rodante"*.

El ministro alegaba que la conservación del trayecto del ferrocarril era muy onerosa y no era de "absoluta necesidad para el comercio del país"[23]. En la década de 1880, algunos creyeron que el ferrocarril al Atlántico era suficiente para resolver el problema del comercio exportador e importador, además, consideraban que el gobierno no podía gastar recursos en una vía de importancia secundaria. A ellos se unieron los carreteros que transportaban mercancías y personas, que se veían sumamente amenazados por la posible competencia de un ferrocarril entre la capital y el puerto de Puntarenas y solicitaron al presidente Próspero Fernández el desmantelamiento del ramal Puntarenas-Esparta. La decisión de levantar los rieles no prosperó, debido a que el ingeniero Luis Matamoros logró convencer a los carreteros de las ventajas que obtendrían dejando las cargas en la estación de Esparta y no en el muelle de Puntarenas. En adelante este ramal aligeró la exportación de café y se autofinanció con el monto de los fletes. El ingeniero Matamoros fue su primer administrador.[24]

En 1885, el ingeniero Matamoros fue el encargado de construir una nueva sección del muelle, que le agregó 150 pies, además se corrigieron defectos y daños de la sección antigua, usando para tal efecto materiales importados de Inglaterra. Al parecer la estructura del muelle contribuía a detener arena en la base, lo que provocaba sedimentación y por ende, dificultades en las labores de carga y descarga, en marea baja.[25]

Puntarenas como puerto terminal del Ferrocarril al Pacífico

En 1895, los exportadores e importadores afectados con las arbitrariedades de la compañía inglesa que concesionaba el ferrocarril al Atlántico, retomaron la idea de poseer un ferrocarril nacional en la ruta hacía el

23 Ibid, p. 74.
24 Fernández M., Joaquín Historia ferrovial de Costa Rica., 1934, pp. 33-34.
25 Román Ana Cecilia, Op. Cit., p.271. González V. Cleto, Op. Cit, p.75.

0134342



Océano Pacífico, construido y administrado por cuenta del Estado, para liberar a los exportadores de café y a los comerciantes, de los procedimientos de la Costa Rica Railway Co; quien manejaba a su antojo el ferrocarril y el muelle en el puerto de Limón. El Congreso delegó en el Ejecutivo, la iniciativa para la realización de la obra, el cual formó una comisión a fin de que estudiara el trazado de la ruta y el mejor lugar para la instalación del puerto o punto terminal.[26] Es decir, Puntarenas estaba de nuevo en entredicho y bajo la mira de una nueva comisión técnica, la que debía examinar desde varios puntos de vista, los diferentes lugares del golfo de Nicoya, comprendidos entre La Herradura y Puntarenas, incluidos ambos, para designar después de un estudio, el punto ideal para el puerto terminal del ferrocarril al Pacífico. La comisión se estructuró en diferentes secciones: marina, ingeniería, médica y agrícola, estuvo integrada por dos médicos: Giustiniani y Echeverría, dos ingenieros: Matamoros y Reitz, dos capitanes de marina: Fradin y Melville y dos agricultores: Miguel Pérez y Mariano Carazo. La comisión, por mayoría, arribó a la conclusión de que el puerto de Pital era el lugar idóneo. Solamente el Ing. Luis Matamoros abogó por Puntarenas y criticó duramente a sus colegas por la escogencia realizada. Supuestamente, Tivives quedaba totalmente descartado, como eventual punto terminal del ferrocarril.[27]

No obstante, en 1896, el ministro de Fomento sometió al Congreso un proyecto de ley, en el cual se contrataba la construcción de un ferrocarril al Pacífico, según el trazado de una nueva comisión técnica, conformada por el Ing. Alberto González Ramírez, director general de Obras Públicas, la cual definía como punto terminal a Tivives. El Congreso acogió la propuesta del ejecutivo con solo tres votos en contra, los de los diputados Faustino Montes de Oca, Ramón Loría Iglesias y Enrique Solera[28]. Un año después el Congreso aprobó la firma del contrato suscrito por Juan José Ulloa Giral, secretario de Fomento y William H. Lynn, representante de la firma J.M. Casement, por medio del cual este empresario se comprometía a construir *"una vía férrea que partiendo de San José terminara en el puerto de Tivives"*[29]. ¿Por qué el gobierno del pre-

26 Fernández M, Op. Cit. P. 39.
27 Oficial, Memoria de Fomento, 1896, ps. 98-119.
28 González V; Cleto Op. Cit. p.77.
29 Fernández M; Joaquín, Op. Cit, p.43.



sidente Iglesias y la mayoría del Congreso definían el punto terminal del ferrocarril en Tivives, a contrapelo de todos los informes técnicos? ¿Qué intereses estaban detrás de esa decisión? En opinión del periódico El Pacífico, el ingeniero González y el presidente Iglesias buscaban el favorecimiento personal, ya que ambos y sus familiares poseían propiedades en la región de Coyolar.[30]

Posteriormente, en 1903, con Rafael Iglesias fuera del ejecutivo, se rescindió el contrato firmado con Casement y la obra se redujo a la sección San José-Orotina. Un año después, a iniciativa del diputado Zuñiga Montúfar, el Congreso decretó que Puntarenas sería el punto terminal del ferrocarril. En 1905, se acordó la continuación de los trabajos entre Orotina y Esparza, los cuales concluyeron en 1910.

La construcción del Muelle Grande

La conclusión del ferrocarril al Pacífico en 1910 y la apertura del canal de Panamá en 1914, favorecieron el comercio internacional e hicieron más evidente la necesidad de un muelle donde pudieran atracar los barcos.[31] En julio de 1913, el Congreso aprobó la construcción de un muelle para el atraque de buques de gran tonelaje, un año después una firma alemana efectuó el estudio para el establecimiento del muelle, el rompeolas, la aduana, el faro y las señales de mar. Sin embargo, la crisis fiscal que sobrevino con el estallido de la Primera Guerra Mundial (1914-1919) paralizó el proyecto, pese a que el administrador del muelle de Puntarenas desde 1910, advertía que su estado era calamitoso. En 1920 se hicieron reparaciones en el viejo muelle, pero debió esperarse hasta 1927

30 Tomado de Ulloa, Herberth, Op. Cit, pp. 59-60.

31 El desarrollo del ferrocarril al Pacífico dependía, en mucho, de un muelle con atracadero para barcos, con el fin de abastecerse de combustible y poder abandonar el carbón vegetal y la leña como combustibles, así como para negociar fletes en coordinación con las líneas navieras. Esta preocupación aparece en los informes anuales del Ferrocarril al Pacífico, publicados en las Memorias de Fomento de la época.



1929. Muelle Grande sin terminar de construir.



cuando, en la administración de Ricardo Jiménez, el gobierno comenzó la construcción del nuevo muelle, ubicado en la playa muy cerca del antiguo muelle, bajo las recomendaciones técnicas del ingeniero alemán Walter Sprung, el cual entró en operación en 1929.[32] Se le denominó el Muelle Grande, según la prensa nacional de la época, era el mejor y más moderno del litoral Pacífico centroamericano. Es un muelle del tipo de espigón o de penetración, en forma de L, con dos puestos de atraque, tiene una longitud de 271 metros, y un calado máximo de 9 metros[33], al entrar en operación en 1929, quedó bajo la tutela administrativa del Ferrocarril al Pacífico, el cual era una dependencia del Ministerio de Fomento, llamado más tarde Ministerio de Obras Públicas y Transportes.[34]

En 1959, debido al aumento del tráfico de mercancías, se provocaba que un significativo número de barcos sufrieran demoras en la descarga, por lo que se le construyó una plataforma adicional al Muelle Grande para realizar la descarga de los barcos anclados en la bahía, la cual se ejecutaba por medio de lanchones.[35] En esa plataforma se instaló una grúa para facilitar la descarga de los lanchones.

El puerto de Puntarenas fungió como el principal puerto de la costa pacífica costarricense hasta el traslado y apertura del puerto Caldera en 1981. El traslado del puerto fue motivado por el aumento de la actividad marítima y comercial, por las enormes presiones de la Cámara de Comercio, las crecientes demandas de los nuevos sistemas de manejo de cargas, las cuales el puerto de Puntarenas se veía imposibilitado de atender por falta de capacidad, y por la búsqueda de una mejor bahía para el anclaje de los barcos. Caldera fue escogido como puerto principal del litoral Pacífico costarricense por una comisión técnica japonesa, y en 1974 la Asamblea Legislativa aprobó la creación de nuevas instalaciones portuarias en Caldera, poniendo fin, de esa forma, a siglo y medio de controversia, sobre las calidades del puerto de Puntarenas.

El estero como puerto interno y en función del comercio de cabotaje

32 Ministerio de Obras Públicas y Transportes Reseña Histórica de los Transportes en Costa Rica, II edición, San José: MOPT, 1984, p. 39.

33 Centro Nacional de Formación y Capacitación Portuaria Los puertos de Costa Rica y la función portuaria San José, Costa Rica: Editorial Ministerio de Educación Pública, 1985, p.25.

34 Sobre este punto véase: Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Reseña Histórica de los Transportes en Costa Rica, II edición, 1984.

35 Ibid, p.41.



La actividad portuaria de Puntarenas no solo estuvo en función del comercio internacional, sino que la existencia del estero posibilitó la creación de un espacio para el comercio regional de cabotaje, donde participaban los pueblos de la península de Nicoya y del litoral del Pacífico sur. Ephrain George Squier, quien estuvo en Puntarenas a mediados del siglo XIX, lo describe así: *"Hay un puerto externo y otro interno: este último está entre la punta de arenas y la tierra firme y tan solo es accesible para embarcaciones de poco calado. El puerto externo es un fondeadero mediocre y protegido por dos islas de la marejada del Pacífico que penetra en el golfo de Nicoya. Los barcos que calan más de siete pies tienen que anclar en el puerto externo a una legua del desembocadero"*[36]

Es decir, el puerto de Puntarenas y su estero se fueron transformando en el centro de una febril actividad de cabotaje y del comercio de exportación e importación, en manos de firmas y personas de diferentes nacionalidades. Fue también un punto de paso, para todas aquellas personas provenientes del Pacífico Norte y del Pacífico Sur, quienes viajaban en pequeñas embarcaciones hasta el puerto de Puntarenas, para luego dirigirse al Valle Central, puesto que estos lugares no contaban con carretera, ya que esta última debió esperar la coyuntura de la Segunda Guerra Mundial en la década de 1940, cuando el gobierno norteamericano se interesó en la construcción de la carretera interamericana, por razones estratégicas y de seguridad. En el estero, hacia 1880 existían 2 muelles, el muelle de hierro construido en la administración Guardia, denominado el muelle de Resguardo, porque a su lado se encontraban las oficinas del Resguardo Fiscal, y un muelle de la Compañía de Agencias de Costa Rica, en situación deplorable. En 1913, durante la primera administración de Ricardo Jiménez, se construyó un nuevo muelle, de cemento armado, en el mismo sitio del muelle del Resguardo, con el propósito de responder a las crecientes demandas del movimiento de cabotaje.[37]

36 Fernández Guardia Ricardo, Costa Rica en el siglo XIX: Antología de Viajeros San José, EDUCA,1970, p.132.

37 Román, Ana Cecilia Op. Cit, p. 272 y Ulloa, Herberth El ferrocarril al Pacífico: construcción e incidencias (1897-1932) San José: Editorial Costa Rica, pp. 149-151.



El desarrollo de la ciudad de Puntarenas

La ciudad comenzó su desarrollo de cara al estero, entre la Plaza Victoria y La Punta, el comercio se concentró en la calle principal, la cual se extendía a lo largo del mismo, donde se encuentra actualmente la calle del comercio. Muy cerca de ahí se construyeron las casas de los vecinos, muchas de ellas, en los inicios, fueron edificadas con palmas. En esa zona se construyó el mercado y más tarde, las casas de las familias principales, incluso algunas residentes en San José, pero que por motivos comerciales, debían visitar Puntarenas con frecuencia. El lado de la playa estaba lleno de vegetación y árboles, este lado de la ciudad cobró importancia con la construcción del Muelle metálico en la década de 1870. La playa albergó al muelle, o sea al transporte marítimo internacional, la estación terminal del ferrocarril, los centros de recreo y por ende a los turistas nacionales y extranjeros.

Los primeros habitantes de Puntarenas, según un comerciante que vivió en ese lugar a fines de la década de 1850, eran gran parte de origen chiricano y nicaragüense, muy pocos venían del interior del país[38] En el censo de 1883 la comarca de Puntarenas contaba con 4.018 habitantes y la ciudad con 2.024 habitantes, en 1992 la comarca había crecido a 8.869 habitantes y la ciudad tenía 2.538 habitantes[39] Posteriormente, en los inicios del siglo XX, el puerto de Puntarenas adquirió fisonomía de ciudad cosmopolita, con habitantes de diversas nacionalidades: alemanes, ingleses, nicaragüenses y otros centroamericanos, colombianos y chinos. También, se convirtió en un sitio de veraneo para el disfrute de familias enriquecidas con la producción y el procesamiento del café y el comercio de importación y exportación, quienes construyeron sus casas de descanso y esparcimiento.[40]

No obstante, no solo las familias adineradas irán hasta allá, sino que a partir del establecimiento del ferrocarril al Pacífico (1910), y especialmente, después de las transformaciones originadas en la década de 1920 para corregir la vía, y electrificar el ferrocarril, miles de costarricenses se diri-

38 León Saénz, Jorge Op. Cit, p.186.
39 Valverde Arabela, La ciudad de Puntarenas: Una aproximación a su historia económica y social 1858-1930 Tesis para obtener el grado de licenciatura en Historia, Universidad de Costa Rica, 1997, p.87.
40 Ibid, pp.22-39.



gieron a ese bello lugar. En consecuencia, el área de la playa atrajo a hoteles, pensiones, salones de baile, cantinas, centros de recreo y diversión, que poco a poco se fueron edificando, especialmente en la primera mitad del siglo XX, cuando las autoridades se preocuparon por el desarrollo urbanístico y se establecieron políticas de higiene y sanidad.

El progreso y la prosperidad de la ciudad, se expresaron en la construcción y el mantenimiento de calles, el rastro, el mercado, la cañería, la electrificación, la red de aguas negras, los baños municipales, la nueva estación del ferrocarril, las edificaciones escolares, el hospital San Rafael, las iglesias católicas, la cárcel pública, el nuevo muellecito del estero, la aduana, el paseo de los turistas y otras vinculadas a las actividades económicas y residenciales de carácter privado.[41]

"El puerto" pasó a ocupar en el imaginario josefino y del habitante del Valle Central, el lugar de un paraíso. Se soñaba con viajar hasta él movilizándose en el tren, disfrutando de su traqueteo, de los paisajes de montañas, valles y planicies, árboles floreados, ríos apacibles, percibiendo las voces de los vendedores de gallos de pollo, "alborotos" y horchata en Orotina. Así como de divisar el mar, los almendros regados cada tarde por sus habitantes, las calles arenosas donde jugaban los chiquillos y las espléndidas puestas de sol que se observan en la playa al caer la tarde.

41 Véase la obra de Ulloa Hidalgo, Herberth El ferrocarril costarricense al Pacífico: construcción e incidencias (1897-1932), 1ª. Edición, San José: Editorial Costa Rica, 1997, 230 p. y la tesis de Valverde Espinoza, Arabela, Op. Cit; 198 p.



II-EL MUELLE GRANDE DE PUNTARENAS, SUS HOMBRES Y LOS PROCESOS DE TRABAJO (1940-1981)

El muelle Grande del puerto de Puntarenas está incrustado en la playa frente al Paseo de los Turistas, donde se ubican los kioscos, los centros de recreación 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 y los almendros y cocales que bordean la playa. El muelle era el lugar donde algunos habitantes se dedicaban a pescar, incluso los mismos portuarios, para complementar el ingreso familiar, especialmente en épocas de escasez de barcos y era también una de las atracciones turísticas principales.

Los barcos que se encontraban en alta mar y quisiesen atracar en Puntarenas se orientaban por el cabo Blanco, un promontorio muy visible, especialmente para los buques que arribaban por el oeste. Una vez en la entrada del golfo las naves no tenían dificultad para penetrar. Primero, se mantenían como a unos 4 kilómetros al oeste de Cabo Blanco y luego se dirigían hacia el centro del golfo, hasta llegar a unos 5 kilómetros al este de las islas Negritos. Luego, se dirigían al norte, hacia Puntarenas, la cual es visible a esa distancia y permitía que se identificaran las señales que guían a los barcos al sitio de anclaje. Frente a Puntarenas los buques utilizaban como punto de referencia el edificio de la aduana o el faro, para acercarse a la rada. El primer faro se construyó en 1852, y constaba de una linterna fija, con una altura de 20 metros, lo cual era de gran ayuda a la navegación, pues se divisaba desde una distancia de más de 15 kilómetros. Los barcos debían evitar los bancos de arena que limitaban al oeste y al norte la ensenada donde se anclaba. Estos eran formados por los sedimentos de los ríos, como el Aranjuez y el Barranca y debían ser evitados por la menor profundidad que ocasionaban. Era necesario echar dos anclas, pues el fondo de arena suave no era suficiente para sostener los barcos con una sola.[42]

42 León Sáenz, Jorge Op. Cit, pp. 183-184.



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. El puerto era un centro de atracción, especialmente para los guanacastecos, originarios de una provincia dedicada a la actividad ganadera y donde la existencia de grandes latifundios expulsaba importantes contingentes de población. A Puntarenas, también llegaban familias o mujeres cabeza de familia, procedentes del Valle Central, en búsqueda de trabajo, o de paso hacia la zona bananera del Pacífico sur. Tampoco era extraña la presencia de nicaragüenses, que al igual que los guanacastecos provenían de localidades dedicadas a la ganadería y donde imperaba el latifundio, así como los conflictos políticos, lo que los obligaba a emigrar hacia otras tierras donde pudieran obtener empleo.

El puerto se percibía como un activo centro comercial, adonde llegaba mucha gente y era posible encontrar oportunidades laborales, ya que el proceso artesanal de carga y descarga necesitaba de gran cantidad de hombres. Asimismo, la prolongada estadía de los barcos y sus tripulaciones en el puerto, propiciaba el surgimiento de actividades destinadas al aprovisionamiento de las embarcaciones o para el disfrute de marineros y turistas.

Hombres, la mayoría muy jóvenes, los cuales poseían bajos niveles de escolaridad, algunos apenas habían pasado por la escuela, especialmente los más viejos, quienes entraron a trabajar al Muelle en la primera mitad del siglo XX cuando las oportunidades educativas se limitaban al acceso de la educación primaria, pero todos ellos iniciados desde muy temprana edad en diferentes labores. Los más jóvenes, que en la actualidad cuentan con 50 años y menos, crecieron en el contexto de la expansión educativa, por lo que su escolaridad es más alta, algunos terminaron la enseñanza media.

Desde muy niños se acostumbraron a realizar trabajos, a contribuir con el ingreso familiar, por lo que han sido capaces de sortear las dificultades cotidianas buscando salidas y enfrentarse a la rudeza de su labor. Algunos, especialmente los más viejos, aseguraron no haber conocido esa etapa de la vida denominada infancia, ni



los entretenimientos y diversiones propios de esos años. La niñez de la mayoría, transcurrió ejecutando labores relacionadas con la agricultura, macheteando, ordeñando vacas, pescando o "pianguando", es decir recogiendo pianguas en el estero o entre los manglares de la costa, para vender en los establecimientos comerciales y de esa forma colaborar con el ingreso familiar. Muchos viejos estibadores se desempeñaron de niños en labores relacionadas con las ventas de comida, de lotería o de 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. También hubo mandaderos, aguateros, que jalaban agua para los trabajadores del muelle o de la vía del ferrocarril, almuerceros encargados de recoger los almuerzos, guardados en alforjas de los trabajadores del ferrocarril, o como cargadores de bolsas de mercado pertenecientes a 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 de cabotaje. Otros fueron limpiabotas encargados de lustrar y hacer relucir los zapatos de los señores elegantes.

El ingreso a laborar en el puerto de Puntarenas

¿Cómo llegaron a trabajar al puerto? Existían varias vías para llegar a ser un estibador, muy importante era tener un familiar, el padre o el tío, un compadre o algún conocido, trabajando 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"*.[43] 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, que eran quienes mandaban y tomaban decisiones, sobre la contratación de mano de obra, mientras el Muelle perteneció al Ferrocarril . No obstante, su permanencia en el Muelle dependía de su desempeño laboral, ya que los refuerzos eran requeridos, generalmente, para atender barcos de gran cantidad de saquería. 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

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



rompía las manos. Por supuesto, aquel trabajador que se ausentaba antes de finiquitar un barco, una labor que duraba varios días, no podía arrimarse más 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"*.[44]

En general, la norma de la empresa ferroviaria, de la cual dependía el Muelle, determinaba que los muelleros se formaban en las labores de estiba en las bodegas de la Aduana, algunos contratados por la Aduana y otros por las agencias aduanales. El trabajo en la Aduana era, algunas veces de largas jornadas, muy duro pero menos riesgoso que el del Muelle, o el desembarco en bahía, porque no había que soportar el balanceo de los barcos provocado por el oleaje, o las inclemencias del tiempo. La Aduana era, en general, el lugar donde se adquiría la formación y la determinación de trabajar en la estiba. Los más viejos llegaron a la Aduana siendo menores de edad, algunos iban descalzos, y su paso al Muelle, significó *"como ir de la escuela al colegio"*.[45]

En los viejos tiempos, anteriores a la existencia del muelle metálico (1870), los empleadores buscaban trabajadores, exclusivamente entre los hombres fuertes, debían ser capaces de jalar carga, generalmente en sacos, desde las carretas hasta los bongos, una distancia de 75 metros en marea alta o de 150 metros en marea baja, quienes además de cargar sacos, remaban para conducir el bongo hasta el barco.

Algunos trabajadores se integraron a las labores de estiba, con recomendaciones de amigos y parientes, después de dos momentos cruciales, en que hubo un despido masivo de personal, como consecuencia de la guerra civil de 1948, donde fueron despedidos los trabajadores perdedores en la contienda, es decir los calderonistas y comunistas, y después de la derrota sufrida por los trabajadores en la huelga de 1961. En ambas oportunidades se hizo un recambio grande de trabajadores, algunos de los anteriores lograron integrarse con el paso del tiempo, los primeros en hacerlo lo lograron por sus habilidades técnicas, es el caso de los wincheros y capataces, quienes eran trabajadores especializados ya que requerían de un lar-

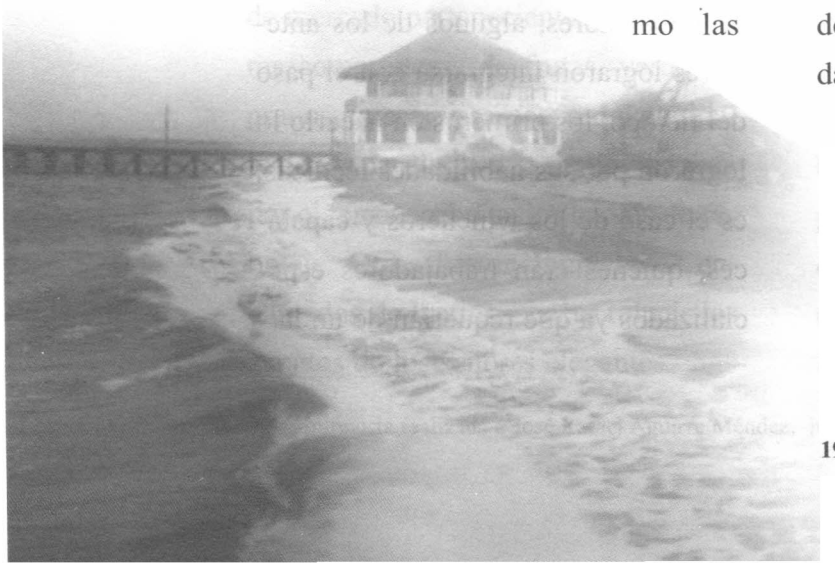
44 Entrevista a Simón Márquez, julio de 1993.
45 Entrevista a Modesto Figueroa, julio de 1994.



go entrenamiento, por lo que en algunos casos, incluso fueron mandados a llamar por las autoridades del puerto. *"Llegué a trabajar al puerto animándome, me recomendó un amigo"*[46]

Después de la huelga de 1961, *"los estibadores rasos fueron declarados bola negra, algunos nunca volvieron"*.[47] La solidaridad, el compañerismo y las redes familiares jugaron un importante papel en la integración de los despedidos. Los capataces y compañeros con el propósito de obtener altos rendimientos y ayudar a los compañeros, fueron buscando a los despedidos, los introducían en los turnos de la noche, no ingresaban por el portón principal, sino que lo hacían por debajo del Muelle, a las dos de la mañana, y se iban integrando poco a poco.

En el puerto se formaron familias de muelleros, como las de: los Aguirre, los Sequeira, los Vargas, Los Alvarez, los Lunas, los Bolaños, los Cerdas, los Espinoza, los Mora Rodríguez, los Mora, es un oficio que aún en la actualidad se hereda, "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"*[48]. Pocos hijos de estibadores han realizado estudios universitarios, a pesar de haber crecido en el contexto de la expansión educativa, el ascenso social por la vía del estudio no ha impactado a la mayoría de los jóvenes, probablemente porque el oficio de muellero ha ido profesionalizándose y sus condiciones de vida y trabajo han resultado atractivas, especialmente en el contexto depresivo de la región en la actualidad.



1926. Construcción del Muelle Grande.



El sistema de carga y descarga en el puerto de Puntarenas

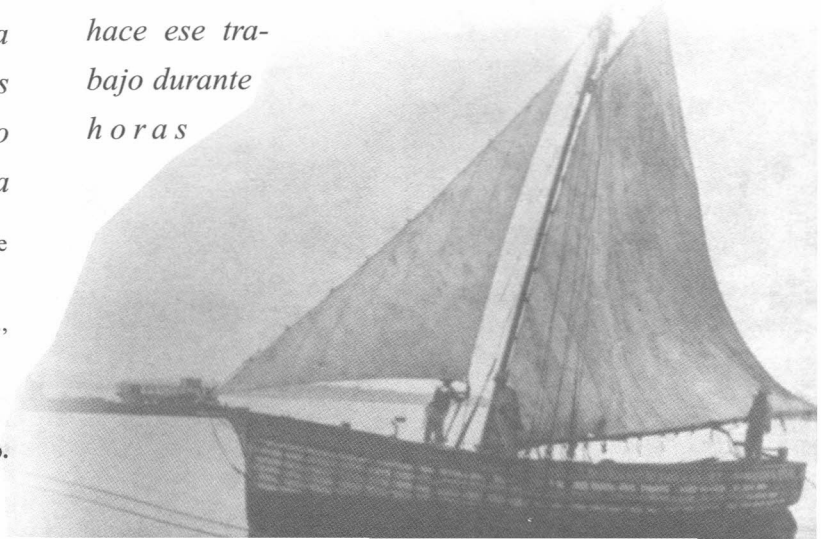
Durante el sigo XIX y hasta 1929, el puerto de Puntarenas careció de un muelle que permitiera el atraque de los barcos, así como de bodegas y un edificio de Aduanas, en correspondencia con el movimiento comercial. Para el traslado a tierra de las mercaderías, los barcos se fondeaban cerca del estero y sus mercaderías y pasajeros eran trasladados por los estibadores a unos lanchones, lanchas o bongos. Squier, el viajero irlandés que arribó a Puntarenas en 1850, cuando no existía el muelle construido en 1871 para el atraque de los lanchones, lo relata de esta forma:

"Se baja a tierra en un bote, un bongo o un lanchón, como le venga a uno en gana o le permita el bolsillo. Un bote cuesta un peso. A marea baja, las últimas cincuenta yardas del viaje hasta el pueblo, que son del cieno más pegajoso, tienen que hacerse a espaldas de un natural del país cuyas rodillas, según pude atestiguarlo, no son lo más firme cuando se les pone a prueba de 200 libras de carne irlandesa, una escopeta de dos cañones y unas botas de montar por añadidura".[49]

Wilhelm Marr, un viajero europeo, de mediados del siglo XIX, escribió esta descripción sobre cómo se realizaba el traslado de las mercaderías:

"Las lanchas tienen una capacidad cúbica suficiente para cargar de 80 a 120 sacos de café (de 5 a 8 toneladas) y un viaje cuesta, según la magnitud de la carga de 10 a 20 pesos. Las lanchas arriban al Estero y unos mozos atesados y hercúleos llevan las mercaderías a los almacenes las reciben los dependientes del comerciante y las dispones para la venta. La fuerza muscular de los cargadores es enorme. Un hombre de estos transporta, por ejemplo, dos sacos de 125 libras... cada uno, desde el depósito hasta la lancha, sin interrupción y hace ese trabajo durante horas

46 Entrevista a Carlos Alberto Vega, marzo de 1993.
47 Entrevista a Ramón H. Arley, abril de 1993.
48 Entrevista realizada a José Rafel Aguirre M., junio 1994.
49 Fernández Guardia R, Ibid, p.342.



1920. Bongo.

consecutivas con una temperatura de más de 100 grados F."[50]

En la década de 1870 cuando se construyó el muelle de hierro frente a la playa, tal y como lo explicamos anteriormente, este no permitía el atraque de los barcos sino que solamente el de los lanchones, lanchas o bongos, por lo que el desembarco en la bahía continuó, con la salvedad que a partir de su construcción los pasajeros y las mercaderías ya no necesitaban transitar en las espaldas de los hombres para llegar a la playa, sino que las lanchas o lanchones los desembarcaban en el muelle. Este muelle estuvo prestando servicios hasta 1929, cuando fue sustituido por uno nuevo, situado muy cerca del antiguo, de acuerdo a las necesidades de puerto terminal del Ferrocarril al Pacífico, el cual para esos años se electrificó y se convirtió en la empresa nacional más importante.

El Muelle Grande de Puntarenas, puesto en operación en 1929, es un muelle de espigón que penetra en el mar, tiene capacidad para atender dos barcos, pero con mucha dificultad, debido a la pequeñez de su plataforma, lo que unido a la mala calidad del piso, impidió la introducción de maquinaria. En período de mal tiempo solo se podía atender un barco. Esto obligó a recurrir al viejo sistema de desembarco en bahía, especialmente en la década de 1970 cuando se intensificó el tráfico. En esa década era normal observar la actividad de 6 u 8 lanchones descargando los barcos anclados en la bahía, y posteriormente descargando de nuevo sobre la plataforma, construida en1959, al costado oeste del Muelle Grande, por el departamento de Ingeniería del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, el que a la vez instaló una grúa para facilitar la descarga de los lanchones. En consecuencia, de esa manera se disminuía la presión de los barcos por desembarcar y las sobretasas impuestas al puerto de Puntarenas debido a las demoras sufridas por los barcos.

El proceso de trabajo en el



1960-1970. Muelle Grande Lanchones y Barcazas

Muelle daba inicio cuando un barco que transportaba mercadería arribaba al puerto y un piloto o capitán de barco de gran experiencia lo abordaba en la bahía y lo conducía al puerto para atracarlo en el muelle.[51] Previo al atraque de la nave, el capitán del barco entregaba los documentos, que las autoridades debían verificar que estuvieran en regla, ya que diversas instituciones enviaban representantes para abordar el barco en la bahía y revisar la documentación e inspeccionar el barco y la tripulación. La visita oficial involucraba funcionarios de las dependencias de salud, hacienda, gobernación, migración, agricultura y ganadería y otros, coordinados por la autoridad portuaria, junto al agente naviero. En los buenos tiempos de Puntarenas se recibían 3 barcos por día. El barco se sujetaba al muelle por medio de los cables o amarras que lanzaba desde el barco la tripulación, los cuales eran tomados por hombres pertenecientes a la cuadrilla de atraque a tierra de la autoridad portuaria, específicamente por el guarda cabo.

Posteriormente, la tripulación del barco preparaba las condiciones para efectuar el proceso de carga y / o descarga de mercadería abriendo las escotillas, y además 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 tenía que movilizar. La agencia naviera le entregaba los planos del barco a la autoridad portuaria para que se tomaran las decisiones respectivas.[52]

Las operaciones previas a cargar y descargar de los barcos conllevaba realizar 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, tanto los laterales como del

50 Fernández Guardia, Ricardo Costa Rica en el siglo XIX: Antología de viajeros 2 edición, San José: EDUCA, 1970, p.136. Tomado de León Sáenz, Jorge Op. Cit; p.187.

51 En el siglo XIX y en los inicios del XX, los barcos ingleses se recibían con gran pompa, parte del protocolo consistía en que el capitán del barco solicitaba al comandante de puerto el permiso para atracar una vez que había saludado la bandera nacional con veintiún cañonazos.

52 Entrevista realizada a Francisco Pinel, setiembre 1994.



1940. Muelle El Cocal. Construcción por la Conpañía Bananera



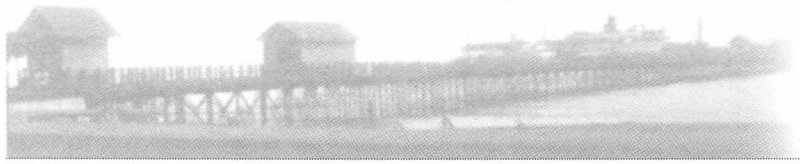
centro, se continuaba con la apertura de las escotillas, lo que era muy complejo, luego se quitaban las lonas o manteados, se preparaba el equipo de izado, en fin todo lo necesario para recibir o entregar la carga. A fines de la década de 1950, y todavía en las de 1960 y 1970, muchos barcos que visitaban el puerto de Puntarenas contaban con un equipo de izado que utilizaba el vapor como energía, es decir los denominados "winches", o sea los cables que alzaban la mercadería en lingadas, especie de redes, donde se acomodaba la carga para su movilización. Solamente grandes compañías como la Johnson Line, la Grace Line, o los barcos de la Compañía bananera, que eran modernos, contaban con winches eléctricos o grúas.

La descarga de los barcos anclados en la bahía se realizaba mediante lanchones, llegaron a utilizarse entre 6 y 8, desde los cuales no era sencillo, para los trabajadores involucrados en la operación, tanto los estibadores ubicados en el lanchón, como el winchero del barco, mantener el equilibrio del cuerpo y de la carga, por el movimiento de las olas, el viento, la lluvia, los truenos y especialmente, por la resaca. El trabajo era riesgoso y complejo, algunos trabajadores se mojaban, mareaban, y estaban propensos a sufrir accidentes. La jornada de trabajo en los lanchones varió según las épocas, dependió de la fuerza que tuvieran los trabajadores para mejorar sus condiciones de trabajo, como veremos más adelante.

En las décadas de 1960 y 1970 había 3 tipos de lanchones o barcazas, los llamados "Japdeva", que contaban con lonas móviles para proteger de las lluvias a la mercadería, con paredes laterales de una altura de 3.5 metros. También se usaban unos cajones de hierro a los cuales había que colocarles tarimas en el piso y lonas en los laterales para evitar la lluvia y el tercer tipo eran una barcazas planas, usadas para trabajar en la plataforma del Muelle, especiales para desembarcar hierro en



Tren de pasajeros. Fines de la década de 1920, no se había terminado de construir Muelle Grande.



bobinas, o sea láminas enrolladas de 5 o 6 toneladas, o atados de láminas procedentes del Japón, o cajas de piezas de automóviles para su ensamblaje. Las barcazas eran movidas por la lancha de motor denominada Santa Cecilia y por el remolcador San José, importado por la empresa del Ferrocarril. La Compañía Bananera tenía remolcadores para remolcar las barcazas que desembarcaban en el muelle de la Compañía, ubicado en el estero, en el sector del Cocal.[53]

El desembarco de mercaderías en los bongos, que se usaron en el siglo XIX y en las primeras décadas del XX, era sumamente agotador y peligroso, ya que los bongos eran de madera, de una sola pieza y se movilizaban con remos. Los remeros eran a su vez los que desembarcaban las mercaderías del barco. Cuando los barcos descargaban en bahía, generalmente iban a fondearse frente a la isla San Lucas. El desembarco en bahía es una historia de resistencia, habilidad, equilibrio corporal y cansancio, puesto que las labores de carga y descarga se realizaban en medio del fuerte oleaje y la resaca, que han caracterizado siempre a Puntarenas, bajo el intenso sol, la lluvia y la rayería durante la estación lluviosa. Los viejos trabajadores no quieren ni acordarse de esas horas en la bahía, 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"*[54]

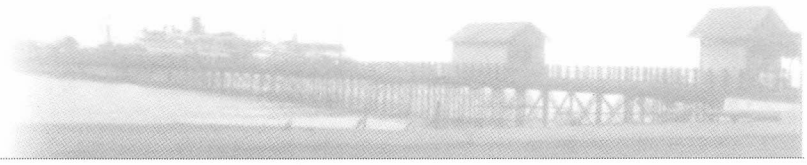
La organización de los hombres para el embarque o desembarque de mercaderías era la siguiente, una cuadrilla para cada escotilla a bordo del barco, con su respectivo capataz, dirigidas por un capataz general de a bordo u oficial de a bordo, denominado también "forman", quien las distribuía en las respectivas escotillas de los barcos, 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 res-

53 El muelle de la Compañía Bananera ubicado en el Cocal en la actualidad pertenece a la Sede regional del Pacífico, de la Universidad de Costa Rica.

54 Entrevista realizada a Félix Campos, octubre de 1993.



1960-70
Lanchón desembarcando



pectivo capataz y un capataz general de tierra, quien dirigía y supervisaba la operación.

El ferrocarril era el único medio de transporte que llevaba o sacaba mercaderías de los muelles. El ferrocarril se deslizaba hasta los atracaderos del Muelle para ubicarse linealmente al costado del barco, desde donde las cuadrillas de estibadores de tierra procedían a descargar, manualmente, los vagones del ferrocarril. Los hombres que se encontraban dentro de los carros del ferrocarril sujetaban desde los extremos los sacos, cajas, etc, y los llevaban en parejas hasta la puerta del carro, desde donde se lanzaban las mercaderías al piso del Muelle, para ser agrupadas dentro de una red de mecate o nylon, denominada lingada o chinguillo, que las envolvía para posteriormente alzarlas. Es decir, el trabajo se realizaba en parejas, una de las cuales tomaba un saco o fardo y lo tiraba, y luego otra pareja ubicada frente a la puerta del vagón, lo recibía y lo acomodaba en las lingas o chinguillos, de forma tal que no se fueran a salir.

Una vez que la red tenía bien acomodada la mercadería, 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 desde la cubierta del barco, denominados "wincheros", ayudados por un portalonero, o sea por un trabajador portuario encargado de hacer 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 sujetada, el portalonero le 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 iniciaba entonces el proceso manual de acomodar ordenadamente las mercaderías hasta llenar la escotilla. Cuando se descargaban bobinas de hierro u otros materiales pesados los trabajadores debían colocar cables de winche, 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 fue donde llegaron los primeros montacargas en la década de 1960, antes de que esto sucediera, el instrumento que colaboraba en el proceso era el carretillo y posteriormente las denominadas *"perras"* - especie de montacarga manual-controlados por la fuerza bruta del trabajador.[55]

Las operaciones de carga y descarga en el Muelle Grande de Puntarenas eran muy lentas debido a una combinación de elementos técnicos y naturales. 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. El cambio de vagón cuando no estaba la máquina y su maquinista, ya que estos tenían jornada de 8 horas y el Muelle funcionaba en forma continua, se realizaba, manualmente, por los trabajadores, por medio de barras de acero. 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 jornadas y la organización del trabajo en el puerto de Puntarenas

Las cuadrillas y la especialización de los trabajadores

El número de cuadrillas, así como la composición de las mismas fue variando conforme la actividad del puerto tendió a aumentar, especialmente a partir de la década de 1960.

55 La antigua Aduana está ocupada en la actualidad por el Colegio Universitario de Puntarenas.



En la década de 1940 existían 6 cuadrillas, en los años cincuenta 7 cuadrillas y en los años sesenta 8 cuadrillas, que es el número que se mantiene en la actualidad en el puerto de Caldera. Las cuadrillas están formadas por 24 trabajadores, y se dividen en dos grupos de trabajo[56], 12 trabajadores laboran, mientras los otros 12 descansan. Esos 12 hombres están compuestos por 8 estibadores, 2 wincheros, 1 capataz y un portalonero. Los 8 estibadores se dividen de tal forma que permanecen 4 en tierra y 4 a bordo, el trabajo de los estibadores 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..."[57] Las cuadrillas y las parejas de trabajadores cambiaban poco, lo que permitía realizar el trabajo entre personas de confianza, y se desarrollaban vínculos de amistad y solidaridad muy fuertes.

Los estibadores fueron desarrollando especialidades: el winchero, el portalonero, y el capataz. Los wincheros tienen que dominar los controles del winche[58] o malacate, especie de cable, para manejar eficientemente las líneas sin tirar la carga o golpear a los trabajadores de las cuadrillas. El equipo de izado de los barcos que visitaban el puerto en las décadas de 1940, 1950, 1960 usaba vapor como energía y era difícil de manejar por su lentitud y porque el winchero no podía visualizar las maniobras en tierra o al interior de las escotillas, por lo que dependía en forma total del portalonero. "Ratón, Justo Enríquez, era especialista para ir a la bahía a portalonear. Gilberto Largaespada también era fino para portalonear" El winche de vapor estaba 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. El winche eléctrico con doble cable, operado desde el barco por dos trabajadores, uno de ellos bajaba o subía un cable, y el otro lo jalaba con un cable anexo hacia el muelle o hacia la escotilla del barco, bajo la dirección del portalonero, quien coordinaba a los wincheros. Los portaloneros, como lo hemos señalado con anterioridad, tienen la responsabilidad de dirigir, por medio de señales, el movimiento de los cables y redes que alzan

56 Se dividen en dos grupos desde que existen las guardias o turnos, a partir de la década de 1940.
57 Entrevista realizada a Juan Aguirre, conocido como Juanico, noviembre de 1993.
58 Los muelleros denominan winches y wincheros, no se utiliza el término malacates.



la mercadería.[59] Los capataces distribuyen el personal a su cargo y realizan labores de supervisión, en Puntarenas existía un capataz general y uno por cada cuadrilla, debían ser hombres expertos y capacitados para dirigir la operación y dar las órdenes precisas dependiendo del tipo de cargas de barcos. *"Eran muy difícil ser capataz en esos tiempos, había que tomar muchas decisiones".*[60]

Los estibadores eran también hombres calificados, a pesar de que se ha creído que esas labores eran realizadas por peones, sin calificación y con carácter de eventuales. No obstante, el cargador de sacos de granos, o de cemento, quebracho, abono, soda cáustica, fardos y bobinas de hierro, racimos de bananos y otros debía desarrollar un determinado grado de fuerza y destreza que no cualquiera adquiría. Estos trabajadores, constantemente debían tomar decisiones cruciales para su propia seguridad, la de sus compañeros y la de la carga movilizada, decisiones diferentes que debían adecuarse al tipo de carga y al tipo de barco, ya que estos no eran uniformes. Debían aprender el oficio y adquirir determinados conocimientos y destrezas generales para estibar cualquier tipo de mercadería. *"Cada mercadería tenía sus mañas y sus efectos sobre uno"*[61]. Por consiguiente, *"muchos hombres se asomaron a las puertas de los muelles, pero no todos permanecieron"*[62] y se forjaron como estibadores, porque 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 bahía con un fuerte oleaje y por ende, con el barco meciéndose entre las olas.

La capacitación para llegar a ser un estibador de alto rendimiento, un winchero, un portalonero o capataz se adquiría mediante la observación, la práctica, la enseñanza de los compañeros más diestros en esos oficios, 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 com-*

59 Entrevista realizada a José Abel Vargas Sanabria, noviembre del 2002.

60 En la actualidad como lo explicaremos más adelante los barcos poseen grúas en sus mástiles, con una mayor capacidad para levantar carga y el winchero u operador efectúa la operación con dos palancas a su mando, o sea realiza las operaciones que los winches antiguos hacían en forma separada.

61 Entrevista realizada a Jesús Medina, marzo de 1994.

62 Entrevista realizada a Miguel Angel Montealegre, octubre de 1994.



pañero".[63] La capacitación institucional se empezó a gestar 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[64] o malacates, y las grúas de algunos barcos modernos, cuando las tenían. Los montacargas eran pocos, aparecieron primero en la Aduana, su lugar era ocupado por las carretas, carretillos y "perras", o sea montacargas manuales. 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, ya que se utilizaba el equipo de izado de los barcos. Los trabajadores se las ingeniaban para obtener sus cuñas, cureñas, roles, barras y otros instrumentos para facilitarse el trabajo, que generalmente, los sustraían de los barcos y cada cuadrilla los guardaba celosamente. *"Lo que valía era la fuerza bruta y la maña"*

Los horarios de trabajo de las cuadrillas

El horario de trabajo en los muelles era extenuante, las cuadrillas de portuarios trabajaban todo el día y parte de la noche, sin descanso hasta terminar de descargar o cargar un barco. 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 el almuerzo y la comida, o la compraban en los comedores cercanos, cuando las cargas de los barcos eran livianas. En caso de que la carga se conformara de saquería, los trabajadores aprovechaban ese tiempo para descansar sobre un cartón y reponer las fuerzas. *"En los barcos de saquería, especialmente de cemento ni se comía"*[65] 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 trabajo hasta las 12 de la noche. Las cuadrillas mantenían

63 Entrevista realizada a José Ramón García, noviembre de 1993.
64 Entrevista realizada a Rafael Sossa, agosto de 1993.
65 Entrevista realizada a Víctor Hugo Gutiérrez, agosto de 1993.



ese horario hasta que se terminara el barco, lo que podía prolongarse una semana o más. En algunos casos, cuando apuraba desembarcar alguna mercadería, las agencias aduanales negociaban con la empresa del ferrocarril, para que no se interrumpiera el trabajo durante las horas de alimentación, por lo que las familias debían llevar los alimentos y se comía rápidamente, a la orilla del Muelle.

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 implantó el sistema de guardias cada tres horas, tal y como se hacía en muchos puertos del mundo. Eso significó que las cuadrillas, formadas por 24 trabajadores se dividían en dos grupos, cada uno se integraba con 12 estibadores, mientras un grupo trabajaba tres horas, el otro descansaba ese tiempo y así sucesivamente 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. *"Andaba uno medio dormido y mareado"*[66] El trabajo y el descanso no rendía ni satisfacía, cuando las cuadrillas debían ser llevadas a la bahía, puesto que el tiempo de traslado era prolongado.

A fines de la década de 1960 la empresa propuso establecer las guardias de 6 horas, al principio los trabajadores se opusieron, pero después tomaron conciencia de que el trabajo y el descanso se organizaban mejor en jornadas o guardias de seis horas. Durante un tiempo se dispuso, por negociación con el Sindicato, que aquellas cuadrillas que quisiesen mantener las guardias en tres horas lo podían hacer, finalmente el cambio de horario para las cuadrillas se impuso. En Caldera las guardias se establecieron cada 8 horas, una situación que posibilitaron las nuevas tecnologías de carga y descarga.

La guardia de descanso se utilizaba esencialmente para dormir, hasta la década de 1950, los muelleros colocaban cartones en la playa o en el Muelle para acostarse y descansar. 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 tuvieron que esperar una década más. Estos dormitorios colectivos se conocían

66 Entrevista realizada a Claro Gómez, julio de 1994.



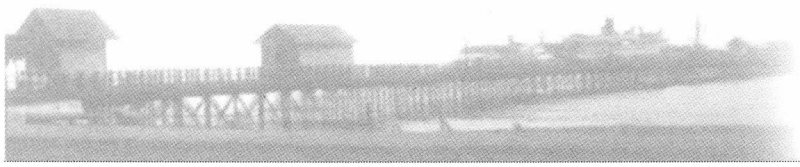
con el nombre del "INVU", en analogía con la institución responsable de crear la vivienda popular y por el carácter colectivo de la habitación. Este galerón resolvió las necesidades de vivienda de muchos hombres solteros, casados o separados cuando se encontraban en conflicto, puesto que les sirvió de albergue cotidiano. *"El INVU fue la casa de los hombres solos, separados, en el muelle se pasaba toda la vida"*[67]. Anterior 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 estañones, por medio de dos tubos. *"Había que hacer las necesidades debajo del muelle, más de uno se llevó un buen susto."*[68] Con esa agua se eliminaban el aceite de aguacate para quitarse el cemento o la lejía y prepararse para ir a bailar a salones como: el Patio Tropical, Los Baños o El Cyros, donde al calor de la música de la Sonora, o con 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..."* [69]

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

Hasta 1940 Costa Rica era un país, fundamentalmente, agroexportador, es decir 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 todos los materiales de construcción que se importaron en la década de 1940 para construir la carretera interamericana, o los materiales que importó el Instituto Costarricense de Electricidad para impulsar la generación eléctrica, o los químicos que importó FERTICA -



Línea de ferrocarril al Muelle.
Fondo: Capitanía de Puerto.
Antes de 1930



Fertilizantes de Centro América- en la década de 1950, o las importaciones de piezas de autos de las décadas 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, como por ejemplo el cemento, cuando en la década de 1960 se estableció la Fábrica Nacional de Cemento, o los abonos cuando empezaron a ser fabricados por FERTICA, o cuando los sacos de harina de trigo, hechos de una manta gruesa, que se empleaba para confeccionar prendas, no volvieron a aparecer debido a la instalación de Molinos de Costa Rica. Es decir, las mercaderías movilizadas, especialmente las de importación, no siempre han sido las mismas, sino que han variado, según el estilo de desarrollo puesto en práctica en el país, por los sectores políticos dirigentes. En consecuencia, las exportaciones e importaciones han variado al vaivén de los diferentes estilos de desarrollo, el agroexportador, el de sustitución de importaciones, el establecido en la década de 1980, la apertura comercial y promoción de exportaciones.

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 para su movilización, ya que no solamente pesaban sino que el cemento expedía un "vaho caliente", el azúcar moreno se sentía como "vidrio", el quebracho rompía las manos, la soda cáustica quemaba y hacía arder las manos. El incentivo para trabajar en la saquería, en esa época, consistía en que eran barcos con un gran tonelaje, por lo que su permanencia en el puerto era de una semana o más, en la cual se obtenía lo necesario para vivir un mes. *"Siete días de esclavos pero se aseguraba el mantenimiento de un mes"*[70]. *"¡Diste la talla en la saquería!"*[71], ese era el requisito para ser aspirante a muellero, porque el que daba la talla era pedido por el capataz.

El correo internacional se movilizaba en sacos de lona, estos no eran

67 Entrevista realizada a Justo Gómez, febrero de 1994.
68 Entrevista realizada a José Paulino Martínez, octubre de 1994.
69 Entrevista realizada a Manuel Cascante, octubre 1993.
70 Entrevista realizada a Ernesto Glasco G., agosto de 1994.
71 Entrevista realizada a Roberto Guzmán, octubre de 1994.



uniformes, sino que había de 25 kilos hasta 150 kilos, dependiendo de su contenido. Esta era una carga especial, la oficina de correos enviaba funcionarios al Muelle a supervisar el proceso. Los estibadores cuidaban celosamente las mercaderías de correos, aunque el saco viniese roto, probablemente porque era severamente sancionada la sustracción de este tipo de mercadería. Si aparecía un saco roto se llamaba a los oficiales para que hicieran el reporte correspondiente. *"Esos sacos eran intocables y se cuidaban mucho"*[72]

Otra forma de movilizar mercaderías era en cajas: de madera y de cartón. Las mercadería valiosas o frágiles se empacaban en cajas de madera, tales como: licores, cuchillos, cocinas, refrigeradoras, loza, adornos, piezas de automóviles etc. Las cajas de cartón contenían: alimentos enlatados como las latas de frutas Del Monte, accesorios eléctricos, repuestos, etc. Las láminas de hierro se agrupaban en fardos. El hierro también venía en bobinas, la descarga de estas era muy lenta, había que sujetarlas fuertemente, y los trabajadores debían esperar durante largos lapsos de tiempo por los carros planos del ferrocarril para cargarlas. El Ferrocarril no tenía maquinaria para descargarlas, tampoco suficientes carros planos, y en Puntarenas siempre se presentó el agravante de que mientras el puerto trabajaba las 24 horas, los patios del ferrocarril y las bodegas de la Aduana laboraban, normalmente, jornadas de 8 horas. Solamente en algunas ocasiones el Ferrocarril solicitaba la apertura de los patios y de la Aduana. *"Las horas de espera a veces eran muy prolongadas"*[73]

El ferrocarril realizaba importaciones de rieles, durmientes y madera cresotada, todas cargas difíciles de movilizar, para el mantenimiento de las vías. La madera cresotada se requería para lo fabricación de postes del alumbrado público y estaba cubierta con una sustancia protectora que originaba irritación en la piel y en la vista. También, se importaban tuberías cresotadas 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

72 Entrevista realizada a Daniel Marenco, febrero de 1994.
73 Entrevista realizada a Mariano Alfaro, noviembre 1994.



los carros del ferrocarril. El mármol era otra odisea, llegaba en forma de piedra bruta, o en piezas para esculpir, en barcos italianos procedente de ese país. 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"*[74]

Aunque el puerto de Puntarenas no se creó para la exportación de bananos, algunas veces debió utilizarse para tal fin debido a la interrupción del tráfico ferroviario en el Caribe, y a partir de 1920 cuando el Pacífico Sur se empezó a desarrollar como zona productora de banano, antes de la construcción 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 cargaban en sus espaldas protegidos por un saco de manta o gangoche y los llevaban hasta 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 y en respuesta a normas sanitarias de los países de recepción.

Los barcos con frigoríficos para estibar carne empezaron a llegar alrededor de 1975, cuando se exportó carne al mercado norteamericano, la estiba de este producto obligaba a utilizar un equipo especial para protegerse del frío de las bodegas, además el embarque se realizaba solo por la noche para evitar los cambios bruscos de temperatura.

Los accidentes y enfermedades laborales y la forma de atenderlos

Durante casi toda esa época, con la excepción de la década de 1970, esas cargas se manipulaban

74 Entrevista realizada a Ramón Virgilio Bravo, setiembre de 1993.



Capitanía Puerto 1927.
Fue construída primero que el muelle.

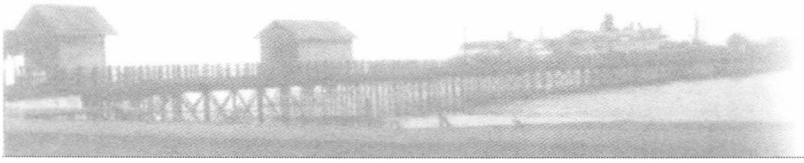


sin guantes, mascarillas, e instrumentos de protección por lo que los accidentes laborales eran frecuentes. Además, cuando hicieron su aparición esos instrumentos los trabajadores se negaban a usarlos porque consideraban que *"eso era una mariconada"*[75], que serían considerados menos hombres que sus antecesores, o porque señalaban 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, por ejemplo la movilización de hierro, tuberías, postes y maquinaria desde las bodegas de los barcos era susceptible de provocar golpes o caídas, o la manipulación de productos químicos contenidos en bidones o sacos como la soda cáustica, abonos y otros, cuyas filtraciones afectaban la piel y los ojos, o podían explotar y producir quemaduras, o el manejo de cargas grasientas, sucias o ardorosas, que unidas al esfuerzo físico 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. Así como las siguientes lesiones: pérdida de un dedo cerrando un carro del ferrocarril, lesiones y hernias en la columna por fuerzas mal hechas, golpes en la cabeza por estar medio dormidos, golpes en las piernas producto de chocar con una lingada, golpes en el cuerpo al ser lanzado contra una pared del barco, después de ser abatido por una lingada, resbalonazos y caídas en las angostas pasarelas de los barcos con carga al hombro, prensaduras en la cabeza entre dos atados de hierro, problemas de la vista y la piel por los tóxicos expedidos, trastornos gastrointestinales por desórdenes en el régimen alimentario, intoxicaciones por la aspiración de químicos.

Los accidentes muy graves no estuvieron ausentes, aunque no eran frecuentes. "Franckson", un fornido trabajador del Muelle Grande, rememoró la muerte de su padre Francisco Zúñi-

75 Entrevista realizada a Carlos María Durán, noviembre 1994.



ga Zúñiga quien había iniciado su vida laboral en el antiguo muelle, donde solo podían atracar los lanchones y había conocido todo tipo de faenas, y accidentes, incluso ya se había escapado de la muerte, una vez cuando siendo winchero en ese viejo muelle le explotó una especie de grúa fija, que tenía el muelle para ayudar a desembarcar los lanchones y que funcionaba con vapor. Pero el 2 de noviembre de 1943 *"le tocaba morirse, porque ni siquiera estaba en su turno, sino que le estaba haciendo la guardia a otro compañero que era como su hermano"*[76]. Francisco se desempeñaba como winchero cuando observó que la pluma, que estaba en el centro del barco, se dobló porque se había roto el gallo, se reventó el cable y meciéndose sin control, se dirigía hacia el Muelle donde estaba la cuadrilla de tierra. 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 como 17 años, pero había comenzado a laborar en la Aduana desde los 13 años, tuvo que ir junto a otros trabajadores, a traer la otra grúa para levantar la pluma y quitársela de encima del pecho. Todo parece indicar que ese 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, carga muy pesada para un equipo antiguo y en malas condiciones, que era el que poseía el barco.

Las bodegas de los barcos constituyeron una trampa mortal para varios trabajadores quienes al caer en ellas, como el recordado Abuelo, el que estaba cargando maíz, o el que al destaparla salió disparado por los aires, se desnucaron o golpearon con objetos de hierro guardados en ellas y les sobrevino la muerte. Algunos trabajadores entrevistados declararon haber sido testigos de: la amputación de una pierna o la explosión de un estañón de ácido sulfúrico que mató a un trabajador y dejó a otros seriamente dañados, la muerte de un trabajador por recibir un golpe con una lingada de vidrio, las caídas con graves consecuencias sobre la columna vertebral.

En el Muelle encontraron la muerte algunos hombres que en ese momento no se encontraban laborando, pero eran parte de ese entorno y no pudieron sortear el peligro que los

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



rodeaba. Gonzalo Bado, un portalonero, al salir del Muelle se colgó de un camión cisterna para aligerar su marcha, se cayó y el camión le pasó por encima. O el excelente soldador del Muelle, que al salir del trabajo se colgó del carro del ferrocarril, se cayó y el tren le cortó un brazo. Pero, el soldador continuó laborando con su único brazo en la plataforma del Muelle. Se recuerda la decapitación de una persona conocida como Rabanito, quien llevaba el café de la medianoche a los trabajadores. Rabanito era un hombre muy mayor a quien los trabajadores recuerdan porque era *"muy charlatán y vacilón"*, el día de su muerte, en 1962, andaba pescando debajo del Muelle y cuando comenzaba a subir por debajo del piso, no se dio cuenta que la máquina del ferrocarril transitaba detrás de él, por lo que lo arrolló, cortándole la cabeza.

No solo en el Muelle se moría, hay que recordar que las labores de limpieza y acondicionamiento de los faros y boyas ubicados en el golfo de Nicoya para facilitar la navegación en algunos puntos peligrosos de la costa, las realizaban hombres que trabajaban en el Muelle. Los faros se construyeron, en 1930, en Puntarenas, Herradura, Punta Mala, Cabo Blanco, Chomes, Manzanillo, isla Yuca, Coyolar, puerto Thiel, y puerto Cortés y las boyas luminosas se colocaron en el estero de Puntarenas[77]. Nicolás Ruiz, un viejo muellero[78], quien se inició en la Aduana a los 16 años, relató la forma en que su hermano Alejandro encontró la muerte, allá en el año de 1953. Esa noche, Alejandro quien formaba parte de un grupo de unos 15 hombres, se entretuvo en El Casino mientras esperaba que saliera la lancha que los conducía al Golfo, y probablemente se tomó algunas copas. Luego, subió a la lancha, al parecer se durmió en el trayecto, y con el movimiento de las olas cayó al agua, sin que sus compañeros se percataran de su caída. No obstante, los compañeros de trabajo para proteger y consolar a la familia del ahogado, nunca contaron la verdad de los hechos y siempre aseguraron haber hecho lo posible por evitar que Alejandro se hundiera en el mar, donde un enorme tiburón, de los que abundaban en esa época, lo esperaba para saciar su hambre. Lo cierto del caso es que el cuerpo nunca apareció, a pesar de su intensa búsqueda duran-

77 Entrevista realizada a Francisco Zúñiga Mata, junio del 2002.
78 Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Op. Cit; p38



te varios días. Su madre y su viuda fueron indemnizadas, su hijo que en ese momento tenía un año de edad, es en la actualidad un destacado profesional. En el imaginario de los trabajadores Alejandro no logró escapar del tiburón, lo que es posible que ocurriera.

Los trabajadores afectados por los accidentes laborales eran atendidos en el Hospital San Rafael que se situaba muy cerca del Muelle, por la Cruz Roja y más tarde por el Instituto Nacional de Seguros. Los trabajadores del Muelle, pese a ser considerados trabajadores ocasionales por la empresa del Ferrocarril, a pesar de pertenecer a cuadrillas con carácter de permanentes, ya que por la lucha del Sindicato llegaron a ser registrados como trabajadores "fijos", gozaron del seguro de enfermedad de la Caja Costarricense del Seguro Social desde 1942, cuando comenzó a dar frutos la legislación social promulgada en esa década. No obstante, como la empresa del Ferrocarril consideraba que eran trabajadores eventuales se negaba a integrarlos al Régimen de Invalidez, Vejez y Muerte, hasta 1969 cuando el Sindicato logró que las autoridades ferroviarias aceptaron darles estabilidad laboral, después de ganar varios juicios laborales. En consecuencia, los estibadores pensionados antes de 1969, se fueron enfermos y lesionados para sus casas, sin derecho a una pensión, y los que comenzaron a cotizar en 1969 debieron cotizar 30 cuotas, como mínimo, para poderse pensionar por el régimen de invalidez, vejez y muerte de la Caja Costarricense del Seguro Social. Por eso algunos viven muy pobremente o con raquíticas pensiones y guardan cierta amargura con una sociedad y una empresa que nunca valoró su trabajo ni su persona. *"Los muelleros sin pensión, los viejos caites han pasado su vejez en la miseria."* [79]

Los muelleros eran atendidos en el Hospital San Rafael, por lo que apreciaron su presencia y también jugaran un importante papel en la lucha por la creación del Hospital Monseñor Sanabria, como se verá posteriormente. Muchos recuerdan la participación en tómbolas para ayudar al Hospital San Rafael, que tantos servicios les prestó, o a la Cruz Roja que llegaba con sus ambulancias al Muelle y por supuesto, la lucha por hacer realidad el Hospital Monseñor Sanabria, inaugurado en 1974. La salud era y es un

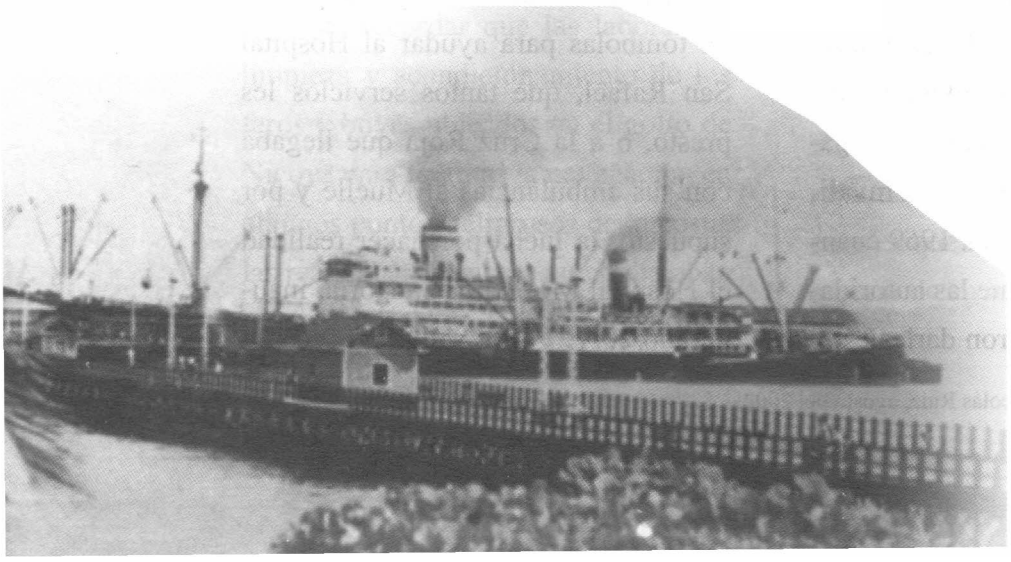
79 Entrevista realizada a Nicolás Ruíz, agosto del 2002.

derecho, pero ellos siempre consideraron un deber brindar apoyo y contribuir a fortalecer a las instituciones encargadas de su gestión. *"Siempre vigilamos que el Hospital San Rafael tuviera buenas condiciones para trabajar como corresponde"*[80]

En síntesis, el puerto de Puntarenas se caracterizó por un proceso artesanal de carga y descarga, por el manejo de unas cargas heterogéneas y peligrosas, intensivas en el uso de mano de obra, por la casi ausencia de máquinas, por largas jornadas de trabajo que se prolongaban durante una semana y más, por el efecto devastador de los fenómenos naturales sobre el proceso de trabajo, como por ejemplo, las lluvias, las cuales obligaban a paralizar la operación y cerrar las escotillas de los barcos para garantizar la seguridad de las mercaderías. El Muelle fue también durante muchos años un espacio laboral caracterizado por la incertidumbre y la desprotección. Sin embargo, ese Muelle y ese proceso de trabajo crearon también una enorme solidaridad entre los trabajadores, unos amigos para toda la vida, un sentido de pertenencia, una conciencia como grupo ocupacional diferente de otros, con sus propias necesidades y particularidades, una determinada cultura de trabajo y recreación, un sentido de masculinidad muy particular, lo que analizaremos más adelante.

80 Entrevista realizada a José Angel Castro, setiembre de 1994.

1929.
Inauguración del Muelle





III- EL TRASLADO, LA APERTURA Y EL FUNCIONAMIENTO DEL PUERTO DE CALDERA (1982-2003)

El traslado al puerto de Caldera (1982)

En la década de 1970, el Muelle Grande poseía las instalaciones más deterioradas de todo el sistema portuario nacional y trasegaba únicamente el 22% de la carga marítima internacional. El congestionamiento del puerto de Puntarenas provocaba que las conferencias navieras le aplicaran sobre tasas o multas, lo que encarecía los productos de exportación y las materias primas y los productos terminados que se importaban. Por ejemplo, en 1975 ingresaron al puerto de Puntarenas 317 buques con una permanencia promedio de 85 horas y con un tiempo inactivo promedio, por cada uno de los buques de 36 horas, o sea del 42% de la estadía.[81]

Puntarenas era el puerto del Pacífico centroamericano que movilizaba la menor cantidad de tonelaje, y se encontraba en una posición muy inferior con respecto a los puertos de Corinto en Nicaragua y Acajutla en El Salvador.[82] Esta realidad preocupaba a las autoridades políticas e institucionales y por supuesto a las cámaras empresariales, por lo que era objeto de una gran discusión en la prensa escrita y en diversos foros. En ese contexto, las autoridades políticas crearon varias instituciones, entre ellas, el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico –INCOP-, mediante la ley N. 4960, en 1972, sobre la base del Instituto Autónomo del Ferrocarril al Pacífico, una institución autónoma surgida en 1953, la cual desapareció. El eje de la nueva institución sería el puerto y no el ferrocarril, y su objetivo principal, según la ley consistía en: *"fortalecer la economía del país, asumiendo las prerrogativas y funciones de autoridad portuaria, con el propósito de suministrar eficientes servicios portuarios y facilidades conexas, incluyendo el transporte por ferrocarril de mercancías y pasajeros hacia los puertos de la vertiente del Pacífico"*. También se creó la Autoridad Portuaria Nacional y se estaba en la búsqueda de salidas a corto, mediano y largo plazo para resolver el problema portuario del país.

En 1972, la Liga Agrícola Indus-

81 Entrevista realizada a Eugenio Carballo, diciembre de 1994.
82 INCOP Informe estadístico, 1975, p.13.



trial de la Caña de Azúcar -LAICA- decidió buscar una opción alternativa al puerto de Puntarenas para agilizar las exportaciones de azúcar, para ello determinó la habilitación de Punta Morales. El INCOP se opuso y planteó la construcción de un nuevo muelle, pero no logró disuadir a la Liga.[83]

En 1973, los principales personeros de la administración de José Figueres Ferrer, especialmente el ministro de Transportes Ing. Rodolfo Silva, y las autoridades del INCOP, decidieron avalar los estudios de una misión técnica del gobierno de Japón, realizados en 1972, los cuales tomaron en cuenta anteriores estudios efectuados por otras compañías consultoras, los que definieron como el sitio más apto para el nuevo puerto la bahía de Caldera, entre Punta Corralillo y Mata de Limón. En segundo término seleccionaron a Punta Morales. Los estudios de la misión japonesa destacaban que ningún otro sitio en la costa pacífica reunía mejores condiciones técnicas que Caldera, además que la construcción del puerto tendría una alta rentabilidad, lo que facilitaba el desarrollo futuro del puerto. El período de construcción de la primera fase de la obra fue estimado en 4 años, y la ejecución de las 3 etapas, en las que se calculó la totalidad de la obra, se prolongaría hasta 1995.[84]

El traslado a Caldera y su financiamiento debió ser acordado por la Asamblea Legislativa, donde se gestó una gran discusión y se expresó el rechazo al traslado del puerto internacional, por parte de la mayoría de los puntarenenses. El ministro Silva insistió en que la decisión sobre Caldera se apoyaba en estudios técnicos, además el gobierno del Japón se comprometía a financiar la obra con un crédito externo en condiciones muy favorables para el país.

El traslado del puerto a Caldera fue apoyado por las cámaras empresariales, las organizaciones de trabajadores, la prensa, las autoridades del gobierno y del INCOP, incluido el presidente ejecutivo de la institución, el Ing, Rafael París S; oriundo de Puntarenas. Las voces oposicionistas al traslado a Caldera, sustentaban sus argumentos en el posible perjuicio económico, social y laboral que sufriría Puntarenas al perder la calificación de

83 Alvarez Pérez, Jorge El complejo portuario de Caldera y su impacto en el empleo Tesis para obtener el grado de magíster en Sociología, Sistema de Estudios de Posgrado, Universidad de Costa Rica, 1985, p.12-16.

84 La Nación, 13 y 19 de noviembre de 1972.



puerto internacional. En la Asamblea Legislativa los diputados pertenecientes a la oposición política al partido Liberación Nacional que estaba en el gobierno, como Alvaro Chen Lao, Emiliano Odio Madrigal y Guillermo Villalobos Arce argumentaron a favor de Puntarenas y en rechazo a Caldera. Sin embargo, después de acaloradas discusiones, en setiembre de 1974, la Asamblea Legislativa aprobó el préstamo japonés para la construcción de la primera etapa del puerto de Caldera.[85]

En 1974, el INCOP y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes se plantearon la realización de las obras previas al traslado del puerto a Caldera para su ejecución inmediata. Entre ellas, era fundamental realizar: el acondicionamiento del terreno del futuro puerto, la electrificación, los acueductos, el acceso ferroviario y carretero, y la construcción de un rompeolas. Otros proyectos, especialmente los ubicados en Puntarenas, no fueron avalados por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, por ejemplo, la ampliación del Muelle Grande para transformarlo en una T, o sea agregarle un puesto de atraque, iniciada por el Ing. París nunca recibió el respaldo para concluirse.[86]

La licitación para la construcción del muelle de Caldera, las obras marítimas y de atraque, fue adjudicada a la empresa nacional CARREZ S.A; en agosto de 1977, la que inició la construcción en enero de 1978 y la concluyó a fines de 1981. El puerto de Caldera fue inaugurado por Rodrigo Carazo Odio, presidente de la República, el 17 de diciembre de 1981. En esta primera etapa, el puerto de Caldera tendría capacidad para atender 3 buques, al mismo tiempo, de 20 mil, 10 mil y 5 mil toneladas.[87]

El puerto de Caldera fue puesto en operación de 1982. El traslado debió planificarse y negociarse con el Sindicato de trabajadores. Para ese entonces el Sindicato que agrupaba a los muelleros había tomado mucha fuerza, debido a que la actividad portuaria era el centro de las preocupa-

85 Alvarez P, Jorge, Op. Cit, ps. 20 y 21.
86 Véase la prensa nacional de los años 1973 y 1974. La aprobación en tercer debate salió publicada el 20 de setiembre de 1974.
87 La República, 31 de mayo de 1974.



Puerto Caldera



ciones del INCOP, y ferrocarriles, ferroviarios y sindicatos ferroviarios[88] tenían menor presencia.

La adaptación al puerto de Caldera no fue fácil para los trabajadores, ya que la resistencia a los cambios constituye un proceso lógico debido a que lo desconocido genera incertidumbre, además las operaciones se iniciaron sin que la infraestructura y maquinaria necesaria estuvieran a la mano. La carretera hacia el puerto de Caldera no se había concluido, los remolcadores no eran los adecuados ni eran suficientes, el equipo para el manejo de los contenedores, la forma principal en que se movilizan las cargas, era escaso, los montacargas eran muy pocos y la planta física no se había finiquitado. Por otra parte, el traslado al puerto de Caldera coincidió con el momento más agudo de la crisis económica de esa década, cuando el dólar se disparó en más de un 800%, por lo que las importaciones se paralizaron y los barcos disminuyeron su presencia en el puerto. Probablemente, en esto último influía el hecho de que era un puerto nuevo y no aparecía ubicado en los mapas de navegación que usaban las compañías navieras.[89]

Por su parte los trabajadores añoraban el bullicio del puerto de Puntarenas, la playa llena de sombrillas de colores y lindas bañistas, la música proveniente de los kioscos y los centros de esparcimiento, la visita de los familiares... *"En Caldera solo nos veíamos la cara entre nosotros"*[90] En Caldera no había nada de eso, era un puerto construido en una zona casi deshabitada, con instalaciones resguardadas y donde la entrada era estrictamente controlada. A la hora del almuerzo, los portuarios, solamente se veían las caras entre ellos y los almendros y cocales brillaban por su ausencia. No obstante, el traslado a Caldera permitió mejorar las condiciones de vida y trabajo, debido a que la negociación entre las autoridades y el Sindicato originó muchos cambios positivos. Cambios positivos, que como se analizará más adelante, también entrañaran grandes desafíos e incertidumbre.

87 Alvarez Jorge, Op cit; pp. 21-22.
88 El sindicato Unión Ferroviaria y Portuaria Nacional, fundado en 1949, y que agrupaba fundamentalmente a los ferroviarios, continúo teniendo afiliados en la institución.
89 Entrevista realizada al Lic. Rodrigo Araúz, 20 de diciembre de 1991.



¿Qué cambió en el puerto de Caldera?

Una de las medidas más importantes, desde el punto de vista de los trabajadores, fue el establecimiento de nuevas y mejores relaciones laborales, que se expresaron en la firma de la primera Convención Colectiva de Trabajo, la cual daba un salto de calidad en relación con el pasado, con respecto a las condiciones laborales y la resolución de conflictos, puesto que se estableció una Junta de Relaciones Laborales, con composición bipartita, de los trabajadores y la patronal.

Los trabajadores pasaron a ganar por primera vez, un salario base, el cual ellos denominan "sobresueldo" además del pago por tonelaje movilizado, que ya se había conquistado en la década de 1970, en el puerto de Puntarenas. En el puerto de Puntarenas, los estibadores no disfrutaron de estabilidad laboral sino que la mayor parte del tiempo recibieron un salario según hora trabajada, las horas de descanso no se pagaban. Hora trabajada hora ganada, si los barcos no llegaban o eran insuficientes no se ganaba, aunque debían presentarse permanentemente, a la hora de pasar lista. Esta situación unida a la inestabilidad laboral[91] propiciaba que algunos trabajadores utilizaran la vía de la sustracción de mercaderías para mejorar sus ingresos, para compensar la inestabilidad y el poco salario. Algunos trabajadores han expresado que el robo de licores, en parte, se efectuaba para soportar las difíciles condiciones de trabajo, especialmente la carga y descarga de barcos en la bahía. La acción sindical de los trabajadores logró corregir la inestabilidad laboral y los bajos salarios, en la década de 1970, cuando incluso se conquistó el pago salarial dependiendo del tonelaje movilizado. Por otra parte, el "sobresueldo" tenía como fuente de financiamiento lo que se pagaba en Puntarenas por hora muerta, que era casi el 35% del salario total mensual, es decir esperando por el acceso a los carros del ferrocarril, por el atraque de los barcos, por lanchones disponibles, etc. En el nuevo puerto los barcos iban a durar menos tiempo en las labores de carga y descarga, en consecuencia, el ahorro en los pagos de hora muerta se canalizaba al pago del salario base.

En el puerto de Caldera se consolidó el mecanismo salarial según el

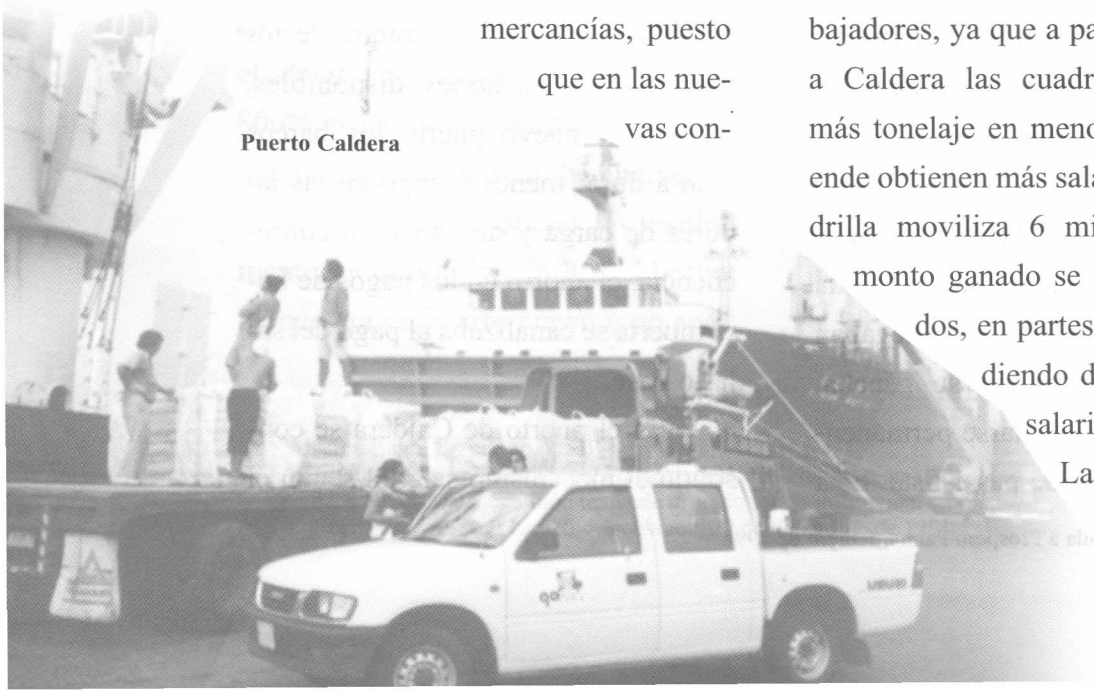
90 Entrevista realizada a Prospero Palma, febrero de 1994.

tonelaje movilizado, dentro de un marco de estabilidad laboral, meta que se había obtenido en 1969 y además se contó con un salario base, independiente de los barcos que arribasen al puerto. El tonelaje fue la respuesta para movilizar cargas difíciles como la de la saquería, la cual no desapareció, ya que los trabajadores sacaban cuentas de que si se ganaba por tonelaje y no por hora, se compensaban las dificultades que ocasiona este tipo de carga. En estos días difíciles de 1982, cuando pocos barcos atracaron en el puerto, los trabajadores apreciaron la importancia y utilidad del salario base o "sobresueldo". *"Durante medio año casi no llegaba barco"*[92]

El establecimiento del salario base y los nuevos embalajes de las cargas han disminuido notablemente la sustracción de mercancías, puesto que en las nuevas condiciones los trabajadores tomaron conciencia de la importancia de conservar sus puestos de trabajo y evitar las fuertes sanciones estipuladas por ese delito.

Un asunto muy importante que se ejecutó en Caldera y que incidió sobre el salario de los trabajadores fue la revisión de las tarifas que pagan los barcos a la autoridad portuaria por concepto de servicios a las naves tales como: radiocomunicaciones, señalización marítima, lanchas remolcadores, amarre y desamarre, muelle, cables, pasarelas, electricidad, combustible, agua, etc y especialmente de servicios a la carga, tales como: operaciones de carga y descarga, almacenaje, custodia y despacho, despacho directo, transferencia e instalaciones. Las nuevas tecnologías movilizaban una mayor tonelaje, lo que benefició a los trabajadores, ya que a partir del traslado a Caldera las cuadrillas movilizan más tonelaje en menos tiempo y por ende obtienen más salario. Si una cuadrilla moviliza 6 mil toneladas, el monto ganado se divide entre todos, en partes iguales, dependiendo de las categorías salariales.

Las denominadas guardias de las



Puerto Caldera

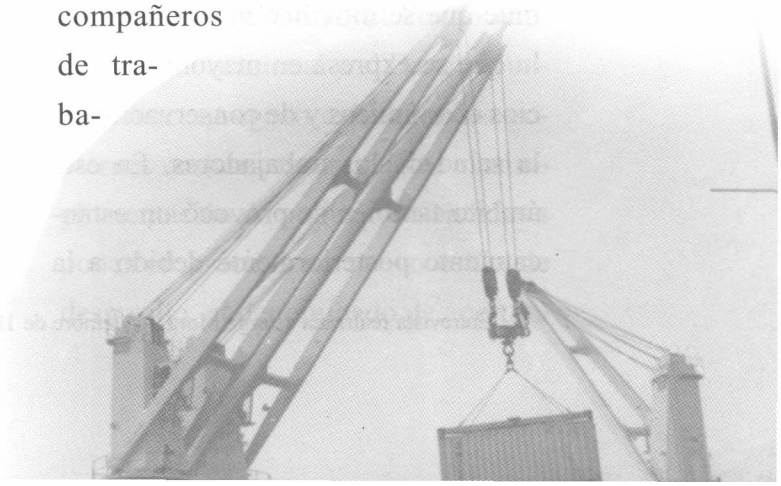


cuadrillas pasaron a ser de 8 horas. Ocho horas de trabajo y ocho horas de descanso hasta terminar el barco. En las 8 horas se incluía el tiempo requerido para el traslado desde el Muelle de Puntarenas, puesto que la pasada de la lista de los trabajadores para conocer si se habían presentado a laborar, según el acuerdo con el Sindicato, debía realizarse en ese lugar, con lo que no se afectaba a los trabajadores cuya residencia se encontraba en el cantón central de Puntarenas. Los trabajadores obtuvieron que el transporte desde el puerto de Puntarenas hasta el puerto de Caldera fuera brindado y financiado por el INCOP.

En el puerto de Puntarenas la Empresa financiaba en el rubro de alimentación, únicamente, un café con un emparedado a las 12 de la noche para que los trabajadores mejoraran el ánimo y recuperaran las fuerzas. En el puerto de Caldera los trabajadores lograron que el INCOP se responsabilizara de suministrarles la alimentación de los tres tiempos: desayuno, almuerzo y comida.

Una gran conquista laboral fue la relativa al establecimiento de políticas de capacitación y adiestramiento sistemático y permanente, una función que se comenzó a practicar incluso antes del traslado, para preparar al personal a desenvolverse en un puerto moderno, donde las cargas estarían compuestas, principalmente, por contenedores. Algunos trabajadores recibieron cursos fuera de Costa Rica, visitaron puertos latinoamericanos y europeos, se trajeron instructores extranjeros y algunas instituciones de educación superior de la región crearon carreras vinculadas con las necesidades del puerto. La empresa se comprometió a capacitar a los trabajadores en centros de adiestramiento nacionales e internacionales, algunos estuvieron en Holanda, Perú y otros puertos, así como a fundar un centro de capacitación portuaria en el país. "En Caldera todo fue diferente, se comenzó una nueva etapa" En apariencia, quedaba atrás la capacitación por medio de los compañeros de trabajo.

Puerto Caldera



91 Recuérdese que la estabilidad laboral fue obtenida por los estibadores en 1969.

92 Entrevista realizada a Raúl Reina B., marzo de 1994.



jo más experimentados y con gusto por la enseñanza, la observación y el ingenio. No obstante, los trabajadores más antiguos se sintieron desplazados, y se creó un antagonismo entre nuevos y viejos trabajadores, ya que a los primeros no se les estimuló o incentivó. Asimismo, como analizaremos después, la capacitación institucional sistemática cesó varios años después, en el contexto de las nuevas orientaciones económicas y políticas.

Los antiguos instrumentos de trabajo fueron sustituidos por nuevas tecnologías y equipo para la carga y descarga de mercaderías, tanto las incorporadas a los buques modernos, como las del puerto, el cual posee montacargas e izadores frontales para la movilización de contenedores, los cuales pasaron a manos de un nuevo tipo de personal denominado de transferencia, o sea el encargado de movilizar las mercaderías desde la pantalla del muelle a las bodegas o a los medios de transporte. La maquinaria permite que se movilice mayor tonelaje, lo que se expresa en mayores beneficios económicos y de conservación de la salud de los trabajadores. En este ámbito también se provocó un estancamiento posteriormente debido a la ausencia de una política de largo plazo referida a la compra de equipo, según la vida útil de la maquinaria, la falta de políticas de aprovisionamiento permanente de repuestos, serán la tónica en el puerto de Caldera.[94]

La salud ocupacional pasó a ser una preocupación institucional, para tal efecto se estableció la Comisión de Salud Ocupacional, responsable de brindar y capacitar en el uso de los instrumentos de protección para la realización de las operaciones portuarias. Los accidentes laborales pasaron a ser atendidos inmediatamente, por una enfermera y para el traslado de los heridos se estableció el servicio de ambulancia las 24 horas. No obstante, algunas de las cargas más molestas desaparecieron del muelle, como fruto del proceso de industrialización, iniciado en la década de 1960 y por los nuevos sistemas de embalaje, y de carga y descarga de las mercaderías, propios de los barcos actuales. Los sacos de cemento, harina y abonos desaparecieron con la apertura de la Fábrica Nacional de Cementos, Molinos de Costa Rica y FERTICA, respectivamente, por nombrar algunas de las cargas más frecuentes.

Algunos trabajadores y dirigentes

94 Entrevista realizada a Jorge Mora, noviembre de 1994.



sindicales expresaron que a pesar de los grandes cambios en salud ocupacional, todavía se carece de una profunda conciencia sobre la importancia del recurso humano, se irrespetan normas establecidas por la Organización Internacional del Trabajo –OIT-, referentes a la salud ocupacional. Las violaciones más serias tienen que ver con los riesgos laborales, la contaminación, y otros que provocan los barcos en malas condiciones, deteriorados, barcos generalmente con bandera panameña, por conveniencia, pero pertenecientes a países africanos y de otras nacionalidades, o de China, a los cuales la Autoridad portuaria no les exige el registro de garantía de los aseguradores internacionales. La mayoría de estos barcos son "charteados", es decir alquilados para movilizar determinadas cargas, a un menor precio, por lo que los costos son menores.

El funcionamiento de puerto Caldera

El puerto de Caldera entró en operación en 1982, en el contexto de una profunda crisis económica y social, del agotamiento del estilo de desarrollo de sustitución de importaciones y del modelo reformista de desarrollo o proyecto social demócrata, impulsado por el partido Liberación Nacional a partir de 1950. Frente a esta situación los gobernantes y sus equipos económicos, al igual que una mayoría de diputados que han integrado las diferentes asambleas legislativas, de las últimas décadas, han buscado una salida a la crisis, que algunos denominan de corte neoliberal, lo que ha implicado profundas transformaciones económicas, sociales y en la forma y carácter del Estado. Durante los últimos 20 años y aún antes, en un marco, no exento de contradicciones y conflictos, el país ha avanzado por la senda de la *"estabilización económica y del reajuste estructural"*, es decir, ha transitado en la era de los Programas de Ajuste Estructurales, conocidos popularmente como PAES, dentro de una estrategia que busca una nueva reinserción de la economía costarricense en el mercado mundial, como veremos más adelante.

Los organismos financieros internacionales en especial el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial, han entregado créditos a los gobiernos costarricenses, sujetos a la implementación de políticas orientadas a poner en práctica un nuevo estilo de desarrollo, el denominado de apertura



comercial y promoción de exportaciones, el cual tiene implicaciones sobre todos los niveles de la estructura económica, los medios de comunicación y de transporte, es decir los puertos constituyen un espacio estratégico a reestructurar. Además el Estado ha sido compelido a reducir su significación social, lo que se ha manifestado en el puerto Caldera en un proceso de relativo estancamiento, ya que las tres etapas del proyecto planteadas por la Comisión Técnica Japonesa nunca se llevaron a cabo, solamente la primera, y no ha existido una política de renovación de equipo, y capacitación permanente del personal[95]. Estos elementos le han impedido al INCOP cumplir a plenitud con sus funciones de autoridad portuaria, según lo estipula la ley de creación.

Este contexto es necesario para entender la problemática del puerto en la actualidad, el avance de los procesos de privatización y la situación de los trabajadores, como veremos a continuación. Los grandes cambios que comentamos con anterioridad, como la modernización del puerto, la capacitación del personal, la salud ocupacional, y otros no se consolidaron plenamente, sino que dieron sus primeros pasos y tendieron a paralizarse. En consecuencia, en el contexto de la apertura comercial y la promoción de las exportaciones la "supuesta incapacidad" del INCOP se fue tornando visible. En 1992, el Arq. Guillermo Madriz, ministro de Obras Públicas y Transporte expresaba lo siguiente:

"El servicio portuario costarricense ha llegado a un momento crítico ante la falta de infraestructura, así como por la ineficacia operativa y administrativa."[96]

¿Cuál fue la vía buscada por las autoridades institucionales y nacionales para lograr la modernización y la eficacia? La respuesta a esa pregunta la encontraremos en las páginas siguientes.

Los estibadores de puerto Caldera

La creación del INCOP en 1972, el traslado de las oficinas administrativas a Puntarenas y luego a Caldera, el nombramiento de personas en calidad de presidentes ejecutivos y miembros de las juntas directivas de la institución originarios de Puntarenas,

95 Véase entre otros: Botey S, Ana María "Ferroviarios y portuarios frente al ajuste estructural" Revista de Ciencias Sociales N. 60, junio, 1993, pp. 73-84.

96 La Nación, 29 de abril de 1992, p. 8A



propició, en opinión de algunos trabajadores y dirigentes sindicales, condiciones para que ingresaran a laborar a la institución personas cuya condición más importante era estar vinculadas a los partidos políticos que ganaban las elecciones, ya que este es el que nombra a las autoridades señaladas, especialmente durante la década de 1970. Es decir, el ingreso a laborar al muelle se politizó, en alguna medida, ya que formó parte de los compromisos de la campaña electoral con la base socio política local. En la década siguiente esta situación continuó, especialmente, en el sector administrativo, con poco impacto en el personal de operación portuaria, debido a la vigencia de las Convenciones Colectivas de Trabajo, firmadas a partir de 1982, las que han determinado que para adquirir una plaza en propiedad, es necesario que la instancia correspondiente tome en cuenta la antigüedad, la capacidad y la idoneidad del trabajador. El Sindicato, con la vigilancia de los trabajadores, controla y exige que se cumpla lo estipulado en la Convención Colectiva de Trabajo.

El traslado a puerto Caldera no modificó la composición "regional" de los trabajadores, la inmensa mayoría continuaron siendo puntarenenses, muchos pertenecientes a las viejas familias de portuarios, los que no vieron afectada su situación puesto que, según lo negociado entre las autoridades y el Sindicato, la pasada de lista se realiza en Puntarenas, donde se encuentra la jurisdicción legal del INCOP. La presencia de trabajadores originarios de Esparza y del área de impacto del complejo portuario de Caldera es casi mínima, especialmente en el sector operativo, es un poco más significativa en el sector administrativo.

En el momento del traslado a puerto Caldera, en el puerto de Puntarenas existían 8 cuadrillas fijas, 50 agregados fijos y 75 *"come cuando hay"*, es decir ocasionales. En el puerto de Caldera se mantuvo este personal, excepto porque *"los come cuando hay"* o *"teletón"* pasó a tener 100 miembros.[97] En 1994, en una negociación conjunta entre el Sindicato y las autoridades los miembros de la teletón disminuyeron en un 50%. Estos trabajadores laboran en el Muelle solo si hay necesidad de mano de obra, están todo el día sujetos al llamado de

97 En la actualidad no existe la "teletón" debido a las negociaciones del Sindicato con la empresa, encaminadas a prescindir del personal de operación portuaria, especialmente el de la carga y la descarga.



trabajadores ocasionales, cuando más posibilidades de trabajo se concretan es durante el fin de semana.

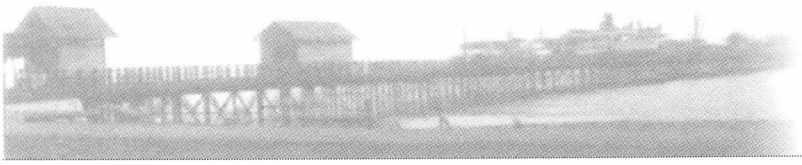
En puerto Caldera se crearon nuevas categorías de trabajadores, relacionadas con las nuevas tecnologías, que se especializaron según diferentes áreas de trabajo. Se estableció el grupo de transferencia de mercaderías, los operadores de maquinaria pesada y liviana, la terminal de contendores posibilitó la creación de técnicos de apilamiento y despacho de contenedores, los cheques o inspectores de cargas y más tarde, la informatización de la operación portuaria requirió la calificación en ese rubro de algunos trabajadores.

Las jornadas y la organización del trabajo en el puerto de Caldera

Tal y como se apunta en el apartado que explica los cambios en el nuevo puerto, la jornada de trabajo en Caldera para las cuadrillas de trabajadores del Muelle se realiza en guardias de 8 horas cada una. Es decir, las 8 cuadrillas existentes compuestas por 24 trabajadores cada una, se dividen en 2 grupos de 12 trabajadores cada uno, el grupo A y el B, los grupos rotan cada 8 horas, la pasada de lista se realiza en Puntarenas y el tiempo de traslado de Puntarenas a Caldera se incluye en las 8 horas.

Las nuevas tecnologías han afectado o modificado la organización del trabajo y las funciones de todas las categorías de trabajadores. Por ejemplo, en el pasado, en el Muelle de Puntarenas, los guardacabos cuya función era ayudar a atracar y desatracar a los barcos y lanchones, así como preparar todo tipo de amarras para tal efecto, eran centrales en la operación portuaria. En la actualidad han perdido sus funciones, puesto que los barcos traen su propia tecnología para atracarse. *"En Caldera los guardacabos vieron desaparecer sus funciones"*[98] Los wincheros que comenzaron manipulando winches de vapor, luego eléctricos, hoy se enfrentan a los barcos de tercera generación denominados robotizados, con un tipo de grúa corrediza que corre a lo largo de toda la extensión del barco, la que se controla por un sistema computarizado. El capataz de tierra o de a bordo, al igual que el grupo de estibadores, ya no necesita la experiencia, la fortaleza, y la cooperación para el éxito de la opera-

98 Entrevista realizada a Alvaro Chavarría, julio de 1993.

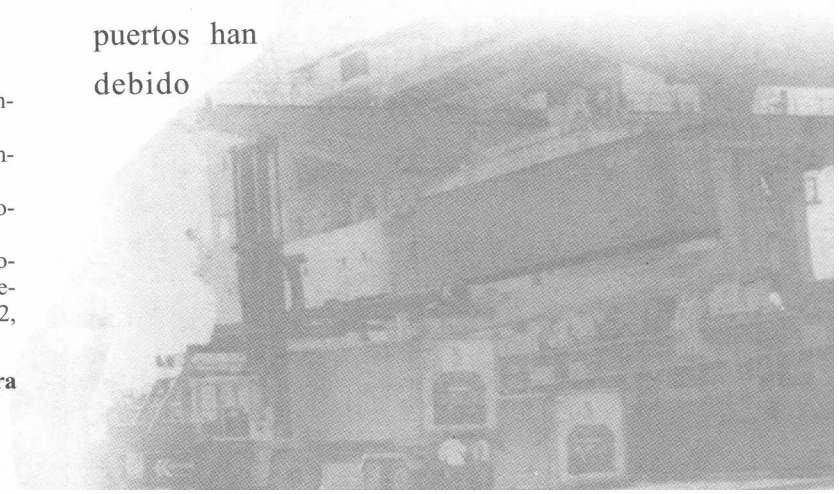


ción de carga y descarga. Las nuevas tecnologías requieren una alta calificación de unos pocos trabajadores, mientras que de los otros no se necesita la capacidad de decisión, la creatividad, la fuerza, el equilibrio, la habilidad, por lo que finalmente, son eliminados del proceso de trabajo. Los viejos trabajadores expresan que *"hoy cualquiera puede trabajar en los muelles"*[99], u *"hoy trabajan los inteligentes, en el pasado éramos los brutos"*[100], esta última expresión en alusión a que en el pasado el trabajo era tan extenuante que acababa con la vida y la salud de los estibadores. Además, cada derecho alcanzado hubo que conquistarlo por medio de la lucha social, en el presente como ellos mismos dicen *"la mesa se encuentra servida"*[101]. ¿Valorarán las nuevas generaciones de trabajadores portuarios esas conquistas? Esa es la pregunta que la *"vieja guardia"* se plantea.

99 Entrevista realizada a Eladio García, noviembre 1993.
100 Entrevista realizada a Simón Marquéz, dicimbre de 1993.
101 Entrevista realizada a Efraín Chavarría, noviembre de 1994.
102 Martner Peyrelongue, Carlos "Puertos pivotes en México: límites y posibilidades" Revista de la CEPAL N. 76, abril del 2002, pp.125 y 126.

El proceso de carga y descarga en puerto Caldera

Las transformaciones tecnológicas sufridas por los barcos y los puertos a partir de la década de 1960, y especialmente en las dos últimas, han modificado los procesos de carga y descarga de los buques. En la actualidad los buques tienden a especializarse en una modalidad de carga, o sea se transforman en unipropósito, han aumentado la velocidad de la marcha y el tamaño, y por supuesto la capacidad de carga, ya que los buques rápidos y de alto tonelaje son más rentables. En las últimas décadas se duplicó el tamaño máximo de los buques portacontenedores, lo que supone una transformación profunda en el sistema portuario internacional.[102] Uno de los principales desafíos de los buques es disminuir el tiempo de estancia en los puertos, debido a que estas son muy caras. Los puertos han debido



Puerto Caldera

atender nuevas demandas de la marina mercante mundial, como prestar servicio a los buques portacontenedores con terminales especiales, tal es el caso de Caldera.

El puerto de Caldera cuenta con 3 puestos de atraque, el primero tiene 210 metros de largo y un calado de 11 metros, el segundo tiene 150 metros de largo y un calado de 10 metros y el tercero tiene una longitud de 130 metros y un calado de 7.5 metros. La infraestructura le permite ser multipropósito, es decir es apto para atender buques graneleros, de contenedores, convencionales con carga general y buques con el sistema roll-on roll of para el tráfico de automóviles.

Un cambio fundamental en el manejo de las cargas en los puertos se originó con la creación de unidades de carga cuyo peso total se aproxima a la capacidad de las máquinas de trasbordo, la sistematización de unidades modulares de carga, es decir el uso masivo de los contenedores, ha revolucionado el manejo de las cargas, muchos de los cuales se movilizan por el sistema "puerta a puerta", el cual ha superado el viejo concepto de enviar mercaderías de "puerto a puerto", disminuyendo así el uso de bodegas, y la inseguridad de las mercancías, las cuales deben entregarse rápidamente[103]. La contenedorización se introdujo junto a los avances en la manipulación mecánica de las cargas a granel, provocando impactos profundos, especialmente en el uso de mano de obra. Los contenedores permitieron normalizar las dimensiones de las cargas y estandarizar los equipos de movilización de las cargas en los puertos, lo que facilitó la introducción de procesos automatizados y computarizados a gran escala.

Aproximadamente, el 80% de la carga que se moviliza en el puerto de Caldera, proviene de barcos graneleros, es decir su carga consiste en mercadería a granel, líquida o sólida, como por ejemplo las importaciones de: maíz, trigo, sorgo, soya, clinker –materia prima

Puerto Caldera





para la elaboración del cemento-, carbón mineral y sal. En el pasado estas cargas se movilizaban en forma fraccionada, o sea en sacos, barriles, bidones, en la actualidad se usan equipos especiales para el trasiego de los graneles, diferentes medios mecánicos para sacarlos o introducirlos en las escotillas de los barcos, como transportadores de tornillo helicoidal, las paletas de muelle y de barco, acopladas a las grúas, que permiten levantar gran cantidad de toneladas del producto en una sola izada.

Las otras cargas, o sea el 20% restante, están representadas por contenedores, automóviles y mercadería general. Los barcos contenedorizados movilizan las importaciones de todo tipo de productos industriales, así como las exportaciones de café y bananos. Los melones, verduras y plantas ornamentales se transportan en contenedores refrigerados. Los barcos "carreros", o sea los que transportan automóviles desde los países asiáticos: Corea y Japón, generalmente, los movilizan sobre las cubiertas de los barcos y las escotillas, aunque algunos automóviles viajan en contenedores.

Algunos barcos, generalmente de bandera china con productos chinos, son los que movilizan cargas fraccionadas: saquería tóxica como la que contiene soda cáustica, bidones con ácidos, herbicidas, fungicidas y cartonería suelta con juguetes y otras mercancías. Como señalamos en otro apartado, los dirigentes sindicales consideran que la autoridad portuaria es muy complaciente con estos barcos que no respetan las normas internacionales relativas a la salud ocupacional de los trabajadores portuarios.

Las labores de las cuadrillas, especialmente las de los estibadores han variado mucho, puesto que en los barcos graneleros, los medios mecánicos han sustituido a los hombres en la operación de carga y descarga. Los estibadores realizan fundamentalmente labores de observación y supervisión de la operación. Por ejemplo, los "clanches", especie de grandes cucharas automáticas que se



Puerto Caldera

103 CENFOCAP Los puertos en Costa Rica y la función portuaria San José, Costa Rica: Editorial del Ministerio de Educación Pública, 1985, pp. 71-94.



utilizan para movilizar los cereales, forman parte de la tecnología del barco y son operados por el winchero, quien dirige la descarga hacia una tolva, especie de gran embudo, que se coloca encima del camión que trasladará el cereal, o sea se utiliza el sistema de transporte directo. El camión se carga, en un promedio de tiempo, que oscila entre 5 y 10 minutos, los trabajadores vigilan que no se derrame el producto y todo resulte en forma exitosa.

Los barcos que transportan minerales, generalmente poseen una especie de tornillo o elevador, especie de brazo que saca el producto desde las escotillas y lo deposita en una faja transportadora que ubica el producto en la pantalla del muelle. Desde ahí un cargador lo eleva a una vagoneta y esta lo lleva a su destino final. También arribaban a Caldera algunos barcos de graneles líquidos, generalmente dirigidos a la Refinadora Costarricense de Petróleo-RECOPE- que utilizan una bomba de succión para sacar el producto por medio de tuberías, y estas lo dirigen hacia los depósitos de los trailers cisternas. Los contenedores son sacados del barco a la pantalla del muelle por los medios del barco, o sea las grúas, operadas por los wincheros, los estibadores de las cuadrillas de tierra y de a bordo se encargan de velar porque el contenedor esté en posición correcta y de atrincarlo o desatrincarlo en los cuatro extremos o esquinas, de soltar los cables que lo sujetan de la cubierta del barco. Cuando los contenedores se trasiegan en la bodega del buque este se apila en sus respectivas células permaneciendo inamovible. La estiba, acomodo y traslado de los contenedores está a cargo de los trabajadores de transferencia, quienes conducen los montacargas e izadores frontales para movilizarlos al patio de contenedores, a los predios conexos, o al furgón para ser enviado a su destino final. En los barcos "carreros" las cuadrillas de tierra y de a bordo se encargan de soltar los automó-

Puerto Caldera





viles que vienen amarrados en la cubierta del barco y en sus bodegas, al ajuste o desajuste de cadenas de la estructura del barco, para que el personal de transferencia los retire utilizando la rampa que posee el barco.

En puerto Caldera el ferrocarril dejó de ser el medio de transporte más importante, el único que se desplazaba hasta el muelle y se ubicaba paralelo a los barcos para recibir la mercadería proveniente de las escotillas de los mismos, la cual era levantada por los wincheros, ubicados en las grúas de los barcos, después de que los trabajadores la apilaban en la cubierta o en el piso del muelle. Existe vía férrea para que la máquina se desplace a la pantalla de atraque en sus 3 puestos, al patio de apilamiento del hierro, a las bodegas, y al patio de contenedores, pero casi no se ha utilizado. En los inicios de la década de 1990 el ferrocarril había perdido la capacidad de transporte de carga en un 70%, según datos de los dirigentes sindicales. En la actualidad el único producto que se moviliza por ferrocarril es el hierro, en muy poco tonelaje, porque hasta en esta carga, idónea para ser movilizada por el ferrocarril, el transporte automotor ha ganado la partida. En consecuencia, su lugar ha sido ocupado por flotillas de furgones y grandes vagonetas.

El ritmo de trabajo de la operación portuaria lo imponen las máquinas, las grúas de los barcos, el equipo mecánico de carga y descarga, la maquinaria de transferencia, ya no se depende de la velocidad y habilidad de los trabajadores en la operación de carga y descarga.

Los accidentes laborales no han estado ausentes y varios de ellos han resultado de consecuencias fatales, ocasionado la muerte de los trabajadores, han ocurrido en el proceso de carga y descarga de contenedores y han afectado a trabajadores que se encontraban en las tareas de atrinque y desantrinque de contenedores o supervisando la estiba de los mismos. Los golpes de un contenedor a trabajadores involucrados en la operación han llevado a la muerte. *"En Caldera he visto accidentes fatales movilizando contenedores, pueden resultar peor que los golpes de lingada del Muelle Grande"*[104]. Han sido atendidos por el personal del dispensario de primeros auxilios que se encuentra en puerto Caldera y trasladados al Hospital Monseñor Sanabria en Puntarenas.

104 Entrevista realizada a Manuel Segura Sánchez, diciembre del 2002.



El efecto de las nuevas tecnologías portuarias sobre el empleo

Las nuevas tecnologías han permitido que los trabajadores puedan conservar su salud y aumentar sus ingresos, pero tienden hacia la profundización del desempleo, al desplazar a la mano de obra de la operación portuaria, tal y como ha venido sucediendo en todos los puertos del mundo, donde las antiguas cadenas humanas de trabajadores han sido sustituidas, como ya lo hemos analizado por la acción de las máquinas de los barcos y del puerto. El fenómeno del desempleo en el puerto de Caldera no se ha producido por la combatividad y la capacidad negociadora de la organización sindical y las autoridades institucionales y nacionales. El Sindicato ha hecho todos los esfuerzos para que no se produzcan despidos debido a que la región no ofrece fuentes de trabajo, además tomando en cuenta que los nuevos sistemas de carga y descarga, aplicando la tecnología, generan una gran riqueza. No obstante, la dirigencia sindical está consciente de que los nuevos sistemas de trabajo requieren de menos trabajadores, que la estructura y el tamaño de las cuadrillas deben ser modificados. En consecuencia, el número de integrantes y la distribución espacial de los hombres de las cuadrillas se ha mantenido intacto, pese a que la operación portuaria no los requiere. El desempleo oculto se ha venido produciendo, puesto que poco a poco, fue ocurriendo una reducción de trabajadores ocasionales, lo que unido al crecimiento de la población genera una contracción del mercado laboral local.[105]

El cambio tecnológico ha tenido una importante repercusión sobre la cantidad y la calidad de la mano de obra empleada. Disminuyen los puestos de trabajo, no solo para los integrantes de las cuadrillas, sino que también ocurre lo mismo, en las filas del personal de bodegas, de vigilancia y administrativo. *"Todo esto ha hecho que la disciplina se comenzara a quebrar"*. Las tareas de verificación y seguridad se realizan por medios electrónicos desde centros de control. Los supervisores de a bordo o capataces ya no requieren de una amplia capacidad de decisión sobre la secuencia de la carga, la estiba, la elección del aparejo, la seguridad y el cuidado de las mercancías, así como sobre las horas

105 Entrevista realizada a Jorge Arturo Jara, noviembre del 2002.



de trabajo y el tamaño de las cuadrillas necesarias para realizar la tarea. Su iniciativa, su criterio se han vuelto innecesarios con los nuevos sistemas. La elección del equipo de manipulación, la secuencialización de las tareas y los lugares de estiba pueden ser seleccionados en forma computarizada.[106]

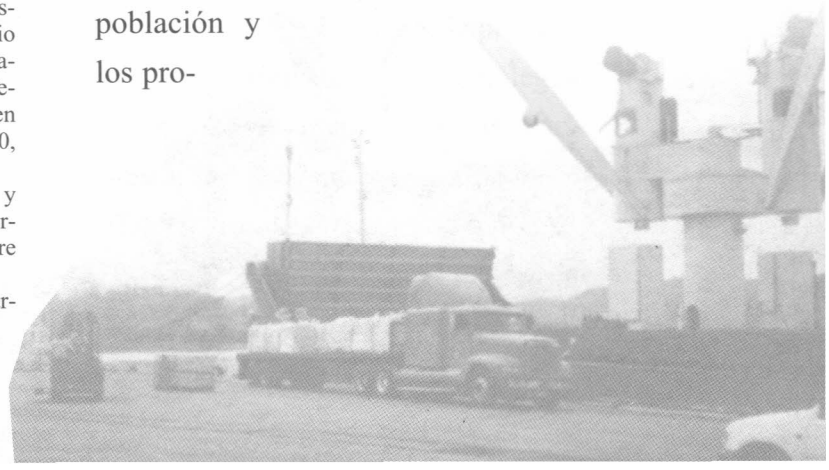
El descenso en la demanda de estibadores como resultado de las tecnologías modernas puede observarse en los siguientes ejemplos, en el Reino Unido para movilizar carga seca a granel, en la década de 1950, se necesitaban 20 hombres para cada una de las bodegas o escotillas del buque. En la actualidad la carga de cereales de un barco está a cargo de 3 hombres.[107]

Es importante señalar que no solamente las nuevas tecnologías portuarias generan desempleo en la zona, sino que este es un producto de la recesión económica mundial que ha producido un relativo achicamiento de los mercados, por otra parte, la utilización de otros medios de transportes, como el transporte terrestre o el aéreo, evitan el paso por los puertos, la disminución de la permanencia de los barcos en los puertos ha liquidado los servicios destinados a satisfacer sus tripulaciones y/o las naves. Por otra parte, la región del Pacífico Central y específicamente el área de Puntarenas, ha sufrido el agotamiento o deterioro de actividades fundamentales de su estructura económica como el cierre de ferrocarril,[108] *"el cierre del ferrocarril ha matado a Puntarenas"* el fin del comercio de cabotaje, el ocaso de la pesca artesanal producto de la contaminación del golfo de Nicoya y el ingreso del capital transnacional en la actividad, mientras que el crecimiento demográfico no se ha detenido. La única actividad que puede activarse es el turismo, pero para ello deben mejorarse las condiciones sociales de la población y los pro-

106 Mora D, Rambsbotton R. y Wing R. Transformación tecnológica en el sistema portuario de Limón: efectos sociales sobre los trabajadores y la organización laboral 1978-1988 Tesis para optar por el grado de licenciados en Sociología, Universidad de Costa Rica, 1990, pp. 224-255.

107 Burkhalter, Larry A. "Reforma laboral y equidad social: la privatización de los puertos", Revista de la CEPAL N.57, diciembre 1995, p. 61.

108 Entrevista realizada a Efraín Chavarría, marzo de 1994.



Puerto Caldera



blemas ambientales. *"Es difícil pensar en el futuro con estos problemas"*[109]

Las concepciones sobre los puertos se han modificado, ya pasaron los tiempos en que los barcos debían adaptarse a los puertos, hoy son los puertos los que deben estar prestos para atender a los barcos más sofisticados. Por otra parte, los barcos deben permanecer el mínimo de tiempo en el puerto, su tarea es surcar los mares, devorar distancias en corto tiempo y con paradas pequeñas. El dilema se le presenta a los trabajadores, porque esas tecnologías tienen un impacto en el empleo. Hasta el momento en algunos puertos del mundo los trabajadores organizados han logrado que el impacto no sea tan drástico, y que las nuevas tecnologías paguen el salario de los trabajadores. No obstante, esta es una brasa caliente, porque las cámaras de importadores, exportadores y otros empresarios, las agencias aduanales y navieras, los gobiernos y algunos organismos internacionales buscan otros caminos. En síntesis, el futuro de los trabajadores portuarios es incierto, en caso de perder sus trabajos no existe mayor seguridad de que surjan nuevas opciones en la estructura ocupacional de la zona para que los absorba de nuevo, por lo que el espectro del desempleo es una amenaza a considerar en el futuro.

Dos décadas de vida laboral y logros sindicales en Caldera han creado un nuevo estibador, debido a que las condiciones laborales y sociales anteriores han desaparecido. Desapareció la vida alrededor del muelle, siempre esperando barco, residiendo en sus alrededores, disfrutando en las cantinas y restaurantes cercanos, conversando y organizándose debajo del almendro. Ya no existe la inestabilidad laboral, el trabajo en parejas, el denominado "huevo", o compañero ya no es fundamental para el éxito de la operación, no son los hombres y su trabajo vivo los que imponen el ritmo de trabajo, sino las nue-

Puerto Caldera





vas tecnologías. Por el tipo de puerto, ya no es posible brindar el apoyo solidario al compañero que se ausentaba por estar involucrado en algún problema o en medio de alguna borrachera, mientras los demás miembros de la cuadrilla realizaban su labor sin decir nada, lo esperaban hasta un mes. Ya no existe la descarga de mercaderías en la bahía, en medio de la fuerte resaca y el sol abrasador...Ya no se oyen los ecos de las melodías de Julio Jaramillo, Daniel Santos y tantos otros, quienes atizaban las pasiones, los sentimientos, los amores y desamores .

"El muellero de 1980 y 1990 tiene que entender que ya no es el del músculo en el brazo y en la espalda, sino que tiene que desarrollar el músculo cerebral. El muellero debe entender que tiene capacidad para desarrollar ese músculo mientras el montacargas hace las labores que él hacía y los barcos de alta tecnología elevan la carga".[110] ¿Por qué este visionario dirigente portuario piensa así? Porque el traslado a Caldera ha permitido conocer y enfrentarse a los nuevos desafíos que acechan al trabajador portuario vinculados con el impacto de la nueva tecnología portuaria, la apertura comercial y las presiones por la privatización de los puertos. En el siguiente apartado analizaremos como el Sindicato de Trabajadores ha enfrentado los desafíos laborales, los tecnológicos, los económico- sociales y los políticos.

IV- LA VIDA SINDICAL

"Los trabajadores nuevos no valoran lo que se ha logrado, solo el hijo del muellero o el que trabajó en el Muelle Grande de Puntarenas, valora lo que se tiene hoy"[111]

El nacimiento de los sindicatos en el Muelle Grande

Los inicios organizativos de los estibadores se remontan a la década de 1930, cuando fundaron una organización de ayuda mutua y acción sindical, que en la década de 1940, se fue transformando en un sindicato comprometido con la lucha por la promulgación, difusión y defensa de la legislación social. Los estibadores de Puntarenas, en su gran mayoría de filiación calderonista y algunos vanguar-

109 Entrevista realizada a Humberto Carvajal, diciembre de 1994.
110 Entrevista con el dirigente Gregorio Bolaños, 11 de enero de1995.
111 Entrevista a Róger Chavarría Astorga, agosto 1994.



dista, apoyaron decididamente las iniciativas políticas de carácter económico y social que beneficiaban a las mayorías, de los gobiernos del Dr. Rafael Ángel Calderón Guardia (1940-1944) y del Lic. Teodoro Picado M. (1944-1948). Muchos muelleros se sumaron a las marchas, los desfiles, los patrullajes de las calles de San José y las diferentes actividades de esa década organizadas por la Confederación de Trabajadores de Costa Rica.

Durante la Huelga de Brazos Caídos (1947) y cuando el estallido de la guerra civil, no dudaron en tomar el tren, apenas oyeron sonar la sirena, para trasladarse a la capital, a ponerse a las órdenes del Ministro de Seguridad Pública René Picado, con el propósito de *"defender la legislación social"*, la cual comenzaba a cambiar sus vidas. Ellos formaron parte de los primeros grupos de trabajadores que cotizaron para ser cubiertos por el seguro de enfermedad, en 1942, de los que se apropiaron de los avances del Código de Trabajo para desarrollar una gigantesca lucha que hiciera realidad esos derechos.

Cuando se conoció que la guerra civil de 1948 había estallado, muchos muelleros tomaron el tren de las 10 de la noche, que los dejaría frente al Cuartel Bellavista, venían *"chileando"*, dispuestos a hacer lo que se les encomendara e incluso a entregar su vida, para que la legislación social siguiera vigente.

Compartieron días de zozobra con trabajadores municipales y de otras dependencias públicas y privadas, pulperos, pequeños agricultores, de todos los rincones del país que se apersonaran al Cuartel Bellavista para ponerse a disposición de las fuerzas de apoyo al gobierno. Anduvieron acompañados de sus cobijas[112] en las labores de patrullaje nocturno de las calles de San José y fueron enviados a misiones de combate en la zonas de Casamata, El Empalme y Santa María de Dota. Nunca recibieron preparación militar, se fueron a sus misiones con un enorme rifle al hombro, un Remington de los usados por las tropas aliadas en la Primera Guerra Mundial, que pesaba muchísimo y no tenía ningún poder de fuego, el cual no sabían usar, ni armar, ni desarmar, ni disparar. Se fueron por la carretera principal, la interamericana, listos para ser el blanco del enemigo, pasaron penu-

112 Los trabajadores provenientes de las costas, entre los que se encontraban los estibadores de Puntarenas, a falta de abrigos para enfrentar el frío de San José, se protegían con cobijas, por lo que fueron denominados con el término de mariachis.



rias, hambres, un frío intenso, incluso algunos no volvieron. Los que sobrevivieron, al fin de la guerra, se desarmaron, entregaron sus rifles en el Parque España frente a la Cancillería, bajo la promesa del Embajador de Chile, quien había sido uno de los mediadores más importantes en la firma del Pacto de la Embajada de México, el cual puso fin a la guerra, de que su vida, libertad y trabajo sería respetados. Por cada rifle recibieron 100 colones.

Los combatientes derrotados tomaron el tren de regreso a su querido puerto, y cuál fue su sorpresa al observar que los esperaba un contingente de policías para tomarlos presos, y llevarlos a la Cárcel de Puntarenas donde pasaron varios meses, y a donde regresaron en infinitas ocasiones, especialmente cuando el gobierno se sentía amenazado de las acciones promovidas por el calderonismo en el exilio, especialmente las invasiones de diciembre de 1948 y de 1955. Además, *"ya sabíamos que del muelle estábamos botados".*[113]

La derrota del movimiento popular en 1948 tuvo sus efectos sobre los trabajadores y la organización sindical, ya que muchos de los identificados con el bando perdedor fueron despedidos del trabajo, asimismo posterior a la contienda no existían condiciones para la organización independiente de los trabajadores[114], ni para la lucha social, puesto que el ambiente de guerra fría estimulaba la represión, el temor, el rumor, la paralización. No obstante, en el término de un año o dos muchos de los trabajadores despedidos habían logrado integrarse a sus labores en el Muelle. Poco a poco, las difíciles condiciones de vida y trabajo, un universo laboral donde no existía la estabilidad, un mundo de ocasionales, la absoluta desprotección, fueron creando condiciones para que la organización sindical se abriera paso y reviviera el viejo sindicato, denominado Sindicato de Estibadores de Puntarenas, bajo la dirección de trabajadores de filiación calderonista.

En la empresa del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, la que administraba y dirigía el Muelle, actuaba la Unión Ferroviaria y Portuaria, creada en 1947, bajo el auspicio de la central de trabajadores Rerum Novarum, en ese entonces muy vinculada a la jefa-

113 Entrevistas realizadas a Enrique Rojas y a Carlos Alberto Vega, en febrero de 1993.

114 En 1948 se decretó la disolución de la Confederación de Trabajadores de Costa Rica, debido a que sus principales dirigentes eran comunistas, y por ende, de la Federación de Trabajadores de Puntarenas. En 1953, el sindicalismo clasista se reorganizó al calor de la Confederación General de Trabajadores.



tura de la Iglesia Católica, y después de 1948, a los vencedores en la contienda, más tarde, representados por el partido Liberación Nacional. En consecuencia, los dirigentes de la Unión Ferroviaria compartían con las nuevas autoridades ferroviarias su anticalderonismo y antivanguardismo, así como las metas institucionales y patronales. La Unión tenía su sede en San José, su activo estaba compuesto, principalmente por ferroviarios y en opinión de muchos trabajadores, mostraba poco interés por el mejoramiento de las condiciones laborales y sociales de los estibadores. Además, en el contexto de la polarización política existente en esos años, es probable que desconfiaran unos de los otros, de sus concepciones sociales y sindicales, de sus alineaciones políticas, y no se preocuparan por buscar las muchas razones que los unían, en su condición de trabajadores.

En 1953, se creó la Confederación General de Trabajadores –CGT-, la que aglutinó a los principales dirigentes y sindicatos de la disuelta Central de Trabajadores de Costa Rica. La CGT apadrinó el surgimiento de la Federación de Trabajadores de Puntarenas, ambas agrupaciones promovían el sindicalismo independiente, y sus principales dirigentes pertenecían a las filas del Partido Vanguardia Popular, ilegalizado hasta 1975, pero que buscaba múltiples formas para organizar sindicalmente a los trabajadores, en las diferentes regiones del país, especialmente en aquellos lugares donde existía una importante fuerza de trabajo proletarizada, y donde había un trabajo anterior a 1948, garantía de la existencia de vínculos y contactos que posibilitasen el éxito de la acción política. La Federación de Trabajadores de Puntarenas contribuyó a organizar, en abril de 1954, el Sindicato de Trabajadores de las Agencias Aduanales, para agrupar y defender los estibadores de las Aduanas, quienes tenían tantos problemas como los del Muelle, ya que allí prevalecía un gran desorden, no existían listas de trabajadores, ni respeto por ellas, contrataban a cualquiera sin tomar en cuenta la antigüedad, imperaba el amiguismo, unos trabajaban 10 horas, otros 20 horas, y la arbitrariedad y el abuso eran muy frecuentes.[115]

El Sindicato de Agencias Aduanales, cuyo primer secretario general fue Fausto García, posteriormente le continuó Enrique Rojas, un trabajador

115 Entrevistas realizadas a Enrique Rojas, secretario general de ese sindicato, en el mes de febrero de 1993.



de la Agencia de Felipe J. Alvarado, quien más tarde pasó al Muelle, constituyó el embrión de un vigoroso sindicato, el cual se mantiene en la actualidad y es quien ha liderado la lucha social y laboral por casi 50 años. En este período fue muy importante el trabajo organizativo de Bernabé Sandí y otros compañeros, quienes tenían el propósito de extenderse hacia el Muelle para contribuir a la organización de los trabajadores, a su movilización para la conquista de sus derechos, para mejorar sus difíciles condiciones de trabajo, derivadas de su condición de ocasionales, pese a que algunos eran considerados fijos, y a su exclusión del régimen de invalidez, vejez, y muerte de la Caja Costarricense del Seguro Social. Asimismo, debió emprender una labor de enfrentamiento con la Unión Ferroviaria, ya que, según algunos dirigentes de esa época, esta se atribuía la representación de los trabajadores, pero no se comprometía en la defensa de los mismos, sino que funcionaba como un apoyo a las políticas definidas por las autoridades de la institución.

El sindicato de Agencias Aduanales, como parte integrante de la Federación de Trabajadores de Puntarenas, se involucraba también en las luchas de carácter regional, de solidaridad y defensa de los otros sindicatos, luchaba porque se creara una Clínica de la Caja Costarricense del Seguro Social, ya que el dispensario cambiaba de sede con frecuencia y no mejoraba su equipamiento, se hizo presente en las luchas locales por la vivienda y otras de carácter nacional, como la que buscaba la derogatoria del artículo 98 de la Constitución Política, que impedía la participación política electoral del Partido Vanguardia Popular.

La huelga de 1961

La huelga de 1961, durante la administración del Lic. Mario Echandi Jiménez (1958-1962) dejó una marca profunda en la memoria de los viejos trabajadores entrevistados porque casi todos ellos fueron despedidos de su trabajo, aunque no hubieran tenido una participación activa, o en ese momento se desempeñaran en labores de estiba en la Aduana y no en el Muelle. La huelga fue declarada el 11 de julio a las 9 de la mañana en el Muelle Grande de Puntarenas por el Sindicato de Estibadores, debido a que la Junta Directiva del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico había acordado rechazar la petición del Sindicato de Estibadores,



quienes solicitaban un aumento de veinticinco céntimos de colón por hora (0,25). Por su parte, en forma unilateral, la Junta Directiva aprobó un aumento de diez céntimos la hora, en un plan escalonado. En opinión de las autoridades, los dirigentes sindicales declararon la huelga sin haber agotado los recursos que en la vía legal les concedía el Código de Trabajo. En consecuencia, y conforme al clima político de la época, el gobierno dispuso que la fuerza pública se hiciera cargo de la situación.[116]

Las labores de carga y descarga de los barcos fueron asumidas por trabajadores de la sección de construcción y mantenimiento de vías del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, quienes penetraron el Muelle introducidos en los vagones del ferrocarril, sin que los estibadores pudieran darse cuenta, y con la protección de la fuerza pública. Los trabajadores de la vía, aproximadamente unos 150, casi todos de origen campesino provenientes de Orotina y otros lugares aledaños a la línea, fueron llevados al Muelle a hacerse cargo de las labores de carga y descarga de mercaderías, estimulados por la promesa de una paga correspondiente a un sueldo superior al que ellos devengaban normalmente.[117] Asimismo, según lo expresado por los trabajadores, el gobierno contó con el apoyo de la Compañía Bananera, la que le facilitó el personal más calificado de los muelles de Quepos y Golfito, entre los que se encontraban los wincheros, o sea los operadores de la grúas de los barcos.

En 1961, cuando el sindicato de Estibadores, dirigido por trabajadores calderonistas, declaró la huelga, el Sindicato de Agencias lo apoyó, pese a que no estaba de acuerdo con la conducción de la misma, y a que se le rechazó cualquier tipo de ayuda o consejo, aduciendo que *"no querían nada con los comunistas"*.[118] El 12 de julio de 1961, el juez de Trabajo de Puntarenas se presentó en la mañana, a la hora de entrada de los muelleros, cuando sonaba la sirena, y levantó un acta de la situación, donde anotó los nombres de los pocos que se hicieron presentes, para iniciar el proceso judicial correspondiente[119]. La Junta Directiva del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico se debatió entre dos posiciones:

116 La Nación, 12 de julio de 1961, ps.1 y 11.
117 La Nación, 13 de julio de 1961, p.1, 4, 7.
118 Entrevista realizada a Enrique Rojas, febrero de 1993.
119 La Nación, 13 de julio de 1961, pp. 1, 4 y 7.



la de demandar la ruptura de los contratos de trabajo o la de declarar la huelga ilegal. Desde el principio acordaron no llegar a acuerdos con los trabajadores, por haber hecho abandono de sus trabajos, pese a que los dirigentes del Sindicato le comunicaron al Inspector del Trabajo de Puntarenas, que estaban dispuestos a entablar conversaciones con los personeros del ferrocarril, para llegar a un acuerdo satisfactorio entre las partes.[120]

En la Asamblea Legislativa, por iniciativa de los diputados López Garrido y Espinoza Jiménez, se presentó una moción, la cual fue aprobada después de una larga discusión, donde se le hacía *"una excitativa a la Junta Directiva del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico para que desista de llevar a los Tribunales Comunes, a los que participaron en la huelga muellera de los últimos días". Según López Garrido " los muelleros no eran socialistas sino nada más unos ignorantes y mal aconsejados".*[121]

El 14 de julio la Junta Directiva del Ferrocarril al Pacífico acordó solicitar al Juzgado de Trabajo de Puntarenas la declaratoria de ilegalidad de la huelga, mientras que el Lic. Guillermo Lara Bustamante, gerente de la institución se reunía con una comisión de trabajadores, con el fin de poner en conocimiento de la Junta Directiva sus peticiones. Por parte de los trabajadores se hicieron presentes: el padre Carlos Luis Monge Sanabria, directivo honorario del Sindicato de Estibadores, el Lic. Rodrigo Araúz, mediador legal de la organización y los trabajadores: Damián Palacios Segura, Edwin Espinoza Valverde, Pablo Carmona Pastrana, Ramón Humberto Arley y Reynaldo Ugalde, también participó en la reunión el Ministro de Trabajo de la administración Echandi, el Lic. Franklin Solórzano.[122]

El 15 de julio el juez de Trabajo de Puntarenas, Rodrigo Pérez Coto declaró la ilegalidad de la huelga y declaró rotos los contratos de trabajo, sin responsabilidad patronal.[123] La Junta Directiva del Ferrocarril al Pacífico acordó esperar la resolución definitiva del Juzgado de Trabajo de Puntarenas, antes de proceder al despido de los trabajadores, aunque ya era pública la decisión de despedir a casi todos los trabajadores del Muelle y la

120 La Nación, 14 de julio de 1961, pp. 1 y 13.
121 La Nación, 15 de julio de 1961, pp. 1 y 8.
122 La Nación, 15 de julio de 1961, pp. 1 y 9.
123 La Nación, 16 de julio de 1961, pp. 1 y 14.



Aduana. Por otra parte, envió una nota a los representantes en la Asamblea Legislativa, señalando, *"un ajuste de recibo y manifestándoles a los señores diputados el agradecimiento del Instituto por la preocupación demostrada por los problemas de la empresa".*[124] El 24 de julio se confirmó el fallo del juez de Trabajo de Puntarenas, por lo que la huelga fue declarada ilegal y por consiguiente se rompieron los contratos de trabajo de los estibadores del Muelle y de la Aduana, por su parte los patronos de las Agencias Aduanales también despidieron a los trabajadores simpatizantes con el movimiento.[125] Muchos trabajadores fueron despedidos, al igual que había sucedido en 1948, y les costó varios años, uno o dos, volverse a insertar en el Muelle o a la Aduana. Algunos nunca volvieron, entre ellos varios de los dirigentes del movimiento.

La decisión de la empresa ferroviaria fue rechazada por un grupo de 18 diputados del partido Liberación Nacional, en oposición en ese momento, quienes expresaron su descontento ante el acuerdo tomado por la Junta Directiva del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, de efectuar un despido masivo sin responsabilidad patronal, a los trabajadores del Muelle y de la Aduana. En la carta señalaban que *"no obstante, un acto de ilegalidad cometido en circunstancias conflictivas, ni se repara ni se corrige perpetuando un acto de injusticia social, resultado de deliberación que debió ser serena y de sentido humano".* Agregan, *"finalmente, lanzar a la miseria y a la desesperación a un numeroso grupo de hogares costarricenses, no puede justificarse con ninguna ley y tampoco puede aceptarse sin que se violen los principios de la dignidad y la solidaridad humana".* La carta concluye con un ruego a la Junta Directiva para que reconsidere la situación con *"benevolencia y espíritu patriótico".*[126]

La Junta Directiva del Ferrocarril al Pacífico recibió muchas otras notas de protesta de diferentes personas e instancias sociales, entre ellas una carta de personajes vinculados al calderonismo, como Guillermo Villalobos Arce, Luis Brenes G; Alejandro Morera y otros donde señalaban que la resolución era peligrosa y equivocada, que por lo menos los trabajadores debían recibir lo correspondiente a

124 La Nación, 18 de julio de 1961, p. 33.
125 La Nación, 25 de julio de 1961, p. 19.
126 La Nación, 28 de julio de 1961, p. 11.



sus derechos laborales acumulados durante tantos años.[127] No obstante, ni la Junta Directiva del Ferrocarril al Pacífico, ni el gobierno dieron marcha atrás, debido a que el contexto anticomunista, y antisindical de la época había comprometido públicamente al gobierno en *"la estricta vigilancia, control y represión de todos los elementos que participan en la organización de actividades subversivas en distintos lugares de la República"*.[128]

El ambiente de ese entonces era de persecución a los supuestos *"comunistas y agitadores"* quienes junto a los simpatizantes de la Revolución Cubana estaban, en su opinión y según el periódico *La Nación*, detrás de los movimientos populares que se gestaban en diferentes partes del país, tales como los huelguistas de Puntarenas, los estibadores de Limón, los campesinos de Guanacaste y de San Vito de Java, de los intentos de huelga en las bananeras del Pacífico Sur. El periódico La Nación informaba de la presencia de *"elementos comunistas y amigos de la Revolución Cubana"* realizando actividades en la Universidad de Costa Rica y en los colegios de la capital y preparando una *"conjura comunista en homenaje al 26 de julio"*.[129] En esos días, la Asamblea Legislativa aprobó la prohibición de que el Partido Socialista se inscribiera electoralmente, con una amplísima mayoría de diputados, la cual contó únicamente con la negativa de los diputados liberacionistas Marcial Aguiluz Orellana y Enrique Obregón Valverde.[130]

Sin embargo, llama la atención que el semanario *Adelante*, órgano del Centro Obrero de Estudios Sociales, pero que en realidad era la voz de los comunistas, quienes se encontraban ilegalizados, no publicó noticias relacionadas con la huelga de estibadores de Puntarenas, lo que sugiere que sus partidarios eran totalmente ajenos a la organización y dirección de la misma, tal y como lo hemos comprobado con las entrevistas a los trabajadores de esa afiliación. El despido de los trabajadores constituyó, por parte del gobierno, una acción ejemplarizante para detener el desarrollo del movimiento popular, en un contexto donde la guerra fría se encontraba en un punto álgido, debido al triunfo de la Revolu-

127 La Nación, 29 de julio de 1961, p. 12.
128 La Nación, 14 de julio de 1961, pp. 1 y 19.
129 La Nación, 12 de julio de 1961, p.4.
130 La Nación, 13 de julio de 1961, pp. 2 y 38.

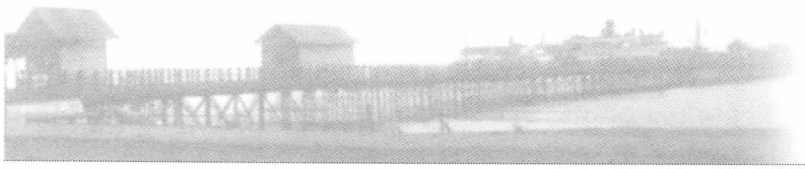


ción Cubana y a su proyección internacional.

El despido masivo de los trabajadores y los errores de conducción de la huelga provocaron el descabezamiento y desarticulación del Sindicato de Estibadores, posterior a la huelga de julio de 1961. Sin embargo, el Sindicato de las Agencias Aduanales sobrevivió, y al pasar al Muelle varios de sus trabajadores, fue extendiendo su influencia y accionar, por lo que cambió su denominación por Sindicato de Trabajadores Marítimos, Ferroviarios y de Muelles, en 1967. Es decir el actual Sindicato, tiene como antecedente inmediato el Sindicato de Agencias Aduanales fundado en 1954, el cual es mayoritario, y ha firmado cinco Convenciones Colectivas de Trabajo. No fue una tarea fácil porque después de la huelga de 1961, en el Muelle se respiraba un ambiente de temor, a recibir la propaganda, participar en actividades, ir a mitines, exigir el respeto a derechos elementales como el derecho a una pensión. Pero poco a poco, producto de una acción sindical tenaz y persistente, el Sindicato fue ganándose la confianza de los trabajadores y un lugar en su vida cotidiana, porque su acción se ha extendido más allá de los muelles y ha contribuido a resolver los problemas de vivienda, educación, salud y recreación. *"En el Sindicato siempre había un consejo para cualquier cosa"* [131]

Su acción como veremos más adelante, contribuyó a marcar la pauta de las instituciones del denominado Estado de Bienestar, las conminó a intervenir en la resolución de los problemas más acuciantes de los trabajadores puntarenenses, es decir a favorecer el mejoramiento de la calidad de vida de la población, como en el caso concreto de la instalación de la red de aguas negras, el alcantarillado y la pavimentación del Barrio del Carmen, en la década de 1960. La Federación de Trabajadores de Puntarenas y el Sindicato de Agencias Aduanales como parte de ella, ejercieron una enorme presión, mediante la realización de marchas, el cierre del puerto, la distribución masiva de propaganda, la presencia de pobladores en las barras de la Municipalidad del cantón de Puntarenas para exigir que se realizaran las obras.

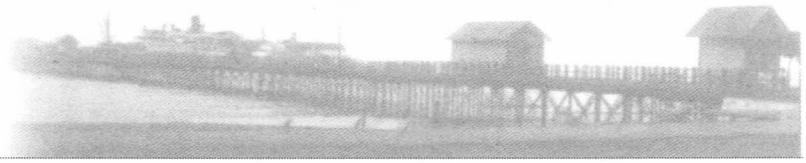
131 Entrevista realizada a José Angel Castro, mayo de 1993.



La acción sindical del Sindicato de Trabajadores Marítimos, Ferroviarios y de Muelles

La acción sindical en los muelles constituye una tarea complicada para el organizador sindical porque el Muelle, especialmente en el pasado, reunía a trabajadores a destajo, con carácter ocasional y a trabajadores permanentes, que marcaban tarjeta, con horario fijo, o sea que las reivindicaciones de unos y otros, algunas veces eran diferentes. El nombre que tiene en la actualidad la organización, Sindicato de Trabajadores Marítimos, Ferroviarios de Muelles, fue asumido en 1967. Es amplio porque la operación portuaria y las instituciones a las que han pertenecido los muelles: el Ferrocarril Eléctrico al Pacífico y el INCOP han agrupado a diversos trabajadores, más allá de los involucrados en la carga y la descarga. En la operación portuaria han participado, históricamente, trabajadores tales como: los prácticos, capitanes, guarda cabos, conductores de remolcadores, maquinistas, brequeros, personal de seguridad, apuntadores, bodegueros, planilleros y otros. El Sindicato aspiraba, ayer y hoy, a incluir y a representar a todos, a luchar por sus demandas particulares y por las más generales, incluso más allá de la institución, en el mundo local y nacional.

En la década de 1960, el Sindicato fue ampliando su área de influencia organizando a los muelleros, especialmente a los estibadores, en la defensa de derechos elementales. Una de las primeras peleas fue la conquista de la estabilidad laboral de los estibadores, lucha que comenzó por la reivindicación de la creación de listas de trabajadores fijos, agregados fijos y *"como cuando hay"*, por el respeto a la antigüedad y a la idoneidad, como criterios para ascender en la estructura ocupacional. En 1969, se logró que la empresa aceptara considerar a los estibadores como trabajadores permanentes y por consiguiente, les dedujera la cuota obrera para el pago del seguro de invalidez, vejez y muerte de la Caja Costarricense del Seguro Social, ya que la carencia de este seguro condujo a generaciones de estibadores a una vejez pobre, sin fuerzas, a morir en la penuria y el desamparo. El logro no fue comprendido, inmediatamente, por un grupo de trabajadores, quienes llegaron a desafiliarse, por considerar que el rebajo salarial perjudicaba sus ingresos, pero poco tiempo después fueron comprendiendo la justeza y la



conquista obtenida.[132]

A fines de la década de 1960, el Sindicato negoció con las autoridades de la institución el establecimiento del salario según tonelaje movilizado, para acabar con el pago por hora trabajada, con el propósito de incentivar a los trabajadores a mejorar el ritmo de trabajo y propiciar una mayor justicia salarial. También, en esos años se establecieron las 8 cuadrillas con una determinada distribución espacial de los trabajadores, las que se mantienen hasta la actualidad. Esa fue una gran conquista, la que junto al logro de la estabilidad laboral cambiaron la situación del estibador. Pero su acción no quedó ahí, sino que el Sindicato siempre buscó espacios de negociación para obtener mejores condiciones de trabajo, como el pago regular y ordenado, la construcción de dormitorios en el muelle, de servicios sanitarios, la capacitación, el acceso a instrumentos de protección del trabajo, de equipo, el pago de salario de los primeros cuatro días de incapacidad para trabajadores ocasionales[133], por reajustes salariales, contra los despidos arbitrarios, la reducción del peso de las cargas, contra la persecución sindical a los miembros del Sindicato, e incluso a los trabajadores pertenecientes a la Unión Ferroviaria y Portuaria Nacional.

En la década de 1970, el Sindicato negoció convenios laborales con las autoridades de la institución y también, presentó varios conflictos de carácter económico social ante los Tribunales de Trabajo que le permitieron obtener, después de luchar para que se hicieran efectivos, importantes conquistas para los trabajadores. El 27 de febrero de 1970, el Sindicato de Trabajadores firmó un convenio de trabajo con las autoridades del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, que fue ratificado por la Junta Directiva de la institución el 2 de marzo, donde se acordaron importantes compromisos. La empresa se comprometió a tener 121 trabajadores fijos, con una jornada de 8 horas con intermedio de media hora para la alimentación, con goce de sueldo y una jornada extraordinaria de hasta 4 horas, salvo casos especiales, y a respetar el escalafón existente en materia de ascensos. Derecho a prestaciones legales de acuerdo a la antigüedad y/o enfermedad del trabajador, así como beneficios adicionales

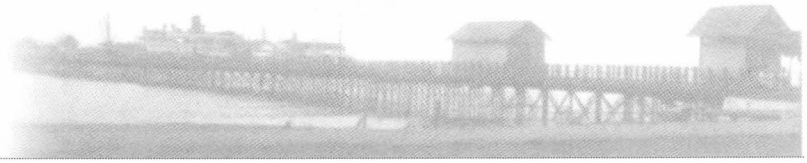
132 Entrevistas realizadas a Enrique Rojas y Gregorio Bolaños en febrero de 1993.
133 Libertad, 12 de junio de 1965, p. 4.



para ayudar al afectado por el despido. La empresa aseguró que colocaría en la planilla de trabajadores fijos, a los que hasta la fecha hubieren estado laborando como eventuales. Sobre la capacitación se acordó que la empresa daría a los trabajadores el aprendizaje en operaciones de maquinaria liviana y pesada, garantizando así el establecimiento de un sistema de aprendizaje, con exámenes periódicos para comprobar las destrezas adquiridas y el compromiso de garantizar empleo para los que hubieran ganado los exámenes. También, se comprometió a que autoridades de la empresa se reunirían con los dirigentes de los trabajadores, con una frecuencia de 1 vez al mes, para revisar y controlar la ejecución correcta de los acuerdos tomados y para solucionar aquellos problemas que pudiesen surgir. Finalmente, la empresa estuvo de acuerdo en acondicionar un local para la realización de reuniones sindicales, a respetar las garantías sindicales, como la no persecución de trabajadores por razones de activismo sindical, a no establecer prohibiciones relacionadas con la actividad sindical y a someter la ratificación de las cláusulas del acuerdo, ante la Junta Directiva de Ferrocarril Eléctrico al Pacífico.[134] No obstante, estas importantes conquistas debieron ser ganadas en una pelea permanente, porque durante todo ese año, los dirigentes sindicales denunciaron que parte de los acuerdos no se estaban respetando por parte de la empresa, por ejemplo no se acataba lo relativo al respeto del escalafón, lo que los condujo a solicitar la intervención del Ministerio de Trabajo, en setiembre de ese año.[135]

En febrero de 1971, el Sindicato de Trabajadores Marítimos, Ferroviarios y de Muelles presentó un pliego de peticiones a las autoridades del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, con 31 peticiones y con el apoyo de 400 trabajadores. Las autoridades nombraron una Comisión para que examinara la propuesta. Entre las principales peticiones se encontraban las siguientes: el cumplimiento inmediato del Convenio celebrado el 27 de febrero de 1970, el reconocimiento de todos los derechos a los guardacabos, cheques de muelle y personal de aduanas, reajuste salarial del 25 % para trabajadores administrativos, capataces, personal de plataforma, 33% de reajuste a

134 Libertad, 7 de marzo de 1970, pp. 1-10.
135 Libertad, 3 de octubre de 1970, p.6.



los trabajadores contemplados en la planilla y que no se les hubiere efectuado el reajuste anterior por responsabilidad de la empresa, pago de horas extraordinarias y la incorporación de todos los trabajadores de aduanas y muelle con más de 10 años de trabajar en la empresa a la Ley de Pensiones y Jubilaciones del Ferrocarril al Pacífico.[136] Esta negociación logró el reajuste salarial para diferentes categorías de trabajadores, la construcción de un comedor, especialmente para el disfrute de los trabajadores de la Aduana, el respeto por la antigüedad en caso de ascenso, creación de listas de trabajadores fijos y eventuales y revaloración de puestos.[137]

En octubre de 1971, el secretario general del Sindicato, Ramón Alvarado, denunciaba arbitrariedades por parte de la empresa y señalaba que un importante derrotero era conseguir un mes de vacaciones para aquellos trabajadores con más de 10 años de laborar.[138] En febrero de 1972 el Sindicato recurrió al Ministro de Trabajo, Lic. Danilo Jiménez Veiga, para exponerle el problema de que el convenio firmado en 1970 no se cumplía aún en su totalidad.[139]

El 28 de marzo de 1974, los trabajadores de carga y descarga del Muelle de Puntarenas representados por el Sindicato de Trabajadores Marítimos, Ferroviarios y de Muelles presentaron un conflicto colectivo ante los Tribunales de Trabajo, suscrito por el 80% del personal, donde se solicitaba llevar a la práctica los acuerdos que no se respetaban por parte de la institución y algunas otras demandas. El Tribunal correspondiente señaló que ambas partes debían negociar las cláusulas contenidas en el pliego de peticiones, lo que posteriormente se realizó.[140]

La acción del Sindicato solicitando el pago puntual de los salarios, de los reajustes salariales, la igualdad de derechos con los trabajadores administrativos de la institución, por el traslado de las oficinas de Personal y otras a Puntarenas y por consolidar sus derechos constituyó una tarea cotidiana. Fue así como a fines de 1975, el Sindicato de Trabajadores presentó un proyecto de Convención Colectiva, a las autoridades del INCOP, en el cual demandaba reajustes de salarios

136 Libertad, 13 de febrero de 19721, p.5
137 Libertad, 16 de octubre de 1971, p. 8
138 Libertad, 30 de octubre de 1971, p.6.
139 Libertad, 22 de enero de 1972, p.7.
140 Libertad, 6 de abril de 1974, p.5



dependiendo del alza en el costo de la vida, el pago de vacaciones escalonadas, hasta por 30 días al año según antigüedad laboral, becas para empleados, creación de un fondo para el pago del auxilio de cesantía, pago puntual de las cuotas obreras al Banco Popular, el INS y la CCSS, despidos con causa justa, garantías sindicales y otros. En vista de que para ese entonces se había aprobado el traslado del puerto a Caldera, por parte de la Asamblea Legislativa, se buscaba además, un acuerdo conjunto de condiciones para la adaptación de los trabajadores al nuevo puerto, relativas a la capacitación institucional, el transporte y las condiciones de trabajo. Además, el Sindicato negoció con las autoridades del INCOP que las guardias de 6 horas establecidas, unilateralmente por las autoridades de la institución, las cuales algunos trabajadores no aceptaban, dependieran del establecimiento de un período de prueba de 3 meses, al término del cual, los trabajadores serían convocados a un plebiscito para decidir si se mantenían las guardias de 6 horas o se retornaba a las de 3 horas. Asimismo, durante ese período de prueba el INCOP se comprometió, en presencia de personeros del Ministerio de Trabajo, a seguir pagando por tonelaje movilizado según la forma acostumbrada, a poner a disposición de los trabajadores un tren para que los trasladara a las poblaciones donde residían, es decir al Cocal, Chacarita, El Roble y Barranca, a acondicionar el dormitorio colectivo denominado INVU, a pagarle a los trabajadores el tiempo de demora, siempre que fuera por responsabilidad de la empresa, a no aplicar la guardia de 6 horas en la carga de sacos superiores a 70 kilos, ni en los barcos frigoríficos.[141]

En abril de 1978, Ramón Alvarado, secretario general del Sindicato, denunciaba que el INCOP no mostraba voluntad política para dar los pasos finales para la firma de la Convención Colectiva de Trabajo, que las partes venían negociando, en su opinión lo que faltaba era darle la redacción final y estampar las firmas correspondientes.[142] La firma de la Convención Colectiva de Trabajo debió esperar a los primeros días de mayo de 1978.[143] No obstante, la Convención Colectiva firmada fue suspendida por la acción de la Contraloría General de la Repúbli-

141 Libertad, 15 de noviembre de 1975, p.6.
142 Libertad, semana del 21 al 27 de abril de 1978, p. 7.



ca, ya que esta argumentaba que existía prohibición para que las instituciones estatales firmaran este tipo de acuerdos con los trabajadores. En setiembre de 1980, después de varias acciones de los trabajadores, como paros y negociaciones, se logró un significativo reajuste salarial y lo más importante, que las autoridades se comprometieran a buscar la superación de los escollos planteados por la Contraloría General de la República, para poner en vigencia la Convención Colectiva firmada, a la formación de una Comisión bipartita para definir las condiciones de trabajo en el Muelle de Caldera, a discutir y aclarar los elementos a introducir en la denominada ley Caldera. También, las autoridades estuvieron de acuerdo en estudiar la forma de garantizar trabajo durante todos los días, al personal que se encontraba sujeto al movimiento de los barcos en el Muelle y a los agregados fijos de la Aduana, a establecer 2 ventanillas en las oficinas del INCOP para cambiar los cheques de los trabajadores, ya que estos debían movilizarse hasta el centro de Puntarenas para cambiar su giro, lo que favorecía la aparición de cambiadores de cheque a cambio del 1 % del monto del mismo, y se planteó la eliminación de los *"barracones indecentes e insalubres que tiene el INCOP en el Muelle, donde se hacinan 15 y 20 trabajadores y la instalación de lugares cómodos donde los trabajadores puedan permanecer"*. En esa oportunidad, el secretario general del Sindicato Gregorio Bolaños, manifestó que estaban dispuestos a mantenerse firmes hasta alcanzar las conquistas planteadas.[144]

Los obstáculos para la puesta en ejecución de esa primera Convención Colectiva no finalizaron, sino que en junio de 1981, los dirigentes del Sindicato de Trabajadores Marítimos, Ferroviarios y de Muelles, debieron enfrentar a los personeros del Ministerio de Trabajo, quienes intentaron negarles el derecho a negociar la Convención Colectiva para otorgárselo a la Unión Ferroviaria y Portuaria Nacional. Los dirigentes sindicales tuvieron que demostrar que contaban con una afiliación mayoritaria entre los trabajadores de la institución, y que en consecuencia, su organización era la más representativa.[145]

143 Libertad, semana del 19 al 25 de mayo de 1978, p.7
144 Libertad, semana del 12 al 18 de setiembre de 1980, pp. 1, 6, 7..
145 Libertad, semana del 3 al 9 de julio de 1981, p.5



La Convención Colectiva de Trabajo fue puesta en ejecución en 1982. En esa primera Convención Colectiva de Trabajo, la empresa reconoció al Sindicato de Trabajadores Marítimos, Ferroviarios y de Muelle como la organización social mayoritaria en la representación de los trabajadores, asimismo se comprometió a respetar las garantías y derechos sindicales que otorgaba el Código de Trabajo, la Constitución Política y los convenios internacionales de la Organización Internacional del Trabajo, firmados por Costa Rica. Se creó La Junta de Relaciones Labores, integrada en forma bipartita, con el propósito de buscar soluciones justas a los problemas laborales, se garantizó la estabilidad laboral de los trabajadores y se establecieron los procedimientos para que la empresa pudiera dar por concluido un contrato laboral. Se incluyó un capítulo relativo a la organización del personal y del trabajo donde se estipularon detalladamente, todas las normas y prácticas que debían prevalecer en la operación portuaria. La empresa se comprometió a integrar la comisión de Seguridad e Higiene para investigar la situación de salud de los trabajadores y en consecuencia, proponer medidas de cumplimiento obligatorio tendientes a prevenir y reducir los índices de peligrosidad y siniestralidad laboral, así como para vigilar que esas medidas fueran cumplidas.

Las autoridades de la empresa estuvieron de acuerdo en mejorar las condiciones de trabajo, especialmente de los trabajadores vinculados a la operación portuaria, como por ejemplo, suministrar los equipos requeridos para evitar los accidentes de trabajo, o el establecimiento del servicio de enfermería, tanto de día como de noche, mientras se laborase. La Convención estipulaba un conjunto de beneficios sociales tales como: una licencia especial de maternidad, las horas de lactancia materna, el establecimiento de ventanillas de cambio de cheques y otros servicios para los trabajadores bajo la responsabilidad del Banco de Costa Rica, con el fin de eliminar a los especuladores y prestamistas cambia cheques, una ayuda económica a la familia del trabajador que falleciera y otros beneficios. La Convención también estableció pautas para el pago de salarios, de vacaciones y aguinaldo, los días feriados, la celebración del primero de mayo, las pensiones, el traslado de los trabajadores desde Puntarenas a puerto Caldera, los deportes, la capacitación,



la manipulación de cargas y pesos, y la vivienda de los trabajadores.

La Convención Colectiva de 1982 contemplaba la negociación realizada entre el Sindicato y las autoridades de la institución, sobre las condiciones laborales en el puerto de Caldera. Los representantes de la empresa en la firma de ese trascendental acuerdo, que modificaba radicalmente las condiciones de trabajo, fueron: Álvaro José Chen Lao, Luis E. Crespo Varela, Franklin Delgado Cerdas y José A. Aponte Quirós. Los trabajadores fueron representados por la Junta Directiva del Sindicato, integrada en ese entonces por: Gregorio Bolaños, José Hernández, Jhonny Hernández, Gilberto Reyes Reyes, Enrique Espinoza, Jose Rodríguez V; Carlos María Durán L; Rafael Aguirre M; Juan R. Morales, Alvaro Sosa Sosa y Eladio Peralta Peralta.[146] Dos años después (1984), tal y como lo establece la legislación respectiva, siendo presidente ejecutivo el Lic. Rodrigo Araúz Bonilla, dicha Convención fue revisada y mejorada en algunos de sus puntos, una labor que continuó hasta el presente.[147] *"Las Convenciones han dado grandes beneficios a los trabajadores, beneficios que algunos no aprecian".*[148]

En la actualidad se han firmado 5 Convenciones Colectivas de Trabajo, las cuales han garantizado estabilidad laboral y el compromiso institucional por el respeto de los derechos laborales y el bienestar de sus trabajadores y sus familias, en un contexto donde algunos gobiernos, la prensa y las cámaras empresariales han arremetido contra las convenciones colectivas de trabajo. La firma de estas Convenciones se expresó en nuevos beneficios relativos a: el reconocimiento de los sindicatos, Sindicato de Trabajadores Marítimos, Ferroviarios y de Muelles y al Sindicato Unión Ferroviaria, como las organizaciones sociales que representan los intereses de los trabajadores profesionales y manuales de la institución, garantías sindicales y licencias a los sindicatos y a los trabajadores, permisos sindicales para la participación en actividades propias de su cargo y para la capacitación sindical, viáticos, locales para la acción

146 Primera Convención Colectiva de Trabajo entre el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico y el Sindicato de Trabajadores Marítimos, Ferroviarios y de Muelles, 1982.

147 Modificación a la Primera Convención Colectiva de Trabajo entre el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico y el Sindicato de Trabajadores Marítimos, Ferroviarios y de Muelles, noviembre 1984.

148 Entrevista realizada a Oscar Soto Calderón, agosto de 1994.



sindical y colaboración económica de las institución para el desarrollo de actividades socio culturales, por parte de los sindicatos. La integración de una Junta de Relaciones Laborales, en forma bipartita, la que se reúne ordinariamente con el fin de conocer y resolver todos los conflictos, tramitar y decidir todos los casos en materia disciplinaria y para resolver los conflictos originados por la interpretación de la Convención Colectiva de Trabajo. Las garantías sociales de los trabajadores como la estabilidad laboral, las causas de separación del trabajo, el cálculo del auxilio de cesantía, la vivienda, el disfrute de las vacaciones según antigüedad, las incapacidades por maternidad y otros se han precisado y ampliado en las nuevas Convenciones.

Un ejemplo interesante es el de las mujeres trabajadoras quienes gozaban en la Convención de 1982, de 4 meses de licencia en el caso del nacimiento de un hijo, y la posibilidad de contar con dos horas de lactancia materna, con derecho a disfrutar de transporte hasta su vivienda (artículos 54 y 55). La Convención Colectiva firmada por el Sindicato de Trabajadores Marítimos, Ferroviarios y de Muelles junto a la Unión Ferroviaria y Portuaria Nacional, el 1 de febrero de 1990, planteaba en forma más concreta, la creación de una guardería en las instalaciones de la institución, para garantizar la plena incorporación de la mujer al trabajo, sin las preocupaciones por el cuido de los hijos y finalmente, se incorporó a la Convención que se encuentra vigente, la creación de un comité femenino permanente, para atender todo lo relacionado con el mejoramiento laboral de las mujeres que trabajan en el INCOP, integrado en forma bipartita (artículo 120).

Las convenciones han definido el ordenamiento del personal y del trabajo, la determinación precisa de los procesos de trabajo y la organización del trabajo en la operación portuaria. Los mecanismos para la revisión de los salarios, el transporte de los trabajadores, la seguridad social y ocupacional de los trabajadores y los beneficios sociales de los trabajadores y sus familias como por ejemplo, el otorgamiento de un determinado número de becas para cursar la enseñanza primaria, secundaria, especial y universitaria por parte de los hijos de los trabajadores. Las diferentes revisiones y modificaciones de las Convenciones, así como las nuevas convenciones han definido las regla del juego en la institución y el estableci-



miento de derechos laborales y sociales orientados a garantizar que el trabajo dignifique a las personas. La última revisión de la Convención Colectiva, la cual entró en vigencia el 16 de setiembre del 2002, durante la permanencia en la presidencia ejecutiva del Lic. Ramón Iglesias Piza, incorporó los beneficios que deben recibir los trabajadores en caso de que se concrete el traslado de la operación portuaria a los operadores privados, como por ejemplo la indemnización complementaria, según antigüedad laboral.[149]

La inmensa mayoría de los trabajadores entrevistados pertenecieron al Sindicato y muchos de ellos tuvieron una participación activa en la vida sindical, algunos provenían de la Unión Ferroviaria y Portuaria, otros conocieron el mundo sindical en la bananeras, pero todos coinciden en que la vida sindical fue parte de su vida social, laboral y reconocen que sus luchas y conquistas les permitieron laborar con dignidad, alcanzar la estabilidad laboral, protección social, garantías sociales, tener una vejez con ingresos, y les ha posibilitado un gran reconocimiento social. *"Antes los muelleros eran mal vistos socialmente, hoy se los pelean"*.[150]

Muchos de ellos llegaron a ser dirigentes del sindicato, en la vida sindical adquirieron la experiencia para integrarse a otro tipo de organizaciones sociales, tales como cooperativas, asociaciones de desarrollo, organizaciones religiosas, partidos, lo que expresa una búsqueda de respuestas a los problemas cotidianos por la vía de la organización social. Varios de ellos han ejercido como dirigentes comunales, han sido militantes políticos, cooperativistas y los más nuevos no tienen ningún problema en pertenecer al solidarismo. Como dijo Enrique Rojas: *"los trabajadores son como los monos, se agarran de una rama y de otra, la cosa es estar protegidos"*. Muchos trabajadores pensionados continúan perteneciendo al sindicato,

149 Véanse las 5 Convenciones Colectivas de Trabajo, especialmente la última firmada el 16 de setiembre del 2002. La última contiene las firmas de Ramón Iglesias Piza, Urías Ugalde Varela y Gustavo Esquivel Quirós, por parte de las autoridades del INCOP y de los dirigentes sindicales: Gregorio Bolaños Sequeira, Jorge Mora Rodríguez, Jhonny Hernández Vega, Roberto Ramírez Loría, Gilberto Reyes Reyes, Joaquín Cruz Aguirre, María del Carmen Abarca Gómez, José Rayo Centeno, Carlos Castillo Rodríguez, William Matarrita Mosquera, Vidal Meza Quirós, Rolando Rodríguez Hernández, Jorge Castillo Gómez, Virginia Jara León, Zulma Ruíz Pizarro por el Sindicato de Trabajadores Marítimos, Ferroviarios y de Muelles y de Luis González Aponte, María Mayela Gómez Morales, Eliécer Martín Mora Rodríguez, Ana Isabel Montero Barquero, José F. Calderón Marín, Víctor Sossa Brenes, Miguel Alvarez Alvarez, Miriam Rojas Rodríguez por la Unión Ferroviaria y Portuaria Nacional.

150 Entrevista realizada a José Augusto Navarro, setiembre de 1993.



pagan su cuota y asisten a las actividades, porque consideran que *"esa es una afiliación para toda la vida"*.[151]

Es necesario rescatar el enorme esfuerzo que los principales dirigentes sindicales han efectuado para eliminar las viejas prácticas sectarias, propias de una cultura sindical donde existe el paralelismo sindical, el cual fue establecido legalmente a partir de 1943. El paralelismo sindical fue utilizado para dividir a los trabajadores, mediante la creación de los denominados "sindicatos blancos o democráticos". Estos últimos fueron coptados por determinados sectores políticos, en el contexto de la guerra fría, para aislar a los sindicatos independientes o "clasistas" vinculados a las confederaciones: Central General de Trabajadores Costarricenses, Confederación Unitaria de los Trabajadores y la Central de Trabajadores de Costa Rica, cuyos principales dirigentes pertenecían a las filas del partido Comunista. El Sindicato de Trabajadores Marítimos, Ferroviarios y de Muelles ha mantenido vínculos estrechos con la Federación de Trabajadores de Puntarenas a nivel provincial, con las confederaciones sindicales mencionados a nivel nacional, y con la Federación Sindical Mundial, en el plano internacional.

La participación de los miembros del Sindicato en las luchas de la Federación de Trabajadores de Puntarenas constituyó una escuela de unidad en la acción, con todos los sindicatos y organizaciones comunales de la provincia. En julio de 1966, se creó un Comité Sindical Unitario para luchar contra el congelamiento de los salarios, contra los intentos de la gerencia de la empresa del ferrocarril al Pacífico por trasladar las mercaderías de los barcos, directamente a San José vía ferrocarril, sin pasar por la Aduana, lo que redundaba en despidos entre los trabajadores, contra la sustitución del auxilio de cesantía y otros.[152] Comités unitarios fueron los artífices de la celebración conjunta de muchos Primeros de Mayo, por la lucha contra el alto costo de la vida, por el pago de los salarios mínimos, por mayor presupuesto municipal para solucionar los graves problemas sanitarios y de infraestructura de los barrios de la ciudad, por el mejoramiento del transporte público, por impulsar la industria pesquera y la reforma agraria para enfrentar las altas tasas de desocupación

151 Entrevista realizada a Pastor Ocampo, noviembre de 1993.
152 Libertad, 30 de julio de 1966, p.7.



regional, por la protección de los recursos naturales.[153] Un lugar preferencial han ocupado las luchas y demandas de los sindicatos afiliados a la Federación de Trabajadores de Puntarenas, para los cuales siempre ha existido solidaridad y apoyo económico. Las trabajadoras de las plantas procesadoras de atún, los pescadores, los trabajadores municipales, los de FERTICA, los del sindicato agrario, la Caja Costarricense del Seguro Social, el Instituto Costarricense de Electricidad, y otros han participado en jornadas de lucha conjunta, en sus aspiraciones por el bienestar social.

Afiliados y dirigentes del Sindicato participaron, junto a los dirigentes de la Federación de Trabajadores de Puntarenas, en las décadas de 1960 y 1970, en las invasiones de tierra que protagonizaron cientos de familias en búsqueda de techo, debido a los altos alquileres y a los bajos salarios. Estas poblaciones originadas en las tomas de tierra se denominaron: Viet Nam, Camboya, Hanoi, en reconocimiento a los pueblos de esos lugares, quienes se encontraban librando una gigantesca lucha contra la ocupación y la agresión del gobierno de los Estados Unidos. No obstante, con el tiempo cambiaron sus nombres, por otros que representaban mejor el estado de conciencia de sus pobladores, por lo que en la actualidad esa poblaciones son conocidas con los nombres de: 20 de noviembre, Juanito Mora, Fray Casiano de Madrid, Los Ángeles, Chacarita, Riojalandia.

Un ejemplo de esas gestas se realizó en enero de 1968, cuando la Federación de Trabajadores de Puntarenas, impulsó y ayudó a los pobladores en las tomas de tierra. Uno de los principales dirigentes Mario Zúñiga, encabezó a un grupo de familias quienes ocuparon una faja de terreno entre el canal de FERTICA y Chacarita norte, en tierras, que al principio se creyeron eran propiedad de FERTICA, pero que luego se conoció que estaban bajo el dominio del Estado, por formar parte de la milla marítima. Los ocupantes provenientes de tugurios localizados en el barrio El Carmen, el Cocal y otros lugares, crearon un comité organizador presidido por Roberto Guzmán, junto a Juan Morera, Mario Zúñiga, Roberto Vindel, Seidy Guzmán y Román González.[154] Más tarde, el comité se transformó en una

153 Véase el periódico Libertad de las décadas de 1960, 1970 y 1980.
154 Libertad, 27 de enero de 1968, pp. 1 y 4.



Junta Progresista, afiliada a la Central General de Trabajadores Costarricenses. Este comité encabezó una Marcha de la Vivienda donde se recogieron donativos, y fue dando los pasos necesarios para hacer habitable la zona, como por ejemplo el establecimiento de cañerías para el aprovisionamiento de agua.[155] Después de múltiples gestiones, se logró que el Concejo Municipal de Puntarenas, en la sesión del martes 30 de enero, acordara donarles esas tierras a los ocupantes, por lo que se responsabilizaba de enviar a un topógrafo para realizar el trazado de las calles y planear los rellenos necesarios para impedir las inundaciones debido a las altas mareas.[156] La situación se complicó porque la llegada de familias en búsqueda de espacio no cesó, la prensa registró el número de mil familias, por lo que se acordó cruzar el canal de FERTICA para ocupar la costa norte. El dueño de la Hacienda el Carrizal reclamó esas tierras como suyas y las cercó, por lo que entró en conflicto con los pobladores, lo que provocó la intervención de la policía, el personal de seguridad de FERTICA, empresa que para ese entonces se encontraba en manos de capital norteamericano y de la Agencia de Seguridad, con un saldo de heridos y presos, entre los que se encontraba Mario Zúñiga.[157] Las manifestaciones y lucha de los pobladores lograron la liberación de los presos. No obstante, la ocupación y la lucha continuó y un año después se celebraba el primer aniversario de Vietnam, aunque se denunciaba el gravísimo problema de la falta de agua potable, alumbrado público, escuela, normas sanitarias y otras.[158]

En estas tomas de tierra las instituciones del Estado de Bienestar tuvieron que intervenir, producto de la movilización, agitación y justeza de las demandas de los pobladores, quienes superaban su desorganización y pasividad bajo la dirección de las organizaciones sociales. La prensa de los trabajadores hizo público el interés, de algunas entidades y personas, por presentar lo acontecido en Chacarita como un conflicto que amenazaba con perturbar "el orden y la tranquilidad públicas"y no como parte de la problemática social de Puntarenas. También se señalaba que FERTICA

155 Libertad, 10 de febrero de 1968, p.7.
156 Libertad, 3 de febrero de 1968, p.2.
157 Libertad 17 de febrero de 1968, p.5. Libertad, 24 de febrero de 1968, p.5.
158 Libertad, 15 de febrero de 1969, p.2.



era un monopolio de los Rockefeller, cuyos agentes de seguridad hostigaban a los pobladores, y que los agentes de la Oficina de Seguridad, realizaban provocaciones y la campaña de desacreditación del movimiento, en los medios de comunicación nacionales.[159]

En 1971, los pobladores de Chacarita, con el apoyo de la Federación de Trabajadores de Puntarenas y sus sindicatos afiliados, emprendieron una batalla para impedir que el aeropuerto de Puntarenas se construyera en Chacarita y en consecuencia, evitar que los pobladores de Vietnam y Chacarita Norte fueran desalojados. La razón que se esgrimió era que el aeropuerto quedaría situado cerca de las plantas de FERTICA, donde se utilizaban materiales y sustancias peligrosas y explosivas, lo que en un eventual accidente aéreo provocaría una situación de lamentar.[160] Finalmente, en julio de 1975, las autoridades correspondientes decidieron que el aeropuerto de Puntarenas no sería construido en Chacarita.[161] *"Muchos muelleros y sus familias se beneficiaron de estas luchas por la vivienda".*[162]

La acción de la Federación de Trabajadores de Puntarenas y de sus sindicatos afiliados, uno de los cuales ha sido el Sindicato de Trabajadores Marítimos, Ferroviarios y de Muelles, logró organizar, movilizar y mantener la lucha de los pobladores, quienes se transformaron de vecinos en ciudadanos activos[163], defensores de una vida digna. El Concejo Municipal de Puntarenas y las instituciones sociales del Estado debieron cumplir con la misión de proveer servicios a las poblaciones, muchas como Vietnam que surgieron de tomas de tierras y debieron mantenerse en la lucha hasta su consolidación como barrios habitables. Servicios tales como: el visado de lotes, el trazado de calles, la colocación del cordón de caño, la construcción de aceras, la instalación de cañerías para el agua, el alumbrado público y la electricidad, la recolección de basura, la creación de escuelas y colegios, los centros de capacita-

159 Libertad, 2 de marzo de 1968, pp. 1 y 4.
160 Libertad, 15 de enero de 1971, p.8. Libertad, 16 de octubre de 1971, p.7.
161 Libertad, 5 de julio de 1975, p.10.
162 Entrevista realizada a Juan de Dios Zamora, febrero de 1994.
163 Esta idea es tomada del trabajo de Patricia Alvarenga Venutolo "De vecinos a ciudadanos", 2003, inédito. Ella estudia los movimientos comunales del Valle Central, en la segunda mitad del siglo XX ,y encuentra movimientos sociales y patrones de lucha, que a nuestro juicio, se asemejan a los movimientos comunales de Puntarenas en ese mismo lapso de tiempo.



ción, los centros de salud y esparcimiento, que hoy disfrutan muchos estibadores y sus familias, junto a otros trabajadores puntarenenses fueron ganados en la lucha cotidiana, con los esfuerzos de hombres y mujeres del pueblo, deseosos de un mañana mejor.

El Sindicato y la Federación de Trabajadores de Puntarenas han estado a la cabeza en las luchas por mejorar el servicio del Hospital San Rafael, ubicado en Puntarenas y pro Hospital Monseñor Sanabria. El Sindicato se preocupó porque el número de ambulancias satisfaciera las necesidades de la población, por la erradicación de los centros de baile cercanos al hospital San Rafael, por su permanente ampliación, por la creación de dispensarios y clínicas en diversas partes de la provincia.[164] Otro ejemplo importante fue cuando se pretendió, por parte de las autoridades de la Caja del Seguro Social, en la década de 1970, entregar la estructura del Hospital Monseñor Sanabria a la Cadena de Hoteles Hilton, por la supuesta razón de insuficiencia de fondos. La movilización de masas y la energía desplegada por la Federación y sus sindicatos afiliados, impidieron que se concretara esa lamentable ocurrencia.[165]

La lucha contra el sectarismo y por la unidad sindical ganó una importante batalla, cuando en abril de 1988, después de viejas rencillas y acusaciones mutuas, una Asamblea de Trabajadores convocada por el Sindicato, tomó el acuerdo de superar el pasado y en lo sucesivo negociar, una sola Convención Colectiva con el INCOP, en conjunto con la Unión Ferroviaria y Portuaria Nacional, y no dos convenciones separadas, tal y como se practicaba en ese entonces. Se decidió que en el futuro, la Convención estaría bajo la dirección, orientación y vigilancia de las dos organizaciones. Además, se planteó la profundización del proceso unitario de los trabajadores de ambas organizaciones en la defensa de mejores condiciones de vida y trabajo para todos los empleados del INCOP, y en el rescate y revitalización del sistema ferroviario nacional.[166] En la defensa de los ferrocarriles y en la vigilancia del cumplimiento de la Convención Colectiva de Trabajo, se fueron desdibujando las diferencias entre el Sindicato de Trabaja-

164 Libertad, 19 de febrero de 1972, p.8.
165 Entrevista realizada a Enrique Rojas, enero del 2002.
166 Libertad, 28 de abril de 1988, p.4.



dores Marítimos Ferroviarios y de Muelles y la Unión Ferroviaria y Portuaria Nacional y se fue forjando una unidad para enfrentar los retos del presente. Asimismo, la creación de la Federación del Transporte, establecida en 1988, constituyó otra iniciativa unitaria para planificar acciones sindicales dentro de esta rama de actividad, aglutinando a sindicatos pertenecientes a 3 federaciones sindicales.

La última fase de este trabajo unitario se expresa en las alianzas estratégicas establecidas, en los últimos años, entre el Sindicato de Trabajadores Marítimos, Ferroviarios y de Muelles y la Asociación Solidarista de la institución. Es importante recordar que las asociaciones solidaristas han recibido un gran impulso, por parte de algunos gobiernos y las cámaras empresariales, a partir de la década de 1980, ya que el solidarismo fue promovido por esas instancias como una estrategia contra el sindicalismo. Los sindicatos debieron librar batallas contra el solidarismo por sus diferentes prácticas y concepciones sindicales y sociales, así como por la naturaleza de sus objetivos. Las organizaciones solidaristas se pueden clasificar como organizaciones de ahorro y crédito, sin fines de lucro. No obstante, fueron promovidas como un *"movimiento orientado a lograr la armonía y el bienestar de los trabajadores y patronos dentro de un marco cristiano y democrático". "Una solución costarricense a los problemas costarricenses basada en la justicia para la conservación de la paz".*[167] La unidad en la acción no ha sido un camino fácil, ya que en 1988 el Sindicato, al igual que el movimiento sindical costarricense se planteaba *"sostener una lucha frente a las organizaciones solidaristas que pretenden afincarse en los muelles y eliminar los mecanismos de organización y de lucha que han protegido por años a los trabajadores, tales como las convenciones colectivas y el sindicato mismo".*[168] El enfrentamiento devino del auspicio que el solidarismo, daba en esos años de confrontación y diferenciación, a la idea de que el bienestar de los trabajadores provenía de las concesiones empresariales y de la armonía de trabajadores y patrones, negando así la negociación autónoma de las demandas de los trabajadores. Se desprende entonces que las diferencias eran muy pro-

167 Movimiento Solidarista, Guía Oficial, 1984, p.23.
168 Libertad, 28 de abril de 1988, p.4.

fundas, sin embargo, en las difíciles condiciones sociales y frente a los desafíos del presente, la dirigencia del Sindicato de Trabajadores ha considerado que las diferencias de óptica y acción pueden redundar, en el trabajo conjunto, en iniciativas complementarias que beneficien a los trabajadores.

Es significativo el enorme reto que estos dirigentes sindicales, hombres rudos y curtidos por el sol se han planteado, al intentar interpretar las necesidades y reivindicaciones de las mujeres de la institución, en sus negociaciones con las autoridades. Pero, más allá de la conciencia por mejorar las condiciones de vida y trabajo de las mujeres de la institución, han logrado dar otros pasos adelante como el que se refiere a la promoción de la afiliación femenina en las filas del Sindicato y su respectiva capacitación para ocupar puestos dentro de la Junta Directiva y la Cooperativa. Fue así como se creó la secretaría de la Mujer Trabajadora, en el interior de la Junta Directiva, la cual fue ocupada por Nury Guevara en los inicios de la década de 1980, ella fue propuesta por los varones y fue elegida en Asamblea General.[169] Anteriormente otras mujeres entre las que destacan Juanita Marchena y Anabelle García, formaron parte de comisiones institucionales como la de Salud Ocupacional, donde atendieron los problemas relativos a la salud ocupacional de las mujeres. Algunas de ellas han participado en los frentes comunales apoyando a las mujeres en las luchas por las vivienda. La participación en puestos de dirigencia ha sido por iniciativa de los hombres, en ternas que la Asamblea General ha elegido, no ha surgido de la base femenina.[170] Entre las mujeres, las cuales pertenecen al sector administrativo, falta sentido de pertenencia, de identidad, entre ellas existen muchos subgrupos, la labor sindical no es apreciada por todas. *"Como compañeras deberíamos apoyarnos más y no majarnos la manguera" "No tenemos la unión de arro-*

2001. Dirigentes sindicales



169 Grupo focal integrado por mujeres sindicalistas en el que participaron Mayela Gómez Morales, Anabelle García Medina, Betty Campos Ureña, Zulma Ruíz Pizarro, Virginia Jara León y María Abarca Gómez, 25 de setiembre del 2003.

170 Ibid

parnos todas como mujeres"

Las mujeres participantes en el grupo focal aseguraron tener muy buenas relaciones con los hombres, todas se crearon con varones, expresaron sentirse respetadas, puesto que ellas han sabido ganarse ese respeto. Señalaron como muy buenas las relaciones con la base social masculina, especialmente con el personal de operaciones portuarias, lo que no quiere decir que no haya habido tropiezos.*"Ellos son varones, rudos de estilo, los roces existen, pero el respeto uno se lo gana, yo tengo un excelente concepto de ellos a pesar de las posibles dificultades" "Yo prefiero estar en el muelle con los muelleros que en la administración con las mujeres, ellos son buenos compañeros, con los que se puede hablar sinceramente y es posible entenderse". "Yo veo a los compañeros como parte mía"*[171]

Las mujeres participantes en el grupo focal diferenciaron las relaciones con los compañeros de la base, de las relaciones con los miembros de la Junta Directiva. En la Junta Directiva no se han sentido discriminadas por su condición de mujeres, pero señalaron que en su interior existen jerarquías, construidas al calor de la formación sindical y política y la trayectoria. Pocos miembros de la Junta Directiva, dos o tres, en opinión de ellas, se encuentran en capacidad de tomar decisiones rápidas, sin consultar a los demás miembros. *"Yo ya me acostumbré al sistema, a veces unos compañeros toman las decisiones y se las avalan, pero a otros les dan cuero".* La regla que existe es que las decisiones son grupales, se toman en Junta y por los miembros de la Junta, algunas que han asistido como invitadas, sin ser integrantes de la Junta, se quejaron de falta de espacios para opinar y participar al interior de la misma. En las comisiones que crea la Junta Directiva, todas y todos tienen voz y voto, *"aunque a veces se hacen diferencias si se es de la Junta o no". "Yo me siento dirigente y*



199. Convivio con Sindicato de Trabajadores de Japdeva (SINTRJAP



con la capacidad de decirles en que se equivocan". Con respecto a las posibilidades de capacitación para mejorar su formación señalaron que la capacitación institucional, en general tiene nombres y apellidos, pero todas señalaron los esfuerzos del Sindicato por brindarla, una capacitación que las mujeres no siempre han aprovechado. *"Por parte del Sindicato he tenido capacitaciones de liderazgo femenino, violencia doméstica, sobre el TLC, don Gregorio no desaprovecha la ocasión para instruirnos, desde que estamos con el proceso las capacitaciones se han paralizado, porque eso consume todos los esfuerzos". Una opinión fue contundente "Nosotras como mujeres no pedimos capacitación".*

Las mujeres señalaron los esfuerzos del Sindicato, especialmente de la Junta Directiva, por acercarse a las preocupaciones de las mujeres. Incluso se llegó a participar, en forma indirecta, en la formación de una organización de mujeres incopistas, la cual se desintegró por falta de objetivos y capacidad para formular proyectos. *"Se quiso que las mujeres tomaran la palabra "pero nosotras nunca elaboramos un planteamiento, un proyecto." "No nos hemos dado espacios para saber si nuestra posición como mujeres es respetada o no".* Es probable, que existiera responsabilidad de la Junta Directiva por dejarlas solas, por no realizar un proceso más acompañado, algo que ellos no estaban en capacidad de hacer, porque los problemas y dificultades de la última década han consumido sus energías, según ellas mismas lo apuntaron.

Las mujeres señalaron que a veces no es fácil que los esposos y compañeros acepten los sacrificios personales, que conlleva la vida cotidiana con alguien que forma parte de la Junta Directiva del Sindicato, especialmente si esa persona no realiza actividad sindical. *"Una no tiene tiempo de nada con la actividad sindical. El marido se acostumbra o la pareja se rompe porque a una la llegan a buscar para informarse del salario regional, de la negociación tal o cual cosa, o sino la llaman por teléfono". "Cuando se sale de viaje con los compañeros del Sindicato algunos hombres se ponen celosos".* No obstante, los tiempos están cambiando y algunas se sienten muy satisfechas con la comprensión de sus maridos y compañeros. *"Yo soy casada, mi marido me*

171 Ibid.

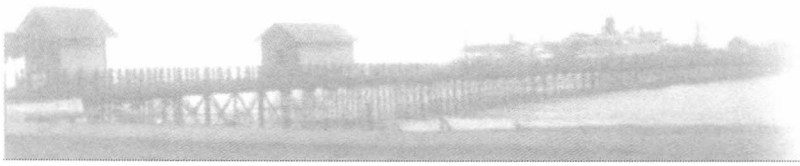


deja ir y venir. Él me dice que todo lo que sea aprender está bien. Mi esposo me apoya siempre". Otra compañera expresó: "Yo hago un balance, dedico tiempo a mi esposo y mi mamá. No puedo perder lo que tengo y he ganado. Mis obligaciones familiares a veces me limitan un poco en las actividades sindicales. No puedo abusar de la estabilidad que tengo".[172]

En relación con el futuro las mujeres entrevistadas se encuentran indecisas, solo una de ellas está segura que continuará con la Cooperativa, incluso ha ocupado uno de los máximos puestos dentro de ella. En suma, la labor no ha estado exenta de tropiezos, las contradicciones han sido parte del proceso, pero todo indica que ambos géneros han recibido valiosas experiencias y se han retroalimentado en el trabajo compartido. Es importante tener en cuenta que el trabajo hacia las mujeres y con las mujeres, por parte del Sindicato, ha representado una adaptación a las nuevas condiciones socio políticas y culturales, un enorme esfuerzo por superar los antiguos marcos de su acción sindical.

El Sindicato siempre ha tenido presente los problemas locales, regionales y nacionales. Las gestas locales han ido mucho más allá de la acción sindical y comunal unificada. Una de sus grandes tareas ha sido la defensa del mar y el disfrute de sus riquezas por parte de los costarricenses y los puntarenenses en especial.[173] En ese contexto la conquista de la soberanía de las 200 millas marítimas y la regulación de la pesca en aguas nacionales ha sido una lucha medular a través del tiempo. En la década de 1970 se agitó la consigna de que Puntarenas tenía que hacer valer la riqueza atunera capturada diariamente, por barcos extranjeros en las 200 millas marítimas, y por la aprobación de la denominada Ley Ferreto, presentada por el entonces diputado de Pueblo Unido, Arnoldo Ferreto (1978-1982). El diputado Ferreto contó con las sugerencias, el respaldo y la movilización de los trabajadores y del Sindicato. Se participó en la creación de un Comité Nacional, en marzo de 1980,[174] para defender el cumplimiento de las disposiciones de dicha ley, una tarea siempre vigente. Los voceros del Sindicato han solicitado la intervención de los costarricenses en la aplicación de la ley, ya que el saqueo permanente de la rique-

172 Ibid
173 Conversaciones celebradas con Gregorio Bolaños en 1993, 1994 y 2002.
174 Libertad, semana del 28 de marzo al 3 de abril de 1980,p.11.



za atunera ha provocado el cierre de empresas nacionales dedicadas a la industrialización de los mariscos, lo que afecta a empresarios y trabajadores de la zona.[176] "El puntarenense ha vivido de espaldas al mar y no lo ha aprovechado como debe ser"[177]

En la última década, el Sindicato, realizó múltiples iniciativas orientadas a trazar tareas conjuntas con los sindicatos de estibadores de los puertos de la región centroamericana, con el objeto de superar los viejos marcos territoriales y nacionales, y de esa forma responder a los requerimientos de una actividad portuaria controlada por el capital transnacional. Se ha pretendido enfrentar los desafíos del presente, con una acción sindical transnacionalizada, la búsqueda de acuerdos comunes alrededor de las condiciones de trabajo y sobre el monto de las tarifas con el propósito de que el trabajador portuario sea respetado. El sueño por realizar es la realización de un Congreso Portuario Centroamericano.[178]

La comunicación con la base siempre ha sido directa, la mayoría de las veces en forma oral, por medio de conversaciones en los locales, en la entrada del muelle, debajo de los almendros, en mitines y concurridas asambleas. Algunos se quejan de que esta formas se han debilitado. También se ha utilizado la propaganda escrita en hojas sueltas, pizarras, se llegó a poseer un periódico denominado El Portuario, del cual se publicaron varios números. Se hace uso de programas radiales y se informa de actividades por medio de la radio. *"Los mitines era la mejor forma de informarse en el pasado"*[179]

Los dirigentes sindicales entrevistados consideran que los problemas organizativos nunca han faltado porque la tarea de educar y desarrollar conciencia individual y social es cada vez más difícil debido a las condiciones sociales imperantes, la debilidad del movimiento sindical y de las opciones políticas que representan a los trabajadores. El trabajador, dicen muchos de los entrevistados, en el presente se encuentra bajo la influencia de la sociedad de consumo que presentan los medios de comunicación, algunos se han vuelto consumistas y poco solidarios, al igual que el entor-

176 Libertad, 6 de octubre de 1988, p.6 y conversaciones con dirigentes sindicales en la década de 1990.
177 Entrevista realizada a Carlos Guillermo S., abril de 1994.
178 Entrevistas realizadas a Gregorio Bolaños en febrero del 2002.
179 Entrevista realizada a Eugenio Carballo, diciembre de 1994.



no que los rodea, donde campea un individualismo rampante, un deseo de poseer objetos innecesarios, pero que supuestamente brindan status social a sus dueños. No ha faltado el oportunismo, la ausencia de diálogo franco, la crítica irresponsable, y las dificultades para formar nuevos cuadros, educar sindical y políticamente, especialmente en las dos últimas décadas, cuando en opinión de los dirigentes sindicales, los proyectos alternativos de sociedad y las confederaciones sindicales nacionales se han debilitado.

El sindicato ha dirigido gran parte de sus esfuerzos a la educación y formación de los trabajadores, labor que ha sido posible, con la inclusión en las diversas Convenciones Colectivas, de cláusulas relativas a que la empresa les facilite los permisos sindicales y los viáticos para asistir a actividades de ese tipo. La formación ocupacional y sindical mediante conferencias, talleres, cursos y sobre todo en la práctica cotidiana, ha sido una preocupación permanente. Algunos afiliados han asistido a actividades sindicales en el ámbito local, nacional e internacional, en representación del sindicato. Sin embargo, Gregorio Bolaños señala la necesidad de una escuela sindical, sobre la que ya se tiene un proyecto, en conjunto con otros sindicatos. *"Se está débil en la transmisión de mensajes con contenido político ideológico, a la nueva trova sindical no le gusta estudiar, ni la preparación que antes se hacía, eso es un problema"*[180] Por esto para algunos dirigente es hora de fortalecer la conciencia política de los trabajadores, de recobrar tradiciones y prácticas del pasado que tenían resultados positivos. La debilidad ideológica, en opinión de este dirigente, repercute en los objetivos que se trazan y en las acciones que se desarrollan. La ausencia de cohesión interna posibilita la fragmentación y la desarticulación de las acciones.

Los trabajadores y dirigentes sindicales reconocen que el sindicato ha velado por la disciplina laboral, ha debido enfrentar los problemas de la ingesta excesiva de licor, el ausentismo laboral, la sustracción de objetos, una práctica nefasta, pero bastante común en el pasado, mediante la cual, según algunos trabajadores, el trabajador compensaba su carácter de ocasional y otros. En la actualidad, según opinan los dirigentes sindicales, se ha tenido que enfrentar el excesivo consu-

180 Entrevista realizada a Gregorio Bolaños, junio del 2002.



mismo y el consumo de drogas, prácticas que en el presente corroen a la sociedad puntarenense, especialmente a los jóvenes, las cuales deterioran la calidad de vida del trabajador y de su familia, e inciden en sus compromisos ciudadanos.

Las formas de lucha han sido diversas, la huelga ha sido el último recurso, prácticamente, la de 1961 fue la última, porque el diálogo y la negociación han imperado, producto de la existencia de la Junta de Relaciones Laborales y la Convención Colectiva de Trabajo. Además, lograr que una huelga sea legal es prácticamente imposible y extenuante. Por otra parte, con las autoridades de la institución ha sido factible el diálogo, como vía para la búsqueda de soluciones a los problemas. El Sindicato presentó varios conflictos de carácter económico social, en la década de 1970, cuyos frutos se concretaron en la firma de la primera Convención Colectiva de Trabajo en 1982. Desde ese momento hasta el presente las Convenciones han regulado las relaciones obrero-patronales y han establecido los mecanismos para resolver los conflictos.

El Sindicato y los trabajadores han participado en una inmensa cantidad de paros, la mayoría en solidaridad con otros sectores de trabajadores, como los bananeros (1978-1982), en concertación con los trabajadores de los ferrocarriles y de los puertos del Caribe, por el derecho del auxilio de cesantía, por la defensa de las Convenciones Colectivas de Trabajo, contra la privatización de los servicios públicos, por la defensa de garantías sindicales, por la unidad sindical, por reajustes salariales para su sector y el sector público en general, por solidaridad con los estibadores limonenses, en la defensa del Instituto Costarricense de Electricidad, es decir por conservar y revitalizar las conquistas que han hecho diferente a Costa Rica en el contexto latinoamericano, y que en la actualidad le permite mostrar al mundo altos índices de desarrollo humano y social. En la pasada lucha contra el proyecto legislativo del Combo Eléctrico, los puertos de Limón y Puntarenas se unieron al movimiento de huelga, mediante paros, desde los primeros momentos. Los trabajadores portuarios participaron en los bloqueos de caminos y carreteras, en las manifestaciones y en la paralización del muelle de Caldera, con el propósito de contribuir al movimiento nacional de protesta y hacerse presentes en esa jornada de lucha, co-



mo tantas otras veces.[181]

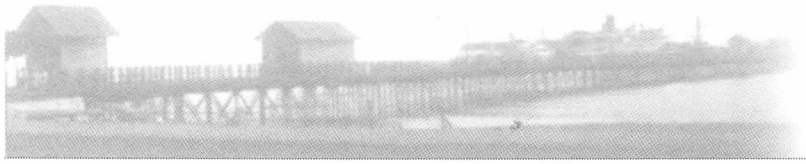
La participación en luchas locales y nacionales ha creado una escuela sindical que permite al afiliado comprender que su mundo no se agota en su espacio de trabajo, sino que el éxito de sus reivindicaciones depende del desarrollo del movimiento popular. La lucha sindical y social ha abierto otras perspectivas a los afiliados, los trabajadores han expresado que su vida social y personal se ha transformado al participar en las contiendas sindicales, porque sus concepciones de la vida y la sociedad se han tornado más complejas y profundas. Han descubierto el potencial que brinda la organización, han conocido a trabajadores y organizaciones de todo el país y fuera de él, se han capacitado, al asistir a seminarios, congresos y cursos dentro y fuera del país han ampliado sus vínculos sociales y se han hecho más críticos de la realidad y más dueños de su destino. Por eso esta línea de acción no puede perderse.

1ero. de Mayo 1998



El Sindicato de Trabajadores Marítimos, Ferroviarios y de Muelles y la privatización de las labores de carga y descarga.

El estilo de desarrollo impulsado por los organismos financieros internacionales con el aval de los gobiernos de América Latina, a partir de la década de 1980, orientado hacia la apertura comercial y la promoción de exportaciones, ha propiciado la reestructuración de los puertos de la región. En opinión de los impulsores del modelo y de los técnicos de los organismos internacionales, los gobiernos latinoamericanos establecieron regímenes laborales que respaldaban la aspiración de los trabajadores portuarios a un salario estable y a un empleo seguro, originando, en consecuencia, monopolios de manipulación de la carga. Desde su perspectiva, el movimiento laboral portuario ha utilizado su posición estratégica en los puertos para presionar a los go-



biernos, por medio de Convenciones Colectivas y otras negociaciones, a fin de que adopten medidas que amortigüen el impacto de los fenómenos externos (el entorno competitivo y los sistemas de transporte de que disponen los dueños de las cargas) y los internos (mayor productividad y costo-eficacia de los servicios de almacenamiento y manipulación de la carga) sobre la demanda de mano de obra portuaria. En su punto de vista, se señala que en el pasado, los exportadores, importadores y transportistas eran tildados de antipatrióticos, si criticaban o reprobaban los costos portuarios excesivos y las ineficiencias innecesarias, puesto que los puertos nacionales eran claves en el conjunto del sistema económico y político.

Sin embargo, según su análisis, en la actualidad la economía está globalizada, la mayoría de los países han adoptado políticas de crecimiento económico basadas en las exportaciones, por lo que *"esos costos e ineficiencias portuarias tienen un impacto negativo en los precios de las exportaciones e importaciones"*.[182] En su opinión, la economía mundial es altamente competitiva, el concepto tradicional de competencia entre productos terminados comparables se ha transformado, para entender la competencia desde el insumo hasta el producto final, en que cada insumo y cada producto terminado tiene sus propias y elevadas exigencias de mercado. En los puertos, desde esta posición, la equidad social no debe ajustarse a los parámetros paternalistas y burocráticos, que distorsionan el mercado, porque en las nuevas condiciones no se pueden garantizar los puestos de trabajo, ni un determinado nivel de ingresos y poder adquisitivo.[183] El tamaño de la fuerza laboral portuaria, uno de los insumos del proceso de distribución, según esta perspectiva, debe estructurarse comercialmente para permitir la competencia con otros puertos del mundo.

"El libre juego de los mecanismos del mercado ofrece un parámetro externo para control el tamaño de la fuerza laboral, armonizar los deseos de estibadores y empresarios de transporte marítimo e impulsar a ca-

181 Diario Extra, marzo y abril del 2000.

182 Burkhalter, Larry A. "Reforma laboral y equidad social: la privatización de los puertos "Revista de la CEPAL, N. 57, diciembre de 1995, p.57 Hoffmann, Jan "El potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano" Revista de la CEPAL, N.71, agosto 2000,pp.121-141.

183 Véase documentos del foro Modernización portuaria y competitividad del comercio exterior, organizado por Cadexo, mayo 2000, La Nación, lunes 8 de mayo del 2000.



da uno a aumentar gradualmente la productividad, reducir costos, innovar y hacer las inversiones necesarias."[184]

En consecuencia, los regímenes laborales portuarios son percibidos como paternalistas y burocráticos, por lo que, desde ese punto de vista, deben reformarse para eliminar los impedimentos reguladores al libre juego de los mecanismos del mercado, para descentralizar y liberalizar el mercado laboral, eliminar la injerencia directa de los gobiernos en las operaciones portuarias, las convenciones colectivas de trabajo y los arreglos informales de conflictos. Desde su planteamiento las convenciones colectivas constituyen lo opuesto al aumento de la productividad y la eficacia en la función de los costos, y señalan que los gobiernos y las administraciones portuarias sucumben ante las demandas de los sindicatos y no contribuyen a satisfacer las necesidades comerciales de los usuarios del puerto. Sin embargo, en su opinión, esta espiral en el aumento de los costos se quebró con la aparición de la economía globalizada, el predominio de las exportaciones, la participación de los intereses privados en los puertos estatales y la utilización de las tecnologías avanzadas.[185]

En su opinión, el derecho a la huelga fue usado en abundancia, cuando había pocas fuentes alternativas de productos y pocos sustitutos de los productos deseados y las interrupciones del comercio eran habituales. En las condiciones de una economía globalizada, desde su perspectiva, los estibadores y los empresarios del transporte marítimo se han transformado en socios de una empresa conjunta con los usuarios del puerto, por lo que la interrupción de las operaciones de manipulación de la carga perjudica a todos y en consecuencia, la resolución de conflictos debe ser ágil.[186] Las disposiciones que prohíben despedir a los estibadores, señalan las corrientes en boga, reducen en forma considerable la disposición de los mismos a aceptar propuestas de restructuración en los sistemas de trabajo, utilizar nuevas tecnologías y atender las necesidades de servicio de los usuarios, mientras que en un entorno portuario abierto y competitivo, los estibadores, dicen ellos, terminarán aceptando que la seguridad en el empleo depende del éxito de los usuarios

184 Ibid, ps55-73
185 Ibid, p.. 55
186 Ibid, p. 60



y los empresarios del transporte marítimo, no de garantías constitucionales o convenciones de trabajo.[187]

En su opinión, la existencia de monopolios estatales de mano de obra portuaria, las alianzas políticas con los trabajadores y las subvenciones estatales redundan en servicios portuarios con exceso de personal, caros e ineficientes. Las inversiones en tecnología ahorran mano de obra, por lo que las mejoras en la productividad y eficiencia redundan en los costos y hacen que el puerto resulte más atractivo para los usuarios, generando así, desde su perspectiva, nuevas fuentes de empleo en la zona de influencia del puerto y creando un *"entorno laboral más seguro"* para los trabajadores portuarios.

Esta posición afirma que la mejor manera de regular la oferta de los estibadores, así como sus salarios y beneficios, es mediante la toma en cuenta de las necesidades de los exportadores, importadores, y transportistas, es decir que debe estar expuesta a los mecanismos de mercado. La demanda de los estibadores proviene, dicen ellos, de la competitividad de los bienes que manipulan, de manera que los gobiernos no pueden seguir eludiendo esa realidad, aislándolos de los mecanismo del mercado.

Se ha propiciado, por ende, un régimen laboral portuario de enfoque comercial, con el supuesto fin de lograr un equilibrio de índole comercial entre los intereses de los exportadores, importadores, transportistas, estibadores y empresarios del trasporte marítimo y por supuesto la participación privada en los puertos estatales. *"No debe permitirse que los trabajadores portuarios perturben las actividades de manipulación de la carga, trabajen lento, dejen de trabajar durante la vigencia de un convenio colectivo, eviten cumplir con las disposiciones de los regímenes laborales nacionales que exigen la suspensión de huelgas, limiten la creación de otros sindicatos en el mismo lugar de trabajo, eludan la elección directa y secreta de los directivos, ejerzan control monopolístico sobre los servicios de manipulación de carga o a la selección de estibadores"*.[188]

En síntesis, su planteamiento se centra en que los gobiernos deben impulsar una transformación de los puertos, en el sentido de que en lugar

187 Ibid, p.58
188 Ibid, p.59



de ser espacios donde los gobiernos atiendan las necesidades relativas a los salarios y a los beneficios de los estibadores, deben orientarse a ser lugares donde la fuerza laboral portuaria otorgue preferencia a los objetivos comerciales de los usuarios. En caso contrario, señalan estas concepciones en boga. los empresarios perderán oportunidades claves para obtener ventajas competitivas para sus productos en los mercados internacionales. Este planteamiento, según los trabajadores y dirigentes sindicales, contiene varios puntos débiles ya que, en perspectiva de largo plazo, los trabajadores portuarios no han sido los grandes beneficiarios de la actividad portuaria, sino que exportadores e importadores nacionales han gozado, en el pasado, de tarifas ferroviarias y portuarias que los han favorecido enormemente. Como primer aspecto, señalan que antes de 1969 y varios años después, ningún estibador tuvo derecho a disfrutar de una pensión para garantizarse una vejez digna, sino que debieron rumiar los dolores de sus hernias y columnas vertebrales en la más absoluta miseria. Por otra parte, la tarifa por el uso de las nuevas tecnologías financia el salario y los beneficios de los estibadores y debiera financiar el desarrollo de la región circunvecina al puerto, tal y como sucede en otras partes del mundo, como por ejemplo en el puerto de Marsella, en Francia. Una experiencia que varios dirigentes sindicales conocieron y que han intentado impulsar, con el apoyo de la Municipalidad de Puntarenas, sin los resultados deseados.[189]

El exceso de personal en la operación portuaria es una realidad que los trabajadores y las organizaciones sociales conocen profundamente, pero que lo han tratado de mantener por medio de la protección que les brinda la Convención Colectiva de Trabajo, con el fin de rescatar al trabajador de la desocupación que predomina en las regiones costeras de Costa Rica, tanto del Pacífico como del Caribe. Los puertos se encuentran en zonas caracterizadas por altos niveles de pobreza, donde las oportunidades laborales se han ido reduciendo con el cierre de los ferrocarriles, la falta de industrias, la contaminación de los mares, los pocos servicios que los barcos demandan de ellos, en fin con la expansión y dominio del capital transnacional en todas las actividades económicas, ya que este es el único ganador de los procesos

189 Burkhalter Larry A. Op. cit; p. 64.



actuales. El capital transnacional controla el transporte terrestre, el marítimo, el turismo, el aprovisionamiento de los barcos, etc, lo que genera enormes pérdidas a las economías locales donde se insertan los puertos. En ellos, la única actividad que puede producir ventajas es la de transformarse en puntos de interés turístico, pero debe promoverse y vigilarse que los beneficiarios sea de origen local y no transnacional.

El denominado proceso de modernización portuaria inició sus primeros pasos en la década de 1990, especialmente a partir de la administración Figueres Olsen y continuó en la administración Rodríguez Echeverría, para finalizar en la actual administración encabezada por el Dr. Abel Pacheco, bajo la presión de las cámaras de exportadores e importadores, y con el aval de diferentes estudios técnicos elaborados por varias empresas consultoras, los que proponen la privatización de los servicios portuarios, sin que se fundamente claramente, por qué esos servicios podrían ser mejores en manos de la empresa privada. Dichos estudios recomiendan la privatización de los servicios de carga y descarga, remolque, amarre y desamarre, vigilancia, operación y mantenimiento de la maquinaria. Se sugiere incluso que no haya concesiones sino licencias para la estiba, pues de esa forma no hay límite en el número de empresas que puedan participar. Los mecanismos que los estudios sugieren para llevar adelante este proceso contemplan, desde negociar con el sindicato la participación de los trabajadores en la prestación de los servicios del puerto, a través de sociedades anónimas laborales, hasta impedir que una cooperativa creada por los trabajadores pueda desarrollar varios servicios, alegando su imposibilidad de realizar grandes inversiones. Además, se señala que el responsable de las obras de infraestructura debe ser el Estado, por el alto costo que demandan.[190]

En 1992, la Coalición Costarricense de Iniciativas de Desarrollo –CINDE-, un instrumento de la Agencia Internacional de Desarrollo –AID-, tomó como asunto prioritario, impulsar una política privatizadora para garantizar "la eficiencia portuaria". Debido a la existencia de tendencias reacias a aceptar un modelo de puerto privado, se intentó convencer a la opinión pública de la necesidad de priva-

190 Entrevistas realizadas a Gregorio Bolaños y a Johnny Hernández, febrero del 2002.



tizar algunos servicios, entre ellos la carga y la descarga en el puerto de Caldera.[191]

Ante estas nuevas corrientes que parecen tornarse imparables, especialmente por la ineficiencia portuaria originada en la falta de inversiones, y a pesar de que la operación portuaria genera grandes ganancias al INCOP, el Sindicato pretendió adelantarse a los intereses que buscan privatizar la estiba y ha propuesto asumirla, después de financiar varios estudios de factibilidad, entre ellos uno realizado por investigadores de la Universidad de Costa Rica entre 1991 y 1992, estudiar otras experiencias, lograr un consenso entre los trabajadores, bajo la forma legal de una cooperativa autogestionaria, en 1992. Desde su perspectiva, la cooperativa responde a: *"una sabia política de mediano y largo plazo que busca que los trabajadores, en cualquier circunstancia, sean ganadores y no perdedores... la cooperativa no es un fin, es un instrumento de lucha, que unido al instrumento sindical, permite a los trabajadores enfrentar cualquier situación que consideren adversa."*[192]

El Sindicato pretendió adelantarse a una intermediación capitalista particular y por eso creó la Cooperativa. En 1994, el Sindicato logró que en la Convención Colectiva de Trabajo se incluyera una cláusula, en la que se señalaba que aquellas actividades que el INCOP no pudiera o no quisiera cumplir, serían realizadas preferentemente por la Cooperativa (artículo 42). Se pensó que en caso de que la privatización no cristalizara, situación que siempre fue considerada como la óptima, la Cooperativa se dedicaría a promover soluciones de consumo, vivienda y en general, mejorar la calidad de vida de sus afiliados.

En 1994, la Asamblea Legislativa aprobó la Ley de Sociedades Anónimas Laborales, el mecanismo mediante el cual se abrió una puerta para los intentos de inserción del capital privado en las actividades estatales y portuarias,[193] en particular, ya que esta fue la vía que se utilizó en los puertos de Limón para liberalizar el mercado de trabajo en las operaciones de carga y descarga.

En 1996, la Sala Constitucional, mediante un voto, afirmó que no es

191 Trejos, María Eugenia Relaciones laborales y reestructuración del Estado en Costa Rica Heredia, Costa Rica: Editorial Fundación UNA, 1997, p.124.
192 La Nación, 28 de abril de 1992, p. 22 A.
193 Hoja suelta de propaganda sindical, mayo 1992.



inconstitucional dar en concesión la operación de los muelles, con el argumento de que la Constitución Política afirma que estos no pueden ser enajenados ni arrendados, y que en la figura legal de la concesión, la propiedad continua siendo estatal. Además, en ese año, por medio de un decreto ejecutivo, se le permitió a la Liga Agrícola Industrial de la Caña operar la carga y la descarga, por cuenta propia, en Punta Morales. El Sindicato de Trabajadores Marítimos, Ferroviarios y de Muelles se opuso y presentó un recurso de amparo contra el INCOP y LAICA, por las operaciones de carga y descarga que realiza la Liga, en forma privada. No obstante, este no fue acogido por la Sala.[194]

En los primeros meses de 1998, el Sindicato junto a los trabajadores del sindicato de JAPDEVA, denominado SINTRAJAP, aglutinador de una parte de los trabajadores portuarios de puerto Limón en el Caribe, desarrollaron múltiples acciones como paros, presentación de recursos de inconstitucionalidad, conversaciones con el poder Ejecutivo para que retirara el proyecto de la corriente legislativa, conversaciones con diputados, etc, con el fin de detener la aprobación de la Ley de Concesión de Obra Pública, debido a que dicha ley abría las puertas para otorgar en administración las obras nuevas y viejas de los puertos.[195] El 5 de marzo de 1998, los muelleros de Moín y Caldera paralizaron labores buscando presionar a los diputados para que echaran marcha atrás con la iniciativa que aprobó la ley de Concesión de Obra Pública, en primer debate, sin enviarla a la Sala Constitucional, pues en opinión de los portuarios el proyecto de ley tenía visos de inconstitucionalidad.[196] La ley fue aprobada, por 39 diputados a favor de un total de 42 presentes,[197] a toda marcha, con el propósito de entregar en concesión los muelles, los aeropuertos, las carreteras y los ferrocarriles, todos ellos carentes de inversiones, ya que el gobierno asegura que no puede asumir su modernización por falta de fondos. En ese contexto, la Cámara de Comercio, a través de su presidente Mariano Guardia, hizo un llamado a los diputados para que ese proyecto entrara en vigencia, en el menor plazo posible, puesto que considera que *"es*

194 Diario Extra, 6 de marzo de 1998, p.2.
195 Diario Extra, 1 de abril de 1997, p.10.
196 Véase Diario Extra, enero- marzo de 1998.
197 Diario Extra, 6 de marzo de 1998, p 2

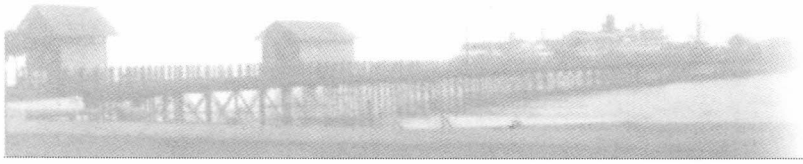


uno de los instrumentos más urgentes para avanzar hacia un verdadero desarrollo nacional". En opinión de Guardia *"Costa Rica no puede seguir atrasando la aplicación de las tendencias mundiales en materia de infraestructura pues es evidente que los gobiernos tienen cada día menos recursos para invertir en obras, obstaculizando el crecimiento de los países".*[198]

Dicha ley, mediante la cual se pretende construir y modernizar muelles, carreteras, aeropuertos y ferrocarriles, plantea como principales elementos los siguientes: las obras por concesión constituyen un contrato administrativo por medio del cual se encarga a un tercero el diseño, la planificación, el financiamiento, las construcciones, las ampliaciones y reparaciones de las obras públicas, a cambio de un pago que deben asumir los usuarios, es decir una especie de peaje en caso de las carreteras. La tarifa puede ser definida en moneda nacional o extranjera. Algunos bienes construidos pasan a manos del Estado, en cada cartel de licitación se aclarara cuáles bienes continúan como posesión del constructor, no obstante, estos no podrán ser enajenados ni hipotecados. La ley incluye la creación del Consejo Nacional de Concesiones, un órgano adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transporte, como encargado de las concesiones, los miembros del Consejo se nombran por 4 años y reciben como pago de dietas, una suma semejante a la de los directivos del Banco Central. Su función principal es velar por la transparencia en los procedimientos, aprobar, rechazar o modificar el cartel de licitación, adjudicar las obras y suscribir los contratos. Además, la ley crea una secretaría Técnica, encargada de confeccionar el cartel de licitación y vigilar que el concesionario cumpla con las obligaciones, entre las cuales figuran cuidar, reparar y mantener la obra, así como prestar el servicio público. Otras obligaciones del concesionario son las siguientes: indemnizar por daños a terceros, adquirir los bienes inmuebles o derechos para realizar la obra y financiar los estudios de factibilidad. Al concesionario se le exonera de pago de derechos de importación, y los impuestos selectivos de consumo, ventas y cualquier otro.

La ley despoja, en parte, al Estado de su función de productor de ser-

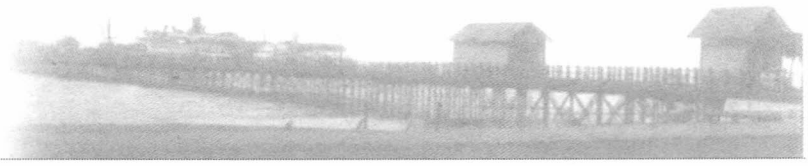
198 Se opusieron los diputados: Rodrigo Gutiérrez, Manuel Antonio Barrantes y Walter Coto. La Extra, 6 de marzo de 1998, p.6.



vicios, para pasar a ser, controlador, fiscalizador, contratista, concesionario. Es decir, el productor de los servicios pasa a ser el capital privado, específicamente el transnacional. Los trabajadores portuarios han sostenido que los puertos, al igual que los aeropuertos, no pueden salir de las manos del Estado, según la Constitución vigente y las razones apuntadas. Además, han señalado que la desocupación va a aumentar en sus respectivas provincias.[199] Paralelamente, el Estado también ha debilitado la regulación de las relaciones sociales, con la liberación de los mercados, tanto de productos y servicios financieros y laborales. En el campo laboral , según algunos críticos de estas políticas, también se han abandonado los controles para el cumplimiento de la legislación existente.[200]

El presidente José María Figueres Olsen aseguró que la ley de Concesión de Obra Pública no plantea una privatización de los servicios, sino que se trata de una manera más eficiente de hacer las cosas, para que estos servicios puedan ser usados por usuarios de otros países como Nicaragua, y así brindar más trabajo en las zonas donde están establecidos Señaló que a los trabajadores de los puertos se les había ofrecido incorporarse al programa de Obras por Concesión, y a los que no estuvieran de acuerdo con la medida se les aseguraba el pago de 3 meses de salario por cada año trabajado y la tramitación de la pensión para los que estuvieran listos para ello. Sin embargo, señaló que los dirigentes sindicales no estuvieron de acuerdo con la propuesta gubernamental.[201] No obstante, el gobierno, ante la amenaza de huelga por parte de los trabajadores, en ese momento de marzo de 1998, a punto de concluir la administración, llegó a una serie de acuerdos y compromisos, entre los cuales destacaba la creación de una comisión, por decreto ejecutivo, para estudiar los obstáculos que impiden a los puertos ser eficientes. En esa oportunidad, los dirigentes sindicales señalaron que: *"los muelles son ineficientes por cuanto tienen muchas amarras administrativas y judiciales que les han impedido desarrollarse, ya que las licitaciones son apeladas, se atrasan hasta por 3 años y cuando llega el equipo este es obsoleto. Además, adujeron que se les obliga a tra-*

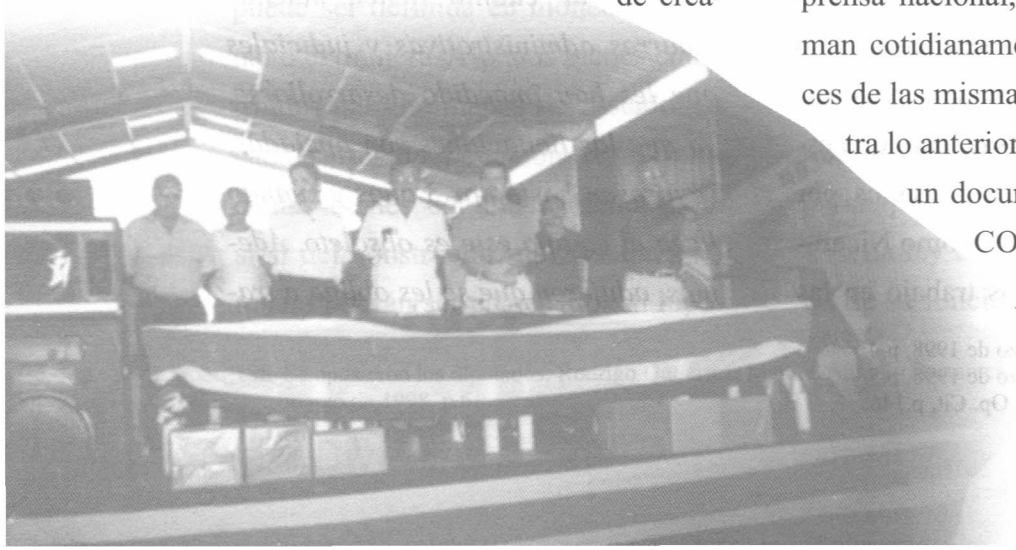
199 Diario Extra, 6 de marzo de 1998, p 4.
200 Diario Extra, 6 de marzo de 1998, p.5.
201 Trejos, María Eugenia, Op. Cit, p.146.



bajar con superávit, lo que impide ponerse a tono con las necesidades de un proceso de modernización".[202]

El 13 de julio de 1998, el Sindicato de Trabajadores Marítimos, Ferroviarios y de Muelles paralizó las labores a partir de las 5 de la tarde en el puerto de Caldera, por el recorte de 2.300 millones de colones en el cobro de las tarifas, lo que según argumentaron los dirigentes sindicales, constituía una forma de impulsar un cierre técnico de la institución. Posteriormente, esta rebaja de tarifas fue derogada, mediante un recurso planteado ante el Juzgado Contencioso y Civil de Hacienda por parte del INCOP, posterior a la renuncia del presidente ejecutivo, donde la instancia legal resolvió que la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos-ARESEP- tal y como lo establece el artículo 21 de su ley de creación, *"no podrá aprobar fijaciones tarifarias que atenten contra el equilibrio financiero de las entidades prestatarias del servicio público".*[203]

Asamblea General para aprobar la Convención Colectiva Vigente 2002. (mesa principal)



Durante los años 1999 y parte del 2000 el Sindicato debió enfrentarse a una desgastante y crucial lucha, la de la defensa de las Convenciones Colectivas de Trabajo, en unión de los sindicatos de 54 municipalidades, las universidades públicas, JAPDEVA, el Consejo Nacional de la Producción, RECOPE y la Junta de Protección Social, debido a las interpretaciones de la Sala IV, sobre la legalidad de las mismas en el sector público. Finalmente, las convenciones continuaron vigentes, pero hubo que realizar múltiples esfuerzos para sostenerlas, según opinión de los dirigentes sindicales, debido a la voluntad de diferentes sectores empresariales y gubernamentales por eliminarlas, estimulados por algunos voceros influyentes de la prensa nacional, los cuales desinforman cotidianamente sobre los alcances de las mismas.[204] Al respecto, ilustra lo anterior, lo que se expresa en un documento oficial del INCOP: *"Las entidades portuarias cuentan con sendas convenciones co-*



lectivas que, además de otorgar beneficios excesivos a los trabajadores , influyen en la operación, estableciendo aspectos tan delicados como normas operacionales; entre ellas: jornadas de trabajo, conformación de cuadrillas, pagos de jornada extraordinaria, operadores de equipo por máquina, etc. Esta situación incide seriamente en la eficiencia de la operación portuaria y, consecuentemente, en los costos operativos que finalmente se reflejan en las tarifas y los servicios portuarios."[205] Pareciera que las Convenciones Colectivas de Trabajo, especialmente, las establecidas en ámbitos estratégicos de la economía, constituyen un obstáculo administrativo y de gestión para algunos sectores empresariales y gubernamentales, porque la centralidad de sus políticas, radica en objetivos económicos, que no siempre van acompañados de su contraparte social.

El Sindicato, después de casi 10 años de forcejear, de hacer propuestas en conjunto con los trabajadores portuarios de puerto Limón, de comprometerse a mejorar la eficiencia, de buscar alianzas con los trabajadores portuarios y del transporte de Costa Rica y del resto de América Central, de encontrar poca solidaridad en el movimiento sindical y popular, quien no se manifestó cuando se aprobó la Ley de Concesión de Obra Pública, según lo expresaron los dirigentes sindicales, llegó el momento en que consideró que la privatización de la carga y la descarga en el puerto de Caldera era inevitable, por lo que negoció un convenio con el gobierno, con el objeto de buscar las mejores condiciones para los trabajadores, para su sobrevivencia como sector social, en el presente y en el futuro, en un proceso, que en ese momento se percibía imparable – la privatización de las instituciones públicas-, y en un nuevo contexto de acumulación del capital. El convenio se ha denominado: *Programa de Modernización Institucional del Sector Portuario en la Costa del Pacífico. Reestructuración Laboral del Instituto Costarricense de Puertos del*

Firma Carta de Intenciones
18/1/2001



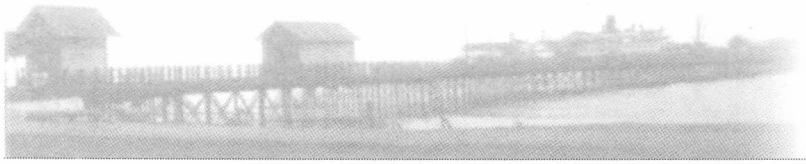
202 Diario Extra, 6 de marzo de 1998, p.4.
203 Diario Extra, 7 de marzo de 1998, p.2.
204 Diario Extra, 26 de octubre de 1998, p.2
205 Véase Diario Extra 1999 y 2000.



Pacífico, fue suscrito por las partes-Presidencia de la República, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Ministerio de Hacienda y Ministerio de la Presidencia con la Unión Ferroviaria y Portuaria Nacional y el Sindicato de Trabajadores Marítimos, Ferroviarios y de Muelles, el 18 de enero del 2001, después de dos años de conversaciones.

En el apartado de antecedentes, se señalan una serie de consideraciones que han esbozado los técnicos de la Comisión Económica Para la América Latina-CEPAL- sobre el desarrollo del transporte marítimo en América y la situación de los puertos, sustentado en el documento *Perfil de los sistemas regionales de transporte en las Américas*, elaborado por la Unidad de Transporte de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL, en diciembre de 1999. Además, se expresa que para enfrentar el incremento competitivo de la red portuaria latinoamericana, en especial de Panamá y Nicaragua, el Ministerio de Obras Públicas y Transporte y el Consejo Portuario Nacional han empezado a ejecutar las acciones correspondientes para la aplicación en el Océano Pacífico, de la Ley de Concesión de Obra Pública. Se apunta, que *"la modernización acordada no implica, la venta de activos del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico..."* ya que las disposiciones de la Ley de Concesión de Obra Pública, permiten la concesión privada para la operación de nuevos puertos, sin que su propiedad deje de ser, conforme lo establece la Constitución Política del Estado de Costa Rica, estatal. También se manifiesta que el objetivo del acuerdo es *"lograr la modernización portuaria de una manera institucional, inteligente, participativa, promotora del desarrollo local, respetuosa de los derechos adquiridos de sus trabajadores y equilibrada con relación al futuro mercado laboral."*

Los acuerdos más importantes contenidos en el acuerdo, con respecto los trabajadores que se encuentran actualmente en servicio, van dirigidos a jubilar al máximo de trabajadores, incluso algunos que no cumplen estrictamente los requisitos, al pago de las prestaciones legales, según la forma establecida por la Convención Colectiva de Trabajo vigente, a una indemnización según antigüedad, que

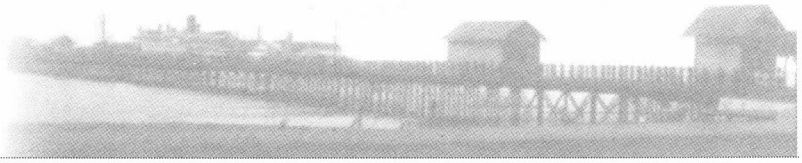


oscila en un rango de 2mil a 50 mil dólares, este último para los que tienen más de 30 años de laborar en la Institución.

Los trabajadores que quedarán cesantes podrán incorporarse a un Sistema de Capacitación y Reconversión Laboral, donde se ofrecerá orientación vocacional y se les informará de las oportunidades de capacitación, se les apoyará en la obtención de los recursos y las facilidades, para cumplir con las opciones tomadas por los trabajadores. Además, se les proporcionará asistencia psicológica, servicios médicos y asesoría legal. Al personal del INCOP que desee constituir su propia empresa, se le brindará la asistencia para el establecimiento de micro y pequeñas empresas, con asistencia gratuita durante el primer año de operación de cada una de las empresas.

El documento establece la creación de dos comisiones, una para la resolución de los conflictos laborales pendientes y otra para el análisis de las denuncias sobre actos de corrupción en el INCOP. Un punto muy importante es el relativo al establecimiento de un Programa de asistencia económica y social a la provincia de Puntarenas, donde el gobierno se compromete a respetar lo dispuesto en la ley Caldera en lo relativo a la asignación de recursos establecida en dicha ley, para beneficio de Puntarenas y Esparza. Se señala que "en aquellos proyectos donde se aplique la Ley de Concesión de Obras con Servicios Públicos, el Gobierno de la República se compromete a cumplir con la asignación de recursos establecida en el tercer párrafo del artículo segundo de dicha ley que dice: "El setenta por ciento (70%) de lo que la Administración obtenga por lo dispuesto en el artículo 42.1 a) de esta ley, en razón de las obras nuevas o ampliaciones que se concesionen en los citados muelles, será girado al Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, para ser destinado exclusivamente a inversiones en obras de las respectivas provincias, sin que pueda utilizarse para cubrir gastos administrativos. Transcurrido el plazo de estas concesiones, dichas obras pasarán a la titularidad de los entes mencionados, según corresponda".

Se señala también que para propiciar una nueva vida económica de los puertos hacia las ciudades-puerto, se integrará, por parte de la Presidencia



de la República, una Comisión Especial, integrada por representantes de las instituciones públicas relacionadas, los señores diputados representantes de la provincia de Puntarenas, de la Municipalidad del cantón central de Puntarenas y de organizaciones sociales de la provincia, incluyendo a las organizaciones laborales firmantes del acuerdo, para elaborar en el plazo de 3 meses un Plan de Acción.

La Presidencia de la República se comprometió a apoyar, financiera y logísticamente, el proyecto de prevención al consumo de drogas presentado por los sindicatos firmantes. Asimismo, las organizaciones laborales se comprometieron a presentar ante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, un conjunto de proyectos específicos que busquen disminuir el desempleo y el empleo informal de mujeres y jóvenes y la eliminación del trabajo infantil . Se señala que del Ministerio de Trabajo procurará, un vez evaluados los proyectos, el apoyo logístico y financiero.

En el documento se estipula que en el término de un mes, posterior a la firma del mismo, se definirán los términos mediante los cuales los servicios conexos de la institución serán prestados conforme los términos del artículo 42 de la Convención Colectiva de Trabajo. Este punto es vital para impulsar la entrega de servicios portuarios a la Cooperativa, fundada por el Sindicato de Muelles en la década de 1990, la cual puede agrupar a un significativo número de trabajadores, quienes de esa forma continuarían laborando, bajo la modalidad de una Cooperativa, realizando servicios conexos a la institución.

Con respecto al futuro mercado laboral se señala que, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes incluirá en todo contrato de concesión de obra para la construcción y administración de nuevos puertos-en la costa del Pacífico-, una disposición mediante la cual las empresas dueñas de las concesiones, se deben comprometer a cumplir con lo dispuesto en el Código de Trabajo, los Convenios de la Organización Internacional del Trabajo -debidamente ratificados por la Asamblea Legislativa- y toda aquella normativa vigente que garantiza el derecho de asociación lícita y de representación laboral de todo trabajador portuario. Además, se incluye el compromiso de elaborar "una ley de Estatuto Portuario que regule lo concerniente a las relaciones operativas, clasificación de puestos y escala salarial de los tra-

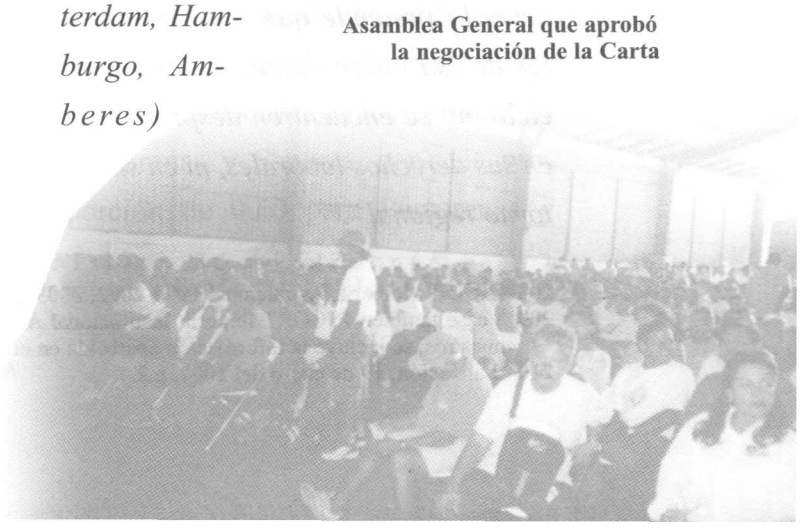


bajadores portuarios", la cual deberá aprobar la Asamblea Legislativa, para proteger a los futuros trabajadores de los puertos.[206] El establecimiento de un estatuto portuario, mediante ley de la República, es una medida fundamental para el presente y el futuro de los trabajadores de los puertos, ya que las empresas, que en el futuro operen en ellos deberán respetar las especificidades del trabajo portuario, determinadas categorías ocupacionales y un determinado régimen salarial. Asimismo, deberán comprometerse a cumplir la normativa laboral vigente y garantizar el derecho de asociación lícita y de representación laboral del trabajador portuario.

El proyecto de Legislación Laboral Portuaria, o Estatuto Portuario, fue realizado por un equipo interdisciplinario de la Universidad Nacional (UNA). El documento contiene 30 artículos normativos, una reglamentación de las particularidades del trabajo y establece parámetros legales para los salarios de los trabajadores de los puertos, solucionando de esta manera el libre juego de la oferta y la demanda laboral, resguardando los derechos de los trabajadores. Dicho documento fue entregado por la Rectora de la Universidad Nacional, Dra. Sonia Marta Mora Escalante, a las autoridades del Gobierno de la República, el INCOP y las organizaciones laborales, el 9 de agosto del 2001.[207]

En la Memoria Institucional 1998-2002, el presidente ejecutivo firmante del acuerdo, Ing. Guillermo Ruiz, señala que *"tras casi dos años de arduas negociaciones con las organizaciones laborales...creo, logramos calar el mensaje de que la Modernización de los Puertos del Pacífico se realizaba con ROSTRO HUMANO. Eso significó darle credibilidad, voz y voto a los trabajadores"... " nuestra visión global para Puntarenas y los Puertos del Pacífico es llegar precisamente a lo que han hecho operadores como los mencionados supra: (operadores de primera clase como los de Rótterdam, Hamburgo, Amberes)*

Asamblea General que aprobó la negociación de la Carta



206 INCOP, Memoria Institucional 1998-2002, 2003, p.45.

207 INCOP, Programa de Modernización Institucional del Sector Portuario en la Costa del Pacífico. Reestructuración Laboral del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, enero 2001, 22 páginas.



convertir su operación en el marco de una "Ciudad Puerto", donde además de la eficiencia del servicio, se proyecte invertir no solo en proyectos como la Terminal Atunera, ampliar el Puerto de Cruceros, quizá duplicar o triplicar una terminal de contenedores, sino además generar una vida económica para la Provincia que permita reducir la tasa de desempleo, la drogadicción y la prostitución" .[208]

En conclusión, como señala Gregorio Bolaños *"la concesión a operadores privados de la operación del puerto de Caldera, constituye un corte en la vida laboral de los trabajadores portuarios. El primer ciclo fue el que se desarrolló en el Muelle Grande de Puntarenas, el segundo se originó con el traslado a puerto Caldera, puesto que este generó nuevas condiciones laborales, sindicales y culturales sobre los trabajadores. Este nuevo paso, cierra una etapa de vida en Caldera y abre otra, un tercer ciclo. El acuerdo pretende que los trabajadores de esa nueva etapa, de ese nuevo ciclo, no se encuentren desprotegidos en sus derechos laborales, ni en su entorno regional"*.[209]

El acuerdo viene acompañado de una calendarización de acciones, la cual no se ha cumplido, incluso el proceso ha encontrado obstáculos debido a que la Contraloría General de la República encontró "errores y omisiones" en la adjudicación que hizo el INCOP a empresas privadas para operar algunos servicios en Puerto Caldera. Según señaló la prensa *"la magnitud de las fallas obligó a la Contraloría a anular la adjudicación de dos de las concesiones, y la tercera podría enfrenar un problema similar"*.[210]

Por otra parte, en la firma del acuerdo[211] se expresó que la indemnización de los trabajadores sería asumida por los nuevos concesionarios. Posteriormente, se hizo público que el dinero aportado por los concesionarios privados no alcanzaba para hacerle frente a los compromisos laborales con 934 trabajadores. Esto debido a que el INCOP y el Consejo Nacional de Concesiones, ofrecieron en abril del 2001, cinco negocios portuarios, no obstante, solo se concretaron tres de ellos. Por otra parte, se señala que parte del dinero aportado por las empresas concesionarias, no puede utili-

208 INCOP, Memoria Institucional 1998-2002, 2003, p.66

209 Véase también INCOP, Memoria Institucional Administración 1998-2002,, pp3-4. Los paréntesis son nuestros, se incluye la información aparecida en el texto.

210 La Nación, 19 de enero del 1001, p.2.



zarse para pagarle a los trabajadores, por un impedimento legal que la administración no previó. Esa suma corresponde a un total de 8,2 millones de dólares, por la nueva terminal granelera. Este dinero lo recibe el poder ejecutivo y va dirigido a la caja única del Estado. Por lo que el dinero no puede desviarse hacia el INCOP; sin que exista una autorización del Congreso.

En consecuencia, la solución propuesta por el gobierno consistió en conseguir la aprobación legislativa para tomar los 8,2 millones de dólares, que se encuentran destinados en la Ley de Presupuesto Ordinario del 2003 para el Consejo Nacional de Vialidad y trasladarlos al INCOP, con el compromiso de que, cuando el concesionario entregue los recursos, el gobierno le restituirá al CONAVI, de inmediato.[212] Recursos que según apuntó el Ministro de Transportes, Ing. Javier Chaves, no pertenecen al rubro de carreteras sino que son de transferencias. Esta situación generó un debate en la Asamblea Legislativa puesto que algunos diputados consideraron que el gobierno está ejecutando el cierre de una institución pública, sin tramitar la ley respectiva.[213] Posteriormente, la Comisión de Asuntos Hacendarios de la Asamblea Legislativa, cambió el rumbo de los dineros destinados al pago de la indemnización de los muelleros, que serían despedidos por la concesión a empresas privadas. Mediante una moción que fue aprobada, se le restituyó el dinero al Consejo Nacional de Vialidad para que lo invirtiera en el mantenimiento de los caminos interdistritales.[214]

La salida al impase parlamentario se negoció, por parte del gobierno, mediante la aceptación, por parte de la bancada oficialista y de otros diputados, de un proyecto de ley denominado Ley Reguladora de la actividad portuaria de la costa del Pacífico, presentado por el diputado Carlos Ricardo Benavides del partido Liberación Nacional y apoyado por Miguel Huezo del partido Unidad Social Cristiana. El proyecto de ley pretende cobrar 1 dólar por tonelada de carga que se transporte por este muelle, para invertir en obras sociales en los cantones de Puntarenas y Esparza, con una proporción de 0.60 para Puntarenas y

211 La Nación, miércoles 27 de febrero del 2002, p. 8 A. La Nación 23 de abril del 2002, p.4 A.
212 Véase las declaraciones de Herberth Torres, representante del Banco Mundial el día de la firma del acuerdo. La Nación, 19 de enero, del 2001, p 5 A.
213 La Nación, lunes 14 de julio del 2003, pp.4-5
214 La Nación, sábado 15 de marzo del 2003, p. 8 A.



0.40 para Esparza.[215] No obstante, un grupo de diputados que tenían dudas de la constitucionalidad del mecanismo, es decir del traspaso de los recursos del CONAVI al INCOP, para que este pagara lo acordado a los portuarios, consultaron a la Sala Constitucional, la que en los primeros días de setiembre, expresó que la medida quebrantaba cinco artículos constitucionales.[216] La Sala IV estimó que "debe ser una ley ordinaria" la que disponga una desviación de esa partida , "siempre que no quebrante el principio de igualdad" pues la modificación presupuestaria no es constitucionalmente idónea para los miembros de la Sala. Además, impugnó la transferencia, porque desvía recursos asignados por ley al mantenimiento de vías, para otro uso. No obstante, la Sala no cuestionó la indemnización, que la administración anterior, negoció con los trabajadores portuarios de Caldera, a cambio del rompimiento de la relación laboral.[216] En consecuencia, el gobierno se encuentra a la búsqueda de una solución.

La posición de los sindicatos de Trabajadores Marítimos Ferroviarios y de Muelles y la Unión Ferroviaria y Portuaria Nacional ha sido muy criticada por un sector del movimiento sindical, especialmente por la Asociación Nacional de Empleados Públicos- ANEP- cuyo principal vocero Albino Vargas ha expresado que la acción de los sindicatos no fue la correcta. Vargas plantea que *"nadie sabe de donde saldrá la plata que pagará el silencio laboral contra la privatización de esta estratégica institución... además, es prácticamente imposible que la Asamblea Legislativa , con su conformación actual avale la compra de conciencias con dineros públicos"* La ANEP, mediante su seccional en el interior del INCOP, ha promovido acciones para que los trabajadores le pidan cuentas a los dirigentes sindicales y desconozcan el acuerdo. No obstante, el grueso de los trabajadores ha confiando en el Sindicato, aunque sienten que el futuro es incierto, tienen dudas de que se cumpla lo acordado en el convenio y no están satisfechos con la información recibida sobre el proceso.[218]

"Lo único que se sabe es que las cosas están en la Asamblea Legislati-

215 La Nación, jueves 12 de junio del 2003, p.6 A.
216 La Nación, lunes 14 de julio del 2003, p. 5.
217 La Nación, 7 de setiembre del 2003, p. 6 A
218 La Nación, 8 de setiembre del 2003, p. 6 A.



va, que vamos para afuera, pero no se sabe quienes serán recontratados, ni cuál será el futuro. Muchos deseamos seguir trabajando"

Otro trabajador señala que *"la gente en la calle se pica y nos dice que no nos van a pagar... uno se pregunta si nos van a pagar. Las prestaciones no es suficiente dinero. Cuatro millones ya no es nada. En cambio, la indemnización es plata a la que podemos sacarle intereses o invertirla en algo."*[219]

El periódico La Nación considera por su parte *"que el acuerdo en INCOP es un paso esencial para el país"*, por los argumentos que hemos expuesto anteriormente, por parte de quienes avalan la concesión de obra pública para modernizar la infraestructura. Sin embargo, señala en un Editorial, que los beneficios que recibirán los trabajadores constituyen *"una compensación inédita en los procesos de reforma en nuestro país"*. Desde su perspectiva, aunque el dinero no sale de las arcas del Estado, tampoco entra a ellas para ser invertido en proyectos públicos, sino que *"en síntesis, se trata de un traslado de recursos públicos a destinatarios privados"*.[220]

¿Cuál será el futuro? En un contexto de predominio del capital transnacional, es difícil imaginar que la Cooperativa creada por el Sindicato sea capaz de sobrevivir y que los trabajadores desarrollen las condiciones para emprender y echar a andar proyectos productivos, es una pregunta que ellos mismo se plantean. Por otra parte, ellos son conscientes de que carecen de cultura empresarial, y no cuentan con el capital para hacer frente a los retos de la denominada modernización portuaria. El futuro de los portuarios, al igual que el de la provincia es incierto, dependerá de hacer realidad los acuerdos firmados en el convenio, y de desarrollar un potencial extraordinario para tomar las mejores decisiones.

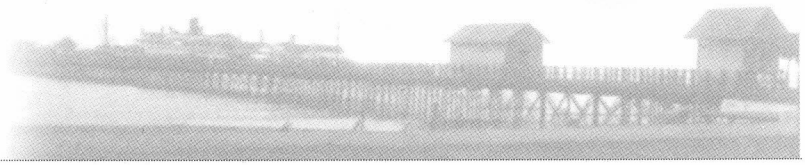
Un futuro por compartir

Los portuarios no han renunciado a sus aspi-

Mitín del STMFM 2000



219 Diario Extra, 31 de junio del 2002.
220 Opiniones de trabajadores no identificados del Muelle, 13 junio, 2003.



raciones de seguir existiendo como sector social, ni han olvidado al puerto en la Carta de Intenciones firmada con el gobierno en enero del 2001. Para el primer propósito se organizó la Cooperativa de Trabajadores Muelleros de Servicios Portuarios y Afines-COOPETRAMUPA, creada por la Asamblea General de Trabajadores del STMFM en 1991, con una concurrencia de más del 80% de los trabajadores. La Cooperativa es de carácter autogestionario, permitirá que los trabajadores que deseen mantenerse lo hagan como trabajadores y socios a la vez. Ella está en capacidad de vender servicios al INCOP, los que actualmente la institución no realiza o que los brinda en forma insuficiente. *"La Cooperativa permitirá una verdadera reconversión laboral"*.[221]

El desarrollo de la provincia se pretende impulsar por medio de otras iniciativas tales como la que habíamos comentado, y que se encuentra en la Carta de Intenciones, de transformar a la ciudad de Puntarenas en una "Ciudad Puerto", con capacidad de generar oportunidades de trabajo a los puntarenenses por la vía de la instalación de empresas industriales derivadas de la actividad del puerto de Caldera y otras. Ellos sueñan *"con hacer de Puntarenas un puerto como Marsella, Barcelona, Rótterdam o Singapur"*[222] Para generar, desarrollar y conducir los proyectos que coadyuven el mejoramiento social y económico de Puntarenas; las organizaciones laborales crearon la Asociación para el Desarrollo Económico y Social de Puntarenas-ADESPU-. Sus fundadores son dirigentes sociales y locales con una larga experiencia en luchas comunitarias y reivindicaciones laborales. ADESPU surge como una alternativa de organización social para impulsar el bienestar de Puntarenas, su desarrollo local. Su propósito es promover el potencial turístico, científico industrial, pesquero, portuario y además promover el desarrollo social de las comunidades, con proyectos preventivos contra el consumo de drogas y alcohol .

La histórica preocupación por el mar y sus inmensos recursos se expresa en el proyecto, que el sindicato ha denominado "Parque Nacional Golfo de Nicoya". El propósito es proteger y manejar racionalmente los recursos del Golfo para beneficio de todos los

221 La Nación, lunes 22 de enero del 2001, p.13-A.
222 Entrevista realizada a Jhonny Hernández, 1992.

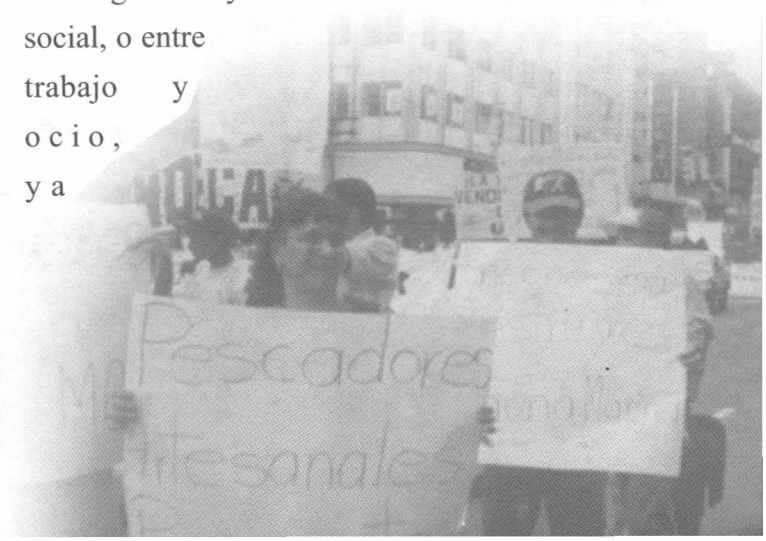
puntarenenses. *"Estamos en contra de las políticas arrasadoras de las cámaras de exportadores. Sabemos que tenemos que cambiar de mentalidad, ya llegó la hora de cambiar de actitud, de ser visionarios".*[223]

El Sindicato comprende que nada de esto es posible si los puntarenenses se encuentran desinformados y no están dispuestos a tomar las riendas de su destino, para tal fin se creó, en conjunto con la Federación de Trabajadores de Puntarenas y la Sede del Pacífico de la Universidad de Costa Rica, la Cátedra José Martí. *"La idea en un principio fue, unir los estudios de los profesionales y la experiencia de los obreros, para analizar todas las problemáticas que existen en la provincia... Creemos necesario que los puntarenenses de corazón, se den cuenta que llegó la hora de ser nosotros mismos, los desarrolladores de esta provincia como tal, sin esperar que el gobierno venga a darnos algo, que sabemos no lo va a dar. Sí creemos necesario, que para desarrollar todo este tema , es necesario que el gobierno central participe como parte de la obra."*[224]

V- LA IDENTIDAD DE LOS MUELLEROS

"Un hombre es el que toma, huele a tabaco y a mujer y alza un saco de más de 200 libras"[225]

¿Cuál es la identidad o las identidades de estos hombres? ¿Cómo definir esa personalidad colectiva? ¿Cómo se ha construido su masculinidad ? ¿Cómo ha influido su cultura laboral en su identidad grupal?¿Cómo ha incidido la participación en la lucha social en su identidad ciudadana? ¿Cuáles son sus formas de esparcimiento? ¿Cuáles han sido sus valores, creencias? Muchas de estas preguntas se han venido contestando en el desarrollo de los capítulos, en forma separada o con algunas correlaciones, como la que se estableció entre trabajo y familia, puesto que el oficio de estibador se heredó de padres a hijos o entre parientes, entre trabajo y lucha gremial y social, o entre trabajo y ocio, y a



223 Ibid.
224 Ibid
225 Ibid

1998. Actividad 1ero de mayo.

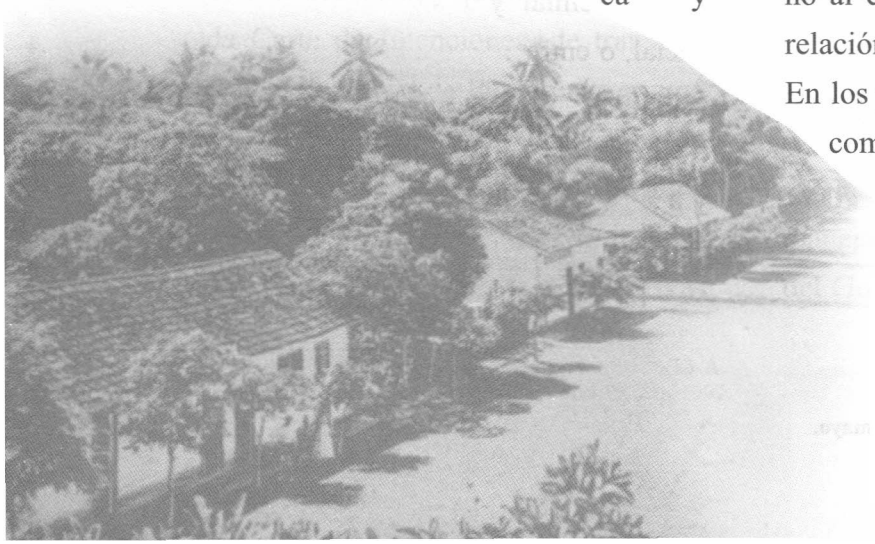


que todos estos elementos culturales constituyen un suelo fértil para el desarrollo de una identidad colectiva.

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 la confrontación con otras identidades en el proceso de interacción social, en un contexto de relaciones desiguales, en la lucha social, económica y cultural, en un proceso no carente de contradicciones.

El pertenecer a un mismo género, a un grupo ocupacional determinado, a unas organizaciones sociales, a una comunidad barrial, permite compartir y poseer un conjunto de características, actitudes, hábitos, tendencias, 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, al desarrollarse sentimientos de pertenencia, en determinados procesos de trabajo, en las luchas sociales, la vida comunitaria, en los ratos de ocio y recreación. Al compartir una cultura política, darle una orientación común a la acción cotidiana, al 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



1930. Calle de Arena, centro de Puntarenas



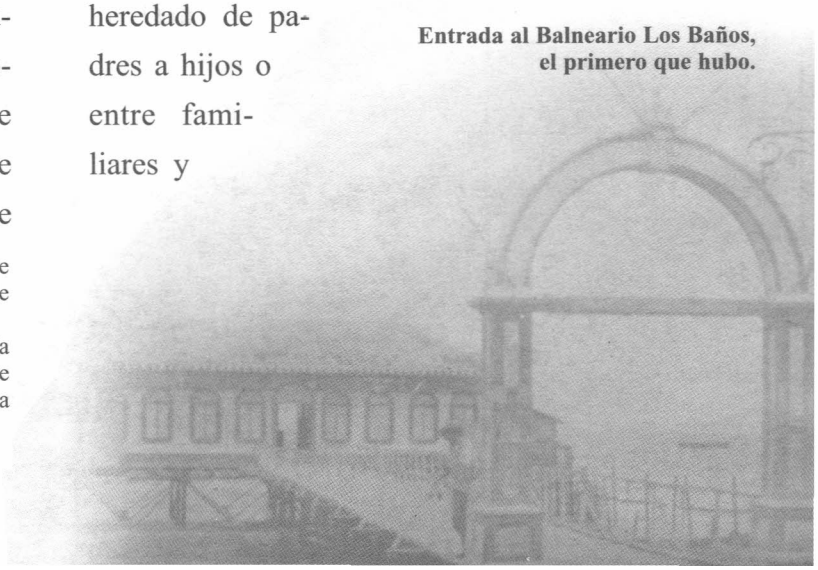
del grupo con respecto a los demás. La valoración positiva de su identidad estimula el orgullo de pertenencia, la solidaridad grupal, la voluntad de autonomía y la capacidad de resistencia contra lo que atente la sobrevivencia de la identidad. La percepción negativa de la propia identidad genera frustración, 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, conservando la continuidad en el cambio. Es decir, las características culturales de un grupo social pueden transformarse en el tiempo, sin que se altere su identidad. La transformación es un proceso adaptativo y gradual, a las condiciones estructurales, que se realiza en la continuidad, sin afectar significativamente el núcleo de la 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. Pero, no solo permite otorgar sentido a la acción, sino poder explicarla, especialmente frente a los conflictos sociales y la incertidumbre.[226] En el desarrollo de las entrevistas realizamos algunas preguntas para adentrarnos en la vida familiar y en la concepción del mundo de estos trabajadores, para intentar acercarnos a sus referentes culturales.

Las identidades

Los trabajadores entrevistados[227] provienen de familias trabajadoras. Muchos de ellos han formado parte de familias de estibadores, puesto que este es un oficio que se ha heredado de padres a hijos o entre familiares y



Entrada al Balneario Los Baños, el primero que hubo.

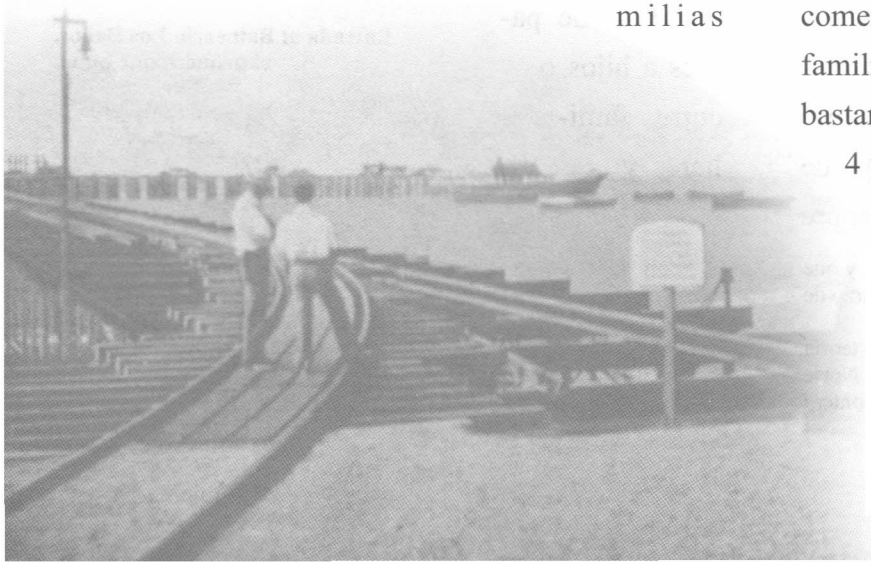
226 Opinión que se manejaba en el pasado, y que fue expresada por Ramón Alvarado, marzo de 1993

227 Jiménez, Gilberto "Materiales para una teoría de las identidades sociales" Frontera Norte Número18 México, El Colegio de la Frontera Norte, 1997, pp. 9-28.



compadres. O sea ha existido una continuidad transgeneracional del oficio, aunque a partir de la expansión de la educación pública, en la década de 1970, algunas de estas familias han sufrido rupturas ocupacionales, porque los nuevos integrantes se han dedicado a otras actividades, algunos hijos han ido a la universidad y hoy son profesionales. La actividad ocupacional ha dado un profundo sentido de pertenencia, de identidad, la que se ha configurado y mantenido en los procesos históricos que hemos estudiado, en el seno de las familias, en las redes familiares, en los muelles de Puntarenas y Caldera, en las funciones y labores de su género, en el mundo local. En los diferentes procesos históricos han tratado de adecuar su identidad y sus metas hacia la clase social de la que forman parte.

Muelle Grande en plena construcción. Fines de 1920



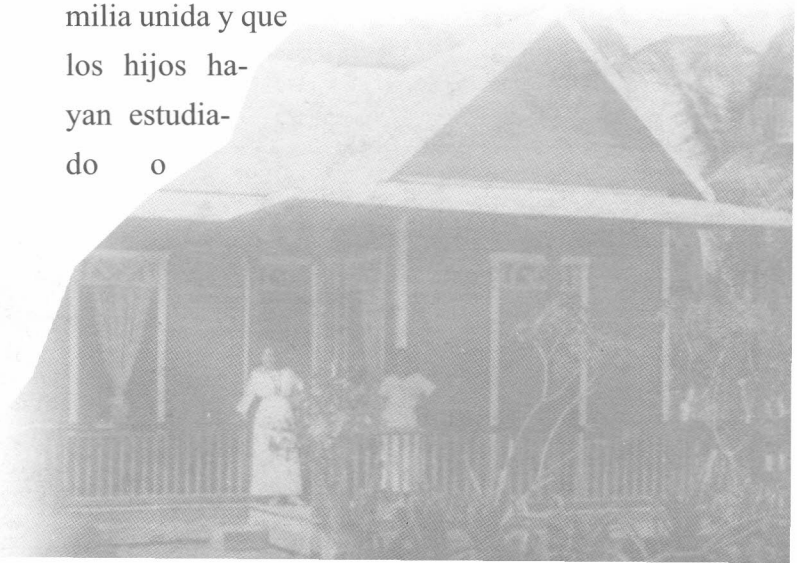
El origen social de las familias de las que formaron parte y las que integraron siempre les ha recordado sus vínculos con la clase trabajadora, así como sus necesidades e intereses. Además, un grupo significativo de muelleros se criaron solo con su madre, ya sea porque eran hijos de madres solteras, o porque sufrieron el abandono de sus padres, hay varios que crecieron entre familiares o conocidos. Los muelleros se han caracterizado por una vida laboral temprana. Los más viejos realizaron trabajos en su infancia, algunos expresaron no haber tenido infancia, o que ésta había sido triste por el abandono o la muerte de la madre, llena de ocupaciones y enfermedades. En su infancia eran frecuentes las enfermedades gastrointestinales, la rubéola, el sarampión, las paperas, la tosferina, los parásitos, el asma y la bronquitis. Fue frecuente salir a trabajar desde muy niños en los más diversos oficios, tal y como ya se comentó. La mayoría formó parte de familias numerosas, integradas por bastantes hermanos y hermanas, entre 4 y 9. Las familias pequeñas estaban jefeadas por mujeres, algunas de ellas no eran originarias del puerto, sino que llega-



ban hasta Puntarenas desde Guanacaste o el Valle Central, algunas caminando con sus pocas pertenencias por los diferentes pueblos, durmiendo donde les cogía la noche. Iban tras la búsqueda de una mejor vida, de oportunidades de trabajo, puesto que los puertos se percibían, especialmente la ciudad de Puntarenas, en la primera mitad del siglo XX, como un activo centro comercial donde concurría el comercio de cabotaje, el comercio internacional, los turistas del Valle Central, o era una ruta de paso hacia la zona bananera del Pacífico Sur, donde estas mujeres se desempeñaban como lavanderas, cocineras, fonderas.

La mitad de los trabajadores entrevistados formaron sólo una familia, el resto formó dos y tres familias. Las familias que formaron fueron más pequeñas que las de sus padres, pues sus esposas tuvieron acceso a información sobre la salud reproductiva y disfrutaron de otras condiciones culturales. La militancia sindical y política propició que algunos legalizaran sus uniones. Casi todos tuvieron hijos, un número significativo procreó entre 2 y 4 hijos. El 50% de los hijos de los entrevistados pertenecen a la misma unidad familiar. Más del 50% de las compañeras o esposas trabajaron fuera de la casa en diversos oficios, especialmente en el sector servicios, realizando oficios que constituyen una extensión de los oficios domésticos, atendiendo tiendas, bares, sodas, fondas, realizando trabajos domésticos. Otras buscaron un ingreso adicional sin salir de sus casas, para obtenerlo lavaron ropa ajena, se desempeñaron como costureras, comerciantes, prepararon comidas para la venta, etc. Una razón más para recordarles que para salir adelante se requiere la integración de la familia al trabajo y les refuerza su sentido de pertenencia social.

La mayoría se sienten satisfechos de las familias que formaron, piensan que sus compañeras han sido buenas en su doble función de madres y esposas, y muchos se sienten satisfechos de sus hijos, especialmente si estos son trabajadores y sin vicios. Consideran valioso tener una familia unida y que los hijos hayan estudiado o



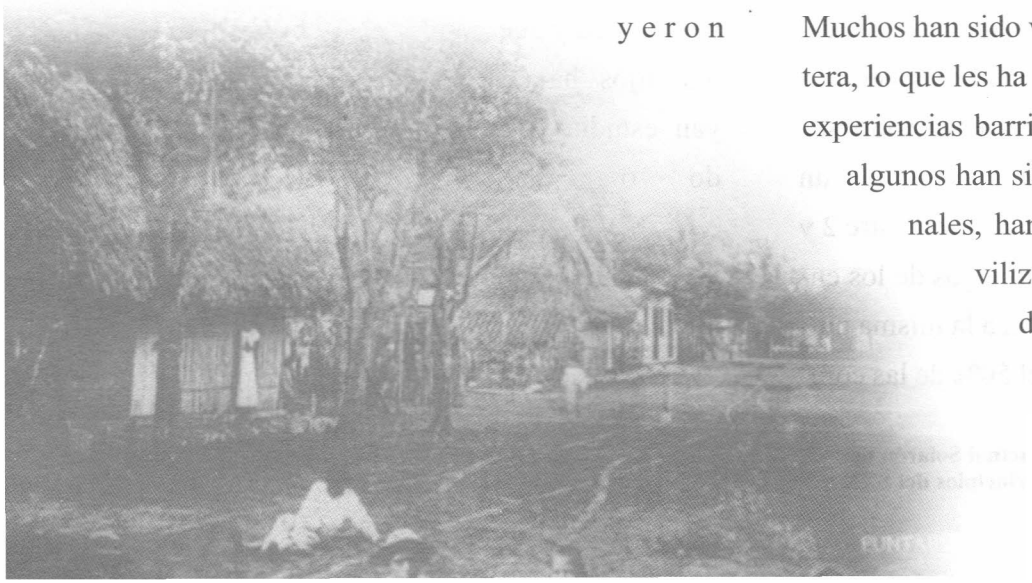
Casa fente a la playa, actual Solarón del INCOP. Principios del SXX



tengan su "machete". Se sienten orgullosos por las satisfacciones que el trabajo les ha deparado, por más duro que fuera, ha propiciado un ingreso para mantenerse ellos y sus familias, un oficio que aunque antes no era muy bien visto por la sociedad puntarenense, hoy es un oficio apetecido producto de la acción colectiva que mejoró las condiciones de trabajo y de vida. En el mundo laboral construyeron amistades para siempre, se compartieron momentos de cansancio, tensión, dolor, pero también hubo la palabra oportuna, la enseñanza para la superación personal, el gesto de solidaridad frente a las dificultades, la conversa debajo del almendro, el periódico compartido y tantas horas frente al mar, sobre ese Muelle, entre el bullicio del tren y la gente. En el mundo laboral reforzaron su masculinidad, constituyeron un grupo laboral integrado exclusivamente por hombres, dotados de una fuerza física especial, capaces de levantarse sobre sus hombros un saco de 200 libras, de realizar mil malabares para caminar por las escotillas de los barcos, para desembarcar en la bahía o para descargar objetos de hierro, sin la ayuda de ningún medio mecánico. *"No era cualquiera el que se quedaba en el Muelle". "Era un trabajo de hombres".*

El trabajo y la cultura laboral que se generaba de él impregnaba la vida social. Los muelleros procuraban, en el pasado, vivir cerca del Muelle para estar listos a los llamados, incluso los solteros y separados vivieron en el "INVU", el dormitorio colectivo. Se ubicaban en el Barrio del Carmen, luego fueron dirigiéndose hacia el Cocal, y desde mediados de la década de 1970 fueron habitando los barrios situados entre Chacarita y Barranca. Muchos han sido vecinos una vida entera, lo que les ha permitido compartir experiencias barriales. En sus barrios algunos han sido dirigentes comunales, han contribuido a movilizar a las comunidades hacia los municipios o a las institu-

S XIX Calle del Barrio del Carmen, entrada del Ferry.

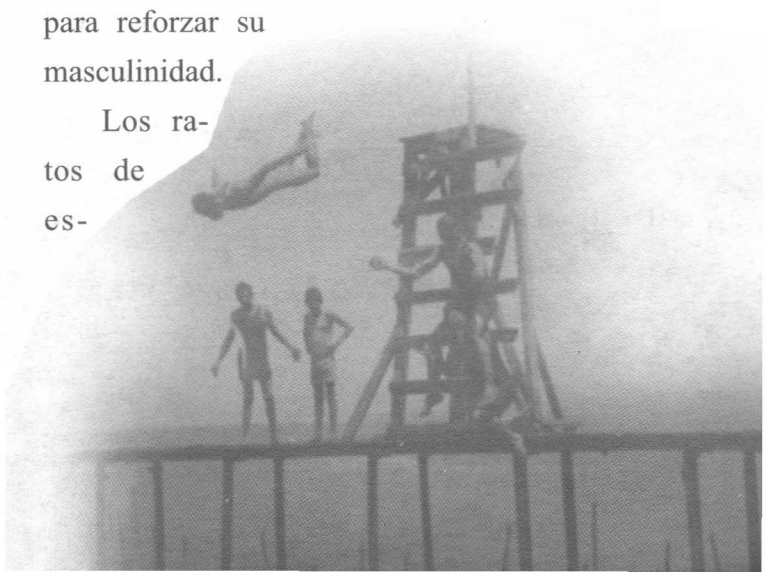




ciones públicas para gestionar recursos en beneficio de sus barrios, una tarea siempre presente. En consecuencia, los vínculos familiares y laborales se han extendido hasta el barrio o comunidad, un pequeño mundo donde todos se conocen, se relacionan bajo formas de colaboración, y se reconoce a los dirigentes sindicales. La conciencia y el poder grupal les ha permitido mejorar sus condiciones de trabajo, pero también las de vida, al contribuir a dignificar sus barrios y su región. El cúmulo de actividades en el espacio laboral y local les ha posibilitado perdurar como grupo, pese a los cambios económicos, sociales y políticos. Su actividad social ha generado que la sociedad puntarenense los identifique, también ha producido un impacto en su vida social, que les ha permitido acceso a la vivienda, a la salud, a la educación, a denunciar el saqueo de los recursos del mar y otros, a estructurar resistencias frente a lo que consideran dañino para sus intereses. Las luchas comunitarias han contribuido a constituir una ciudadanía menos pasiva, no obstante, los obstáculos para desarrollar ciudadanos críticos y transformadores cada vez son más grandes, producto de la influencia de los medios de comunicación, del juego de lealtades políticas, el clientelismo, la corrupción y el desencanto general por la acciones ciudadanas.

El Muelle Grande y la organización del trabajo favoreció la tertulia, los ratos de ocio compartidos en las largas esperas de barco para cargar o descargar, durante el pasado, cuando no existía la estabilidad laboral y se debía permanecer en el Muelle a la espera de un posible llamado. O durante algunos períodos, como durante la Segunda Guerra Mundial cuando se paralizó el comercio internacional, las largas esperas de barcos eran ocupadas en conversaciones, juegos de azar, juegos en la playa, algunos se dedicaban a pescar para llevar algún sustento a sus familias. Ese ocio compartido generó rutinas y entretenimientos que dieron base para la formación de patrones culturales comunes y para reforzar su masculinidad.

Los ratos de es-



1930. Los Baños

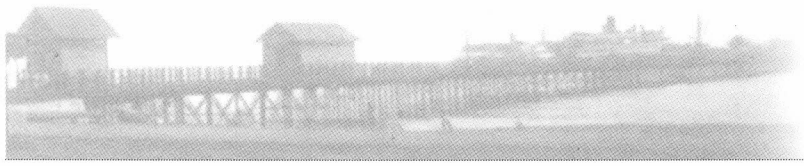


parcimiento de unos y otros habían sido comunes en la infancia, puesto que aunque tuvieron que trabajar desde niños y la mayoría de los más viejos no conoció la Navidad, siendo chiquillos se las ingeniaron para jugar sereno, bola, trompos, irse a bañar en la playa. De adultos uno de los principales entretenimientos ha sido jugar fútbol, mejenguear en la playa, las calles arenosas, porque antes todas las calles eran de arena, solo el Paseo de los Turistas estaba pavimentado, o en plazas improvisadas, también a muchos les ha gustado ir al estadio a acompañar el equipo del Puerto. Por supuesto, como los muelleros siempre han ganado bien, disfrutaban sus ratos de esparcimiento en los salones de baile y cantinas cercanas. Muchos trabajadores recordaron 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 tantos años... Ese fue el telón de fondo de los amores, los abandonos y los buenos ratos, al calor de una compañía especial, una conversa con los amigos, y unos tragos o cervezas para espantar 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 esparcimientos algunos iniciaban otras relaciones extra maritales u otras novias, porque por esos tiempos era bien visto ser mujeriego, bailador, buen tomador, porque si se tenía solo una novia podía despertar 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, otro juego muy



La Boquita. Bar y Restaurant abierto las 24 horas. De los bailes iban a este lugar a tomar sopa negra. Contruido a principios del S XX, desapareció en 1990. Hoy discoteca del Recuerdo sobre calle Ricardo Jiménez



practicado era el de los naipes, el dominó. La playa siempre ha invitado a recorrerla, a caminar en las tardes, a recibir un baño, también era común visitar los ríos y andar en bicicleta. Los más viejos se han hecho sedentarios, ahora algunos son asiduos televidentes, aunque no faltan los que se reúnen en los parques, como el Victoria a conversar con los amigos, los que caminan en la playa, pescan en el Muelle y continúan desplazándose en bicicleta.

Visión del mundo

La inmensa mayoría de los trabajadores consideraron que las relaciones de trabajo con sus compañeros fueron siempre muy buenas, se desarrollaron en el plano de la amistad, la cooperación y la solidaridad, especialmente entre los compañeros de las cuadrillas de la vieja guardia. Frente a fallecimientos o enfermedades se hacían colectas para ayudar a los compañeros. Un universo dónde los jóvenes aprendían de los viejos, los respetaban y apreciaban. Consideraron que aunque ya no se ven todos los días, ni comparten trabajo, todavía se sienten compañeros.

Una mayoría de los trabajadores estuvo ó está contento con el oficio que caracterizó su vida laboral, porque les posibilitó tener muchas experiencias, ganar grandes amigos y siempre les alcanzó para vivir, valoraron su trabajo como bien pagado. Señalaban cosas como estas *"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, mucho más entretenido, el puerto era pura vida".*[228] Un pequeño grupo gustó de su trabajo, pero hubiera preferido desempeñarse en otras labores, y una minoría nunca se sintió satisfecha con su oficio, opina que era un trabajo aburrido, solo entre hombres todo el tiempo y demasiado agotador. Alguno de

228 Los trabajadores entrevistados no todos se desempeñaron como estibadores, sino que hay entre ellos un práctico, un planillero, un maquinista y otros trabajadores que participaban en la operación portuaria.



Fines del S XIX. Parque Victoria en su primera versión.



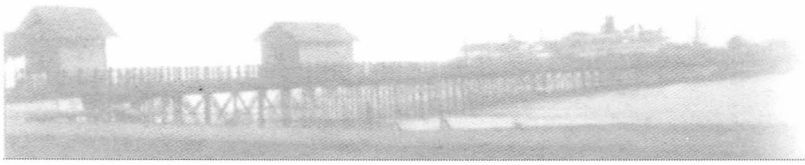
esos viejos muelleros expresaron que no les gustaba gastar tanto tiempo en esperar barcos, o esperar que la maquinaria se movilizara.

Los portuarios han sido hombres propicios a la organización social. La inmensa mayoría ha participado en sindicatos y los valoró muy positivamente. 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".*[229] No obstante, hacen críticas como de que los dirigentes a veces no toman en cuenta todas las opiniones ó que se necesita variar procedimientos, ó que no solo el salario es importante, que deben preocuparse más por la salud, la educación y el bienestar de los afiliados.

Han pertenecido o pertenecen a cooperativas, asociaciones de desarrollo o grupos comunales, un pequeño grupo ha militado en partidos políticos, entre los más jóvenes algunos han pertenecido a asociaciones solidaristas y un pequeño grupo se han interesado en las asociaciones religiosas, especialmente no católicas, sino de grupos protestantes. Varios de ellos fueron sindicalistas, cooperativistas, y comunalistas activos, especie de movilizadores, siempre motivando y organizando a la gente. Es decir, se acostumbraron a buscar soluciones organizadas para mejorar su vida. También, la vida sindical ha educado a los trabajadores en el ejercicio de una ciudadanía activa y en el desarrollo de la solidaridad con otros sectores de trabajadores, mediante sus vínculos con la Federación de Trabajadores de Puntarenas, los trabajadores de los ferrocarriles al Pacífico y al Atlántico, los estibadores de Limón y con el movimiento sindical y popular nacional. *"El trabajador debe ser organizado desde la cuna hasta la tumba"*[230]

Las preferencias políticas de los viejos estibadores, aquellos que trabajaban en el Muelle en la década de 1940, se centraron en el calderonismo, también un pequeño grupo de ellos fueron comunistas o simpatizantes de opciones alternativas. Entre los más jóvenes las preferencias políticas son diversas, algunos acostumbran quebrar el voto, y últimamente aumenta la ten-

229 Entrevista realizada a Francisco Araúz, diciembre de 1994.
230 Entrevista realizada a Jorge Espinoza, agosto del 2002



dencia hacia el desencanto electoral y el abstencionismo. Otros continúan votando, pero poseen mala opinión de los políticos. Los que siempre han votado se sienten agradecidos con los ex presidentes que favorecieron a los trabajadores, especialmente el Dr. Rafael Ángel Calderón Guardia (1940-1944). Refiriéndose al Dr. Calderón Guardia, un trabajador expresó *"En ese tiempo no había seguro, no había nada, no había llegado el hombre que nos salvó".*[231] Los entrevistados que se sienten defraudados por los políticos tuvieron expresiones como las siguientes: *"No me gusta ni verlos en la TV me caen mal..."*[232] *"La política no sirve, a todos nos engañan"*[233] *"Todos dicen lo mismo, hay que tomar la política como un partido de fútbol"*[234] *"Por los políticos no me peleo con nadie"*[235] *"A los políticos de los partidos tradicionales no se les puede creer nada, son sinvergüenzas e incumplidos".*[236]

Los sacerdotes resultaron mejor librados que los políticos, ya que casi la mitad de los trabajadores entrevistados expresaron buenas opiniones de los prelados, o de los pastores, porque algunos han cambiado de religión, han abandonado el catolicismo y se han acercado a las religiones protestantes y a los grupos pentecostales. Resulta sorprendente la gran cantidad de trabajadores que tiene buena opinión de los sacerdotes y pastores, a diferencia de los políticos, los sacerdotes son respetados por la mayoría. Asimismo, un pequeño grupo de ellos son creyentes y activos practicantes de alguna iglesia o religión.

En relación a lo que no les gusta de la Costa Rica de la actualidad expresaron que les preocupa la corrupción que existe en todos los niveles de la sociedad. Muchos señalaron su malestar con el alto costo de la vida y lo raquítico de la mayoría de las pensiones de la Caja Costarricense del Seguro Social. Asimismo, observan con preocupación los procesos de concentración de la riqueza, mientras aumenta el individualismo, la poca unión entre la gente y la pobreza. Les parece que hay muchos padres que no se ocupan de sus hijos, mientras la vagancia, la prostitución, la delincuencia y las drogas corroen la sociedad. *"Las fa-*

231 Entrevista realizada a Enrique Rojas, marzo de 1993.
232 Entrevista realizada a Claudio Alvarez, 1994.
233 Entrevista realizada a Oscar Soto, junio de 1994.
234 Entrevista realizada a Juan Guillermo Sánchez, febrero de 1994.
235 Entrevista realizada a Jesús Medina Reyes, marzo de 1994.
236 Entrevista realizada a Iván Villareal, agosto del 2002.

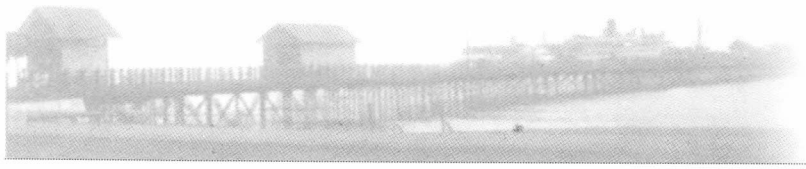
milias se están desintegrando en Puntarenas"[237] Muchos dijeron no confiar en la justicia, ni en las leyes porque creen que andan muchos *"maleantes sueltos"*. Un sector importante se muestra pesimista del futuro. *"Hacia adelante nada se ve claro"*[238]

Los trabajadores entrevistados aconsejaron a los gobernantes que cumplan sus promesas de campaña porque nadie va a creer en la política. *"Menos fiestas, no al sueldazo, guerra a la corrupción las drogas y la delincuencia"*[239] *"Apoyarse en los trabajadores y gobernar para el pueblo y no para los ricos"*[240] *"Mejorar las pensiones, las leyes y luchar contra la impunidad"*.[241]

237 Entrevista realizada a José Hernández Canales, abril de 1993.
238 Entrevista realizada a Modesto Medina, agosto del 2002.
239 Entrevista realizada a Alvaro Sosa, agosto del 2002.
240 Entrevista realizada a Pastor Ocampo, agosto del 2002.
241 Entrevista realizada a Jesús Campos, agosto del 2002.

1870. Muelle. Gendarme de Puntarenas vestidos de blanco, tomaban datos de pasajeros.





VI-CONCLUSIONES

Los puertos, los procesos de trabajo y los hombres involucrados en la operación portuaria, especialmente los vinculados a la carga y la descarga se han transformado, profundamente, en los últimos 20 años. Las modificaciones han generado una nueva cultura laboral, nuevos patrones culturales y una identidad en proceso de transformación. El progreso tecnológico ha generado múltiples contradicciones sociales, por un lado ha mejora las condiciones de trabajo de los estibadores, pero por otra se ha convertido en una amenaza permanente sobre la mano de obra, especialmente en el contexto de la globalización, la creación de mercados mundiales, la apertura comercial, las nuevas modalidades de acumulación del capital transnacional. Las compañías navieras se desplazan hacía los puertos que están acordes con las tecnologías que los nuevos buques demandan, en consecuencia, cada vez se requiere más tecnología y menos mano de obra. Asimismo, los barcos disminuyen su estadía en los puertos, lo que conlleva serias consecuencias económicas y sociales para la sociedad local, pero que contribuyen, aún más, a profundizar las difíciles condiciones de vida imperantes en la región. El capital monopólico internacional es el que marca la tendencia a los límites de la modernización a nivel mundial y controla la ganancia.

Estos desafíos han obligado a los muelleros más concientes, especialmente a los dirigentes sindicales, a buscar estrategias para seguir sobreviviendo como sector social, para conservar su nivel de vida, algunos elementos de su cultura y su identidad. Pareciera que los retos del presente son más complicados que los del pasado, se realizan esfuerzos gigantescos en la búsqueda de nuevas fórmulas organizacionales, sindicales y en el ámbito propositivo. Hasta el momento, los trabajadores portuarios de Caldera han logrado llegar a un acuerdo de privatización negociado, que los ha librado de la suerte de los estibadores de puerto Limón. Serán capaces de sobrevivir como sector social y cultural? Hasta el momento su unidad se ha forjado en su identidad, en sus lazos de confianza y en un pasado y un presente compartido. ¡Cuanto durará!

Los procesos de trabajo han generado una nueva cultura laboral con diferencias consustanciales con el pasado, el consumismo han influido en



la modificación de los valores, tales como la solidaridad, la comunicación transparente, la confianza en la vida organizacional, la menor participación sindical y política ha erosionado la conciencia de clase, además han brotado nuevos vicios como el consumo de crack, la piedra, lo cual está repercutiendo sobre el trabajo, la organización sindical y la vida personal. No obstante, algunos patrones culturales se encuentran fuertemente arraigados. *"El portuario es el hombre que todo lo resuelve a la fuerza, porque él tiene fuerza. Es un trabajador rudo, noble, es amigo de verdad. En su vida social se refleja su patrón cultural, como siempre hemos ganado bien no somos hombres de una sola compañera, yo soy la excepción porque desde joven fue militante comunista y ahí adquirí otro patrón cultural, nunca fumé, tengo una esposa...Los portuarios solos no dicen ni adiós, pero si están 3 o 4 ya es otra cosa... llegan a un bar y ellos en el bar mandan"*[242]

242 Entrevista realizada a Gregorio Bolaños, diciembre de 1994.



VII BIBLIOGRAFÍA

Fuentes Primarias

Entrevistas

María Abarca Gómez
Mariano Alfaro
Juan Aguirre –Juanico-
José Rafael Aguirre Méndez
Ramón H. Arley
Francisco Araúz
Rodrigo Araúz
Ramón Alvarado Barquero
Claudio Alvarez Alvarez
Gregorio Bolaños Sequeira
Ramón Virgilio Bravo Bravo
José Ángel Castro
Jesús Campos
Félix Campos
Betty Campos Ureña
Douglas Carrillo
Eugenio Carballo
Humberto Carvajal
Manuel Cascante
Róger Chavarría Astorga
Efraín Chavarría D.
Álvaro Carlos Chavarría
Carlos María Durán
Jorge Espinoza
Modesto Figueroa Figueroa
José Ramón García G.
Anabelle García Medina
Eladio García
Ernesto Glasco Glasco.
Mayela Gómez Morales
Claro Gómez
Justo Gómez
Adelina Gómez Thomas
Víctor Hugo Gutiérrez G..
Roberto Guzmán Guido.
José Joaquín Hernández Canales
Jhonny Hernández
Jorge Arturo Jara León
Virginia Jara León
Daniel Marenco
Simón Marquéz
José Paulino Martínez
Jesús Medina Reyes
Modesto Molina Reyes
Miguel Montealegre Gutiérez.
Jorge Mora
José Augusto Navarro Rojas
Pastor Ocampo Rodríguez
Próspero Palma Ulate
Francisco Pinel Barrera
Raúl Reina Briceño
Enrique Rojas Espinoza
Zulma Ruíz Pizarro
Nicolás Ruíz Saborío
Carlos Guillermo Sánchez S.
Manuel Segura Sánchez
Rafael Sossa
Alvaro Sosa Sosa



Oscar Soto Calderón
José Abel Vargas Sanabria
Carlos Alberto Vega Chaves

Iván Villareal Chaves
Juan de Dios Zamora Segura
Francisco Zúñiga Mata

Periódicos
Diario Extra 1998- 2002
La Nación Julio 1961, 1972-1974, 1990-2003
La República, 1974
Libertad 1960- 1988.

Documentos Oficiales:
INCOP Informe estadístico, 1975.

INCOP, Memoria Institucional 1998-2002, 2003.

INCOP, Programa de Modernización Institucional del Sector Portuario en la Costa del Pacífico. Reestructuración Laboral del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, enero 2001.

Modificación a la Primera Convención Colectiva de Trabajo entre el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico y el Sindicato de Trabajadores Marítimos, Ferroviarios y de Muelles, noviembre 1984.

Oficial, Gobierno de Costa Rica. Colección de Leyes y Decretos, 24 de julio de 1854.

Oficial, Memoria de Fomento, 1896.

Primera Convención Colectiva de Trabajo entre el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico y el Sindicato de Trabajadores Marítimos, Ferroviarios y de Muelles, 1982.

Quinta Convención Colectiva de Trabajo entre el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico y el Sindicato de Trabajadores Marítimos, Ferroviarios y de Muelles, 2002.

Fuente secundaria

Aimé, Marie Pierre; Calvo, Julio; Cuenca, Andrea; Leiva, Karla; Navarro, Carol "Análisis del proceso de comunicación del Sindicato de Trabajadores Marítimos Ferroviarios y de Muelles del INCOP con los trabajadores en el proceso de la Modernización Portuaria", 2003, inédito.

Alvarenga Venutolo, Patricia "De vecinos a ciudadanos", 2003, inédito.

Alvarez Pérez, Jorge El complejo portuario de Caldera y su impacto en el empleo Tesis para obtener el grado



de magíster en Sociología, Sistema de Estudios de Posgrado, Universidad de Costa Rica, 1985.

Bergoening Jean Pierre y Brenes Guillermo, Geomorfología del Pacífico Norte, 1983.

Botey S, Ana María "Ferroviarios y portuarios frente al ajuste estructural" Revista de Ciencias Sociales N. 60, junio, 1993.

Botey S, Ana María "Las políticas ferroviarias del Estado Costarricense 1850-2000", 2001, inédito.

Burkhalter, Larry A. "Reforma laboral y equidad social: la privatización de los puertos", Revista de la CEPAL N.57, diciembre 1995.

Centro Nacional de Formación y Capacitación Portuaria Los puertos de Costa Rica y la función portuaria San José, Costa Rica: Editorial Ministerio de Educación Pública, 1985.

Fernández Guardia Ricardo, Costa Rica en el siglo XIX: Antología de Viajeros San José, EDUCA,1970.

Fernández M. Joaquín Historia Ferrovial de Costa Rica San José, Imprenta Nacional, 1934.

González Víquez, Cleto El Puerto de Puntarenas (algo de su historia), San José: Imprenta Gutemberg, 1933.

Hoffmann, Jan "El potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano" Revista de la CEPAL, N.71, agosto 2000.

Jiménez, Gilberto "Materiales para una teoría de las identidades sociales" Frontera Norte Número18 México, El Colegio de la Frontera Norte, 1997.

León Sáenz, Jorge Evolución del comercio exterior y del transporte marítimo de Costa Rica 1821-1900 San José, Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 1 reimpresión, 2002

Martner Peyrelongue, Carlos "Puertos pivotes en México: límites y posibilidades" Revista de la CEPAL N. 76, abril del 2002.

Ministerio de Obras Públicas y Transportes Reseña Histórica de los Transportes en Costa Rica, II edición,



San José: MOPT, 1984.

Mora D, Rambsbotton R. y Wing R. Transformación tecnológica en el sistema portuario de Limón: efectos sociales sobre los trabajadores y la organización laboral 1978-1988 Tesis para optar por el grado de licenciados en Sociología, Universidad de Costa Rica, 1990.

Movimiento Solidarista, Guía Oficial, 1984.

Quirós, Claudia "Aspectos socio económicos de la ciudad del Espíritu Santo de Esparza y su jurisdicción (1574-1824)" Tesis de licenciatura en Historia, Universidad de Costa Rica, 1979.

Román, Ana Cecilia "Costa Rica: movimiento marítimo y líneas navieras en el puerto de Puntarenas 1883-1930" Revista de Historia Escuela de Historia Universidad Nacional, Centro de Investigaciones Históricas de América Central Universidad de Costa Rica, N. 43, enero-junio 2001.

Solórzano, Juan Carlos "Las relaciones comerciales de Costa Rica en el Pacífico (1575-1821)" Revista de Historia N.43, enero-junio 2001, Escuela de Historia, Universidad Nacional, Centro de Investigaciones Históricas de América Central, Universidad de Costa Rica, Editorial de la Universidad de Costa Rica.

Trejos, María Eugenia Relaciones laborales y reestructuración del Estado en Costa Rica Heredia, Costa Rica: Editorial Fundación UNA, 1997.

Ulloa, Herberth El ferrocarril al Pacífico: construcción e incidencias (1897-1932) San José: Editorial Costa Rica, 1997.

Valverde Arabela, La ciudad de Puntarenas: Una aproximación a su historia económica y social 1858-1930 Tesis para obtener el grado de licenciatura en Historia, Universidad de Costa Rica, 1997.


IMPRENTA NACIONAL