

**Maria Luiza Ugarte Pinheiro.** *A cidade sobre os ombros. Trabalho e conflito no Porto de Manaus 1899 – 1925*, Manaus, Edicoes Governo do Estado, Universidade do Estado do Amazonaz, 2003, 240 p.

Este libro escrito por la Doctora en Historia Maria Luiza Ugarte Pinheiro está basado en su Tesis de Magíster en la misma disciplina y se inscribe dentro de los llamados estudios de historia social, que como señala la autora tradicionalmente enfatizan el mundo del trabajo fabril pero no el de sector de servicios (p. 27), circunstancia también señalada hace veinte años por el historiador norteamericano Charles Bergquist<sup>1</sup>. El texto desarrolla el estudio de un sector poco abordado como son los estibadores del puerto de Manaos entre los años 1899 y 1925, aunque no sobra mencionar que la población trabajadora

del puerto estaba constituida por los trabajadores marítimos (marineros, maquinistas, cocineros) y los cocheros y *catraierios* o pilotos de cierto tipo pequeño de embarcaciones.

El período que cubre el estudio es el del conocido *boom* del caucho, en el que la autora revela que los estibadores constituían entonces un sector social marginado valorado por la elite regional como rudo, violento, grosero e ignorante. Sin embargo, los estibadores cobraron visibilidad en este periodo al participar de manera activa en huelgas y protestas cuyas demandas resultaban similares a las de otros sectores populares en tanto eran afectados por la carestía de los productos, porque recibían bajos salarios, contaban con escasas opciones de esparcimiento y precaria representación política (p. 23).

<sup>1</sup> BERGQUIST, Charles, *Los trabajadores en la historia latinoamericana. Estudios comparativos de Chile, Argentina, Venezuela y Colombia*, Bogotá, Siglo Veintiuno Editores, 1988, p. 44.

Por tratarse de un sector marginal que usualmente no deja fuentes escritas propias, la investigación sobre los estibadores planteó un reto inicial que fue subsanado siguiendo impresos como el *Jornal del Comercio*, que pese a ser un medio de la elite, propiedad de un portugués, daba cuenta de las tensiones y los vínculos entre diversos sectores populares de la época, mostrando simpatía por los estibadores pues muchos de ellos eran portugueses (p. 122). Adicionalmente, la autora emplea como fuente un riguroso seguimiento de dos columnas de la prensa local *Coisas Policiais* y *Quixas do povo*.

Para el año 1852 la ciudad de Manaus estaba constituida por seis barrios y cerca del final del siglo XIX había tenido una fuerte transformación física pues contaba con tranvía, alumbrado eléctrico, telefonía, alcantarillado y espacios abiertos para el entretenimiento como el hipódromo, el teatro y algunos clubes (p. 37). Dichos cambios obedecían a una política imperial brasileña que en 1869 ordenó modernizar los puertos y cuya ejecución tuvo inicio veinte años más tarde. En particular, los cambios en Manaus habían sido posibles gracias al *boom* cauchero, momento en el que el grueso de compañías eran de origen inglés y periodo en el que los estibadores jugaban un papel de importancia vital pues se encargaban de mover y organizar las mercancías entre las embarcaciones y las bodegas (p. 99).

Pero la modernización no solo atendía a criterios económicos sino que sus efectos se extendieron sobre algunos

sectores habitados próximos al puerto de Manaus y sus costumbres. Algunos moradores vieron expropiadas sus propiedades para la construcción del puerto y se regularon algunas actividades que antes se observaban cotidianamente como el lavado de ropas en el río o el baño diario que se prohibió en la zona limitándose su ejecución a áreas distantes (p. 49).

Antes de la existencia del oficio de estibador existían los llamados cargadores o maleteros que movían todo tipo de mercancías, pero con el *boom* cauchero el oficio se hizo específico. La jornada laboral de un estibador comenzaba hacia las siete de la mañana pero hacia las cinco de la madrugada estos se concentraban cerca de los almacenes para esperar la selección de un capataz; su alojamiento regularmente se hacía en embarcaciones fondeadas en el puerto en condiciones humillantes de oscuridad, humedad y escasa ventilación (p. 59). Los accidentes laborales eran frecuentes debido a la mala calidad de las instalaciones o a la baja capacitación en el manejo de equipos y circunstancias como el empleo de menores, excesos en la carga y largas jornadas de 10 a 12 horas incluyendo el trabajo domingos y festivos (p. 84). El período de mayor actividad eran los meses de diciembre a marzo (p. 97).

Los estibadores eran individuos de escasa educación<sup>2</sup> y localmente se uti-

<sup>2</sup> ARCHILA NEIRA, Mauricio, "Barranquilla y el río: una historia social de sus trabajadores",

lizaba la expresión “comer como un estibador”, que aludía a su particular forma de alimentarse colocando en un plato la máxima cantidad de comida que luego mezclaban y llevaban a la boca con rapidez (p. 84).

El desarrollo del puerto de Manaus trajo una gran ola migratoria que se estima alcanzó el medio millón de personas entre 1872 y 1910. Sin embargo, no se sabe con certeza cual era la población de estibadores, a finales del siglo XIX eran 2.000 pero con la caída del caucho, cerca de los años veinte, apenas eran 600 o 700. Y su origen era predominantemente nacional aunque había algunos europeos entre los cuales el mayor número era de portugueses. Sin embargo la autora estima que su número debe ser mayor pues estos estimativos se basan en los registros que dan cuenta de quienes participaban en las huelgas.

Las huelgas que se conocen tuvieron lugar durante varios años, 1899, 1911 (tres huelgas este año), 1919, 1923, 1924 y 1925. Aunque se conoce alguna información de movimientos en 1914 y 1917, no hay fuentes que permitan profundizar en ellos. Los motivos de las huelgas son variados, en 1899 el reclamo fue una mejora salarial, en 1911 se agregó al tema salarial la extensión de la jornada laboral que se reclamaba fuera de 10 horas divididas en dos turnos y que contara con auxilios en caso de accidente o muerte (p. 165). La huelga de 1919 tuvo como reivindicación principal la reducción de la jornada laboral a 8 horas y estuvo acompañada de otros

gremios como los recolectores de batura, zapateros, y cocheros, quienes temporalmente se asociaron bajo el *Comité de Operarios Amazonenses*. Algunas de estas huelgas tuvieron acciones de fuerza concretas de parte de los huelguistas, como sucedió en 1911 cuando hubo atentados con dinamita (p. 170) o en 1919 cuando bloquearon el tranvía y volcaron automóviles (p. 175).

Los intentos organizativos entre los estibadores son tempranos pues en 1909 aunque con poca duración formaron la *União Operária Beneficente Mútua dos Estivadores*<sup>3</sup>. Al año siguiente se fundó la *Associação Beneficente dos Estivadores e Carroceiros* que funcionó de manera paralela con otras asociaciones y terminó siendo reestructurada en 1914 al convertir la antigua asociación en el *Sindicato dos Estivadores* que perduró en el tiempo y lideró las huelgas de los años 1919, 1923, 1924 y 1925. Empero, estos cambios en un periodo de 6 años reflejan una discusión interna del sector y no la existencia de una unidad monolítica (p. 143). Siendo

---

*Controversia* (142), Bogotá. CINEP, 1987, p. 45; el autor menciona en este estudio, para el caso colombiano, que los portuarios eran gente poco calificada en su mayoría con excepción de mecánicos, ingenieros y pilotos y, en particular, que los braceros eran recibidos con una prueba física, un testimonio lo recuerda así “Me pusieron a alzarme un bulto de maíz de 8 arrobas, yo lo alcé y comencé a trabajar”.

<sup>3</sup> ARCHILA NEIRA, “Barranquilla y el río”, p. 46; el autor menciona momentos de asociación de manera similar en el caso colombiano en donde en 1910 la primera huelga involucró braceros y ferroviarios.

de gran importancia el hecho que señala la autora al destacar que la protesta de los estibadores nunca fue cooptada (p. 187).

Sin lugar a dudas el trabajo de la historiadora Maria Luiza Ugarte merece ser leído no solo por aquellos que tienen el convencimiento de que la historia no es asunto de unos cuantos o de su visión particular, sino que los sujetos del común hicieron también la historia. El mayor aporte de este trabajo aparte del rigor en la estructura y análisis de las fuentes es justamente ocuparse de un sector social que no es el proletariado industrial, a la vez que se mencionan otros sectores presentes en la región que con certeza también tienen su historia y que falta por contarse, siendo casi

una invitación para hacerlo. En un lugar remoto aunque epicentro del *boom* cauchero, voces y acciones de marginales hicieron presencia e historia, no son sólo los indios colectores de caucho y los patronos caucheros los protagonistas de la historia en la región. El libro, que está bien editado, cuenta además con un bello anexo fotográfico que muestra la transformación del puerto en Manaos.

Gabriel Cabrera Becerra  
Profesor Auxiliar  
Departamento de Historia  
Facultad de Ciencias  
Humanas y Económicas  
Universidad Nacional de Colombia,  
Sede Medellín  
Dirección de contacto:  
gcabrerabe@unal.edu.co