

“Hey man... a qué hora vemos pizarra”¹: el mundo del trabajo y el lenguaje del “mueyero”

RESUMEN

Los “mueyeros” son los obreros portuarios que se encargan de cargar y descargar la mercadería que se exporta e importa por los puertos del Caribe costarricense. Ellos venden su fuerza de trabajo a empresas estibadoras que tiene concesiones otorgadas por JAPDEVA para tales fines.

Los “mueyeros” son actores importantes en la cotidianidad de Limón y juegan un importante rol en la economía nacional; por sus manos pasan más del 80% de la exportación e importación que se desarrolla en Costa Rica. Este artículo pretende contribuir a sacar a los “mueyeros” del anonimato y dar a conocerlos como una forma de valorar su aporte. Particularmente, se hace un esfuerzo por referirse a algunos aspectos de su cotidianidad así como el lenguaje utilizado en el ejercicio de su trabajo: palabras que se derivan del español y del inglés; es importante aclarar que en el documento no consideró un análisis sociolingüístico de estas, esfuerzo que, sin duda, será de gran valor considerar en futuras investigaciones relacionadas el tema.

El documento se estructuró en varios apartados, en el primero se abordan algunos antecedentes históricos sociales del puerto de Limón; en el segundo se define quiénes son los muelleros, en el tercero se plantean algunos elementos asociados a la identidad colectiva de estos. Por su parte el cuarto y quinto describen el mundo del trabajo y las palabras utilizadas en este oficio. En el último, se concluye con algunas consideraciones finales.

Kathia Acuña

Maestría en Desarrollo
Comunitario Sustentable
de la Universidad
Nacional y Licenciada en
Sociología de la UCR con
una Maestría. Labora
como académica de
la Sede Regional de la
UCR, en Limón, y en la
Vicerrectoría de Acción
Social.

Palabras claves: Limón- Caribe costarricense-muelleros-puerto-Puerto Limón-lenguaje

ABSTRACT

“Mueyeros” are the dock workers who are responsible for loading and unloading goods that are exported and imported through the ports of Costa Rican Caribbean. They sell their labour to cargo handling companies that have concessions granted by JAPDEVA for such purposes.

“Mueyeros” are an important player in the everyday life of Limon and play an important role in the national economy, by passing their hands over 80% of export and import takes place in Costa Rica. This article aims to help lift them out of anonymity and raise awareness as a way of valuing their contribution. Particularly, it is an effort to address some aspects of their everyday life as well

as the language used in carrying out their work. Words that are derived from Spanish and English. It is important to clarify that the document is not considered a sociolinguistic analysis of the same effort that will undoubtedly be of great value in future investigations related to consider the issue. The document was structured in three sections, in the first addresses some of the social history of Puerto Limon, the second defines who the MUELLER, in the third addresses some elements associated with the collective identity of these. For its part the fourth, describes the world of work and the words used in this motion. In the fifth and last, we conclude with some final considerations.

Keywords: Limon-Costa Rican Caribbean-port-Puerto Limon-language

Introducción

“... Tengo 28 de trabajar en el muelle... He visto cómo ha cambiado el muelle... primero se carga en hombro cada racimo de banano, esto continuó hasta en los años 60... Antes había que trabajar seguido hasta 30 horas y 40 horas. Ahora con las paletas y los contenedores el trabajo es menos pesado...” (Álvaro Alpízar, diciembre de 2006).

El oficio del “mueyeros” es desarrollado en su totalidad por hombres. No obstante, las mujeres, recientemente, se han vinculado a la actividad portuaria pero para el desarrollo de otro tipo de funciones: control de calidad de las frutas que viene en contenedores de las plantas empacadoras, por ejemplo.

1. Algunos antecedentes del Puerto de Limón

Al finalizar la Colonia y con esta el control comercial de España, Costa Rica aprovechó la apertura de los mercados mundiales a principios del siglo XIX para aumentar el intercambio comercial con otros países; relaciones que denotaron una mejora en su situación económica. En este marco, se adopta una política estatal de incentivo a las exportaciones (principalmente el café), además del desarrollo de una activa clase empresarial de productores –comerciantes y navieros–, así como el cambio en la tecnología de los transportes que permitieron al país competir con sus productos en los mercados externos”(León 1997:11).

En este marco, Costa Rica fortaleció sus exportaciones por el puerto de Puntarenas y, en 1867, cuando abre el puerto de Limón al comercio exterior. Este nuevo acceso en el Caribe permitía llegar por distancias más cortas a Estados Unidos, país que se había convertido, en esa época, en el principal suplidor de bienes manufacturados.

Sin duda, el desarrollo del Puerto junto al ferrocarril fueron dos de las principales obras de infraestructura que caracterizaron la Costa Rica de finales del siglo XVIII y principio del XIX, las cuales contribuyeron, en gran medida, al desarrollo de la hoy provincia de Limón.

El puerto de Limón, desde sus inicios, fue manejado por empresas trasnacionales, de igual forma como se controló el ferrocarril y la empresa bananera: son una modalidad caracterizada por el enclave económico de estas empresas y la política no intervencionista que sostuvo el Estado costarricense en esta Región entre 1880 y 1940.

A partir de los años cincuenta, el Estado costarricense inició una política de recuperación de esa Región y del patrimonio desarrollado en ella. Como parte de los esfuerzos, nacionalizó, el puerto de Limón junto al ferrocarril y la empresa bananera.

La administración de los muelles pasó al Estado y este los trasladó a la recién creada JAPDEVA, en 1963. A partir de ese período, se registró un tiempo de importante modernización de los primeros, caracterizado por la recreación de nuevos muelles en el puerto de Limón, la creación del puerto de Moín. En 1998, se creó el atracadero para Cruceros, pero entró en operaciones en el 2002.

Los puertos de Limón han ampliado y modernizado su infraestructura siguiendo las demandas por condiciones adecuadas para los volúmenes de las importaciones y las exportaciones.

Inicialmente, la carga y la descarga de las mercancías –racimos de bananos, sacos de cacao y café– que transitaban en los muelles de Limón era hecha a “hombro por los mueyeros”. En la medida en que fue creciendo el tráfico de mercancías, se hizo necesario la modernización del muelle, por lo que se introdujo maquinaria que agilizará este proceso, lo cual permitió liberar mano de obra y hacer menos pesado este trabajo; posteriormente, esta labor se llevó a cabo en cajas o en bolsas y luego, con la faja transportadora, “paletas”, “gantris” y mediante contenedores.

En los sistemas de carga y de descarga de mercancías operan actualmente tres actores: a) JAPDEVA, que administra la operación del muelle, b) las empresas estibadoras que son las responsables de cargar y descargar la mercancía y c) los transportistas, quienes trasladan las mercancías, sea desde las plantaciones (en el caso de las frutas) o desde los almacenes fiscales.

2. ¿Quiénes son los “mueyeros”?

Los muelleros son una parte importante de la dinámica económica y social de Costa Rica y de ellos² se ha escrito muy poco. Ellos han contribuido durante más de cien años a la carga y la descarga de las mercancías que fluyen por los puertos del Caribe costarricense.

La palabra “muelle”, por su parte, se define como una construcción a la orilla del mar, de un río o en un desnivel de terreno que facilita el embarque o la carga y la descarga de distintas mercancías. Un complejo portuario o puerto está compuesto por varios muelles o embarcaderos.

“Los mueyeros”³ se pueden definir como los obreros que desarrollan el trabajo de la carga y la descarga de las mercancías que se exportan e importan por los “mueyes” de Limón y Moín, ubicados en el Caribe costarricense. A este oficio se le denomina estiba, porque supone no solo la movilización de la mercancía sino su acomodo entre los barcos. En su totalidad, es una actividad ejercida por hombres y, actualmente, estos obreros venden su fuerza de trabajo a empresas estibadoras, todas de carácter privado.

“Los mueyeros” son un grupo que se distingue de otros obreros no solo por su trabajo sino por una fuerte identidad, la cual se expresa mediante el orgullo por la labor que realizan, su vestimenta y el uso de ciertas palabras que conforman un lenguaje particular. Las palabras identificadas forman parte de un lenguaje que tiene origen en la apropiación de vocablos provenientes, principalmente, del español y del inglés. La recuperación del lenguaje se hace desde un enfoque sociocultural, en el cual no se contempla un análisis sociolingüístico ni se profundiza en aspectos de identidad.

“...tenemos un compañero “gato negro”, molesta, amarra los zapatos,... sabe... no creo que haya trabajo tan bonito como el de nosotros... nos llevamos bien... nosotros somos muy unidos...”
(Álvaro Alpízar, diciembre 2006).

“El “chequeo” es todas las semanas pero no hay un día fijo. Siempre hay que estar pendiente de “ver pizarra” antes de las 18 horas cuando le toca... no la puede poner más tarde... En nuestra empresa, en la pizarra se reportan dos tipos de barcos: el de Chiquita Brands, a este se le llama “Americano”. Este lleva banana a Estados Unidos. Cada semana llega este barco. Por ejemplo, el barco “Americano” se empieza a trabajar a las 5 a.m. hasta las 12:30 p.m. El ingreso es entre 70 y 80 mil colones...” (Álvaro Alpízar, diciembre de 2007)

3. Identidad colectiva de los muelleros

“Los mueyeros” son un grupo caracterizado por poseer una identidad colectiva. Al respecto, Carmen Murillo la define como:

“...referentes de sentido que identifican y, a su vez, diferencian a los grupos que participan de la vida social, por lo que constituyen un contenido fundamental en la interacción que se genera entre estos, en la medida que les permite dirigir su acción colectiva en una determinada dirección... permiten cohesionar grupos –sean reales o imaginarios–, ubicarlos en el universo social y convocar a la construcción de sus proyectos colectivos” (Murillo, 1995:).

La identidad es una construcción social resultante de la interacción de varias fuerzas: internas y externas. Las primeras referidas al autorreconocimiento colectivo como grupo, la autocontratación y autovaloración con respecto a “los otros”. Mientras que las segundas, están relacionadas con el reconocimiento como colectivo por parte de “los otros”, la contrastación y valoración que los otros hacen del grupo (Murillo, 1995).

La identidad es una dimensión cultural, entendiendo cultura como: “... *un conjunto de sentidos que le permiten a la gente comprender, reproducir o modificar el sistema social, a la vez orientar su práctica en la esfera de la vida cotidiana*” (Canclini, 1984 citado por Murillo, 1995). Carmen Murillo afirma que la cultura forma parte de un proceso histórico y, en consecuencia, constantemente creada y recreada por la participación de los actores en el proceso social de la vida cotidiana (Murillo, 1995).

4. El mundo del trabajo del “mueyero”

El “mueyero” es el obrero portuario que apoya el proceso de carga y de descarga de las mercancías que se movilizan en los muelles.

La carga y la descarga es aún una actividad eminentemente desarrollada por hombres, que se encuentra en manos de empresas privadas, las cuales tienen contratos de concesión de carga y de descarga con JAPDEVA. En el nivel nacional, se maneja de manera indistinta ambos grupos de trabajadores. En los últimos años, las huelgas acaecidas en Limón, a pesar de que se dice de muelleros son protagonizadas por los empleados de JAPDEVA.

4.1 El trabajo del “mueyero” inicia “viendo pizarra”

Semanalmente, los muelleros deben acudir a las oficinas de las empresas estibadoras para conocer su horario de trabajo, el cual se divulga en una pizarra. De ahí la frase “viendo pizarra”.

La información referida al nombre del barco, hora, cuadrilla y fecha de entrada de la embarcación se denomina “la marca”. En el lenguaje “mueyero”, se utiliza como sinónimo “ver la pizarra” o “ver la marca”.

La divulgación de “la marca” no se hace en horario fijo pero esta no se puede poner sobre la pizarra después de las seis de la tarde. Razón por la cual “los mueyerros” deben estar atentos. Entre ellos se alertan “la hora de ver la marca”, en otras palabras, la hora en que la empresa indicó que tendrá la información disponible.

En la cotidianidad del casco urbano de Limón, es común observar un grupo de trabajadores sentados afuera de la empresa, esperando “ver pizarra”. La gente que desconoce de este aspecto, o bien, que está de paso o paseo por la ciudad, recibe de esta imagen otra información: “gente vaga, desempleados”. Contrario a esto, es gente esperando conocer sus roles de trabajo, muchos de los cuales se realizan durante la noche, madrugada o por largas horas, mientras el resto de la ciudad duerme.

Asociado a “los fulines”, se distinguen “los fulines de preferencia”: aquellos que cuando la cuadrilla en la cual trabajaron cargaron menos de 15 mil cajas de frutas, a este lo vuelven a llamar (Rafael..., entrevista mayo del 2006).

4.2 Los “mueyerros” son organizados para el trabajo mediante “Las cuadrillas”

Las empresas estibadoras organizan a los trabajadores “mueyerros” mediante cuadrillas. Estas están comúnmente conformadas por 24 personas, la mitad trabaja en el barco: “hombres a bordo” y la otra en el muelle: “hombre a tierra”. Estos grupos de trabajadores son supervisados por un capataz.

“Las cuadrillas” están conformadas por 26 estibadores o “mueyerros”, un capataz, un supervisor y dos “chequeadores” para cada grúa. Ellos coordinan cuáles frutas van para cada predio.

Si “las cuadrillas” están laborando y, por motivos asociados a fallas mecánicas o falta de fruta o mercadería se les “corta” su trabajo, quiere decir que a las personas se les envía a la casa. O bien, asociado a esto “cortar tiempo” es, por el contrario, cuando el trabajador por incumplimiento de su labor se sanciona sin goce de salario.

4.3 Otros operarios que laboran en “el muey”

Junto a “las cuadrillas”, hay una serie de operarios quienes tienen trabajadores especializados, los cuales facilitan la operación del puerto; muchos son empleados de JAPDEVA. Se pueden citar los siguientes:

- “Los Conectores”: son los responsables de hacer la conexión del agua, del aire y de la corriente eléctrica a los contenedores dentro de las bodegas de los barcos.
- “Zopilotes”: trabajadores quienes están sobre las grúas y los contenedores.
- “Armadores”: se encargan de reparar las tarimas y de rearmar las paletas que se dañan a la hora de la operación de carga.
- “Botonero”: persona encargada de controlar las fajas transportadoras con el control de botones.

“El fulin es la persona que ocupa el campo de ese estibador. Ellos llegan a todos los días pendientes. Llevan en una lista es el fulin fijo. Debe llegar media hora antes. Ahora, el sistema no permite que haya mucho fijo, se ha reducido mucho el personal. En los años 1995-96 había tres cuadrillas de 32 hombres y ahora (2006) son de 26 hombres... se han reducido los “fulines” antes eran 50 ahora son 16. ... el personal se ha ido pensionado, han entrado algunos fijos... ahora trabaja muchacho joven, a unos porque les gustó el pago y otros porque han dejado el estudio por necesidad”. (Álvaro Alpízar, diciembre de 2006).

Nosotros “los mueyeros”, trabajamos en una cuadrilla de 26 hombres, de los cuales 12 se colocan a tierra, a los otros a bordo. Todas las semanas vienen los barcos de banano, piña...” (Álvaro Alpízar, diciembre de 2006).

“-Mi Pagna- es la persona con la que trabajo” (Álvaro Alpízar, diciembre de 2006).

- “Cerradores”: grupos de cuatro operarios de bodegas de un barco. Uno en la cubierta del “winchero” y tres operadores en el muelle con “un jaistero” quienes, en forma organizada y sincronizada, colocan las últimas paletas, una por una, hasta cerrar la bodega.
- “Cheque”: persona que tiene como función llevar un conteo de la carga y de la descarga de la mercadería importada y exportada.
- “Comodín”: cuarto hombre que se une a la hora de los cierres.
- “Cortador”: encargado de cortar “zunchos” que amarran las paletas para recoger las tarimas y amarrar los esquineros en grupos de veinte.
- “Fagero”: trabajador encargado de colocar la fruta que los “carreros” ponen en los rodines a la faja transportadora.
- “Piñano”: trabajador encargado de armar los rodines.
- “Llamador”: encargado de “chequear” a los “mueyeros fijos”, “los fijos” y “los wincheros”.

A lo interno de “la cuadrillas” se organizan dos personas para trabajar. El compañero, dentro de este dúo, se denomina “pagna”.

“Las cuadrillas” se mantienen, no varían. Muchos de los trabajadores tienen años de laborar juntos o han sido compañeros en otras empresas. Generalmente, saben lo que tienen que hacer. Al llegar al “muey”, el supervisor les indica cuáles son las bodegas del barco que llenarán y la cantidad. Esto se rige con un plano del barco.

A los empleados ocasionales se les denominan “fulines” y a los permanentes “fijos”. Los primeros son obreros temporales que pueden acceder a trabajo si falta un trabajador o si la actividad en el muelle lo demanda. Están registrados en una lista de espera. Los segundos son quienes poseen la plaza permanente dentro de una cuadrilla. Asimismo, “los mueyeros emergentes” son los llamados para ocasiones especiales.

En la cotidianidad fuera del muelle, la palabra “fulin” se refiere al amante de la compañera sentimental del “mueyero”, quien, en la vida íntima, igualmente suplanta al “mueyero” cuando este no puede desarrollar esas labores.

4.4 Al “muey” llegamos en bus o en bicicleta

Hace unos años, los trabajadores “mueyeros” llegaban a su trabajo en bicicleta, generalmente cuando las actividades de carga y de descarga se concentraban en los atracaderos de Limón, en el metálico o en el Alemán.

En la actualidad, los muellers que trabajan en Moín son trasladados en bus desde la oficina de la estibadora con la cual trabajan. En el bus, “los mueyeros” cuentan que se “vacila”, se sacan chistes, y el trabajo se desarrolla de manera solidaria y divertida. Se le “sacan chistes a todo” y varios trabajadores tienen sobrenombres. Estas personas poseen una gran identidad y orgullo por ser “mueyero”.

Entre los sobrenombres conocidos están: Alambre, Burrito, Chino Navarro, Chiquito, Chorchá, Corre corre, Guayabón, Hielera, Cabo, La Fibra, Chefo, Mano de Sapo, Papito, Mulato, Nalgas, Nicho, Pajarrón, Palucho, Panol, Petróleo, Pico de oro, Pollo, Quique, Ruso, Sabo cuñado, Tino, Pie grande, Ave, Banano, Carraco, Chicos, Chimbambu, Chinito, Kukala, Mapachin, Marianón, Mecates, Molotov, Nana, Parismina, Patillas, Pecho, Piscina, Tío, Titi, Tiza, Juan Burro, Rubio, Caballo, Animal, Camote, Capa, Cebolla, Chico, Cuñado, Gemelo, Culito, Lalo, Macarela, Machaca, Miguelón, Pato, Policía, Puma, Tigre, Paraíso, Larry, Perro, Madera, Morenito, Arepa, Bélgica, Chibus, Chinvi Chinvi, Cholo campos, Copete, Gato, HH, Madera, Mama dedos, Mananina, Panga, Pele, Pitufu, Quili, Sabopescador, Disney, Solanito, Tortirrica, Tucurrique, Mama, Quincequince, Americano, Cache, Chambón, Chinchí, Chino, Chinoacán, Chucullo, Lona, Elvis, Erniquito, Indio, Jamaiquino, Lambada, Loquillo, Michiquito, Nike, Pana, Guanchope, Robocop, Papa, Ruso, Wittitty, Pipasa, Fony, Chequi, Bulabula, Lero, Cuchillo, Mero, Brujo, Chucullillo, Confite, Palometa, Pulga, Tanque, Tiburón, Tricuata, La oveja, Ojos, Loquillo, Bacilón, Coechas, Lavadora, Machillo, Topo, Chela, Guatusi, papeco y chiricuto.

Los “mueyeros” además manifiestan que son solidarios, cuando algún compañero se cansa o se duerme, principalmente cuando las jornadas son extensas. En este sentido, existen palabras que denotan la proximidad afectiva de las relaciones entre ellos o hermandades: “Kila” es un buen amigo; “compa” es un compañero de trabajo con el cual se tiene algún grado de confianza. “Pagna” se utiliza fuera del muelle para referirse a un buen amigo, solidario, a alguien con el cual se cuenta siempre.

5. Vocablos utilizados en el “muey” relacionados con los camiones y la maquinaria

Los camiones de transporte reciben distintas denominaciones: “camiones”, “furgones”, “contenedores”. Existen entre los camiones unos que tienen la carreta más corta, a estos se les denomina “mulas”. Los conductores son “muleros”. La acción de transportar mediante mulas se llama “mulear”, una frase cotidiana es “voy a ir a mulear al muey”.

Conforme se fue modernizando la operación portuaria se fue introduciendo maquinaria para agilizar el trabajo cada una de las cuales tienen sus nombres:

- “Amarras”.
- “Cinco o libra”: pieza metálica con rodines de cinco pies de largo.
- “Winch”.
- “Un jaister”.
- “Las perras”
- Grúas pórticas.
- Grúas de los barcos.
- “Las língas”: se utilizan para sostener las paletas a la hora del cierre y amarrar “los jaister” y “las perras” a la canasta.
- “Canasta”: se utiliza para trasladar las paletas a las bodegas de los barcos. Hay cuatro tipos de canastas, las que se cargan dos-cuatro-seis-ocho paletas.

A los grupos de llantas se le denominan “piñas”.

Contenedor, “conteiner”, “container”

- Canasta, donde se colocan las paletas. Cada paleta tiene 48 cajas, o las más pequeñas casi 60.
- Flores: puesto al mar de la faja transportadora donde el trabajador coloca las cajas de banano sin ningún problema.
- Draga: instrumento que portan algunos barcos para limpiar el fango y la arena del fondo del mar en los puertos o en los ríos.
- Remolcadores: barcasas que ayuda al barco más grande a anclarse.
- "Tarriar": cargar y descargar contenedores.
- "Expel tope": es el tiempo en el cual se está trabajando un embarque.
- Pelota: Tricklo.
- Pego: atraca en el muelle.
- Hister: el cargador, la maquina.
- Linga: faja de la cual se agarra los "speider".
- Grua de puente.
- "Tall over": grúa que está en el muelle y en los predios.
- Operarios : supervisores, "cheques", guardas, electricistas, soldadores, mecánicos, oficinistas, barredores, histeros.
- Hister para paleta.
- *Roll on roll off*: corre y vuelba. Carga seca. Carros, ropa. Mercadería de importación.
- Metálico. Una franja trasportadora permanente con sistema de carga de banano para 4 escotillas simultáneamente. Una faja movible con sistema de carga de banano a 2 escotillas.
- Un Gantry (grúa pórtica) de 10 toneladas. Muelle 70.

6. Vocablos de referencia espacial

- "A babor": costado izquierdo del barco.
- "Borda": contorno superior que limita la embarcación.
- "A bordo": trabajar o encontrarse sobre el barco.
- A popa: movimiento de la embarcación hacia atrás.
- A proa: movimiento de la embarcación hacia adelante.
- A tierra: trabajar o encontrarse sobre el "muey".
- Al muelle: al lado de la borda del barco que pega contra el muelle.
- "Al mar": al lado de la borda del barco que se encuentra hacia el mar.
- "Atrincar": asegurar la carga en la bodega o en la cubierta del barco.
- Calado: distancia vertical que existe entre la línea de flotación y la quilla de la embarcación.
- "Cañón": es la parte menos angosta de la paleta.
- "Cubierta": cada una de los pisos del barco.
- Escotilla: es cada una de las aberturas que hay en la cubierta del barco; generalmente, es de forma rectangular.
- "Espina": puesto de salida de la puerta del furgón o carro del ferrocarril, donde el "mueyero" coloca las cajas de banano en la faja transportadora. Esta actividad es apoyada por otros tres compañeros, quienes más adelante están haciendo la misma función.
- Estribor: costado derecho del barco.
- "Manga": ancho máximo del barco.
- "Vuelta": es la parte más ancha de la paleta.

- Marea. movimiento periódico y alternativo de ascenso y de descenso de las aguas del mar, producido por la atracción del Sol y de la Luna.
- Mástil: palo de una embarcación sostenido por medio de cables.
- Nudo: unidad de velocidad de los barcos, equivalente a una milla por hora (milla náutica: 1 852 metros).
- “Quilla”: pieza longitudinal que recorre la parte inferior del casco de la embarcación.

7. Algunas consideraciones finales

La heterogeneidad cultural en la provincia de Limón hace que en el lenguaje cotidiano se entremezclen vocablos de distintos orígenes. Es así como se distinguen distintas jergas o lenguajes especializados con códigos que solo son comprensibles por sus integrantes.

Los muellersos son un gremio con una gran identidad y orgullo por el trabajo que realizan. Están unidos no solo por la labor que realizan sino, además, por fuertes relaciones que se traducen en solidaridad, amistad y compañerismo.

Efectivamente, los muellersos quienes trabajan en los puertos de Limón y de Moín tienen una serie de palabras referidas a este escenario de trabajo. Se identificaron tres grupos que se distinguen por un ámbito de referencia: la organización para el trabajo, la maquinaria que utilizan y la ubicación espacial. Asimismo, se encontró una gran cantidad de sobrenombres, de origen variado.

Finalmente, el Puerto no solo es referente de identidad para los obreros muellersos sino para el resto de la población de Limón, en especial para los habitantes del casco urbano.

Este trabajo abre otras posibilidades para dar continuidad a esta investigación desde una perspectiva sociocultural, entre las cuales se indican las siguientes:

- Identificación de aspectos socioculturales y de identidad del trabajador muellero.
- Análisis sociolingüístico a las palabras identificadas.
- Análisis de género (masculinidad) dentro del gremio de los muellersos.
- Identificación de aspectos socioculturales y de género de las compañeras afectivas de los muellersos ¿Qué significa ser esposa/compañera de un muellero?

Notas

- 1 Este artículo se basó en los resultados de un proyecto de investigación elaborado por la autora con el apoyo de la Sede Regional de la Universidad de Costa Rica, en Limón.
- 2 Se dice ellos porque es un oficio predominantemente de hombres.
- 3 En Limón, se utiliza cotidianamente la palabra “muey”, en lugar de muelle.

Bibliografía

DRORI, ISRAEL Y CARVAJAL, GUILLERMO

“La integración nacional y los obstáculos de la dependencia: el caso de la Región Atlántica de Costa Rica”. Universidad de Tel Aviv y Universidad de Costa Rica. Facultad de Humanidades Lester y Rally Entin. Escuela de Historia y Cultura de América Latina. *En: Estudios Interdisciplinario de América Latina y el Caribe. EIAL*. Volumen 1 N.º 2. Julio – diciembre 1990. *Nacionalismo en América Latina*.

Extraído: http://www.tau.ac.il/eial/l_2/drori.htm. Junio 2007.

JAPDEVA
2003

Panorama portuario.

LEÓN SÁNCHEZ, JORGE
1997

Evolución del comercio exterior y del transporte marítimo de Costa Rica 1821-1900. Colección Historia de Costa Rica. San José, Costa Rica: Editorial Universidad de Costa Rica.

LOIZA N., VANESA
2006

Gobierno pretende concesionar proyecto en el 2008: “Megapuerto de Limón competirá con países vecinos: Eficiencia de la terminal mejorará atrayendo carga para trasbordo. Obra de \$300 millones ofrecerá 8 puestos de atraque y 900 empleos”. *La Nación*. http://www.nacion.com/ln_ee/2006/noviembre/11/pais891702.html

MIDEPLAN
2006

Diagnóstico de la Región Huetar Atlántica.

MURILLO CHAVERRI, CARMEN
1995

Identidad de hierro y humo: la construcción del ferrocarril al Atlántico 1870-1890. San José, Costa Rica: Editorial El Porvenir.

Entrevistas

Acuña, Daniel. Marzo 2006.

Saborio, Hugo. Marzo 2007.

Alpizar, Álvaro. Diciembre del 2006.

Foster, Eloy Alonso. Julio 2006.