

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD
CATÓLICA DEL PERÚ**

Escuela de Posgrado



Muelle, barcos y azúcar. Memoria Colectiva de los ex Trabajadores Marítimos de Puerto
Eten

Tesis para optar el grado académico de Maestra en
Antropología que presenta:

Claudia Mariella Alvarez Chávez

Asesor:

Antonio Alejandro Diez Hurtado

Lima, 2026

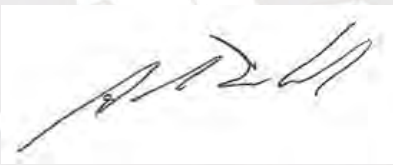
Informe de Similitud

Yo, Antonio Alejandro Diez Hurtado, docente de la Escuela de Posgrado de la Pontificia Universidad Católica del Perú, asesor(a) de la tesis de investigación titulado "Muelle, barcos y azúcar. Memoria Colectiva de los ex Trabajadores Marítimos de Puerto Eten", de la autora Claudia Mariella Alvarez Chávez, dejo constancia de lo siguiente:

- El mencionado documento tiene un índice de puntuación de similitud de 8 %. Así lo consigna el reporte de similitud emitido por el software *Turnitin* el 15/04/2026.
- He revisado con detalle dicho reporte y la Tesis o Trabajo de Suficiencia Profesional, y no se advierte indicios de plagio.
- Las citas a otros autores y sus respectivas referencias cumplen con las pautas académicas.

Lugar y fecha:

Lima, 15 de abril del 2026

Apellidos y nombres del asesor: <u>Diez Hurtado, Antonio Alejandro</u>	
DNI: 08184475	Firma: 
ORCID: 0000-0003-3349-0272	

Resumen

La investigación pretende explorar y describir la memoria colectiva de los ex trabajadores marítimos a partir de sus testimonios, y se espera sea un aporte para su preservación debido a su relevancia como parte de la memoria del distrito. La memoria colectiva se mantiene viva y presente porque se es parte de un mismo grupo social, de los trabajadores marítimos, donde conviven, comparten y establecen vínculos a través de las experiencias de trabajador marítimo, las cuales se significan y cobran sentido para los individuos y el grupo. Actualmente, los recuerdos de los trabajadores marítimos están presentes y vivos, y son reconocidos por los pobladores, y si bien, se ha recolectado anteriormente testimonios, no hemos encontrado trabajos sobre memoria, a modo de estudio y análisis para reconstruir una narración colectiva. Por lo cual, a partir de las entrevistas individuales, grabadas en audio o video, previo permiso, se registra sus testimonios, se realiza las transcripciones, análisis y sistematización de datos, de manera que, reconstruimos y describimos la memoria de los trabajadores marítimos. Por consiguiente, la memoria colectiva de los ex trabajadores marítimos tiene como telones de fondo la etapa del auge portuario en el distrito, así como de los espacios de trabajo, el muelle, las lanchas y los barcos, y con ello, las experiencias vividas con la familia y los compañeros de trabajo, lo cual adquiere relevancia, puesto que, guardan y expresan, significados, lazos y vínculos, pilares de una memoria que ha perdurado por tanto tiempo entre sus participantes, y les ha permitido ser parte de un grupo representativo, para la historia y la memoria del distrito.

Palabras claves: Puerto, muelle, marítimo, trabajador, memoria, colectiva

Abstract

This research aims to explore and describe the collective memory of former maritime workers based on their testimonies, and it is hoped that it will contribute to its preservation due to its relevance as part of the district's collective memory. Collective memory remains alive and present because individuals belong to the same social group—the maritime workers—where they live together, share experiences, and establish bonds through their shared maritime work experiences, which acquire meaning and significance for both the individuals and the group. Currently, the memories of maritime workers are present and alive, and are recognized by the local population. While testimonies have been collected previously, we have not found any studies on memory that focus on the study and analysis necessary to reconstruct a collective narrative. Therefore, through individual interviews, recorded in audio or video with prior permission, their testimonies were recorded, transcribed, analyzed, and systematized, thus reconstructing and describing the memory of maritime workers. Therefore, the collective memory of former maritime workers is set against the backdrop of the port's boom in the district, as well as their workspaces—the dock, the boats, and the ships—and, consequently, the experiences shared with family and coworkers. This is significant because these memories hold and express meanings, ties, and bonds, pillars of a memory that has endured for so long among its participants, allowing them to be part of a representative group for the district's history and collective memory.

Keywords: Port, dock, maritime, worker, memory, collective

Índice

Resumen	i
Abstract	ii
Índice	iii
Lista de tablas	iv
Lista de figuras	v
Introducción	1
CAPÍTULO I. MARCO TEÓRICO. LA MEMORIA COLECTIVA	6
CAPÍTULO II. PUERTO ETEN, EXPORTADOR DE AZÚCAR.....	19
2.1. Lambayeque, haciendas y azúcar	19
2.2. Coyunturas y oportunidades del mercado exportador: azúcar 1940 –1970.....	24
2.3. Aparición del Puerto. Un incentivo para el comercio	38
2.4. El trabajo portuario. Dinámica de administración y organización.....	47
CAPÍTULO III. LOS CAMINOS LLEVAN AL PUERTO.....	52
3.1. Viene de familia	52
3.2. Todo un trabajador marítimo: estibadores, lancheros y muellanos	55
3.3. Después de las mareas, viene la calma: jubilados.....	60
CAPÍTULO IV. EMBARQUE DE CADA DÍA	73
4.1. Los espacios del trabajo diario	73
4.1.1. El muelle	73
4.1.2. Las lanchas	78
4.1.3. Los winches, grúas o grúas pescantes	82
4.1.4. Los barcos o buques	84
4.2. Lo que vivimos, tiempos de embarque.....	88
4.2.1. Del amanecer al anochecer: se ganaba bien	88
4.2.2. Temporadas de descanso: entre cachuelos y pesca	90
4.2.3. El aprendizaje, esfuerzo y riesgos del oficio	91
4.2.4. Toneladas de azúcar en miles de sacos, de 115 kilos a 50 kilos.	95
4.2.5. Compañerismo, buenos momentos y buenas cosas	98
4.2.6. El Puerto volverá: El Terminal Marítimo.....	101
CONCLUSIONES	104
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	110

Lista de tablas

Tabla 1: Producción azucarera por regiones en porcentajes: 1894-1941.....	24
Tabla 2: Cultivo de caña de azúcar en provincias costeñas del norte: 1964.....	27
Tabla 3: Haciendas azucareras: Lambayeque 1968	30
Tabla 4: Cooperativas azucareras: Lambayeque 1979.....	31
Tabla 5: Caña de azúcar: cosecha, rendimiento y producción en La Libertad y Lambayeque entre 1962-1984.....	32
Tabla 6: Industria azucarera entre 1945-1974.....	33
Tabla 7: Exportación de azúcar por puertos: 1968	43
Tabla 8: Exportación de azúcar por los puertos de Eten y Pimentel: 1971-1979	44
Tabla 9: Relación de ex trabajadores marítimos participantes.....	65



Lista de figuras

Figura 1 Carga de azúcar elaborada para ser embarcada, Puerto Salaverry. Nota. De colección particular Aspíllaga asp-F0046. Archivo Histórico Riva Agüero - PUCP.....	35
Figura 2 Carga de azúcar en la Hacienda Casa Grande. Nota. De colección particular Aspíllaga asp-F0010. Archivo Histórico Riva Agüero- PUCP.....	36
Figura 3 Empleado Julio Villalobos en Hacienda Tumán verificando la carga para embarque en estación 1965. Nota. De colección particular Familia Ballena Escajadillo. www.facebook.com/Atenas-del-Mar	37
Figura 4 Muelle de Eten y dos vapores, 4 de julio de 1966. Nota. De colección particular Sánchez Razuri	45
Figura 5 Muelle Eten, 21 de abril del 2011. De colección propia.	46
Figura 6 Antiguo local de la Capitanía de Puerto Eten, 2011. Nota. De colección propia.	50
Figura 7 Celestino Baca Barreto. Estibador, Puerto Eten, 2011. Nota. De colección propia.	67
Figura 8 Toribio Urcia. Estibador, Puerto Eten, 2011. Nota. De colección propia.	68
Figura 9 Manuel Ramírez Chima. Lancharo, Puerto Eten, 2011. Nota. De colección propia.	69
Figura 10 Francisco Ñiquen Panta. Lancharo, Puerto Eten 2011. Nota. De colección propia.	70
Figura 11 José Silva Sanjinés; y Miguel Mimbela Reyes. Estibadores, Puerto Eten 2011. Nota. De colección propia.....	71
Figura 12 Grupo de trabajadores marítimos en el frontis del local de la Ex Federación Marítima, Puerto Eten, 2011.....	72
Figura 13 Estación con coches cargados de azúcar para ir al muelle, 1960. Nota. De colección particular Familia Ballena Escajadillo. www.facebook.com/Atenas-del-Mar	74
Figura 14 Frente a la oficina del muelle de Eten, locomotora N°9 efectuando operaciones de embarque de azúcar a granel para el vapor Kanishka Jayanti, 1966. Nota. De colección particular Sánchez Razuri.	75
Figura 15 Movimiento de grúas y lingas para las lanchas, 1960.	76
Figura 16 Maniobra del winche preparado linga de azúcar para su embarque, 1962. Nota. De colección particular Fidel Campos. www.facebook.com/Atenas-del-Mar	77
Figura 17 Cabeza del muelle de Eten, grúas en operaciones de embarque de azúcar a granel en vapor Kanishka Jayanti, 1966. Nota. De colección particular Sánchez Razuri.....	79
Figura 18 Cargando sacos en lancha, Pacasmayo, 1973. Nota. De libro Puertos del Perú, p.41.....	80
Figura 19 Lingas en lancha (s/f). Nota. De colección particular Familia Trujillo Bernal. www.facebook.com/Atenas-del-Mar	81
Figura 20 Grúa N° 3 en muelle de Eten. Nota. De libro Puertos del Perú, 1973, p.37.....	83
Figura 21 Buque carguero Túpac Inca Yupanqui y lancha Cayaltí, 1960. Nota. De colección particular Familia Trujillo Bernal. www.facebook.com/Atenas-del-Mar	85
Figura 22 Trabajadores Marítimos en labor de embarque de azúcar en buque carguero Golden Feece, 1966. Nota. De colección particular Familia Trujillo Bernal. www.facebook.com/Atenas-del-Mar	86
Figura 23 Trabajadores Marítimos en labor de embarque de azúcar en buque carguero Golden Feece, 1966. Nota. De colección particular Familia Trujillo Bernal. www.facebook.com/Atenas-del-Mar	87

Introducción

Puerto Eten es un distrito de la provincia de Chiclayo en el departamento de Lambayeque, fue creado como distrito con la Ley 448 del 19 de diciembre de 1906, y dejó de ser un anexo de la Ciudad de Eten, que se encuentra a 2.5 km de distancia. Según el Censo: 2017 XII de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas, Puerto Eten cuenta con 2 342 pobladores urbanos, 1 127 hombres y 1 215 mujeres, no cuenta con población rural. El distrito de Puerto Eten, recibe el nombre por la presencia y establecimiento de la Empresa del Ferrocarril y muelle de Eten hacia 1867, que terminó por configurar el espacio.

Los estudios sobre el distrito de Puerto Eten han tratado sobre temas de turismo y patrimonio destacando su pasado republicano a través de la arquitectura del lugar y de la presencia del muelle y estación ferroviaria, donde rescatan la historia del muelle y ferrocarril. Otros estudios están dedicados a su pasado prehispánico en el cual los investigadores han revelado que Puerto Eten fue una aldea de pescadores, habitado por los Cupisnique, Moche, Sicán, Lambayeque y Chimú, y era denominado con el nombre originario de la zona de Makero o Amakero que significa Santuario de la Divinidad o Santuario, el cual está ubicado en el complejo arqueológico del Morro de Eten. Cabe recordar que el libro del profesor e investigador porteño Godofredo Puican, reúne datos y documentos de la trayectoria del puerto Puerto Eten entre 1867-2018.

La etapa republicana del distrito es muy relevante para los pobladores del distrito, en especial de la aparición del muelle y ferrocarril hacia 1873 lo cual impulsó el comercio en la región y originó un mayor movimiento mercantil por el puerto, obteniendo la categoría de Puerto Mayor por donde se exportaba la azúcar de las haciendas de los valles de Lambayeque y Saña, auge y movimiento exportador que perduró hasta mediados del siglo XX, que se cerró el puerto.

También se ha escrito en torno al aspecto comercial, infraestructura y características, como puerto de lanchonaje, donde la carga y descarga se hacía por medio de lanchones jalados por remolcadores desde el cabezo del muelle porque los buques anclaban a ochocientos metros de la playa por ser este el fondeadero adecuado. El muelle contaba con una longitud inicial de 803 metros, pero en la actualidad cuenta con 751 metros rehabilitados en el 2009.

En mayoría, los estudios dedicados a los puertos están enfocados al mejoramiento y rendimiento comercial y de infraestructura para un movimiento marítimo eficiente y productivo, según las exigencias internacionales.

Sin embargo, estudios sobre puertos y memoria colectiva, historias de vida o testimonios entorno al puerto se han enfocado en los pescadores, y no en grupos como los trabajadores marítimos u otros grupos sociales relacionados al trabajo portuario.

Para Puerto Eten no conocemos estudio similar, aunque nos comentaron de la existencia de relatos y testimonios de porteños antiguos que se habían registrado, y de los relatos presentes de generación en generación, como de padres a hijos o nietos, que uno encuentra en las conversaciones.

Así mismo, la existencia de una red social Facebook: “Atenas del Mar”, que recopila y muestra la memoria visual del distrito a través de fotografías, notas periodísticas, vida cotidiana tanto actuales como del siglo pasado. Las fotografías son proporcionadas por las familias porteñas, la esencia de la página es: “...difundir fotografías de la actualidad y del pasado de nuestro querido Puerto Eten. Además de compartir con todos nuestros seguidores la historia y anécdotas del lugar donde vivimos.”

La iniciativa es de porteños en Lima que decidieron difundir la historia y acontecer del distrito a través de las imágenes, siendo el movimiento y trabajo portuario y los ex trabajadores marítimos hitos relevantes para la historia del distrito, es así, que varias de las fotografías en esta investigación provienen de esta página de Facebook que se mantiene actualizada.

Esto nos confirma y muestra el interés y relevancia de mantener la memoria del distrito presente, y en donde las publicaciones sobre el trabajo portuario, el muelle, el ferrocarril, y los ex trabajadores marítimos sobresalen, son muy comentadas y con muchos likes. Los ex trabajadores marítimos son personajes queridos y reconocidos por los pobladores de Puerto Eten, el distrito es una gran familia, una gran familia porteña.

El recuerdo en los pobladores, en torno al movimiento y trabajo portuario, el reconocimiento como referentes y testigos de momentos históricos a los ex trabajadores marítimos, nos condujo a conocer, registrar y visibilizar la memoria colectiva de este querido grupo de hombres, del sentir y significado, a partir de su experiencia como trabajadores marítimos, de la cotidianidad laboral, significados y sentidos que hacen tan especiales e importantes a estos hombres de “trabajo bravo”.

Esta memoria colectiva es de aquellas que se encuentran latentes, que están ahí, como memorias sueltas, dispersas y en silencio, pero vivas y muy presentes en cada uno y entre ellos, revelando la pertenencia, reconocimiento y lazos como grupo en el tiempo, que después de 42 años de un puerto cerrado, siempre se reencuentran en un tiempo y espacio, que los hace volver y compartir sobre las oportunidades económicas, el compañerismo, la “gallada”, el aprendizaje, los riesgos, fortalezas, las diversiones, los gustos, la tradición, y con ello el grupo se mantiene presente en la localidad.

La memoria es una facultad inherente y singular a los individuos y colectivos, una facultad que conserva y mantiene en el presente los recuerdos de nuestras experiencias vividas, marcadas por estados afectivos los cuales significamos, valorizamos y damos sentido. La memoria nos permite expresarnos y reconocernos en nuestra existencia y continuidad como individuos y colectivos dentro del entorno social. La memoria colectiva reúne y dialoga las experiencias en una base común donde nos encontramos, reconocemos, extendemos lazos, vínculos, y fortalece la pertenencia y relación con el grupo.

Abordamos la memoria colectiva, en vista que nuestros personajes son un colectivo un grupo de personas que, por la naturaleza del trabajo, realizaron actividades laborales en el puerto. Es a partir de los testimonios, cabe mencionar que tuvimos la incertidumbre que nuestros personajes no recordaran o no querrían recordar, pero esto no sucedió, fue todo lo contrario, nos dieron detalles y la sonrisa se les dibujaba cuando lo hacían, especialmente cuando los recuerdos de uno evocan al compañero, la expresión y ánimo es de reencuentro y risas, dado que el trabajo se realizaba en parejas y cuadrillas, esto nos condujo a la búsqueda del compañero, con lo cual supimos que estábamos por buen camino, lo cual nos demostró la existencia de una memoria colectiva viva, presente, con lazos, reconocimiento y vínculo entre los ex trabajadores marítimos del Puerto Eten.

La investigación se planteó como pregunta principal y objetivo específico: ¿Cuál es la memoria colectiva entorno a sus experiencias como trabajadores marítimos en el Puerto de Eten?, como preguntas secundarias y objetivos específicos: ¿En qué contexto se enmarca los recuerdos de los trabajadores marítimos de Puerto Eten?; ¿Cómo llegaron a ser trabajadores marítimos? ¿Qué recuerdan los ex trabajadores marítimos entorno a sus labores como trabajador marítimo?

La investigación se ha estructurado en cuatro capítulos. El primer capítulo aborda el marco teórico. El segundo capítulo aborda el contexto histórico de Puerto Eten como exportador de azúcar entre 1940 y 1970, la importancia de las haciendas azucareras, la aparición del muelle y ferrocarril, la administración y dinámica portuaria. El tercer capítulo aborda los vínculos tempranos con el trabajo marítimo, los parientes, y su ingreso al trabajo y jubilación. El cuarto y último capítulo aborda los recuerdos de los ex trabajadores marítimos sobre su experiencia vivida como trabajadores marítimos, sobre el entorno físico, laboral y de las rutinas cotidianas del trabajo.

La investigación es de tipo cualitativa y ha consistido en una metodología de recopilación de testimonios a través de las entrevistas semi estructuradas de manera individual a diecisiete ex trabajadores marítimos, los cuales fueron contactados de a pocos, gracias a nuestros contactos iniciales, Juan Bernal y Miguel Mimbela, dos porteños que me prestaron su apoyo para contactar con cada uno de los ex trabajadores marítimos que estuvieron prestos a participar de las entrevistas

Las entrevistas se llevaron a cabo en Puerto Eten en los respectivos domicilios de los ex trabajadores marítimos, solo para un caso, tuvimos que trasladarnos a Ciudad Eten. En algunas ocasiones, tuvimos que explicar a la familia el por qué y los fines de nuestra visita y entrevista, así como de la grabación de voz, video o fotografía. Las entrevistas fueron grabadas en cassette y video, previa coordinación y permiso de nuestros participantes, uno de ellos nos solicitó no ser fotografiado. Las entrevistas contaron con preguntas que abordaron datos generales, nombres, nacimiento, edad, hijos, recuerdo cuando niños, sus padres, su llegada al puerto, y finalmente, de manera detallada, su experiencia en el trabajo marítimo, su relación, su ingreso, sus labores, rutinas, horarios, etc., las entrevistas no cumplieron necesariamente un orden establecido y rígido de preguntas y respuestas, la dinámica empleada fue de una entrevista orientada y conversada, lo cual la hizo fluida. Para lograr un cronograma de entrevistas y orientarlas, fue necesario visitar durante algunos días el lugar e ir conociendo a nuestros participantes entablando un primer encuentro a través de conversaciones variadas para generar confianza.

Concluida la etapa de recopilación de datos, procedimos a la transcripción, su lectura y clasificación temática, orientada sobre la base de las preguntas. Luego se procedió a identificar los datos sobre nuestros objetivos de investigación, y finalmente el análisis y síntesis de los datos. Para el contexto histórico en el cual se enmarcan la memoria de los ex trabajadores marítimos, se llevó a cabo una recopilación y revisión bibliográfica y

documental sobre el Puerto Eten, el aspecto comercial exportador del azúcar se revisó la historiográfica agraria del siglo XX, y en cuanto a la información sobre Puerto Eten específicamente se revisó y consultó bibliografía, libros y artículos. Agradecemos a la Municipalidad de Puerto Eten por permitirnos ingresar al Archivo Central a cargo de la señora Mercedes Ñiquen, en busca de documentación referida al puerto, lo cual nos fue favorable.

Esperamos que la investigación sea un incentivo y aporte para futuros trabajos de memoria local, de los diversos grupos y personajes que narran desde dentro momentos tan simbólicos como la etapa portuaria, y así preservar parte de la memoria del distrito de Puerto Eten desde sus actores y testigos, y así mismo sea un reconocimiento y agradecimiento a cada uno de los ex trabajadores marítimos por su participación, y haberlo hecho posible esta investigación.



CAPÍTULO I. MARCO TEÓRICO. LA MEMORIA COLECTIVA

En el presente capítulo describiremos la memoria como facultad inherente y singular al ser humano, individuo o colectivo, quienes mantienen vivas las experiencias del pasado en el presente, con lo cual expresa y narra su existencia y trayectoria de vivencias marcadas y cargadas por estados afectivos que caracterizan, significan y cobran sentido para el sujeto, el grupo y la sociedad. Una memoria colectiva que muestra lazos, vínculos, pertenencia y recuento entre los individuos a través del diálogo, secuencia, narración, coincidencias comunes al pertenecer al mismo colectivo, una memoria que se fija en un marco espacial y temporal determinado, que expresa y presenta al colectivo junto aspectos sociales y culturales de su comunidad.

La memoria es una facultad humana de la rememoración y se encuentra en todos los seres humanos: “Sí, sin ninguna duda, ya que se encuentra presente en todos los hombres, salvo que tengan trastornos patológicos precisos” (Candau, p.9).

Entre los aspectos biológicos de la memoria, está su dinamismo, nunca es una copia exacta del objeto que se memoriza, se transforma con cada nueva experiencia: “...es dinámica: a causa de este hecho impreciso, no es nunca la copia exacta del objeto memorizado, sino que modifica con cada nueva experiencia su propio esquema de organización...” (Candau, p.13).

Cada individuo cuenta con un funcionamiento de las neuronas único, “itinerarios neuronales particulares” que se encuentra y actúa dentro de nosotros: “...la memoria es plástica, flexible, fluctuante, lábil, está dotada de ubicuidad, de gran capacidad adaptativa y varía de un individuo al otro” (Candau, 2002, p.13).

Entre las diferencias de la memoria humana y la de una computadora, es que la primera involucra valores, símbolos y significaciones, y tal rememoración de las imágenes del pasado se dan en el presente, quedando definida la memoria como: “El presente del pasado es la memoria” (Candau, p.27).

Esta característica de la memoria al ser del presente, la hace viva, permanente y actual, ya que se encarna y es inherente a los sujetos presentes, con cambios constantes, se multiplica, y se fija en diversos aspectos tanto materiales como inmateriales, y esos contenidos están sometidos a diversos usos.

La memoria está viva, siempre encarnada por grupos vivientes, y en ese sentido, está en evolución permanente, abierta a la dialéctica del recuerdo y de la amnesia, inconsciente de sus deformaciones sucesivas, vulnerable a todas las utilizaciones y manipulaciones, capaz de largas latencias y repentinas revitalizaciones...La memoria es un fenómeno siempre actual, un lazo vivido en el presente eterno...La memoria surge de un grupo al cual fusiona, lo que significa, como dijo Halbwachs, que hay tantas memorias como grupos, que es por naturaleza múltiple y desmultiplicada, colectiva, plural e individualizada...La memoria se enraíza en lo concreto, el espacio, el gesto, la imagen y el objeto". (Nora, 2009, p. 20-21).

Ese recuerdo en el presente se mantiene en los sujetos, es el recuerdo vivo y continuo, es lo que ha retenido del pasado y está vivo en él y en el grupo.

Si la condición necesaria, para que haya memoria, es que quien se acuerde, ya sea un individuo o grupo, tenga el sentimiento de que llega hasta sus recuerdos con un movimiento continuo...Es una corriente de pensamiento continuo, de una continuidad que no tiene nada de artificial, ya que del pasado solo retiene lo que aún queda vivo de él o es capaz de vivir en la conciencia del grupo que la mantiene..." (Halbwachs, 2004, p.80-81).

Para Todorov (2012) la memoria es la conciencia del pasado, que se expresa en una narración a través de los hechos encadenados que muestran la existencia del sujeto, siendo una de las características de la memoria, el acercarse a lo vivido por los sujetos, por los actores, por los testigos, por esos seres vivientes.

La conciencia del tiempo pasado es lo que llamamos memoria colectiva o individual, esta se expresa en una narración, una vez que se tienen los hechos estos se encadenan, que muestra la trayectoria de la existencia del sujeto, un inicio y un final... (Todorov, 2012, p.1).

Esta conciencia es señalada por Halbwachs como aquella que nos permite un sentimiento y sensación de facultades afectivas de duración de nuestros estados en el tiempo, los días, horas, acontecimientos, objetos, etc., y al ser propia del sujeto tenemos diversas duraciones individuales de contenidos distintos, lo cuales fijan nuestros estados de conciencia.

La duración no sería más que la sucesión de estos estados, la corriente que parece pasar a través de ellos, por debajo de ellos, levantándolos uno tras otro. En este sentido, cada hombre tendría su propia duración, y éste sería incluso uno de los datos primitivos de la conciencia.

La memoria es necesaria para ordenar nuestros tiempos, nuestras experiencias frente al paso inexorable del mismo: “Solamente la memoria permite ligar lo que fuimos y lo que somos con lo que seremos. Solamente ella puede ayudar a conceptualizar el paso inexorable del tiempo y, así, aceptarlo” (Candau, 2004, p.24).

Por tanto, la memoria es inherente y singular al ser humano, mantiene vivo las experiencias vividas en el pasado, en sujetos o colectivos testigos y vivientes, siendo la memoria el presente del pasado, un lazo vivido en el presente eterno, un pensamiento continuo, una narración, que describen y presentan al sujeto o colectivo, que la contienen, en su existencia y trayectoria.

La memoria nos permite tener un conocimiento, conciencia, de nuestro pasado y expresarlo a modo de narración e interrelación de los individuos y colectivos, ya que hablar de ambos es referirse a una complementariedad, inmersos en una sociedad, y en grupos en el trayecto de sus vidas.

Esa memoria inherente a todo ser humano, se fija en las experiencias y momentos vividos por nuestros sujetos y colectivos, como testigos y actores, la misma que expresa valores, símbolos, sentimientos, sensaciones que producen las experiencias vividas por los sujetos que recuerdan: “La memoria son procesos subjetivos e intersubjetivos que se anclan en experiencias, en marcas materiales y simbólicas de los sujetos y de los colectivos” (Jelin, 2002, p.51).

Así mismo, Todorov (2012):

...la expresión verbal de una experiencia subjetiva, que sea individual o colectiva. El individuo -sujeto ha vivido el mismo un hecho y restituye sus recuerdos...esta sujeta a arreglos y acomodamientos de los cuales el testigo no es consciente...si lo que buscamos es sumergirnos en lo vivido por los actores, la narración del testigo es irremplazable (p.7).

Estas experiencias vividas por los sujetos como actores y testigos otorgan a la memoria detalles y significaciones de los acontecimientos que la historia no tiene en cuenta.

“...podríamos decir que la memoria da cuenta naturalmente de una verdad semántica de los acontecimientos que no encontramos fácilmente en la verdad de los acontecimientos restituida por el trabajo del historiador” (Candau, 2002, p. 59).

Mientras que la historia “se sitúa fuera de los grupos y por encima de ellos” (ibid., p.82), “la memoria colectiva, en cambio, es un grupo visto desde dentro, y durante un periodo que no supera la duración media de la vida humana, que suele ser muy inferior” (ibid., p.88).

Estar dentro del grupo nos otorga detalles, significaciones y sentidos, lo cual sería una memoria referida a las sensaciones, como lo postula Aristóteles “La irrupción de la sensación en la memoria está acompañada de la de un cuerpo que nos agobia...” (Candau, 2002, p. 23), esta se relaciona con las opiniones, imaginación, y actúan como mediadores antes que se archiven en la memoria.

Para Platón y Aristóteles la memoria se enlaza con las sensaciones lo cual se asocia con un cuerpo, de ahí la metáfora del recuerdo como el sello en la cera: “El recuerdo que se imprime como un sello en la cera es una metáfora que encontramos en Platón y Aristóteles” (Candau, 2002, p.24).

San Agustín en su texto de Confesiones, señala que el poder de conocerse a sí mismo se da con la exploración en el amplio palacio de la memoria a través de todos nuestros recuerdos, algunos de ellos de acceso inmediato, otros de mayor búsqueda y otros de forma espontánea sin ser convocados, esto estaría relacionado con lo expuesto por Todorov y Candau, que la memoria nos permite conocer y expresar nuestra trayectoria y existencia de principio a fin, en el pasado, presente y futuro. San Agustín define tres tipos de memoria, la de los sentidos, la intelectual y la de los sentimientos. Interesa señalar la memoria de los sentimientos, aquella que guarda los estados afectivos del alma no como en el momento en que están en el alma sino en el grado que se hace en el momento de recordar, se puede evocar haber estado feliz pero no se está feliz en ese momento, e igual con la tristeza. “La memoria conserva los estados afectivos del alma incluso cuando el alma no los experimenta más...” (Candau, 2004, p.28), recordando en este punto lo señalado por Halbwachs respecto al sentimiento de duración que otorga el sujeto a través de sus facultades afectivas a los estados del tiempo, así mismo la referencia en torno al recuerdo asociado a los sentimientos: “...al entrar por primera vez en una habitación al caer la noche, vimos las paredes, los muebles y todos los objetos sumidos en la penumbra; aquellas formas fantásticas o misteriosas siguen en nuestra memoria como el marco

apenas real del sentimiento de inquietud, sorpresa o tristeza que nos acompañaba en el momento en que llamaban nuestra atención...no debemos olvidar que nuestros sentimientos y pensamientos más íntimos se originan en entornos y circunstancias sociales definidos..." (p.36).

Por lo tanto, la memoria es una expresión subjetiva en relación a lo que nos ha sucedido, nos permite una conciencia del trayecto de nuestra vida, de inicio a fin, lo que fuimos, somos y seremos. La memoria es la narración de nuestras experiencias, las cuales se inscriben, imprimen y marcan en nuestra alma, en nuestro cuerpo a través de las sensaciones, sentimientos y afectos que nos permiten dar sentido y significado y mantenerlos vivos, presentes en el tiempo y duración como individuos y colectivos.

Si bien nos hemos referido a la memoria como individual y se ha hecho algunas referencias a la memoria colectiva, es Halbwachs (2004) quién nos señala que la memoria, es memoria colectiva, partiendo que todo individuo está inmerso en sociedad y en grupos sociales, y que nuestros recuerdos como individuos necesitan y se respaldan con recuerdos de los otros: "La sucesión de recuerdos, incluso los más personales, se explica siempre por los cambios que se producen en nuestras relaciones con los distintos medios colectivos..." (Halbwachs, 2004, p.51)

Todo recuerdo del individuo está dentro de un colectivo y siempre tendrá el soporte del grupo en el tiempo y en el espacio, y como individuos somos parte de varios grupos.

Toda memoria colectiva tiene como soporte un grupo limitado en el espacio y en el tiempo...para hacernos una idea de la multiplicidad de memorias colectivas...nos detuviésemos cada vez que recordásemos a uno de los grupos con los que estuvimos vinculados, para examinarlo en sí y decir todo lo que hemos conocido de él. No bastaría con distinguir varios conjuntos: nuestros padres, el colegio, el instituto, nuestros amigos, nuestros colegas de profesión, nuestras relaciones mundanas, e incluso una determinada sociedad política, religiosa o artística a la que hayamos estado vinculados (p.85-86).

El individuo pertenece y esta inmerso en un colectivo, y por tanto todo lo que el recuerda proviene de este todo: "En todo caso, si con las duraciones individuales, podemos recomponer una duración mayor e impersonal en que se incluyan, es porque, en el fondo, ellas mismas se desprenden de un tiempo colectivo del que toman toda su sustancia" (Halbwachs, 2004, p.99).

Todorov (1995) considera que el individuo al reconocerse, también lo hace dentro de un colectivo, ya que existe la necesidad del ser humano de sentirse parte de un grupo donde encuentra un reconocimiento más inmediato e indispensable.

...hay que señalar que la representación del pasado es constitutiva no sólo de la identidad individual -la persona está hecha de sus propias imágenes acerca de sí misma- sino también de la identidad colectiva... Ahora bien, guste o no, la mayoría de los seres humanos experimentan la necesidad de sentir su pertenencia a un grupo... Yo soy católico, o de Berry, o campesino, o comunista: soy alguien, no corro el riesgo de ser engullido por la nada (p.33).

Jelin (2002) considera que la memoria colectiva es la reunión de las memorias individuales, de memorias compartidas, compartiendo lo señalado por Halbwachs.

...se la puede interpretar también en el sentido de memorias compartidas, superpuestas, producto de interacciones múltiples, encuadradas en marcos sociales... Lo colectivo de las memorias es el entretejido de tradiciones y memorias individuales, en diálogo con otros, en estado de flujo constante... (p.55).

El sujeto no está aislado y cuando se recuerda es inevitable no pensar en la sociedad a la que pertenece: “El hombre desnudo no existe, ya que no hay individuo que no lleve el peso de su propia memoria sin que esté mezclada con la de la sociedad a la que pertenece” (Candau, 2002, p.66), y así mismo el hombre estará inmerso en una cultura dada: “...la memoria individual siempre tiene una dimensión colectiva, ya que la significación de los acontecimientos memorizados por el sujeto se mide siempre según la vara de su cultura” (Candau, 2002, p.67).

Si bien hemos señalado la importancia de la existencia de una memoria colectiva, desde el punto que todo individuo pertenece y está inmerso en sociedades y grupos, la memoria individual como “puntos de vista” sigue estando presente, esta prevalece, es única y diversa a cada sujeto: “Cabe decir que cada memoria individual es un punto de vista sobre la memoria colectiva, que este punto de vista cambia según el lugar que ocupa en ella...cambia según el lugar que ocupo en ella y en este mismo lugar cambia según las relaciones que mantengo con otros entornos” (Halbwachs, p.50).

Candau (2002) a la vez que reconoce la memoria colectiva no solo como la reunión de las memorias individuales o la sedimentación de estas, sino como una secuencia de evocaciones, manifiesta que en cada una de estas evocaciones prevalecerá su singularidad

y diferencia una de otra:

...aun cuando existiera un corpus de recuerdos constitutivos de la memoria colectiva de una sociedad dada, las secuencias de evocación de estos recuerdos estarían obligatoriamente diferenciadas individualmente, simplemente porque los individuos no piensan todas las mismas cosas en el mismo momento (p. 62).

La memoria colectiva es aquella que reúne a las memorias individuales, pero cómo se entiende está reunión. Para Halbwachs la memoria colectiva no solo es la reunión de los testimonios, sino que estos conserven coincidencias, puntos en común y que ese recuerdo mayor se reconstruya en una base común.

Para que nuestra memoria se ayude de la de los demás, no basta con que estos nos aporten sus testimonios: además, hace falta que no haya dejado de coincidir con sus memorias y que haya bastantes puntos en común entre una y otras para que el recuerdo que nos traen pueda reconstruirse sobre una base común...Esta reconstrucción debe realizarse a partir de datos o nociones comunes que se encuentran en nuestra mente al igual que en la de los demás...lo cual es solo posible si han formado parte y siguen formando parte de una misma sociedad. Solo así puede entenderse que un recuerdo pueda reconocerse y reconstruirse a la vez (Halbwachs, p.34).

El encuentro y relación de los pensamientos o memorias individuales en una base común, se da a través de la *simultaneidad*, en caminos que se cruzan:

...cada vez que sus caminos se crucen, estos pensamientos salen de sí mismos y vienen a fundirse por un instante en una representación mayor, que encierra a la vez conciencias y la relación que mantienen entre sí...El conjunto de estos momentos constituirá un marco, que de hecho sería lícito rehacer, regularizar y simplificar (Halbwachs, p.94).

Es por la diversidad y singularidad de las memorias individuales que se da una continuidad a una serie de recuerdos, esto permite que unos recuerden a otros con lo cual se complementa el recuerdo:

...precisamente por ser todos distintos, los estados individuales forman una serie continua, en que cualquier parecido o repetición introduciría un elemento de discontinuidad. También por ser distintos los recuerdos, se evocan unos a otros; si

no, la serie dejaría de completarse y se rompería constantemente (Halbwachs, p.96).

Lo expuesto podría oponerse a la idea de simultaneidad, siendo que cada memoria individual es singular y diversa, no podría haber algún punto de cruce y punto en común, por tanto, frente a ello, Halbwachs determina que: "...si con las duraciones individuales podemos recomponer una duración mayor e impersonal en que se incluyan, es porque, en el fondo, ellas mismas se desprenden de un tiempo colectivo del que toman toda su sustancia" (p.99). Por tanto, esta simultaneidad reafirma que las memorias individuales no "son puramente individuales e impenetrables una a otra" (p.98), reafirmando el hecho de pertenecer a una sociedad y una cultura, de la cual cada uno fija su modo de afectación, sensibilidad, estrechez, sentimientos, etc.

Por lo tanto, la memoria colectiva es tácita y latente al hombre como ser social por naturaleza, inmerso en diversos grupos sociales vinculado a largo de sus experiencias, social y cultural, la memoria colectiva no solo es la acumulación o reunión de testimonios y/o memorias individuales diversas y únicas, sino, es diálogo, entretejido, secuencia de evocaciones, simultaneidad, flujo constante, pensamiento continuo, narración, que se complementan, reencuentran y comparten nociones comunes, coincidencias, constituyendo así una base común, entendido esta base común los marcos temporal y espacial.

Estos marcos son la base común de la memoria del grupo que a partir de los sentidos y significados de sus experiencias se cruzan, coinciden, convirtiéndose en apoyos para el recuerdo de los individuos y grupos que se reconstruyen en recuerdos mayores en los marcos donde se constituye la memoria colectiva.

Para reconstruir ese recuerdo se suman varios datos temporales para ubicar nuestro recuerdo en el tiempo. El marco temporal caracteriza al grupo, son huellas, es un tiempo inmóvil que conserva su estructura y objetos que se reúnen como un marco común y les permite regresar, les permite desplazarse, identificar y encontrarse en ese tiempo.

El hecho de que el tiempo pueda permanecer en cierto modo inmóvil a lo largo de una duración bastante prolongada es la consecuencia de que sirve de marco común al pensamiento de un grupo, que no cambia de naturaleza en sí durante este periodo, que conserva más o menos la misma estructura y centra su atención en los mismos objetos (Halbwachs, p.119).

Un aspecto referente al tiempo, es justamente que existe un tiempo social y un tiempo cronológico, homogéneo, el cual se divide en días, semanas, meses y años, así como los segundos, los minutos y horas, estos son como marcos generales de tiempo para todos, sin embargo este tiempo es significado de manera convencional, tradicional, o de costumbres por una sociedad, lo que se define como el tiempo social que en cierta medida puede ser compartido por toda la sociedad, con lo cual no quiere decir que exista un tiempo social único, sino que hay muchos, ya que cada grupo significa el tiempo, esto puede reflejarse en un calendario, en el cual se trazan las fechas, actividades, rituales, etc., dependiendo de qué grupo nos estemos refiriendo.

El tiempo social señalado por Candau (2002) respecto a la memoria, es entendida como la representación que hacen las sociedades, el tiempo puede ser percibido de diversas formas: “Por tanto, es preciso relacionar todo acto de memoria con las representaciones del tiempo de la sociedad que se considere” (p.39).

El tiempo es significado de manera convencional, tradicional, costumbres, hábitos, festividades, etc., por una sociedad, a lo que Halbwachs señala como tiempo social, este tiempo social puede ser compartido por toda una sociedad, pero no quiere decir que exista un solo tiempo social, ya que hay muchos, dado que cada grupo otorga diversos sentidos al tiempo, y esto puede reflejarse en un calendario, en el cual se trazan las fechas, actividades, rituales, etc.

Hay tantos calendarios como sociedades distintas, ya que las divisiones del tiempo se expresan tan pronto en términos religiosos (cada día está dedicado a un santo), como en términos comerciales (días de vencimiento, etc.) Poco importa que aquí o allá se hable de días, meses, años. Un grupo no podría utilizar el calendario de otro. El comerciante no vive en el ámbito religioso, por lo que no puede encontrar en él puntos de referencia” (Halbwachs, p.113).

La idea del calendario tratado por Candau (2002) es una herramienta que tienen las sociedades o grupos para dar valor al tiempo pasado y en el futuro, donde se marcan acontecimientos importantes de la vida social.

Por lo tanto, el marco temporal es el tiempo social significado y con sentido de parte del grupo, este se constituirá en una estructura en base a diversos datos temporales que los individuos recuerdan en relación a su experiencia dentro de un grupo, un pensamiento común que caracteriza al grupo, esto quedará establecido por costumbres, hábitos,

actividades, acontecimientos, cotidianidad laboral, etc., propios del grupo, que los reconozcan entre ellos y son familiares.

El marco espacial es el entorno material que habitamos: "...no hay memoria colectiva que no se desarrolle dentro de un marco espacial" (Halbwachs, 2004, p. 144), este lleva nuestra marca y la del grupo, cada objeto, el orden y secuencia nos trasladan a ese momento que a través de la cotidianidad lo vamos adaptando y significando.

El grupo está inmerso en una parte del espacio, la transforma en su imagen, bajo la influencia e interacción de las cosas materiales y los miembros del grupo, todo ello conforma un marco que ha construido entre el entorno exterior y las relaciones con el individuo: "Cuando un grupo humano vive durante mucho tiempo en un lugar adaptado a sus costumbres, no sólo sus movimientos, sino también sus pensamientos se regulan según la sucesión de imágenes materiales que le ofrecen los objetos exteriores" (Halbwachs, 2004, p. 137). Es el individuo miembro del grupo, es el grupo quien se somete a esta influencia del espacio material. Por ello el espacio cumple una función en la memoria colectiva dado que hay un vínculo una interacción de ambos, la huella del grupo esta puesta en el lugar, y el lugar en la del grupo, cada objeto, aspecto tiene un sentido que solo pueden comprender quienes son parte del grupo:

Cuando un grupo se encuentra inmerso en una parte del espacio, la transforma a su imagen, pero a la vez se somete y se adapta a cosas materiales que se le resisten. La imagen del entorno exterior y de las relaciones estables que mantiene con él pasa al primer plano de la idea que se forma de sí mismo...el lugar ha recibido la huella del grupo y a la inversa...todo lo que hace el grupo puede traducirse en términos espaciales, y el lugar que ocupa no es más que la reunión de todos los términos. Cada aspecto, cada detalle de este lugar tiene un sentido que sólo pueden comprender los miembros del grupo... (Halbwachs, 2004, p.133-134).

Para Halbwachs, tanto el marco temporal y espacial se construyen y permanecen sobre la base del contenido de sentidos y significados, pensamientos e ideas que el grupo tiene sobre el tiempo y el espacio, el vínculo, la relación e interacción que los grupos inscriben y vacían sobre ellos.

...lo que compone básicamente, (al grupo), es un interés, un tipo de ideas y preocupaciones, que sin duda se particularizan y, en cierta medida, reflejan personalidades de sus miembros, pero sin embargo son lo bastante generales e

incluso impersonales como para conservar el sentido y el alcance que tienen para mí... (Halbwachs, 2004, p.120-121). El tiempo sólo es real en la medida en que tiene un contenido, es decir, que ofrece una materia de hechos al pensamiento. (Halbwachs, 2004, p. 129)

Es justamente sobre los sentidos y significados que los sujetos le otorgan al tiempo y al espacio convirtiéndolos en elementos de apoyo para el recuerdo, Jelin (2003) considera al lugar un hito de memoria, diferenciando al espacio del lugar. El espacio trasciende al segundo, dado que el lugar está cargado de significados y sentidos de los sujetos que vivieron eventos importantes en ese espacio, y este proceso sucede en un plano individual: "...lo que antes era un mero "espacio" físico o geográfico se transforma en un "lugar" con significados particulares, cargado de sentidos y sentimientos para los sujetos que lo vivieron" (p.3).

El lugar se convierte en un elemento importante de evocación, Stern (1998) señala a los lugares como nudos convocantes de memoria. Los sitios físicos, que son los lugares o restos donde han acaecido los hechos de violencia, trauma o hecho histórico: "Se trata de los lugares y restos que son artefactos directamente descendientes del gran trauma o viraje histórico" (p.13), tal y como refiere Jelin (2003) respecto a las marcas de lugares físicos, y una materialidad que puede facilitar la marca del lugar: "...en muchos casos hay rastros, ruinas, y restos; hay una materialidad que puede hablar por sí misma" (p.2), aunque también de aquellos que son construcciones humanas como los museos, memoriales y monumentos, aquellos que poseen interpretación:

Hasta cierto punto, pero con distintos grados de proporción y eficacia, los sitios físicos tienen que mezclar integralmente los dos aspectos: la condición de ser los lugares y restos directamente ligados al pasado, y la de ser una construcción o interpretación humana posterior, porque hasta el resto histórico original tiene que pasar por un proceso de interpretación cultural para ser reconocido como resto (p.13-14).

No solo el espacio en su materialidad como testigo del pasado, sino que es necesario la interpretación y significación de los sujetos, para Nora (2009), la definición de lugar de memoria es aquel que aparece por las acciones de los sujetos, y de la permanencia de estas acciones, son necesarias para definir un lugar de memoria. "Los lugares de memoria nacen y viven del sentimiento de que no hay memoria espontánea, de que hay que crear archivos, mantener aniversarios, organizar celebraciones, pronunciar elogios fúnebres,

labrar actas, porque esas operaciones no son naturales” (Nora, p.24).

Para Nora, los lugares para ser lugares deben tener tres aspectos que deben coexistir: lo material, simbólico y funcional. Lo material es lo físico y tangible, lo funcional en el uso y lo simbólico por lo que representa para un grupo sea por un acontecimiento o experiencia vivida. El principio de un lugar de memoria es la intención de “voluntad de memoria”: “Basta que falte esa intención de memoria y los lugares de memoria son lugares de historia”. Sin embargo, hay lugares que no cuentan con este principio, pero esa ausencia se compensa con el “peso contundente” que el tiempo, la ciencia y la memoria de los hombres han depositado en estos lugares, esto va en relación a lo señalado por Augé (1993) respecto al rasgo histórico del lugar antropológico que describiremos más adelante.

Si bien el lugar es el espacio físico y tangible en donde ha sucedido un acontecimiento, para que sea un lugar de memoria, según Nora, este necesita de los sentidos y significaciones de los sujetos, entendido como la acción de los sujetos, como una memoria agenciada o trabajo de memoria (Jelin, 2002), una memoria ejemplar (Todorov, 1995), una memoria emblemática (Stern, 1998) o de la voluntad de memoria (Nora, 2009) las cuales se refieren al trabajo y uso de la memoria, que tienen la iniciativa y emprendimiento de los sujetos quienes orientan la memoria sobre diversos intereses y utilidades, lo que en general serían trabajos de memoria, y esto frente a las definiciones de memoria no agenciada (Jelin, 2002), memoria suelta (Stern, 1998) o memoria literal (Todorov, 1995) que son memorias que están en el ámbito personal, que se repiten y aparecen en nuestra mente y solo tiene sentido para nosotros. Frente a las definiciones del trabajo de memoria o de memoria literal en el ámbito personal, es esta última la que responde a nuestras memorias de trabajadores marítimos.

Para Augé (1993), define al lugar antropológico, frente a la agencia o no agencia, como la construcción simbólica del espacio, de principio de sentido para quienes lo habitan poseen un rasgo histórico, este rasgo del lugar responde el haber tenido una experiencia directa, vivida en el lugar, una relación cercana, una conexión con quienes los antecedieron, abuelos o padres, es una mirada que, si bien se remonta al pasado, escapa de la mirada de la historia como ciencia. “El lugar antropológico, para ellos, es histórico en la exacta medida en que escapa a la historia como ciencia” (p.60), así mismo el habitante del lugar antropológico vive en la historia, no hace historia, con ello refiere que la mirada y sentido histórico para ellos se basa en su relación con el territorio, con sus

semejantes y con los otros, si bien el espacio puede aún existir y manifestándose, en referencia a lo histórico no es más el espacio en el que vivieron. Lo histórico para quienes lo habitan es en la medida y mirada de su conexión cercana a la experiencia, sentido y significación en sus vidas en un espacio en el que vivieron.

Por lo tanto, el marco espacial refiere al lugar, inmerso en una parte del espacio, donde se han dado las experiencias de los sujetos en una interacción e influencia mutua del lugar en su aspecto material físico y tangible con las interacciones del grupo, que los logra caracterizar y personalizar. El espacio puede conservar su integridad, en vestigios o restos, los cuales muestran su ligazón con el pasado, o como refiere Nora, con el peso contundente otorgado o reconocido por los sujetos por su pasado, ligado al rasgo histórico del lugar antropológico mencionado por Marc Augé. El lugar antropológico es definido por Augé, como una construcción simbólica y de sentido para quienes han tenido la experiencia y vivido en el, este lugar posee un rasgo histórico, no bajo la ciencia de la historia, sino desde el vínculo y relación, la experiencia propia y de quiénes los antecedieron: “El lugar antropológico, para ellos, es histórico en la exacta medida en que escapa a la historia como ciencia. Este lugar que han construido los antepasados...” (Augé, 1993, p. 60)

CAPÍTULO II. PUERTO ETEN, EXPORTADOR DE AZÚCAR

En el presente capítulo describiremos el contexto histórico, la aparición del puerto a mediados del siglo XIX, la trayectoria de las décadas de los cuarenta y setenta, tiempo en el cual se desempeñaron como trabajadores marítimos durante el auge portuario hasta 1978, como consecuencia del cierre del puerto. Puerto Eten fue un puerto exportador, siendo la azúcar el producto de mayor demanda, ante la producción y comercio de las haciendas azucareras de la región como Cayaltí, Túman, Pomalca y Pátapo. Así mismo, describiremos la dinámica del trabajo administrativo y organización del trabajo marítimo con lo cual contextualizamos las experiencias vividas por los ex trabajadores marítimos.

2.1. Lambayeque, haciendas y azúcar

Lambayeque tiene dos grandes valles que se aprovecharon en el cultivo de caña de azúcar, estos eran el valle de Lambayeque y el valle de Saña. Desde épocas prehispánicas los valles han sido trabajados por los pobladores, hasta la llegada de los españoles, cuando se establece el sistema de propiedad y producción de la tierra. Se adquieren extensas propiedades de tierras que se convirtieron en sectores productivos y comerciales locales: “Las primeras estancias comerciales aparecieron como empresas de mediano tamaño llamadas chacras, y crecieron hasta convertirse en grandes propiedades capaces de exportar productos al norte de Sudamérica y otras regiones distantes del virreinato del Perú” (Gonzales, 2016, p.36).

La adquisición de estas tierras fue a través de las mercedes, medios de adjudicación de tierras, las cuales eran fácil de obtener por las instituciones de la colonia: “...otorgadas por cabildos, virreyes y audiencias...eran bastante fáciles de conseguir y promediaban alrededor de 300 acres, aunque algunas alcanzaban los 2.000” (Gonzales, 2016, p.36). Este otorgamiento de tierras dio origen al proceso de acumulación de grandes extensiones de tierras como las haciendas: “En Lambayeque las haciendas fueron originadas por las “mercedes” y composiciones de tierras...Este proceso estuvo muy ligado a la implementación de las encomiendas” (Gómez, 1989, p.61). Así mismo, estuvo ligado con las reducciones de indios, donde las comunidades indígenas fueron alejadas de las mejores tierras, las cuales terminaban en posesión de los españoles.

“...en la costa norte el reasentamiento también les alejó de las mejores tierras, las cuales quedaron entonces disponibles para los españoles... Varias de las haciendas que fueron formándose a partir de antiguas propiedades indígenas fueron expandiéndose en años posteriores y todavía existían al momento de la reforma agraria de 1969” (Gonzales, 2016, p.37-38).

Es así como las grandes haciendas en los valles de Lambayeque y Saña, tiene su inicio en la época colonial a través de las mercedes, las encomiendas y las reducciones.

...estas plantaciones era resultado de un largo proceso de concentración de tierras que tuvo su origen en el siglo XVI en el establecimiento de las encomiendas y reducciones en estos valles. Se fueron creando así las condiciones para que a mediados del siglo XIX estas grandes unidades agrarias fuesen las más convenientes con fuertes inversiones, para incorporarse al mercado mundial... (Gómez, 1989, p.78)

Estas haciendas, las cuales existieron y algunas existen hasta hoy se asentaron en tierras de antiguas parcialidades de la región.

“...lo que hoy son las haciendas Capote, Luya, Tumán y Pátapo (de origen colonial) corresponde a lo que fue la antigua parcialidad de Cinto; la parcialidad de Collique correspondía a lo que hoy son las haciendas de Pucalá, Sipán, Saltur, La Calera y Pampa Grande” (Gómez, 1989, p.20).

La expansión de los cultivos de caña se dio entre 1650 y 1719, incentivado por el alza de los precios del azúcar, con lo cual generó una consolidación de tierras para la especialización de la producción: “El cultivo de la caña se propagó entonces del valle de Saña al de Lambayeque, donde impuso nuevas demandas sobre los recursos laborales e hídricos” (Gonzales, 2016, p.40).

Ya a fines de la colonia las haciendas se habían consolidado como instituciones económicas y sociales dominantes.

Para fines de la época colonial, lo indios de la región de Lambayeque habían perdido gran parte de sus tierras y agua a manos de las grandes haciendas, las cuales se encontraban firmemente arraigadas como las instituciones económicas y sociales dominantes. (Gonzales, 2016, p.46)

Con el inicio de la república, la producción del azúcar se vio afectada por la guerra de

independencia, debido a la destrucción de los cañaverales, la disminución de población esclava y pérdida de maquinaria. Entre 1825 y 1829, los precios se quintuplicaron, esto permitió a los hacendados hacerse de ganancias considerables e invertirlos en mejoras tecnológicas. Sin embargo, esa prosperidad disminuyó por la saturación del mercado ocasionando la caída del precio de azúcar, sumado a esto, se perdió el mercado chileno, lo que deprimió las producciones hasta la década de 1840, lo que cambió con el auge del guano, que inyectó capital a la economía (Gonzales, 2016, pp.47-49).

Con el auge del guano iniciado a mediados de la década de 1840, y el ingreso de dinero a las arcas fiscales, permitió al gobierno inyectar capitales a la economía del país, a través de sus políticas de consolidación de deuda interna e indemnización de esclavos. Con ello se inició una etapa de consolidación de tierras y mejoramiento tecnológico: “Una nueva clase hacendada, con acceso a mercados y capital extranjero, daría inicio a otra ronda de consolidación de tierra y mejoras tecnológicas, y emergería como un actor político en el ámbito nacional” (p.51-52).

Se incentivó una rápida capitalización, y grandes propiedades fueron adquiridas por grandes personajes de la elite nacional y comercial, esto a consecuencia de la transferencia del dinero del guano:

...en 1869 Cayaltí pertenecía a Ramón Aspíllaga-inmigrante chileno- y a Julián Zاراcondogui-uno de los consignatarios-Tumán era propietario de la familia Pardo desde 1872; Pomalca era de Vicente Gutiérrez, activo empresario que había participado como accionista del Banco de Trujillo (fundado en 1871) y Pátapo y Tulipe eran de propiedad de Alfredo Solf hacia 1873 (posteriormente fueron vendidas al inmigrante chileno Tomás Ramos). (Gómez, 1989, p.82)

Otro factor que impulsó la expansión de la producción de azúcar fue la coyuntura mundial y el alza de los precios del azúcar a causa de la Guerra de Secesión de Norteamérica (1861-1865), la demanda del mercado de Gran Bretaña y, sumado a ello el mercado chileno.

Después de la Guerra del Pacífico, muchas de las haciendas se descapitalizaron y se vieron afectadas, por lo que sus propietarios decidieron vender sus tierras: “...y al menos algunos de ellos se toparon con verdaderas gangas al hallar hacendados dispuestos a vender luego de la tumultuosa Guerra del Pacífico” (Gonzales, 2016, p.82)

Sin embargo, las haciendas del valle de Lambayeque conservaron a sus antiguos propietarios, quienes compraron otras pequeñas haciendas e incrementaron su propiedad:

“Para el inicio del siglo XX...comenzaron a ampliar sus haciendas comprando las de productores más pequeños” (Gonzales, 2016, p.82-83). Solo la hacienda Pomalca- Collud que fuera del español Vicente Gutiérrez fue vendida a la familia De La Piedra hacia 1920.

A fines del siglo XIX e inicios del XX, las haciendas iniciaron una segunda mejora tecnológica, como tractores para arar, mejores de semillas, fertilizantes, mejor aprovechamiento del agua para el riego a través de pozos, contratación de agrónomos para la investigación con equipos de laboratorios en las haciendas (Gonzales, 2016, pp. 94-102). El Estado también se sumó, implementado instituciones para fomentar la agricultura nacional: “Parte de esas modificaciones progresistas se refleja en el nacimiento del Ministerio de Fomento, la fundación del Cuerpo de Ingenieros, de la Escuela de Agricultura, de la Sociedad de Agricultura, etc.” (Gómez, 1989, p.125).

Es así que las haciendas inician y se consolidan como sectores de mayor producción, y no solo recurren a más tecnología sino también a mayor mano de obra:

...los modernos hacendados adoptan nuevas técnicas de cultivo, reorganizan y modernizan el proceso de producción de azúcar, mediante la importación de modernas maquinarias de EE.UU e Inglaterra, y aplican métodos más eficientes en la distribución y venta del producto. La escasez de mano de obra lo resuelven con la captación de braceros peruanos, en un periodo de tímida migración campesina hacia las haciendas azucareras. (Rojas, 1993, p.21)

Sobre este mejoramiento de las haciendas hacia la primera década del siglo XX, la azúcar se expande y recibe un incentivo, la Primera Guerra Mundial, la cual detuvo la producción de azúcar de remolacha en Europa, y propicio una alta demanda del azúcar de caña y colocando precios récord que generaron grandes ganancias a los hacendados: “...al mayor control del agua, al empleo masivo de mano de obra migrante, a la dominante presencia de capitales extranjeros y a las alzas de precios del azúcar, producto de la I Guerra Mundial” (Rojas, 1993, p.24).

Los principales beneficios del auge en los mercados de materias primas durante la Primera Guerra Mundial y los años inmediatamente posteriores fueron los productos agrícolas, en especial el azúcar y el algodón...Durante la Primera Guerra Mundial, cuando los ingresos por concepto de exportaciones alcanzaron un pico sin precedentes...” (Thorp y Bertram, 2013, p.61)

Después de la Primera Guerra Mundial, la producción de remolacha retorna al mercado, y los precios cayeron por la saturación del mercado hacia fines de la década de 1920, los precios se mantuvieron estancados y disminuyeron, muchos de los agricultores buscaron en el cultivo del algodón mejores ganancias, con lo cual el algodón desplazó al azúcar, generando un vacío en la producción que fue cubierto por los departamentos de La Libertad y Lambayeque: “...los dos departamentos del norte representaban el 70% de la producción nacional en 1916, para 1932 esta porción había alcanzado 83%...de 314.000 toneladas métricas en 1920 a 400.000 toneladas métricas en 1930” (Taylor, 2017, p.254). Y es Lambayeque, la región que cubrió la producción dejada por los agricultores de la Costa Central: “...fue Lambayeque el departamento que absorbió la producción ya cubierta por los productores del Centro. Lambayeque aumento su participación – en la producción total de 21 por ciento en 1930, a 29 por ciento en 1945...” (Thorp y Bertram, 2013, p.216).

Nuevamente el mercado de la azúcar se vio favorecido por una coyuntura mundial, la Segunda Guerra Mundial.

El comienzo de la Segunda Guerra Mundial en 1939 acentuó los incentivos para intensificar la producción de azúcar y algodón, pues aumentó los precios mundiales y permitió al Perú negociar mejores acuerdos comerciales con los gobiernos de los Estados Unidos y el Reino Unido. (Taylor, 2017, p.261).

TABLA 1*PRODUCCIÓN AZUCARERA POR REGIONES EN PORCENTAJES: 1894-1941*

	Costa norte	Costa central	Costa sur	Sierra
1894	49,9	41,5	5,9	2,8
1912	66,8	29,4	1,1	2,7
1916	70,0	27,2	1,2	1,6
1922	73,4	23,7	1,6	1,3
1927	76,8	20,3	1,8	1,2
1932	83,0	16,6	2,3	2,0
1937	88,4	6,9	2,1	2,6
1941	90,0	5,6	1,7	2,6

Nota: Fuente: (Thorp y Bertram, 2013, p.67.)

2.2 Coyunturas y oportunidades del mercado exportador: azúcar 1940 –1970

Si bien la demanda se intensifica en el temporal de guerra, esto fue posible también porque la industria y el mercado habían mejorado a finales de la década de 1930, a través de acuerdos internacionales, el uso de un mejor tipo de caña y las mejoras climáticas después de algunos años de sequía.

“La Segunda Guerra Mundial mejoró notablemente la suerte del sector. La proximidad de la guerra en Europa y el nuevo Acuerdo Internacional del Azúcar de 1937 ya habían producido cierto aumento de los precios a finales de la década de 1930. Asimismo, los rendimientos de la caña mejoraron en un 25 por ciento en 1939 debido, aparentemente, a la propagación de la nueva variedad de caña P0J2878, y a causa de las favorables condiciones climáticas que hubo después de varios años de sequía. A principios de la década de 1940, se hizo evidente que el azúcar sería muy favorecido por las condiciones climáticas que hubo después de varios años de sequía” (Thorp y Bertram, 2013, p.218)

El inicio de la Segunda Guerra Mundial en 1939 incentivó la producción de azúcar y algodón dada las mejores oportunidades del mercado, un incremento de los precios mundiales permitió estrechar mejores negociaciones con Estados Unidos y Reino Unido:

El comienzo de la Segunda Guerra Mundial en 1939 acentuó los incentivos para intensificar la producción de azúcar y algodón, pues aumentó los precios mundiales y permitió al Perú negociar mejores acuerdos comerciales con los

gobiernos de los Estados Unidos y el Reino Unido (Taylor, 2017, p.261).

Pero no solo los mercados de Estados Unidos y Reino Unido, sino también el mercado chileno, que durante la década de 1940 absorbió gran porcentaje de la producción azucarera peruana, visto la disminución del mercado en Inglaterra.

...las exportaciones a Gran Bretaña, que siempre fue el mayor consumidor de los azúcares peruanos, han disminuido considerablemente a causa de la Segunda Guerra Mundial; estas cayeron de 154.706 toneladas métricas en 1935 a 33.148 en 1940, un cambio que solo se compensó en parte con un incremento de las exportaciones a Chile, que crecieron de 117.512 a 141.024 toneladas métricas durante el mismo periodo (en 1940, Chile recibía el 47% del total de las exportaciones de azúcar). Durante los años restantes de la guerra, las exportaciones a los Estados Unidos mostraron una expansión significativa” (Taylor, 2017, p.527).

Durante este temporal los hacendados azucareros vivieron una bonanza dado el crecimiento de las exportaciones: “...la contribución del azúcar y del algodón a las ganancias por exportaciones del Perú creció en valor de 28,5% en 1930 a 52,9 en 1945” (Taylor, 2017, p.261)

Dada la concentración y absorción de la producción de azúcar por Lambayeque hacia la década de 1930, incrementando así en un cincuenta por ciento su producción, otorgándole una gran participación en las exportaciones nacionales, junto a La Libertad de un 85 por ciento de la producción total, y convirtiéndola en el eje central de su bienestar económico: “...la producción azucarera demostró ser central para el bienestar económico en los departamentos de la Libertad y Lambayeque” (Taylor, 2017, p.258).

Pasado el temporal de guerra, el Perú vivió el boom de la posguerra comprendido entre 1945 a 1968, denominada así por Lewis Taylor (2017): “Luego de la Segunda Guerra Mundial, el Perú experimentó dos décadas de crecimiento sostenido, estimulado por una economía mundial en expansión y los precios boyantes de los productos básicos...” (p.267).

Con la llegada de Manuel Odría a la presidencia, en 1948, impulsa la agricultura a través de proyectos de irrigación a gran escala, que habían quedado inconclusos en gobiernos anteriores, con lo cual se vio favorecido el cultivo tanto del algodón como la caña de azúcar: “El aumento en la producción del azúcar y el algodón después del golpe en 1948 fue posible principalmente gracias a la renovada expansión del área de tierras irrigadas en la Costa... A los seis meses de haber tomado el poder en 1948, Odría emprendió estas nuevas obras de irrigación... (Thorp y Bertram, 2013, p. 291-292).

Las obras se vieron concluidas hacia los inicios de la década de 1950, las cuales favorecieron a los cultivos de algodón y de azúcar durante la década de 1950 y 1960, en la cual la superficie sembrada de caña de azúcar creció de 51.000 hectáreas en 1940-1944 a 74.000 en 1962. (Taylor, 2017, p. 268). Durante el periodo 1950-1962, la producción del algodón se incrementó en un 59 por ciento y la del azúcar en un 63 por ciento. (Thorp y Bertram, 2013, p. 293).

Nuevamente, el sector azucarero se vio favorecido por una coyuntura mundial, del auge de precios por el temporal de guerra de Corea (1950-1953), con lo cual se da un mayor rendimiento de la producción que se mantuvo a pesar de la baja de precio post guerra de corea. Este rendimiento responde a una mejora tecnológica implementada: “Esta mejora del rendimiento reflejaba una multiplicidad de cambios: mejor irrigación, mayor abastecimiento de fertilizantes, introducción de nuevas variedades de caña, mayor uso de herbicidas y control del barrenillo de la caña” (Thorp y Bertram, 2013, p. 294). Estas mejoras se manifiestan también en la implementación de maquinaria:

Durante la década de 1950, avances tecnológicos, en relación con operaciones en el campo (la carga mecánica, el reemplazo de a red ferroviaria ligera por tractores y remolques y, luego de 1955, cosechadoras mecánicas) aplastaron los costos de producción y mantuvieron la rentabilidad. (Taylor, 2017, p.268)

El rendimiento de la producción del azúcar cesó hacia mediados de la década de 1950, pero continuo hasta 1960, especialmente sobre la expansión del cultivo en la región de Lambayeque, desde las grandes haciendas como de sembradores independientes que cultivaban caña bajo contrato de los grandes complejos azucareros, con lo cual aumentaba la molienda de caña. Esta producción se mantuvo gracias a diversos acuerdos y convenios internacionales, pero hay que destacar un hecho importante, el aumento de la demanda interna de la azúcar.

La proporción de producción exportable fue del 87 por ciento, a principios de la década de 1930...esta había descendido a 70 por ciento en la década de 1940; a 60 por ciento a principios de la década de 1960 y finalmente, a menos de la mitad durante los primeros años de la década de 1970 (Thorp y Bertram, 2013, p.295).

Durante la década de 1950, el país comercializó azúcar con países como Chile y Japón, y una reducida cuota al mercado de Estados Unidos, dado la saturación del mercado a finalizar la guerra de Corea. La recuperación de la industria para la exportación llegó hacia finales de esta década, dado el bloqueo de Estados Unidos a Cuba, con lo cual la cuota de Cuba fue repartida entre los países, siendo el Perú favorecido en vista de las buenas relaciones y simpatía del gobierno.

...mientras que la situación del mercado externo mejoraba rápidamente como resultado de la Revolución cubana de 1959. Al consolidarse la oposición estadounidense a Castro, se revocó la cuota azucarera de Cuba en el mercado estadounidense, y fue reemplazada por cuotas asignadas a los productores pro estadounidense. El Perú...obtuvo una gran cuota que absorbía prácticamente toda la oferta exportable disponible...Durante la década de 1960, la cuota estadounidense fue de vital importancia para mantener la rentabilidad de la producción azucarera (Thorp y Bertram, 2013, p.296).

Tabla 2

Cultivo de caña de azúcar en provincias costeñas del norte: 1964

	Total de áreas cultivadas	Población agrícola	Caña de azúcar	Algodón	Arroz	Panllevar y ganadería
La libertad	94.089	106.000	33.267	3.818	22.405	34.599
Lambayeque	90.725	116.000	30.110	10.874	14.195	35.656
Piura	106.452	266.000	-	64.835	8.697	32.922

Nota: Fuente: (Collin-Delavaud, 1964, en Revista del Museo Nacional, Tomo 33, p.266)

Este impulso externo, no fue suficiente para mantener la rentabilidad y producción de la industria azucarera durante las décadas venideras, dado que desde 1950, otros sectores, como la minería, la pesca y manufactura se habían consolidado y desplazando al azúcar, así mismo como la competencia de producción en otros países caribeños, siendo estos factores conducentes a la crisis del sector.

...desde mediados de la década del 50, el aumento de la producción de azúcar en los países caribeños, la disminución de los precios internacionales de las materias primas, como el azúcar, y el impulso de los nuevos sectores económicos más rentables, como la minería y la pesca, crearon las condiciones generales para la crisis del sector agroexportador... (Rojas, 1993, p.36)

Con lo cual las exportaciones del sector agroexportador tuvieron una disminución considerable, del 55% en la década de 1950, con el algodón, el azúcar y el café, frente a un 17% en 1969. (Rojas, 1993, p.35). Esta baja también se debió al incremento del consumo interno del azúcar. El incremento del consumo interno entre 1965-1969 promedió las 349.000 toneladas, y para 1945-1949 fue de 147.000 toneladas (Taylor 2017, p.268). El crecimiento del consumo interno fue considerable, absorbiendo así el excedente exportable, de un 87 por ciento a principios de la década de 1930, a un 70 por ciento en la década de 1940, un 60 por ciento en la década de 1960 y finalmente a mitad de los años de 1970 cerca de la mitad. (Thorp y Bertam, 2013, p.295).

Otro de los factores, recae en la renovación tecnológica para la producción, la cual había llegado a un límite, y a esto se sumaba la escasez de tierras irrigadas, dado que no se vislumbró nuevos proyectos de irrigación.

...la producción aumentó poco debido a que los rendimientos se hallaban en un “techo tecnológico” y la tierra irrigada escaseaba...Con la ausencia de nuevos proyectos de irrigación de importancia, la capacidad de absorción del capital de la producción azucarera comenzó a declinar... (Thorp y Bertram, 2013, p.296-297).

Las luchas sociales de los trabajadores por mejoras laborales y salariales instauraron los sindicatos, los cuales cobraron mayor participación y fuerza en las haciendas, y conllevó a conflictos sociales internos entre los hacendados y trabajadores, siendo esto un elemento que se sumó a la crisis de la azúcar.

...después de 1956 casi todos los sindicatos se reactivaron, debieron pasar todavía seis años para que la mayoría de ellos y la federación...adquiriera el

reconocimiento estatal...Este lapso, la mayoría de las haciendas había incorporado importantes modificaciones tecnológicas...suprimiendo el acarreo y el corte manual...que le permitiera desembarazarse de la mayor cantidad posible de mano de obra y disminuir el poder sindical...la resistencia a la sindicalización desarrollada sobre todo por los propietarios nacionales del área de Lambayeque, generaron nuevos y mucho más violentos conflictos (Mejía, 1992, p. 35-37).

Frente a esta coyuntura, las haciendas seguían siendo un sector importante en la economía en manos de unas pocas familias de la oligarquía, que eran dependientes del capital y mercados extranjeros, y además eran espacios donde las diferencias y luchas sindicales se iban acrecentando.

A mediados de la década de 1960, la economía del país entró en crisis de sus principales sectores exportadores, disminuyó el capital e inversión, se incrementó el déficit presupuestario y la dificultad del pago de la deuda nacional, la devaluación de la moneda, el sol, y con ello el descontento de las clases excluidas frente al sistema político oligárquico dominante, desigualdades socioeconómicas arraigadas desde mucho tiempo, situación, que desembocó en el golpe de estado del 3 de octubre de 1968, por una Junta Militar al mando del General Juan Velasco Alvarado. El gobierno esperaba, a través de una serie de reformas, acabar con la dependencia y control de los sectores económicos importantes para el país, y reestructurar el sistema económico, que había estado en manos y orientados a intereses extranjeros. (Taylor, 2017, p.277)

Una de las reformas, fue la Reforma Agraria (D.L. 17716) dada en junio de 1969 la cual mandaba la expropiación de los complejos azucareros de la Costa Norte lo que fue un ataque contra el grupo más poderoso del país, eso explica porque las primeras acciones que se ejecutaron con la ley 17716 fuera la cooperativización del sector azucarero. "...el 25 de junio de 1969, la totalidad de las negociaciones azucareras fueron intervenidas formándose "comités especiales de administración" encargadas de su transferencia a sus trabajadores organizados en cooperativas de producción. Entre junio y octubre de 1970 las empresas fueron adjudicadas a estas cooperativas..." (Mejía, 1992, p.39).

La Ley de Reforma Agraria de junio de 1969 ocupó 12 grandes complejos azucareros agroindustriales, 11 de los cuales estaban en la costa del norte. Se decidió formar cooperativas de trabajadores, las cuales crearon las Cooperativas Agrarias de Producción (CAP), y de Sociedades Agrarias de Interés Social (SAIS), estas últimas ubicadas en las zonas altas. Las plantaciones azucareras de gran escala en Lambayeque fueron tomadas

en el acto, y de estas se crearon cuatro importantes cooperativas agroindustriales como Pomalca, Tumán, Pucalá y Cayaltí, y con ello terminó el poder ejercido por la elite oligárquica local de las familias Aspíllaga, De la Piedra, Izaga y Pardo. (Taylor, 2017, pp. 277-279)

Tabla 3

Haciendas azucareras: Lambayeque 1968

Haciendas	Extensión total (ha)	Extensión con caña (ha)	Producción de azúcar (t)	Trabajadores (Nº)	Propietarios
Lambayeque Cayaltí	6 565	5 035	36 428	2 367	Negociación Aspíllaga Anderson Hnos. S.A.
Pomalca	10 107	8 426	83 663	3 251	Negociación Viuda de Piedra e Hijos
Tumán	8 541	7 762	92 846	1 873	Negociación Tumán
Pucalá y anexos	35 887	8 487	94 824	3 194	Negociación Agrícola Pucalá

Nota: Fuente (Mejía, 1992, p.21)

Tabla 4*Cooperativas azucareras: lambayeque 1979*

	Área total (ha)	Área dedicada a caña (ha)	Trabajadores
Cayaltí	5 171	6 353	2 501
Pomalca	15 819	9 970	4 350
Tumán	6 178	6 340	3 443
Pucalá	22 286	8 830	3 886

Nota: Fuente (Cuadro elaborado en base a los datos del Cuadro 5, Mejía 1992, p. 45)

Luego de la reforma, a pesar de la gran conmoción, la productividad aumento por hectárea:

...la productividad por hectárea de las CAP azucareras en La Libertad y Lambayeque mejoró ligeramente respecto al promedio de 1965-1969, lo cual, cuando se articuló con una expansión en la plantación de caña en ambos departamentos (particularmente en La Libertad), permitió que la producción general del azúcar durante la década de 1970 superara la registrada durante la década anterior. (Taylor, 2017, p.281)

Esto quiere decir que la crisis y caída del sector productivo del azúcar no se dio de manera inmediata, dado que la década de 1970 se produce más estando ya cooperativizada. "...se puede afirmar que, en lo sustantivo, la reforma no atrajo una caída inmediata de la producción como en otras experiencias históricas de transferencia" (Mejía, 1992, p.50).

Siguiendo a Lewis Taylor (2017), el aumento de la producción se debió a un entusiasmo inicial, el cual generó un incremento de la productividad, lo que permitió que se sostuvieran frente a su caída inminente:

Se puede observar un patrón común tanto en la costa como en la sierra: un estallido de entusiasmo inicial entre los beneficiarios luego de la adjudicación llevó a un incremento de la productividad y, en algunos casos, de la producción, antes de que ocurriera un declive inexorable...la productividad por hectárea de las CAP azucareras en La Libertad y Lambayeque mejoró ligeramente respecto al promedio de 1965-1969, lo cual, cuando se articuló con una expansión en la plantación de caña en ambos departamentos...permitió que la producción general

del azúcar durante la década de 1970 superara la registrada durante la década anterior. (p.281)

Rojas (1992) le denomina la primavera azucarera al aumento de la producción del azúcar entre 1970-1975, en respuesta no solo al entusiasmo, sino a la mejora del clima, y aumento de precios internacionales.

...el impacto ideológico y político de la expropiación y cooperativización de las haciendas que generó expectativas, exaltados ánimos y un despliegue de energías de los nuevos cooperativistas por el acceso a la propiedad...el retorno de las lluvias, que permitió regularizar y aumentar el caudal de los ríos de los valles cañeros...la superación de los deprimidos precios internacionales del azúcar, hasta alcanzar el récord histórico de US \$ 60 dólares el quintal de azúcar en 1974. (p.40)

TABLA 5

CAÑA DE AZÚCAR: COSECHA, RENDIMIENTO Y PRODUCCIÓN EN LA LIBERTAD Y LAMBAYEQUE ENTRE 1962-1984

Años		La Libertad		Lambayeque		
Años	Área cosechada (HA)	Rendimiento (KG/HA)	Producción (TM)	Área cosechada (HA)	Rendimiento (KG/HA)	Producción (TM)
1962-1964	20.351	165.489	3.369.463	21.162	138.620	2.928.980
1965-1969	20.220	154.400	3.236.060	21.320	146.200	3.104.380
1970-1974	20.793	185.989	3.299.547	21.247	155.675	3.299.547
1975-1979	23.381	156.55	3.667.180	22.672	145.139	3.288.401
1980-1984	16.982	132.512	2.268.581	21.332	123.672	2.631.948

Nota: Fuente (Taylor, 2017, en Historia económica del norte peruano, p.269)

TABLA 6*INDUSTRIA AZUCARERA ENTRE 1945-1974*

	Producción (miles de toneladas)	Exportaciones (miles de toneladas)	Consumo interno (miles de toneladas)
1945-1949	428	300	147
1950-1954	515	338	173
1955-1959	683	459	226
1960-1964	812	490	286
1965-1969	740	399	349
1970-1974	889	436	453

Nota: Fuente (Thorp y Bertram, 2013, p. 295)

Sin embargo, gran parte de esta producción estuvo destinada al mercado interno, disminuyendo así la exportación, pero no solo la orientación del mercado como factor de la crisis inminente del azúcar, esta tuvo varios factores, como la baja inversión, pocos estudios e innovaciones, escasez de tierras, irrigación, el clima, con sequías entre 1979-1980, y el fenómeno del niño entre 1982-1983, como a la administración de las cooperativas, etc. Hacia 1976 inicia la crisis general del país, Rojas (1993) "...al declive y fracaso de la política reformista del gobierno militar, a la presencia de sequía a partir de 1978, a la caída de los precios internacionales de azúcar y a la descapitalización de las cooperativas azucareras" (p.44). Respecto a la inversión en la agricultura: "...siguió siendo escasa, ya que, ante la incertidumbre de la situación creada por la reforma agraria, ningún agricultor privado podía sentirse seguro" (Thorp y Bertram, 2013, p.384), así como los problemas de administración: "Además de la mala gestión y los problemas de disciplina laboral, las restricciones financieras experimentadas por las cooperativas azucareras, unidas a los elevados costos del fertilizante, llevaron a este declive" (Taylor, 2017, p.287).

Lo que terminó por desatar la crisis, fue lo adverso del clima, las sequías complicaron a las CAP a inicios de la década de 1980, obligando al país a importar azúcar:

Lo sucedido durante el verano de 1980 constituye ejemplo de una de esas etapas críticas, tanto es así que por vez primera en la historia del país el gobierno se vio obligado a importar azúcar para satisfacer la demanda nacional (Mejía, 1992, p.46)

Lamentablemente, el gobierno no logró cumplir con el cambio estructural económico que buscaba, dado que la base de su economía descansaba en el mercado de exportaciones. Lo que buscó el gobierno de 1968 fue cambiar la estructura económica, la dependencia económica y la injusticia social eran sus metas de reformas estructurales. La instauración de una mayor autonomía a largo plazo, pero esto fue difícil debido a: “Las respuestas se hallan parcialmente en la naturaleza del desarrollo basado en las exportaciones. La conclusión más importante de nuestro estudio es que las tendencias económicas activadas por un desarrollo exitoso de la exportación han erosionado las posibilidades de un desarrollo autosostenido” (Thorp y Bertram, 2013, p.398)





Figura 1 Carga de azúcar elaborada para ser embarcada, Puerto Salaverry. Nota. De colección particular Aspillaga asp-F0046. Archivo Histórico Riva Agüero - PUCP





Figura 2 Carga de azúcar en la Hacienda Casa Grande. Nota. De colección particular Aspíllaga asp-F0010. Archivo Histórico Riva Agüero- PUCP





Figura 3 Empleado Julio Villalobos en Hacienda Tumán verificando la carga para embarque en estación 1965. Nota. De colección particular Familia Ballena Escajadillo. www.facebook.com/Atenas-del-Mar



2.3. Aparición del Puerto. Un incentivo para el comercio

El proyecto del ferrocarril y muelle inició con la propuesta del empresario José Antonio García y García, un 9 de marzo de 1867, recibió la concesión de parte del gobierno de Mario Ignacio Prado con el decreto de 3 de Julio de ese mismo año. José Antonio García y García era parte de la elite política comercial y estuvo vinculado con la sociedad independencia electoral que llevó a Manuel Pardo a la candidatura presidencial (Mc Evoy, 1994, pp. 75-76)

Desde sus inicios el ferrocarril y muelle de Eten se instaló bajo una necesidad en el mejoramiento del transporte para incrementar la producción y comercio de los productos de la zona, especialmente de la azúcar.

...estas empresas ferroviarias vinieron a instalarse sobre un circuito comercial ya existente que vinculaba la economía de Lambayeque con Inglaterra y Chile (principalmente) a través de la exportación de azúcar, arroz, en lo fundamental, y la importación de productos manufacturados de Inglaterra y otros países...Lo que el ferrocarril permitió fue dinamizar intensamente este intercambio comercial al reducir los costos de transporte, agilizando los flujos comerciales (Gomez, 1989, p. 100).

Para 1874 se manifiesta como propósito inmediato la construcción del ferrocarril y muelle para facilitar el transporte de los productos que se exportaban, así como incentivar la producción en los suelos fértiles, trayendo grandes beneficios para los sectores de producción y comercio que existían en las provincias de Chiclayo y Lambayeque a mediados del siglo XIX:

...establecer un ferrocarril en las provincias de Chiclayo y Lambayeque y de construir un muelle en el punto más seguro de su costa...Facilitar y abaratar el transporte de la producción agrícola, impulsar el movimiento mercantil entre pueblos vecinos, activos y laboriosos, remover los obstáculos que al servicio marítimo ofrecía la naturaleza... (García, 1874, p.6)

El interés en los grandes centros agrícolas o industriales, como de las comarcas existentes en las provincias, con los cuales el aprovechamiento del ferrocarril y muelle traerían grandes beneficios, que ya reportaban algunos millones de pesos en exportación de productos como el algodón, arroz, tabaco, azúcar, chancaca, ron, orchilla, cueros, jabón,

sombreros, papas, etc.

...los inmensos beneficios públicos que de tales empresas se derivan especialmente cuando se implantan en los grandes centros agrícolas o industriales, y en general, en comarcas que sirven de foco a una valiosa producción exportable...que en la actualidad envían fuera de sus límites algunos millones de pesos...” (García, 1874, p.24)

El ferrocarril favorecería grandemente a la explotación de los recursos naturales de la zona la cual contaba con grandes haciendas:

Existen en las dos provincias más de sesenta grandes haciendas, que desde tiempos remotos se han ocupado en la cría de ganados y en el cultivo de la caña de azúcar, algodón, tabaco, arroz, maíz...Este horizonte era más grandioso en los valles de Chiclayo y Zaña. En el primero de ellos...las haciendas Pátapo y Tulipe eran trabajadas en escala mayor y producían azúcares y ron en abundancia...numerosas haciendas...Saman, Coyud, Pomalca, Coyosci, Bellavista, Suzan, Vistaflorida, Luya, San José, San Miguel, Carbajal, Tumán, Combo, Calupe, Pucala, La Calera, La Punta, Sipan, Oyotun, Pampa-Grande, Tablazos, Huaca Blanca, Almendral, Tinajones,, Tabacal...En el valle de Zaña...aunque solo en las haciendas de Ucupe y Cayaltí existían el cultivo de la caña de azúcar...(García, 1874, p.11-13).

Por tanto, se buscó una mejor eficiencia en el movimiento mercantil de la zona, con un medio de transporte eficiente, que impulsara la agricultura y el comercio al estar comunicados con otras ciudades y pueblos, y el muelle facilitaría el embarque dejando atrás las balsas, que lo hacían lento e inseguro, el advenimiento del ferrocarril reportaría inmensas ventajas

...tan grandes y trascendentes las ventajas que reportarían el comercio y la agricultura de esa fértil porción de la república, del establecimiento de un camino de hierro que ponga en comunicación las ciudades de Lambayeque y Chiclayo y el pueblo de Monsefú con el puerto de Eten, y de la construcción de un muelle en este último lugar, que permita embarcar las mercaderías directamente en los buques sin el uso intermedio lento y costoso de lanchas o balsas (García, 1874, p.24).

La empresa obtuvo el permiso y autorización de construir la vía férrea a vapor que comunicará las ciudades y pueblos, la línea se proyectó desde el Puerto de Eten, con el pueblo de Monsefú y las ciudades de Chiclayo y Lambayeque, con permiso de extender las ramificaciones sin necesidad de nuevo privilegio.

Los trabajos de construcción del ferrocarril y muelle de Puerto Eten concluyeron hacia octubre de 1873. Se puso de conocimiento al gobierno para su verificación y apertura. Los materiales utilizados en su construcción fueron importados desde Inglaterra y Estados Unidos, el muelle está construido en el sistema Mitchell con 459 columnas de hierro, una obra resistente de suma importancia y utilidad que facilitó el embarque y desembarque de los productos hasta mediados del siglo XX.

El muelle es de los conocidos como sistema Mitchell. Su largo es de 803 metros. Su ancho de 9 metros...Descansa sobre 459 columnas de hierro dulce, de tornillo...En el extremo del muelle hay las oficinas necesarias y dos pescantes giratorios para embarcar y desembarcar carga y pasajeros (García, 1874, p.140).

El total de pescantes, grúas pescantes o guinches fueron cuatro ubicadas a distancias convenientes en la extensión del muelle.

El muelle llevará doble vía de hierro para facilitar el transporte de la carga y pasajeros. Tendrá también cuatro pescantes, dos de capacidad para 10 toneladas de peso y 2 para 5 toneladas, colocados a distancias convenientes para embarcar y desembarcar carga pesada (García, 1874, p. 39).

El mar de Eten desde inicios de su construcción presentó bravezas, pero fue justamente por el sistema de construcción del muelle que ha resistido y permitido realizar los trabajos de embarque, siendo pocas las veces que se tuvo que paralizar el trabajo marítimo.

El mar en el puerto de Eten siempre se halla más o menos agitado; sin embargo, el superintendente del ferrocarril me he dicho que había llegado a embarcar por el muelle 150 toneladas, y que solo un día en el año pasado por prudencia no permitió que se embarcase o desembarcase, lo que es una prueba de lo seguro y de su buen suceso. Bien puede ser que el muelle de Eten no sea el mejor o más perfecto; pero es una buena obra y evidentemente de gran importancia y de utilidad para el ferrocarril de Eten, y de gran interés general para el valle de Lambayeque... (García, 1874, p. 140).

La ruta del ferrocarril contó con siete estaciones, estación de Puerto Eten, estación de Pueblo de Eten, estación Monsefú, estación Chiclayo, estación Lambayeque y estación Ferreñafe, así como de los ramales desde Chiclayo se dirigía a Pomalca, Combo, Tután y Pátapo (García, 1874, mapa topográfico).

De los inicios de la construcción del muelle y ferrocarril, y pasado los 99 años de contrato, contados desde el año de entregado la concesión (1867) la empresa junto con estaciones y material rodante pasaría a ser administrado por el Estado. A través de la Ley N° 15974, del 13 de enero de 1966 otorgada por el presidente Fernando Belaúnde Terry, se hace efectiva el traspaso de bienes de la Empresa a las respectivas dependencias del Estado, un 3 de julio de 1966. Esta ley comprendía la entrega de los bienes e instalaciones de la Empresa a las municipalidades distritales donde se ubicaban las estaciones. Para el distrito de Puerto Eten, quedó excluido el muelle y sus instalaciones, el cual se denominó muelle fiscal de Eten bajo la administración de la Dirección Portuaria del Ministerio de Hacienda. (Congreso de la República del Perú, Archivo Digital de la Legislación del Perú, www.leyes.congreso.gob.pe).

Para hacer frente a la administración de las instalaciones y servicios, preparándose a la fecha de entrega de los bienes, la municipalidad de Puerto Eten, la empresa del ferrocarril y muelle, y el Ministerio de Hacienda y Comercio coordinan esfuerzos para el buen desempeño del trabajo marítimo y ferroviario. A través de una comisión mixta reunida el 16 de junio de 1966 se acordó que la Dirección de Administración Portuaria se hará cargo de la administración, mantenimiento y conservación del Muelle e instalaciones:

...la Dirección de Administración Portuaria asumirá la administración, mantenimiento y conservación del muelle e instalaciones, el que desde la indicada fecha pasa a denominarse Muelle Fiscal de Eten...La Municipalidad, en consideración a que la Dirección de Administración Portuaria no cuenta con un edificio adecuado para la Oficina Administrativa del Muelle Fiscal...ofrece proporcionarle dichos locales y prestar todas las facilidades que se les sean menester en forma provisional y por un tiempo máximo de seis meses...El servicio de reparaciones que el Muelle requiera será efectuado por la Factoría del Ferrocarril, siempre que esté en capacidad de llevarlo a cabo; este será retribuido por la Administración Portuaria. Además, el Ferrocarril continuará suministrando al Muelle los servicios siguientes: a) Encendido de pescantes o grúas, b) agua potable y c) Petróleo. Estos serán retribuidos por la Dirección de Administración

Portuaria al precio de costo... (Archivo General Municipalidad de Puerto Eten, Folder 10, Folio 3, 1966)

En cuanto a la Municipalidad que asumía el servicio ferroviario, a través del concejo de 27 de junio de 1966, se acordó entregar en alquiler el servicio en vista que la municipalidad no reunía las condiciones para asumir el servicio, y dicho alquiler recae en la Empresa del Ferrocarril y Muelle de Eten, la cual reunía las condiciones de solvencia y experiencia:

...la Municipalidad de Puerto Eten no cuenta con los recursos económicos necesarios para cumplir dicha obligación y mantener eficientemente el servicio ferroviario señalado... por tal razón, en el acta aludida se ha previsto que la Municipalidad entregue el indicado servicio a tercera persona...en tales circunstancias, no queda otra alternativa que entregar dicho servicio a tercera persona que reúna las condiciones necesarias de solvencia económica y experiencias técnica para que lo atienda temporalmente y con carácter provisional...a las cuales debe realizarse la subasta del arrendamiento de bienes Municipales...la Empresa del Ferrocarril y Muelle de Eten por haber sido la concesionaria del servicio, reúne las máximas condiciones exigibles para entregarle el servicio durante el periodo transitorio...además la tercera persona que asuma temporalmente el servicio, debe pagar al Concejo una renta mensual...(Archivo General Municipalidad de Puerto Eten, Folder 10, Folio 5-6, 1966)

Cumplido el arrendamiento, diciembre de 1966, la Empresa del Ferrocarril y Muelle de Eten constituyó una nueva empresa denominada Transportes y Embarques del Norte S.A (TIENSA) para continuar con la administración en alquiler de los bienes de la municipalidad, y al mismo tiempo la empresa obtuvo la concesión del gobierno para administrar el muelle fiscal. La administración tuvo una duración desde 1968 a 1975, a partir de este último año, un primero de febrero, ingresó la empresa nacional de puertos del Perú (ENAPU) como nuevo arrendatario. Durante la administración de ENAPU, el muelle sufrió una ruptura, en junio de 1978, situación que llevó a ENAPU a rescindir el alquiler y cierre de sus operaciones en el Puerto, hasta diciembre de ese año. En vista de la falta y necesidad de trabajo para los gremios marítimos, el alcalde de Puerto Eten Adolfo Arbulu Castro se reunió con el presidente de ENAPU-Callao para darle alcances del problema con los trabajadores marítimos y solicitó la reparación del muelle, al mismo

tiempo hizo alcance de ello al ministro de Transporte y Comunicaciones general EP José Soriano Morgan, solicitándole interceda en la reparación del muelle. A causa de ello, ENAPU extiende su alquiler hasta enero de 1981. Con Decreto Supremo 018 -TC de diciembre de 1979 se autoriza la reparación del muelle, anunciado inicio de obras para febrero de 1980. Frente a este acontecimiento, el general EP Soriano Morgan es considerado como impulsor e hijo predilecto del Puerto Eten. Las obras de reparación del muelle finalizaron en octubre de 1980. Después de largos años de espera por la reparación del muelle, el 31 de octubre de 1980 el muelle quedó unido, pero aún faltaba colocar 66 pilotes, lo que originó que nuevamente se dañará a consecuencias de la braveza del mar, lo que conllevó a su reparación definitiva en 1982, en 1987 ENAPU-Perú anuncia su retira como arrendatario del muelle. (Puican, 2018, pp. 241-250).

Sin embargo, los daños que tuvo el muelle en 1978 generaron el cese de las operaciones portuarias, obligando a los trabajadores marítimos a completar su trabajo en otros puertos, como Pimentel.

Tabla 7

Exportación de azúcar por puertos: 1968

Puertos de embarque	Calidades		Total año 1968 T.M	Porcentaje sobre total %
	Blanca refinada T.M	Exportación (96°) T.M		
Chicama		39 570	39 570	8.61
Eten		101 734	101 734	22.15
Pimentel		108 530	108 530	23.62
Salaverry		197 083	197 083	42.90
Samanco		12 502	12 502	2.72
Total		459 419	459 419	100.00

Nota: Fuente (Sociedad Nacional Agraria, cuadro n° 4, 1969)

Tabla 8*Exportación de azúcar por los puertos de Eten y Pimentel: 1971-1979*

Año	Eten TM	%	Pimentel TM	%
1971	87 209	20.3	97 800	22.8
1972	84 438	17.6	110 096	22.9
1973	59 930	14.7	91 985	22.6
1974	78 678	17.0	108.322	23.5
1975	88 018	20.9	74 982	17.8
1976	43 502	15.3	69 116	24.4
1977	54 562	13.2	95 536	23.2
1978	8 261	3.1	93 171	35.0
1979	-	-	87 909	48.6

Nota: Fuente (Cuadro elaborado a partir de los datos del cuadro n° 88, Tafur, 1984)





Figura 4 Muelle de Eten y dos vapores, 4 de julio de 1966. Nota. De colección particular Sánchez Razuri.





Figura 5 Muelle Eten, 21 de abril del 2011. De colección propia.



2.4. El trabajo portuario. Dinámica de administración y organización

El trabajo marítimo estuvo a cargo de la Capitanía del Puerto la cual dependía de la Dirección General de Capitanías y del Ministerio de Marina. El Capitán de Puerto era el jefe de los trabajadores marítimos. Para ejercer labores marítimas, los trabajadores marítimos se inscribían en el Libro de Matrícula de la Capitanía del Puerto, entregándosele una libreta o carnet, cuyo número de matriculados para cada gremio quedaba establecido por el Ministerio de Marina. Dicha matrícula podía ser cancelada por razones de desacato a la autoridad, incitar a conflictos en el trabajo, robos y contrabandos, ebriedad o disolución de gremios. Los trabajadores marítimos se clasificaban en dos grupos, el primer grupo lo conformaban el personal de carga y descarga de los buques, así como la recepción de mercaderías en el muelle; el segundo grupo lo conformaban operarios astilleros, diques y varaderos. Los trabajadores del primer grupo se agrupaban en los siguientes gremios: Estibadores, lancheros, muellanos, guardianes, tarjadores, balseros y fleteros. La cantidad de trabajadores por gremio se organizaba por cuadrillas y cierta cantidad de hombres por cuadrillas, esto era determinado por el Capitán del Puerto previa consulta a la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo. (Nieto, 1951, Reglamento de Capitanía y de Marina Mercante Nacional).

La Comisión Controladora del Trabajo Marítimo, fue creada por Decreto Supremo del 8 de marzo de 1935:

Que, la Comisión Controladora de Trabajo Marítimo, creada mediante Decreto Supremo del 8 de marzo de 1935, tenía a su cargo la regulación y control de Trabajo Marítimo, la administración de beneficios sociales de los trabajadores, así como la facultad de resolver los conflictos jurídicos derivados del incumplimiento de normas legales y convencionales y de los conflictos económicos relativos a aumento de remuneraciones y mejora de condiciones de trabajo (www2.congreso.gob.pe).

Esta comisión fue disuelta en el año 1991, para lo cual se nombra una comisión a cargo Liquidadora para velar y cumplir por los pagos a los trabajadores marítimos.

Que, mediante D.S. 054-91-PCM, del 09 de marzo de 1991, el Gobierno de turno dispuso la liquidación de la Comisión Controladora de Trabajo Marítimo, nombrando para ello una Comisión Liquidadora que tenía que cumplir con el pago de los derechos y beneficios sociales de los trabajadores de los diferentes gremios marítimos, comprendidos bajo la jurisdicción de las referidas entidades; entre

otras funciones que resultasen de competencia del proceso liquidatorio. Para ello, autorizó al Ministerio de Transportes y Comunicaciones dictar las disposiciones que permitan cubrir el monto de dichas acreencias con cargo a los Agentes Marítimos o empresas que ejecuten el embarque o descarga de mercadería de importación o exportación (www2.congreso.gob.pe).

Retomando la organización del trabajo marítimo, este se realizaba a través de los gremios por cuadrillas de forma rotativa, y en caso no alcanzaba el número de trabajadores necesarios, se nombraba personal extra, denominado supernumerario. El número de personal de cada gremio dependía de las necesidades del puerto, y esto se conocía a través de las estadísticas anuales que los Capitanes de Puerto elaboraban y remitían a la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo. De esta manera, se determinaba el aumento o la disminución del número de trabajadores para cada gremio, lo cual era propuesto por la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo. El pago de los jornales se realizaba a través de planillas la cual registraban los nombres de los trabajadores o los números de matrícula. Para el pago se designaba por gremio a un capataz, el cual recibía el integro de dinero, para luego distribuirlo entre los trabajadores. Los montos de pagos por labores se fijaban en las tarifas que tenían como vigencia dos años. Las tarifas eran fijadas por una junta conformada por el Capitán de Puerto, un representante de las compañías navieras de buques, un representante de buques de cabotaje, el administrador del muelle, un representante de la Cámara de Comercio y cuatro representantes de gremio de trabajadores cuya tarifa se acordará. Las tarifas establecían las toneladas que por hora y por cuadrilla se debía movilizar, la cual tendría en consideración el tipo de carga y las facilidades del puerto (Nieto, 1951, Reglamento de Capitanía y de Marina Mercante Nacional).

El trabajo marítimo se realizaba en horas de la mañana, desde las siete a las once de la mañana, y de una de la tarde a cinco de la tarde. Se trabajaba todos los días del año, excepto el 1 de mayo (Puican, 2018, p.146), para las labores de carga y descarga la Agencia Lambayeque S.A Eten Pimentel los cuales estuvieron operativos desde el 1 de julio de 1945, disponían de la siguiente maquinaria: "...las agencias de Lambayeque cuentan con 12 lanchas; 4 remolcadores; 1 taller para reparaciones de lanchas; otro para remolcadores y 20 empleados". (Calderón y Calle, Datos Monográficos de Puerto Eten, Archivo General Municipalidad de Puerto Eten, Folder 17, 1970), así como de los trabajadores marítimos, gremio de estibadores de a bordo conformada por seis cuadrillas de diez hombres, en el caso fuera la carga a granel de azúcar la cuadrilla se componía de

diez y seis hombres, dentro de los cuales cumplían las labores de paleros. Los muelleros, estibadores en muelle, quienes manipulaban la carga entre el almacén y la grúa, contaba con tres cuadrillas de siete hombres (Puican, 2018, p.146).

La definición de labores de los gremios y su clasificación de los trabajadores marítimos, según refiere Flórez (1986):

Muellanos. Trabajadores que efectuaban su labor en tierra o en el muelle entregando o recibiendo carga de lanchones. Lancheros. Trabajadores que efectuaban su labor de movilización de carga en los lanchones, entregándola o recibéndola del estibador de la nave o del muellano. Estibadores. Trabajadores que realizaban su labor de embarque y descarga en las naves, y en algunos casos en el muelle al costado de la nave. (p.210)

La dinámica del trabajo consistía en el embarque y desembarque de la carga, exclusivamente del azúcar que era lo que más se comercializaba al exterior. “La exportación en su mayoría estaba representada por azúcar, que registraba el 90 por ciento...El azúcar para exportación que llegaba al muelle de Puerto Eten provenía de las empresas agroindustriales de Tumán y Cayaltí” (Puican, 2018, p.147).

Siendo el Puerto Eten un puerto de lanchonaje, esto se caracterizaba por operaciones alejados del muelle dado que el puerto no contaba con el fondo necesario para el atraque de los buques directamente al muelle.

El azúcar llegaba a los almacenes de la empresa en sacos, luego eran transportados al muelle por carros plataforma, de ferrocarril, posteriormente embarcados en lanchas y llevados a bordo para después ser vaciados en las bodegas de los barcos. Las operaciones de embarque y desembarque se efectuaban por medio de lanchones que transportaban la carga del muelle hasta el fondeadero de los buques, que anclaban a un poco más de media milla del cabezón del muelle. (Puican, 2018, pp.147-148)



Figura 6 Antiguo local de la Capitanía de Puerto Eten, 2011. Nota. De colección propia.



Puerto Eten fue por mucho tiempo fue un puerto de lanchonaje para embarque y desembarque, en su mayoría de azúcar, la cual se producía en las haciendas azucareras de la región. Para impulsar e incrementar esta producción y comercio, se implementó un muelle y un ferrocarril a mediados del siglo XIX, el cual facilitó la comunicación y el transporte de cargas de azúcar hasta mediados del XX, siendo la azúcar el producto exportador por excelencia de la región. El movimiento portuario se debe al movimiento del comercio del azúcar, y es aquel momento que les tocó vivir de tan cerca bajo su experiencia como trabajadores marítimos, a nuestros personajes, que recuerdan y mantienen vivo hasta el día de hoy, ese gran momento y buenos momentos de un puerto exportador de azúcar



CAPÍTULO III. LOS CAMINOS LLEVAN AL PUERTO

En el presente capítulo describiremos como el vínculo temprano de los trabajadores marítimos con el puerto, cuando fueron niños y jóvenes, encaminó su decisión y dedicación al trabajo marítimo, siendo el puerto el escenario de su cotidianidad, y, así también, por una tradición de oficio familiar, puesto que, el abuelo, el padre o tío fueron trabajadores marítimos.

3.1. Viene de familia

Cuando niños han crecido en el entorno de la actividad portuaria, sus familiares, padres, abuelos o hermanos se dedicaron a trabajos relacionados con la actividad portuaria, y también han sido trabajadores marítimos. La relación se dio cuando ellos llevaban el desayuno o almuerzo a los trabajadores marítimos, sean sus padres o simplemente por ganarse una propina, así nos relata Celestino Baca, estibador, en donde su papá y su abuelito trabajaron en el astillero, y desde jovencito se acercó a los trabajadores marítimos, llevándoles el desayuno.

...mi papá y mi abuelito eran carpinteros, fabricaban lanchas, remolcadores aquí, y acá en la playa había un astillero, pero ya no hay pues con el tiempo muchos años, están fallecidos ya... yo he comenzado desde los 12, 13 años de edad y mire también había un molino Campodónico firma Campodónico...y comencé a llenar arroz y cargaba mi saquito de arroz, allá viraba y botada la pajilla del arroz en un camión, ya con los tiempos, años llevaba el desayuno a los trabajadores que trabajan en los vapores, entonces en ese tiempo yo llevaba desayuno almuerzo, y el que llevaba el desayuno, almuerzo le decían oficial, tenía su nombre, y decían ahí viene el oficialito ya, comida, desayuno ya me iba poco a poco acostumbrando hasta que entre de suplente de estibadores... (Celestino Baca, 85 años)

Para Toribio Urcia, que fue estibador, su papá fue lanchero, pero él no lo conoció, su madre le contó que fue marítimo y murió en un accidente.

Mi papa sí, mi papá fue marítimo, pero yo no lo conocí a mi padre porque yo al año que yo tenía ya se murió mi padre y me dejó chiquito, pero ha sido trabajador marítimo... mi ama me contó, pues que había muerto, tu papá era buena gente ha

trabajado marítimo, pero tuvo un accidente y se murió...él era marítimo trabajaba en una lancha embarcaba azúcar, en ese tiempo embarcaba bastante azúcar para EE. UU., Japón, azúcar de las haciendas eran Tumán, Cayalti, Pátapo (Toribio Urcia, 85 años).

Máximo Ñiquen, fue estibador, su padre fue lanchero, y se jubiló a los 80 años y desde que tuvo uso de razón se dio cuenta del movimiento portuario, ya que frecuentaba el muelle al llevar los alimentos a su padre, esto lo llevo a considerar que el trabajo era una esclavitud, pero era la única fuente de trabajo.

Sí, mi papá trabajó desde muchacho también de 18 años, él trabajaba de estibador, estiba, trabaja en la lancha, en la lancha si, era lanchero, él ha trabajado ahí hasta que salió jubilado a los 80 años... desde el momento que tuve uso de razón y como yo iba continuamente al muelle llevando los alimentos a mi padre, me daba cuenta del movimiento portuario, todo ese movimiento se llama, esto es portuario ya, que se llega a...muellano, lancheros y estibadores, así es que, los estibadores en el barco, los lancheros en la lancha y los muellanos en el muelle , así es...yo veía que ese trabajo era una esclavitud, unos tratos pero francamente pero la practica el deseo de trabajar de la gente ya se había aclimatado a eso, porque era una fuente de trabajo...era la única, y así se llevaban la azúcar de acá, a México a Chile, a Inglaterra...(Máximo Ñiquen, 85 años).

Francisco Ñiquen es hermano de Máximo, fue lanchero, su papá fue marítimo, no especifica en que gremio, pero al igual que su hermano le llevaba su comida al muelle a su padre.

Sí, mi papá también fue marítimo, Ricardo Ñiquen Chafloque, nos contaba como ha sido porque primero no ha habido mucho trabajo marítimo se dedicaba a la pesca de caballito de totora, tenían su lancha pesquera sin motor no más a pura vela, más o menos de 10 años he visto que venían esos botes, venían mi papá mis hermanos mayores no, mi hermano Romañolo (por su hermano Máximo), él se iba a pescar, él sí alcanzó esa época (risas)... como le vuelvo a repetir cuando tenía 10, 12 años yo tenía que llevarles su comida al muelle. (Francisco Ñiquen, 73 años).

Mauro Gonzales, fue estibador, él nació en Monsefú, pero llegó al Puerto de muy niño, ya que su papá fue trabajador marítimo del gremio de lancheros.

Si claro, mi papá fue lanchero porque nosotros descendemos de la familia de Monsefú, yo soy nacido en Monsefú, no soy porteño, porque vine a la edad de tres años a vivir acá porque mis padres vinieron, mi papá y mi mamá se vinieron a trabajar acá, él trabajaba acá primero en la hacienda Cayalti, salió de allí y se incorporó al gremio de lancheros y ahí trabajo y ahí se jubiló también... (Mauro Gonzales, 82 años).

Federico Reyes, fue muellano, no conoció a su padre porque murió tempranamente dejándolo a él de 3 años de edad, pero sabe que su padre trabajó en el remolcador. Fue por su padre político que se acercó al muelle, ya que él trabajaba de lanchero, y pudo verlo que bajaba sacos en una linga.

Mi papá, Luis Reyes Siales, era esto, como se llama esto en el remolcador, ya, patrón, no, no era, motorista, él trabajaba en el remolcador...él murió muy joven a mí me dejó de 3 años, no lo conocí esto prácticamente a mi padre, mi papá político si pues porque él también trabajaba de lanchero ahí en el muelle yo veía todo lo que hacían ellos, lo que recuerdo yo, lo que yo he visto que bajaba los sacos en una, se hacía una linga (Federico Reyes, 70 años).

Manuel Vicente Chancafe, nació y vive en Ciudad Eten, fue lanchero, recuerda que su papá perteneció al gremio de muellanos, y así como su padre, él y sus hermanos ya veían como él trabajaba.

Él fue muellano, él ha trabajado ahí y nosotros hemos trabajado en la lancha, mi hermano Pascual, mi otro hermano José Ñique si trabajó de estibador en el mismo barco... si, o sea cuando ya hemos estado grandes, yo ya lo veía como era el trabajo, yo iba allá... (Manuel, 75 años).

Santiago Alache, nació en Ciudad Eten, su mamá fue de Puerto Eten y su papá de Salaverry, y su papá fue lanchero en el puerto.

Si, si, mi papá trabajaba era lanchero portuario, era mi papá, cuando trabajábamos allá nos encontramos ahí en el muelle, él trabajó en los barcos, entrábamos para descargar la azúcar (Santiago Alache, 79 años).

Marcelino Huamanchumo, nació en Monsefú, su papá fue marítimo trabajó en el muelle.

Si trabajó en el puerto en el muelle y también se iba a la pesca en caballito cuando no había trabajo se iba a la pesca y cuando había se quedaba aquí...me contaba que muchacho había más trabajo que ahora (Marcelino Huamanchumo, 77 años)

José Estrada, fue estibador, y su papá también fue estibador ingresando de muy jovencito.

Mi padre ingresó a trabajar acá también como estibador de la edad de 16, 17 años muchachito, se jubiló en el año 71 (José Estrada, 70 años).

Miguel Mimbela, fue estibador, su papá fue muellano, y recuerda que en el tiempo de su papá se descargaba rieles con los que se hizo el tendido del ferrocarril, y hasta el cemento con que hicieron el parque de puerto Eten.

Mi papá también fue trabajador marítimo pero él fue estibador del muelle y el comenzó a trabajar en 1912 hasta 1962, cuando mi papá trabajo en ese tiempo si había descarga de rieles de madera, el cemento que era importado con el que construyeron según dicen el parque de ahí de Puerto Eten que hasta ahora está un cemento extraordinario que lo traían de Alemania, Inglaterra, los rieles con el que hicieron el tendido del ferrocarril eran también de origen inglés, las máquinas, los tornos, taladros del taller de la empresa eran de procedencia inglés algunos, y otros alemanes de muy buena calidad (Miguel Mimbela, 69 años)

3.2. Todo un trabajador marítimo: estibadores, lancheros y muellanos

El camino para ingresar como trabajadores marítimos iniciaba siendo suplentes y luego de algunos años de trabajo alcanzaban la titularidad, casi siempre cuando se jubilaba un trabajador marítimo antiguo o si fallecía. La edad promedio de ingreso a trabajar fluctúa entre los 20 y 30 años. Muchos de los trabajadores marítimos cumplieron con el servicio militar, y pasado los dos años y terminado el servicio militar retomaban sus labores o recién ingresaban a trabajar. Al momento de su inscripción en la capitanía del puerto, todos los trabajadores marítimos eran padres de familia con hijos, por lo que trabajar era necesario. Los trabajadores marítimos debían inscribirse en la capitanía del puerto, era quiénes llevaban el control de todos aquellos que laboran en el mar. Los gremios para inscribirse correspondían al de estibadores, lancheros y muellanos, así se organizaba el trabajo portuario. Los estibadores generalmente eran quiénes trabajaban en los barcos que llevaban la azúcar para exportar, los lancheros en las lanchas transportando los sacos de

azúcar hasta los barcos, y por último los muellanos quienes movilizaban los sacos desde el muelle a la lancha.

Celestino Baca recuerda mucho su relación cuando niño llevando el almuerzo o desayuno a los trabajadores marítimos, se fue acostumbrando a lo que veía, e ingresa como suplente al gremio de estibadores, cumplió con su servicio militar, y al regreso continuo con trabajando, hasta ser titular llegando a jubilarse como trabajador marítimo.

...ya con los tiempos, años llevaba el desayuno a los trabajadores que trabajan en los vapores, entonces en ese tiempo yo llevaba desayuno almuerzo...ya me iba poco a poco acostumbrando hasta que entre de suplente de estibadores y poco a poco ya en el año 50 me fui, porque yo serví en el año 50 después ya me agarraron me llevaron a la armada y me botaron porque me fui calladito me botaron por Talara y ahí me tuve que venir en camiones, sin medio me botaron, ya con el tiempo he sido suplente de estibadores y en el año 50 comencé a trabajar de firme, ya comencé, trabajé hasta que me he jubilado, ya soy jubilado. (Celestino, 85 años).

Manuel Ramírez, se jubiló de trabajador marítimo luego de 32 largos años de trabajo, recuerda que antes de ingresar a trabajar él fue suplente y aprendió bajando a las lanchas donde su papá también trabajaba.

Yo antes de ir a trabajar, yo iba como suplente, primeramente, llevando almuerzo, desayunos, y como mi padre trabajaba en una embarcación de esa en una lancha entonces yo me bajaba a veces aprender como oficial, ahí si no ganábamos nada sino propinas que nos regalaban los mismos trabajadores, así se aprendía (Manuel, 80 años, lancharo).

Mauro Gonzales, se jubiló de trabajador marítimo luego de 33 años de trabajo como estibador, él se inició como suplente, casi como la mayoría, cumplió su servicio militar, y al regreso ingresó como titular.

...en el 49, en el 49 ingrese al gremio de estibadores como suplente he estado 6 años de suplente, a la edad de 19 años me casé y después a los 19 que ha sido en el 48, en el 50 me fui a la armada al servicio pero ya había dejado acá mi trabajo como estibador como suplente estibador entonces cumplí mis 2 años de servicio vine y me ingresé nuevamente al trabajo como titular como un estibador titular, ya, del gremio y de ahí ya se me hizo mi vida ahí hasta el tiempo de 33 años de

servicio, yo entre como titular en el 52 y me jubile en el 85, como ahora ya estoy de la edad del tiempo del 85 ya estoy jubilado, hasta este tiempo, anteriormente me dedicaba a la pesca cuando salí de jubilado porque todavía estaba un poco joven (risas). (Mauro, 82 años)

Marcelino Huamanchumo también cumplió con su servicio militar y a su regreso animado por su hermano, encontró una buena oportunidad en el muelle.

Cuando yo vine del servicio me dedique a trabajar con mi hermano en panadería, me dedique a eso pero yo como vine de servicio estuve meses después mi hermano me dijo quieres trabajar y me dedique a trabajar en el muelle tuve mi familia con mi pareja me casé...Yo ingresé al gremio de trabajo marítimo, en la lancha, era lanchero, estibando en la lancha toneladas de azúcar, llevarlas al barco y de ahí nos pagaba el porcentaje que hacíamos, porque era trabajo individual.

José Barrera, no tuvo a su padre como trabajador marítimo, su padre fue albañil, pero él ingresó a trabajar por una oportunidad como suplente para luego alcanzar la titularidad en el gremio de estibadores.

Es que hubo oportunidad, pedían gente para trabajar, ya los viejos iban acabando y faltaba personal. Entre como numerario en el 63 yo tenía 20 años, ya había trabajado más antes desde los 15 había trabajado, estuve de postulante por lo menos 6 años y después entre como titular perenne, luego he trabajado en total en la estiba 31 años en la estiba... (José Barrera, 70 años)

Máximo Ñiquen, si bien recuerda cuando niño visitaba el muelle llevando la comida a su padre, él fue consciente de la rudeza e injusto del trabajo, pero considera que era una fuente de trabajo, la única del lugar a lo cual ingresó a trabajar al gremio de estibadores.

...yo veía que ese trabajo era una esclavitud, unos tratos, pero francamente, pero la practica el deseo de trabajar de la gente ya se había aclimatado a eso, porque era una fuente de trabajo...era la única, y así se llevaban la azúcar de acá, a Mexico, a Chile, a Inglaterra,

Francisco Ñiquen, hermano de Máximo, ingresó a trabajar al gremio de lancheros, pasando primero por el gremio de remolcadores. Él trabajaba en el ferrocarril, pero decidió ir al Puerto porque pagan un par de soles más, y al igual que sus compañeros, cumplió su servicio militar y retomó sus labores de marítimo.

Yo primero he trabajado en el ferrocarril del muelle de Eten, ahí estuve 3 años después bueno ya el trabajo marítimo se componía de lancheros muellanos y estibadores y en un gremio de remolcadores que jalaban mejor dicho las lanchas que cargaban en el muelle para llevarlas al barco... y como yo acá ganaba una miseria como se dice no una miseria pero en ese entonces no se ganaba una cosa bien para poder comer, se comía bien pero por decir yo ganaba acá 3 soles diarios y allá estaban pagando 5, me fui a un par de soles más, no... así empecé, ya después de ahí estuve en el remolcador como 8 años ya de ahí me fui al servicio en el año 59 cuando tenía 23 años me fui al servicio en el mes de marzo del año 59 hasta marzo del 61 de ahí me dieron de baja del servicio y vine a mi centro de trabajo porque esa es la ley que uno va y tiene que encontrar su centro de trabajo, bueno de ahí tuve un año más ya después pase de locomotor pasé a ser trabajador marítimo en el gremio de lancheros.

Federico Reyes, ingreso en el año sesenta como achicador de muelle, para luego ir de postulante a muellanos, en donde aprendía para luego quedar como titular.

Yo ingresé en el sesenta entre a trabajar como achicador ahí en el muelle y de ahí me pasé a postulante de muellanos en 1963...uno tenía que ir cuando era suplente te tocaba con un firme, él es el que te enseñaba y uno tenía que aprender pues conforme ibas trabajando ya aprendías porque a veces no iba tu pareja que estaba enfermo, no iba, ya pues ponían un suplente ahí...claro ahí poco a poco íbamos aprendiendo hasta que ya entramos de firme y ya sabíamos (Federico Reyes, 70 años).

Manuel Vicente, encontró una oportunidad de trabajo en el puerto, muy jovencito, gracias a la ayuda de su papá que era muellano, y al ver que había mucho trabajo lo consiguió, ingresando al gremio de lancheros.

Yo iba allá, a la edad de 18,19 años ya principié a trabajar, o sea cuando después que vine del ejercito busque trabajo y me dieron allá, entonces yo vi el trabajo donde trabajaba mi papá, o sea que mi papá me consiguió el trabajo ahí pues, me consiguió el trabajo en el mismo puerto y como había harto trabajo me dieron trabajo ahí...de lancheros y mi papá trabajaba de muellano, si (Manuel, 75 años)

Santiago Alache, ingresó al muelle de jovencito, 18 años, pero antes pasó por otras labores para finalmente entrar al gremio de lancheros, no sin antes haber cumplido con su servicio militar.

Ah, yo ingresé de 18 años...primero entramos de achicador, después de bozero, después de bozero entramos a lancharo...lancharo estibabamos la azúcar en la lancha acá en el muelle íbamos y descargábamos en el barco...Ya cuando vine con mis papeles con todo entre a lancharo, como suplente después de suplente cuando se moría uno ya entraba de firme, así era... así fue cuando mi papa falleció también entre por mi papa, porque a mí papa ya le habían cancelado también salió jubilado y ya no trabajaba o sea que yo entre a ocupar su lugar, vine acá a la capitania yo era achicador , había bancadas y una bancada para mi hijo, entonces entro de suplemente entre de titular y de ahí me quede hasta que se cerró se cayó el muelle (Santiago Alache, 79 años).

Marcelino Huamanchumo ingresó al muelle cuando regresó de su servicio militar, pero antes se dedicó al trabajo de panadería junto a su hermano.

Cuando yo vine del servicio me dedique a trabajar con mi hermano en panadería, me dedique a eso, pero yo como vine de servicio estuve meses después mi hermano me dijo quieres trabajar y me dedique trabajar en el muelle, tuve mi familia con mi pareja me casé...ingresé al gremio de trabajo marítimo, en la lancha, era lancharo, estibando en la lancha toneladas de azúcar llevarlas al barco y de ahí nos pagaba el porcentaje que hacíamos, porque era trabajo individual (Marcelino Huamanchumo, 77 años)

Miguel Mimbela, ingresó al trabajo marítimo cuando salió de su servicio de la Marina, a su regreso no encontró su trabajo anterior, por lo que decide ir al puerto, en donde su padre había salido jubilado como muellano, ingresando él como estibador.

Bueno cuando salí de baja de la Marina, yo había trabajado acá antes de irme con un maestro que trajo la empresa...era caldedero cuando yo salí de baja ya se había ido el maestro ya no lo encontré entonces decidí ir a trabajar a bordo, ya mi padre había salido jubilado el año 62 justo cuando yo estaba en la Marina y casi era como si hubiera entrado a reemplazarlo a él, sino que yo no fui al muelle sino me fui a bordo (Miguel Mimbela, estibador).

José Silva Sanjinés no es porteño, sino Lambayecano, llegó jovencito al puerto y tuvo la oportunidad de conseguir trabajo.

Yo de nacimiento soy lambayecano, mi juventud la pase en Lambayeque con mis padres, me quede huérfano de madre a la edad de 4 años, pero con mi padre estuve

ahí, yo llego a puerto a los 19 años en 1959 llegue un mes de diciembre y a los tres meses conseguí trabajo en la agencia Lambayeque como trabajador marítimo y de ahí pase a estibadores, cuando no había trabajo marítimo me dedicaba a la pesca también, si bastante he pescado en Santa Rosa cuando no había trabajo acá tenía que salir cuando escaseaba el trabajo marítimo...(Silva Sanjinés, estibador)

3.3. Después de las mareas, viene la calma: jubilados

Los ex trabajadores marítimos estuvieron vinculados al trabajo portuario desde niños, viviendo en el espacio físico y aprendiendo de sus familiares cercanos. El puerto era una oportunidad laboral del distrito donde muchos se animaron a trabajar, e ingresaban desde jóvenes y se retiraban a los cincuenta o sesenta años. Los recuerdos del trajín, del esfuerzo y largas rutinas ahora contrastan con la tranquilidad, el descanso, la familia y el disfrute de los hijos y nietos, aunque para muchos también de la espera, dado que algunos no cuentan con su jubilación y cancelación de remuneraciones, a consecuencia del cierre y operaciones del puerto, y la disolución de la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo a través del Decreto Supremo 054-91-PCM. Muchos de ellos después de jubilarse o terminar el trabajo marítimo, decidieron seguir activos en otros oficios, como pescador, obreros o guardianes, situación que algunos viven actualmente, sin embargo, otros se encuentran en sus casas con una vida de tranquilidad, y otros, lamentablemente fallecieron.

Celestino Baca, falleció en el 2016, el se jubiló como trabajador marítimo, pero luego decidió trabajar haciendo limpieza en una casa de unas monjitas del puerto, se trasladaba en bicicleta, se dedicaba a mariscar, y en los últimos años se quedaba en su casa a disfrutar de la familia, sus nietos y tuvimos la oportunidad que nos cantaran unas canciones de su composición dedicadas al puerto.

Yo soy jubilado ahora... ¡Uf! Tengo nietos, si yo a veces para solito cantando aquí, son como 25 nietos, y todavía falta una que esta soltera la Vanesa que esta solterita mi hija...paro sentado acá, iba de noche a pescar...sacaba marisco y me iba a pescar de noche, que buenos recuerdos...hasta canciones he sacado, he sacado tres canciones al muelle del puerto le voy a cantar porque no están grabadas... (Celestino Baca, 85 años)

CANCIÓN AL MUELLE DE PUERTO ETEN

Una mañana fresca y serena
Me fui a la playa y me sorprendí
Ver unos palos que el mar varaba
Eran del muelle de ENAPU Perú

Yo me pregunto y me respondo
Ya no hay trabajo que vamos a hacer
Solo nos queda contemplar el muelle
Que los pedazos solo quedo

Allá en el Lima hubo un general
General Soriano hombre que supo actuar
Hombre porteño de Puerto Eten
Grabamos su nombre y arriba está
Grabamos su nombre y arriba Perú

Hoy recordemos cuando el ejército por el muelle desembarcaba
Y nuestros hijos fusil en mano se dirigían a Ecuador

Ven no, no te vayas muelle querido
sin decirnos un adiós nos quiere dejar
Ven te suplico por mi muelle que sin ti nos moriremos en esta soledad.
(Celestino Baca, estibador, 85 años)

Mauro Gonzáles se jubiló de trabajador marítimo, pero continuó trabajando como obrero, y ya luego se dedicó a la pesca, hasta que lo dejó y ahora cumple una rutina de descanso en su casa junto con su familia.

...de ahí que salí del trabajo marítimo me dediqué a buscar trabajo por otros sitios y entre a trabajar a una compañía del agua hacer zanjas, ahí estuve un tiempito regular y me despidieron porque ya no querían admitir jubilados...hasta que de ahí me dedique a mi casa, ya tengo mis hijos que ayudan acá en mi casa...

Me dedicaba a la pesca...conocía eso de la pesca siempre no faltaba en la casa el pescado fresco de todo tamaño, tenía mis herramientas, anzuelos, arponzitos, uno conocía como viejo pescador conocía iba a mariscar a la peña, ya poco a poco me iba aclimatando yo al descanso...ya ahora por ejemplo en mi casa hago los quehaceres de mi casa, limpieza y de ahí después voy y me siento ahí en la banquita hasta que me toquen la campana para ir a tomar el ayuno, ya de ahí en las tardes todo el día estoy en mi casa viendo y ayudando a mi hija...aquí ellos vienen todos los días (Mauro Gonzales, 82 años).

Manuel Vicente, de Ciudad de Eten ahora es manufacturero junto a su esposa, tejen sombreros de junco de macora, junco que traen del Ecuador y lo compran en Eten, los sombreros pueden demorar un día, dos, quince días o un mes depende del tamaño del sombrero.

Manufacturero, ya lo que trabajo manufacturero, tejemos sombreros de junco de macora, ese junco lo traen del Ecuador, lo traen de allá y lo venden por kilo, aquí ya lo traen de allá en fardos, y el negociante lo vende acá pues, demora 1 día, 2 días, 15 días un mes según el sombrero que se hace... (Manuel Vicente, 75 años)

Federico Reyes, trabaja en el banco de Puerto Eten como apoyo, él recibe propinas.

Yo trabajo, apoyo al Banco, no gano nada, sino que estoy apoyándome, me dan una propina, no más los jefes ahí (Federico Reyes, 70 años).

José Antonio Barrera, recibió su jubilación después de luchar por ella frente al Estado, pero cuando salió del trabajo marítimo se dedicó a otros trabajos, y ahora descansa en su casa y sale a caminar a la playa.

Yo he salido jubilado estoy descansando porque en el año noventa se cayó el muelle donde yo trabajaba según ley del señor Fujimori nos liquidó a todos nos

dejo en la calle sin seguro sin nada pero abogando poco a poco hemos conseguido algunos de nosotros hemos conseguido la jubilación...se gana poco pero estamos más tranquilo...he tenido tiempo que también he salido a otro sitio a trabajar en mantenimiento de pistas en el Ministerio de Transporte, he estado en el distrito de Mórrope, varios años he estado en campamentos trabajando porque ya no teníamos nada que hacer aquí todos salían... ahora, si me hecho la cama me quedo muerto, yo extraño la playa pues, yo acostumbro a salirme a la playa todos los días 5:30 de la mañana, todas las mañanas camino por lo menos 5, 6 kilómetros y me regreso (José Antonio, 70 años).

Santiago Alache no salió jubilado del trabajo marítimo, el está a la espera que el gobierno apruebe su jubilación, cuando cerraron el puerto él se dedicó a realizar todo trabajito y a la pesca que la realiza hasta ahora.

...nos quitaron el seguro hasta ahorita que no tenemos seguro y no sale nada de la jubilación porque en la ONPE que mañana que pasado...hasta ahorita nada, ya tengo como 20 años que he metido mis papeles...estamos esperando que el gobierno nos pueda cancelar, estamos esperando que cambie de gobierno y puedan cancelarnos, a veces salimos a pescar, ir a muelle, por ahí que hay algunos trabajitos salimos a pescar a trabajar...si varios compañeros que no recibimos pensión, también andan así por el muelle buscándose la vida porque si no como vemos a nuestra familia (Santiago Alache, 79 años).

Marcelino Huamanchumo, salió jubilado, pero por el trabajo de carpintería, no del trabajo marítimo, ahora se dedica a la carpintería.

Yo soy jubilado, pero cesé de trabajo de carpintería ahora soy carpintero (Marcelino Huamanchumo, 77 años).

Miguel Mimbela no salió jubilado cuando se terminó el trabajo portuario, él decidió quedarse en el puerto realizando trabajos temporales.

Bueno algunos de los trabajadores se fueron, otros se quedaron y yo fui unos de los que me quede y a partir de ese momento por la cuestión de la edad sabes que es un problema cuando uno ya tiene más de cuatro años conseguir trabajo, solo he desempeñado trabajos temporales y fue un golpe duro para muchos de nosotros la caída del muelle y el fin de trabajo marítimo...yo tuve la oportunidad en el año

ochenta y uno de quedarme en Ilo porque una de mis sobrinas está casada, la dueña de una ferretería era hermana del esposo de mi sobrina entonces yo fui para allá a Ilo...pero un día me llaman y me dicen que mi papá está enfermo que me reclamaba entonces me vine...y ya no regresé porque yo pensaba quedarme allá (Miguel Mimbela, 69 años).

Los ex trabajadores marítimos son porteños en mayoría, han nacido en el puerto, solo tres de ellos han nacido en Chiclayo y Monsefú, pero llegaron de niños al puerto junto a sus padres. Conocieron el puerto y el trabajo a temprana edad por sus padres, que fueron trabajadores marítimos, esto los acercó al entorno y oficio desde niños, siendo el cercano vínculo con el puerto y el trabajo, dicha vivencia es una de las características que refiere el *peso contundente y carácter histórico* del lugar para los trabajadores marítimos, las experiencias vividas y la relación con los antepasados, aquellos que los antecedieron en el trabajo marítimo siendo los padres o abuelos. El puerto y las actividades portuarias fueron el entorno del porteño, y una oportunidad de trabajo, la única y mejor remunerada pero sacrificada.

De jóvenes ingresaron al trabajo marítimo, a los gremios de muellanos, lancheros o estibadores, primero se inscribían en la capitanía del Puerto como postulantes, y se desempeñaban como suplentes cuando faltaba un titular, y luego pasado un tiempo, alcanzaban la titularidad, generalmente cuando un viejo marítimo se jubilaba o fallecía, y podía coincidir, que fuera uno de los padres de ellos, como sucedió con Miguel Mimbela, quien ocupara el lugar de su padre cuando salió jubilado.

El trabajo marítimo en aquellas épocas se aprendía de la observación y consejos de los viejos trabajadores marítimos, se necesitaba habilidad, fuerza y destreza para destacarse y realizar las labores, aquellas que describiremos en el próximo capítulo.

Hoy en día los ex trabajadores marítimos son hombres de la tercera edad entre setenta y ochenta años, son padres, abuelos y bisabuelos, algunos de ellos jubilados por el trabajo marítimo, otros se jubilaron por otros trabajos, y finalmente aquellos que aún siguen esperando su jubilación por parte del Estado, lo que les obliga a continuar realizando cachuelos hasta que la edad se los permita, y, en la espera, lamentablemente algunos partieron si haber recibido dicha jubilación, y sin ver el tan ansiado proyecto del Terminal del Puerto Eten.

Tabla 9*Relación de ex trabajadores marítimos participantes*

Nombres	Lugar de Nacimiento	de	Edad	Gremio	Padre
José Ramírez Chima	Puerto Eten		87	Lanchero	Lanchero
Toribio Díaz	Urcia	Puerto Eten	86	Estibador	Lanchero
Máximo Ñiquen Panta		Puerto Eten	85	Estibador	Lanchero
Celestino Barreto	Baca	Puerto Eten	85	Estibador	Astillero
Mauro Gonzales		Monsefú	82	Estibador	Lanchero
Llontop Santiago Alache		Ciudad Eten	79	Lanchero	Lanchero
Ramírez Manuel Vicente		Chiclayo	75	Lanchero	Muellano
Chancafe Francisco Ñiquen Panta		Puerto Eten	75	Lanchero	Lanchero
Jesús Espinoza Chima	-		75	Estibador	Astillero
Marcelino Huamanchumo		Monsefú	75	Lanchero	Muellano
Llontop Dante Gonzales		Monsefú	75	Estibador	-
José Polo	Estrada	Puerto Eten	74	Estibador	Estibador

Emilio	Puerto Eten	74	Lanchero	-
Huamachumo				
Neciosup				
José Silva	Lambayeque	70	Estibador	-
Sanjinés				
José Barrera	Puerto Eten	70	Estibador	Albañil
Tancún				
Federico Reyes	Puerto Eten	70	Muellano	Lanchero
Periche				
Miguel	Puerto Eten	69	Estibador	Muellano
Mimbela				
Reyes				

Nota: Fuente: Elaboración propia



FOTOGRAFÍAS DE EX TRABAJADORES MARÍTIMOS



Figura 7 Celestino Baca Barreto. Estibador, Puerto Eten, 2011. Nota. De colección propia.



Figura 8 Toribio Urcia. Estibador, Puerto Eten, 2011. Nota. De colección propia.

MCMXVII



Figura 9 Manuel Ramírez Chima. Lanchero, Puerto Eten, 2011. Nota. De colección propia.



Figura 10 Francisco Ñiquen Panta. Lanchero, Puerto Eten 2011. Nota. De colección propia.



Figura 11 José Silva Sanjinés; y Miguel Mimbela Reyes. Estibadores, Puerto Eten 2011. Nota. De colección propia.

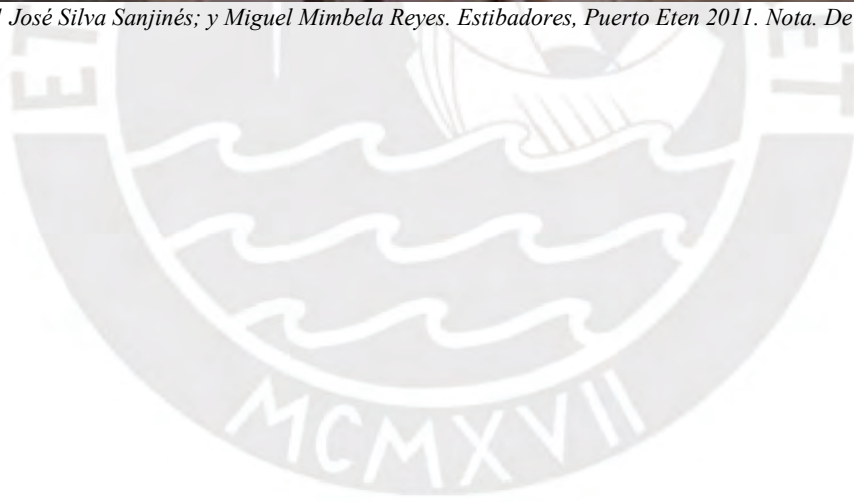
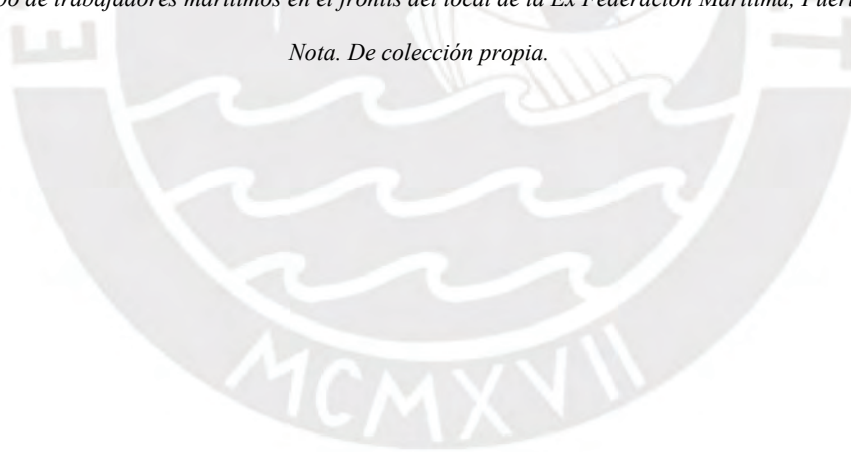




Figura 12 Grupo de trabajadores marítimos en el frontis del local de la Ex Federación Marítima, Puerto Eten, 2011.

Nota. De colección propia.



CAPÍTULO IV. EMBARQUE DE CADA DÍA

En el presente capítulo describiremos los elementos que constituyen los contenidos de la memoria colectiva de los ex trabajadores marítimos, como son el marco espacial y el marco temporal, lo cual se enmarcan en un tiempo social, tiempo que se estructura alrededor de las actividades portuarias, sus rutinas y labores, y así mismo, el lugar, el entorno físico, los espacios de trabajo que a través de la interacción y vivencias los han significado que se mantienen en sus recuerdos y en el tiempo.

4.1. Los espacios del trabajo diario

El espacio material habitado y vivido por los ex trabajadores marítimos se conforma por su entorno material como el lugar de operaciones, maquinaria y objetos de trabajo con los que se desarrollaban las labores del trabajo marítimo. Cada uno de estos espacios estuvo relacionado con un gremio, los muellanos en el muelle, los lancheros en las lanchas y los estibadores en los barcos, donde cada uno desarrollaba actividades específicas del trabajo marítimo. Las grúas o winches eran el medio por el cual se transportaba los sacos del muelle a las lanchas, winches de muelle, y de las lanchas al barco, winches de abordó.

4.1.1. El muelle

El muelle era el espacio de encuentro e inicio de labores de los trabajadores marítimos. Aquí se iniciaba con la carga de sacos de azúcar a las lanchas realizado por los muellanos, los sacos venían en los coches del ferrocarril para luego ser puestos en el muelle, formar las lingas, que eran los bultos o rumas de sacos de azúcar, y colocarlas en lanchas por medio de los winches: “ ...los carreros por decir principalmente, ellos embarcaban la azúcar a los carros para ser transportados al muelle, en el muelle había otro grupo de muellanos que embarcaban la azúcar por intermedio de lingas y winches a las lanchas...”

(Manuel Ramírez Chima, lanchero), las lingas se formaban con cierta cantidad de sacos:

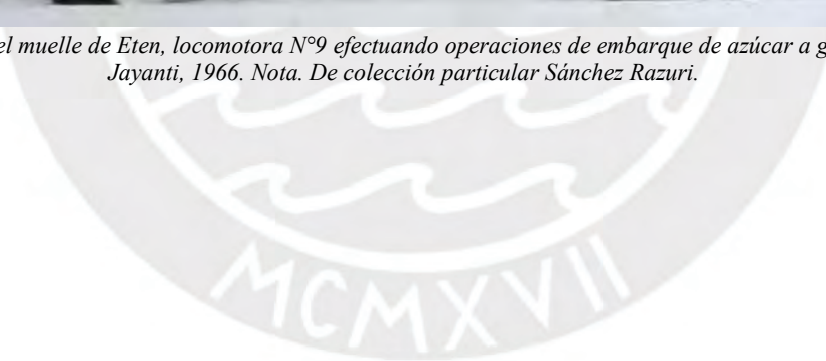
...poníamos los sacos a esta altura (señala con la mano a la altura de su cabeza), 20 sacos de alto por lo menos ya de ahí a la grúa agarraban los pasamos el cabo y lo bajaban ahí a la lancha ya en la lancha lo estibaban y de ahí se iban a bordo al barco pues atracaban ahí en el barco y ahí comenzaban a estibar igualito como hacíamos nosotros para el barco... (Federico Reyes, muellano)



Figura 13 Estación con coches cargados de azúcar para ir al muelle, 1960. Nota. De colección particular Familia Ballena Escajadillo.
www.facebook.com/Atenas-del-Mar



Figura 14 Frente a la oficina del muelle de Eten, locomotora N°9 efectuando operaciones de embarque de azúcar a granel para el vapor Kanishka Jayanti, 1966. Nota. De colección particular Sánchez Razuri.



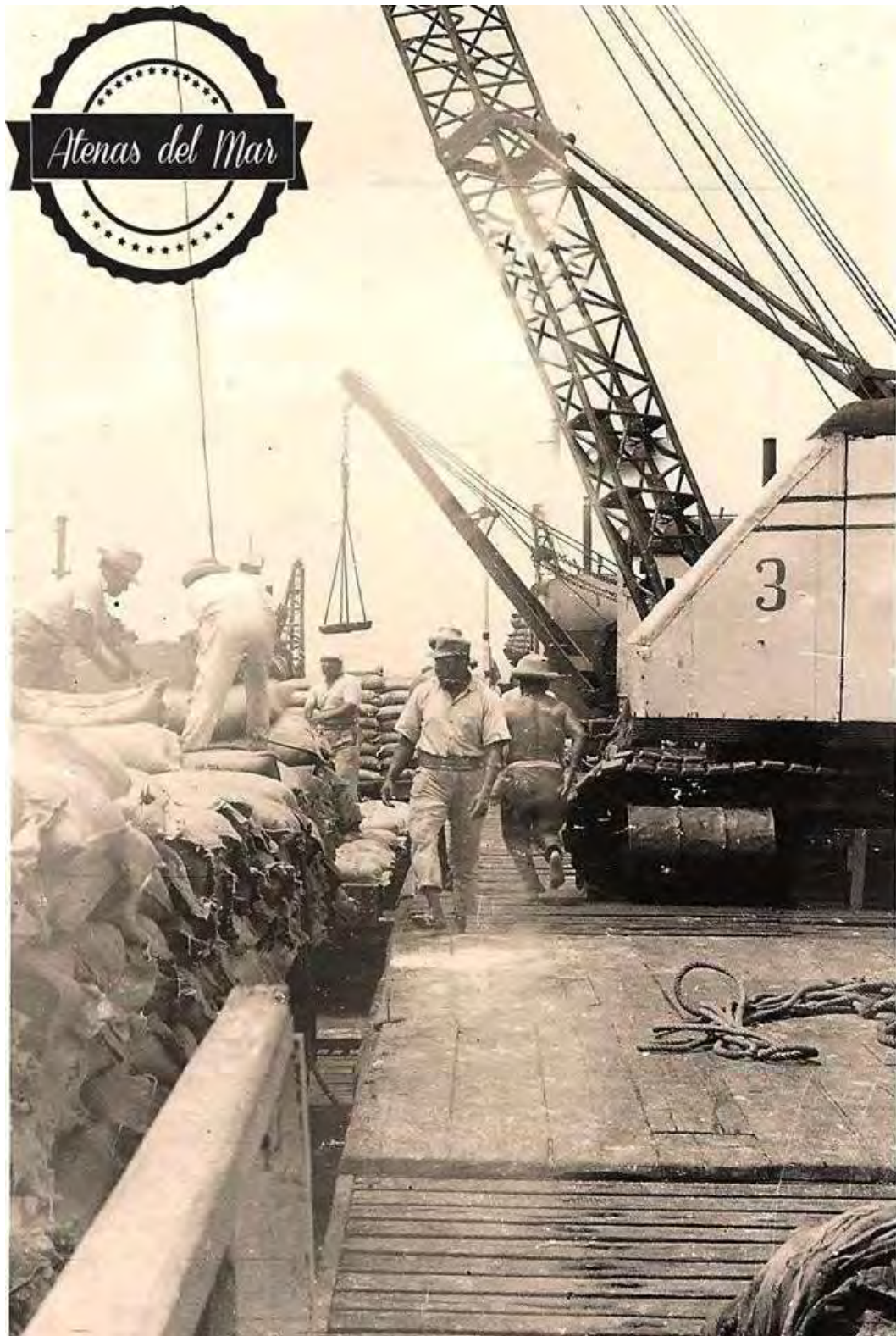
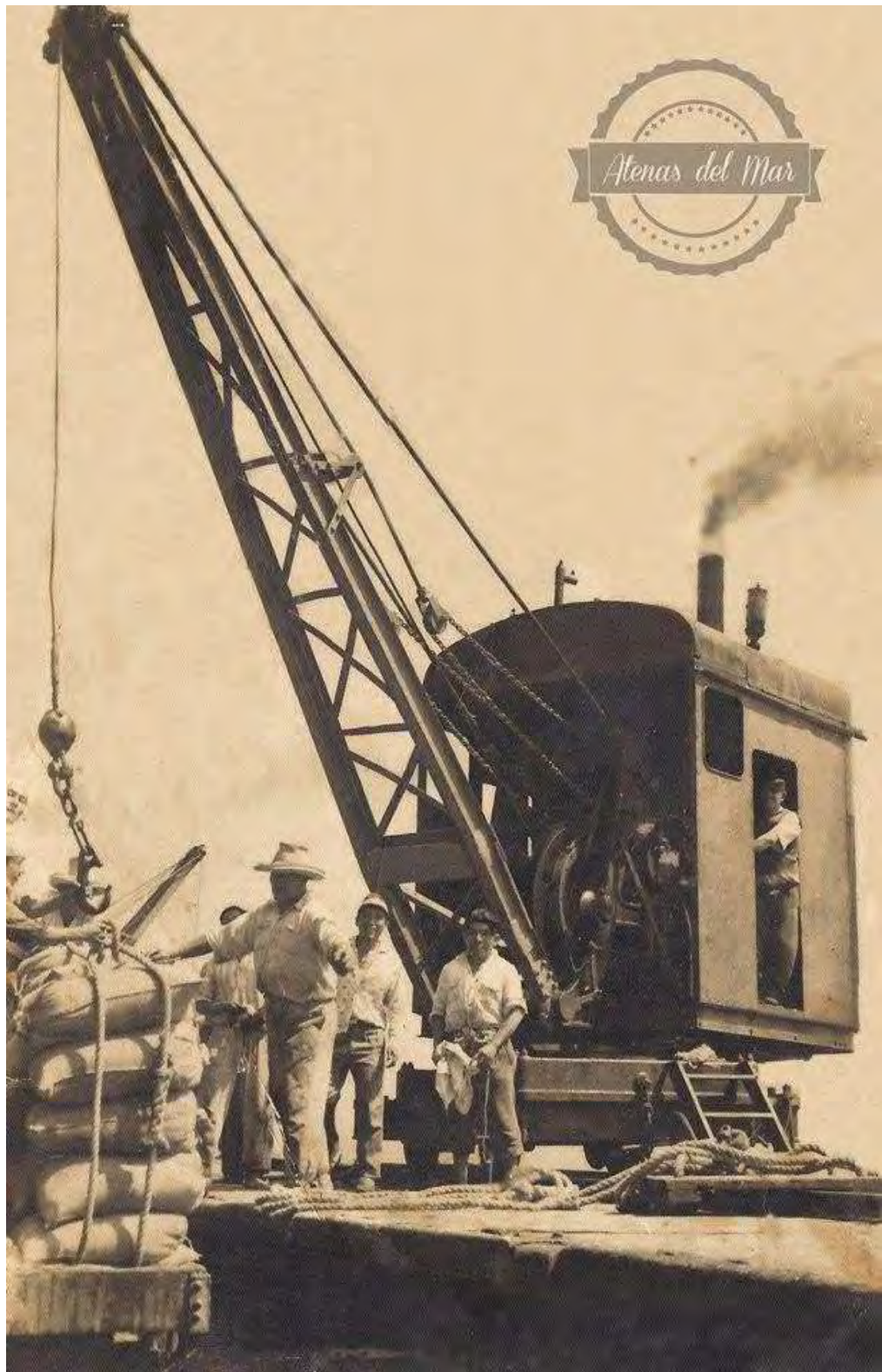


Figura 15 Movimiento de grúas y lingas para las lanchas, 1960.

Nota. De colección particular Familia Benites Jiménez. www.facebook.com/Atenas-del-Mar



*Figura 16 Maniobra del winche preparado linga de azúcar para su embarque, 1962. Nota. De colección particular Fidel Campos.
www.facebook.com/Atenas-del-Mar*

4.1.2. Las lanchas

Las lanchas o lanchones eran el medio para transportar la carga hacia los barcos:

...en el muelle había otro grupo de muellanos que embarcaban la azúcar por intermedio de lingas y guinches a las lanchas donde yo trabajaba en una de ellas y nosotros estibamos la carga para llevarla directamente al barco, embarcaciones de 300, 400 y 500 toneladas porque todas las embarcaciones no tenían el mismo tonelaje había unas chicas, otras grandes y otras medianas y así sucesivamente. (Manuel Ramírez Chima, lanchero)

Estos lanchones con la carga eran jalados por los remolcadores: “Había tres remolcadores, ellos jalaban la lancha, nos llevaba al buque o a veces cuando estamos vacíos nos traía al muelle” (Santiago Alache, lanchero).

Las lanchas tenían capacidades de tonelaje diferentes: “Según el tamaño había unas de seiscientos sacos, de mil doscientos sacos la más chica ha sido de cuatrocientos cincuenta sacos antes eran los sacos de ochenta kilos, pero ya como vino a granel como ya no era cosido solo amarraba los sacos y venían con setenta kilos” (Francisco Ñiquen, lanchero). Llegaron a operar entre diez y quince lanchas, las cuales tenían nombres o números: “Diez lanchas, tenemos: Eten Cayaltí, Pucalá, Pátapo, Combo, Rinconazo... del uno al diez” (Francisco Ñiquen, lanchero), entre otros recuerdan a las lanchas por los números: “Yo he trabajado en la lancha Catorce, mil sacos, mil sacos cargábamos acá y descargábamos en el barco” (Santiago Alache, lanchero), “Trabajé en la lancha número Uno, teníamos cada uno, una pareja y con esa pareja movilizábamos los sacos, íbamos así a la mano para que la lancha iba planita...habían lanchas que llevaban mil sacos, ochocientos, seiscientos, según...la mía cargaba mil doscientos sacos” (Manuel Vicente Chancafe, lanchero)

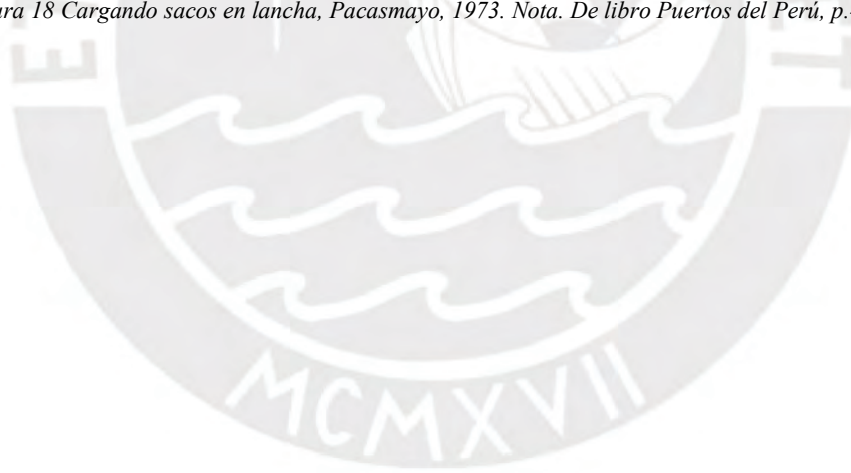


Figura 17 Cabeza del muelle de Eten, grúas en operaciones de embarque de azúcar a granel en vapor Kanishka Jayanti, 1966. Nota. De colección particular Sánchez Razuri.





Figura 18 Cargando sacos en lancha, Pacasmayo, 1973. Nota. De libro Puertos del Perú, p.41.



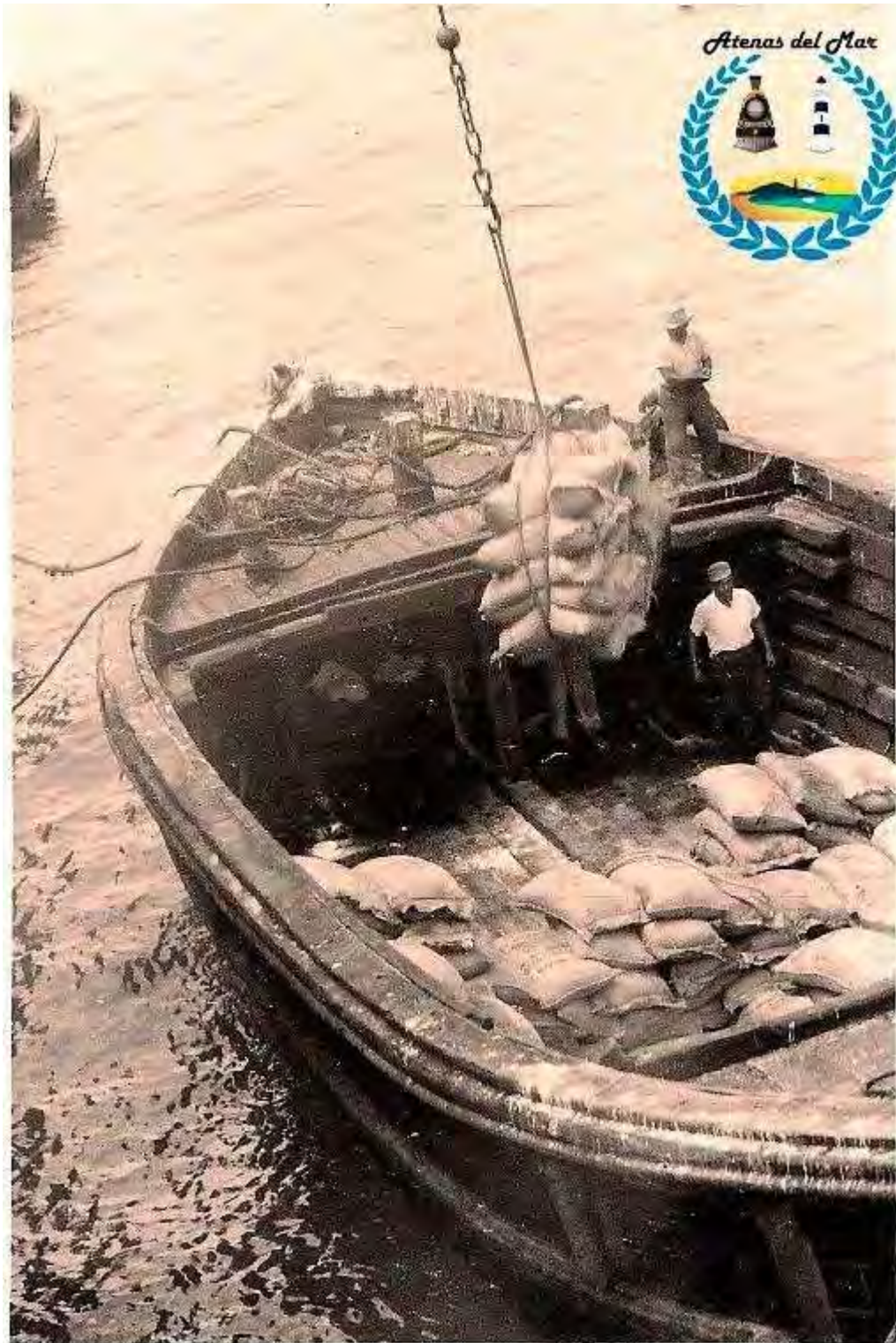


Figura 19 Lingas en lancha (s/f). Nota. De colección particular Familia Trujillo Bernal. www.facebook.com/Atenas-del-Mar

4.1.3. Los winches, grúas o grúas pescantes

Las grúas o winches como les llaman los ex trabajadores marítimos, eran winches eléctricos, pero también los había a vapor: “En ese tiempo eran guinches este eléctricos y había también a vapor” (Toribio Urcia, estibador)

Los winches eran maniobrados por los wincheros, tanto en el muelle como a bordo del barco. La operación específica del winche era trasportar las lingas de azúcar del muelle a las lanchas y de las lanchas al buque: “... cargaban sus sacos, hacían una linga, venían como veinte, treinta sacos y ahí caía la linga donde se ponían dos agarra un saco se lo echaba al hombro y lo ponían así en ruma en el vapor...” (Celestino Baca, estibador). Los wincheros del gremio de estibadores solo maniobraban los winches de abordó, no los del muelle: “...a bordo había guinches, grúas que lo trabajaban los estibadores, ósea nosotros...” (Miguel Mimbela, estibador), ellos consideraban que manejar los winches de abordó requería de mucha agilidad y resistencia.

...mucha gente no le gustaba el guinche por frio, mucho frio, no vez que es pampa pues por decir aquí una casa de 3 pisos era un barco que tenía bodega, puente y entrepuente, allá en el puente los guinches, y a llenar eso de azúcar donde estamos... (Máximo Ñiquen, estibador).



Figura 20 Grúa N° 3 en muelle de Eten. Nota. De libro Puertos del Perú, 1973, p.37.



4.1.4. Los barcos o buques

El trabajo de los estibadores se realizaba a bordo, en los buques que llegaban de diversos países, americanos, japoneses, ingleses, chilenos, hasta rusos, y de los barcos peruanos que pertenecían a la Compañía Peruana de Vapores, como el Pachitea, el Pariñas, el Urubamba, Amazonas, Mantaro, Apurímac, Rímac, etc., estos debían trasladar los sacos de azúcar a las bodegas de los barcos, los sacos llegaban en las lanchas, las mismas que eran recibidas por el winche del barco maniobrado por un estibador de la cuadrilla. Una vez los sacos a bordo estos eran cargados al hombro y llevados a la bodega del barco, si bien antes era en sacos cosidos, en la última temporada de trabajo fue en saco amarrado, donde había que desamarrar y echar la azúcar y acomodarla con la pala, “palanear” y dejarla pareja en la bodega.

... el barco bien alumbrado con comodidades las bodegas bien alumbradas para que uno pueda caminar, pues, llevar la carga al hombro, porque primero llevaba la carga al hombro para irlos acomodando y después vino otro sistema de trabajo ya vino la carga a granel o sea que la azúcar la llevaba en sacos amarrados no más con una pita cortábamos la pita y baseábamos a la bodega azúcar y entonces venían abajo en la bodega que se hacían unos morros altos pero tenía que bajar gente para desparramarla para que se acomode porque si no se subía y se llenaba la bodega no así que tenía que desparramarla... a veces venían unos barcos bien altazos cuando venían vacíos, Uf! Ahí se da un poquito de nervios, subir todito, como a veces ya cuando estaban bien cargados, porque aquí venían a cargar harta azúcar el barco venía bien altazo después ya con la carga iba bajando (Mauro Gonzales, estibador).

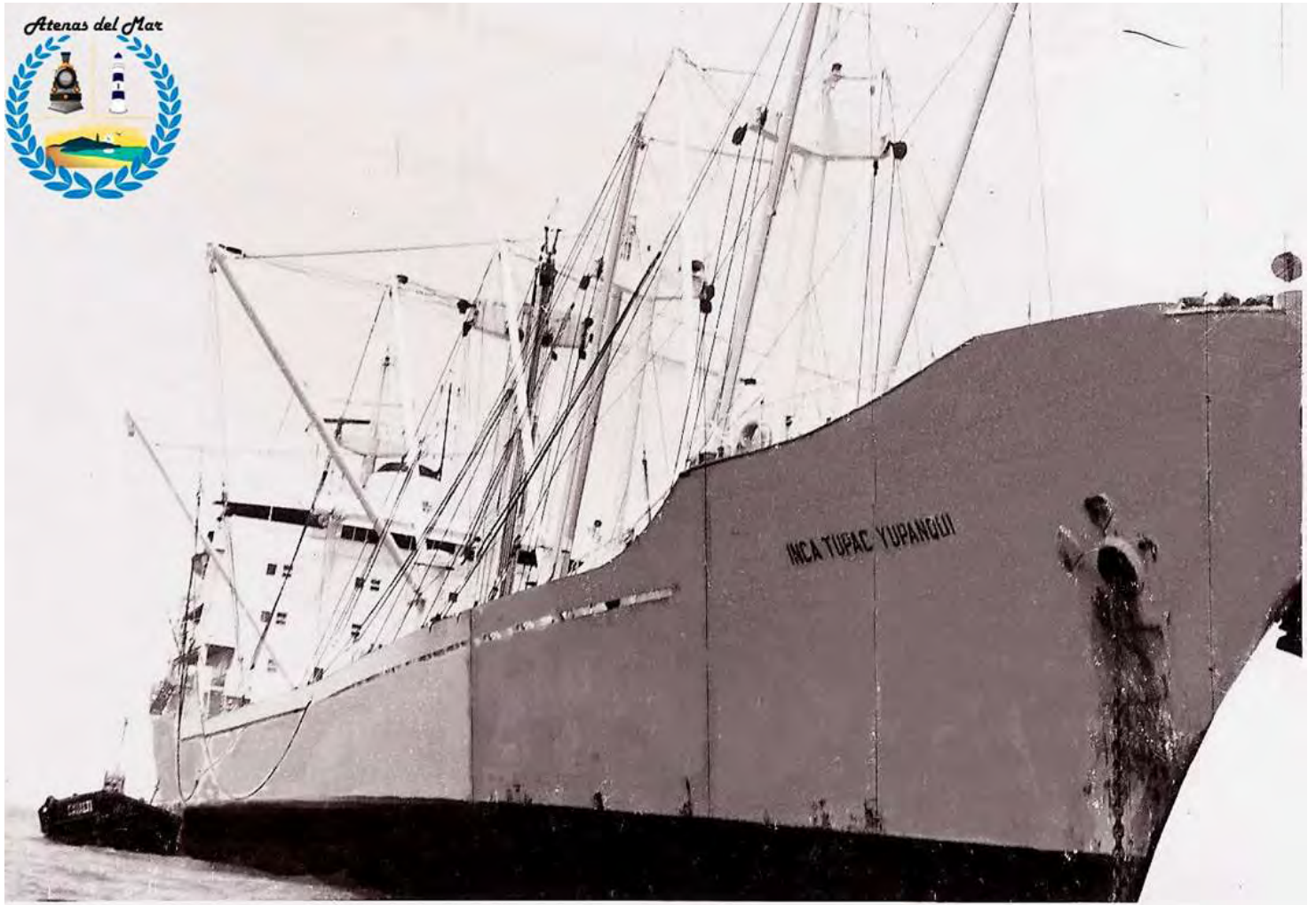


Figura 21 Buque carguero Túpac Inca Yupanqui y lancha Cayaltí, 1960. Nota. De colección particular Familia Trujillo Bernal.
www.facebook.com/Atenas-del-Mar



Figura 22 Trabajadores Marítimos en labor de embarque de azúcar en buque carguero Golden Feece, 1966. Nota. De colección particular Familia Trujillo Bernal. www.facebook.com/Atenas-del-Mar



Figura 23 Trabajadores Marítimos en labor de embarque de azúcar en buque carguero Golden Feece, 1966. Nota. De colección particular Familia Trujillo Bernal. www.facebook.com/Atenas-del-Mar

4.2. Lo que vivimos, tiempos de embarque

El marco temporal de la memoria de los ex trabajadores marítimos se fija en las labores del trabajo y de todo lo que le rodea e implica el embarque de azúcar, si bien también se desembarcó otros productos, es especialmente la azúcar la de mayor relevancia en sus recuerdos, de las rutinas y labores del día a día del trabajo portuario. Los momentos que recuerdan y aparecen en esta narración son recuerdos que se consideran de mayor relevancia al haber quedado marcados en su memoria, siendo el compañerismo y el aprendizaje del trabajo, la resistencia, el sacrificio y riesgos en el interín de las labores, como los embarques de medianoche, así como de buenos momentos de risas con los compañeros: "...era divertido claro, sudando, pero uno serio que hace, más se sufre, más doloroso es el trabajo, hay que distraerse en algo, la pasábamos muy divertido, de todo había bromas..." (José Silva Sanjinés, estibador).

4.2.1. Del amanecer al anochecer: se ganaba bien

En la memoria de los ex trabajadores, el recuerdo de la rutina de trabajo iniciaba muy temprano, a las siete de la mañana ellos esperaban el tren que salía de la estación para llevarlos al muelle a iniciar sus labores. El trabajo podía extenderse hasta la medianoche más aún cuando el barco tenía prisa en su carga, este momento lo hemos denominado del "amanecer al anochecer" porque eran horarios excepcionales, dado que ellos cumplían con un horario regular entre las siete a once y de una a cinco de la tarde. Los horarios excepcionales significaban una mejor paga para los ellos ya que se embarcaba mayor cantidad de azúcar.

...hemos ganado buen dinero, hubo un año 75 o 74 por ahí vino un barco, el barco era hindú, un barco pero grandote se llevó en sacos como cuatrocientos mil sacos...pero mira yo que era suplente, este, trabajaba todos los días hasta la once de la noche, los días domingos trabajaba diez horas, yo que era suplente gané como doce mil soles trabajando seis u ocho días, con Manuel Barreda, que era estibador individual, se ganó como treinta y seis mil soles era un montón de plata un montón de billetes, paraba en el cine...(Miguel Mimbela, Estibador)

...tuve la oportunidad de una semana de sacarme más de mil soles trabajando desde la siete de la mañana hasta las once de la noche como éranos postulantes pasábamos a otro barco terminaba el día volvíamos a regresar al barco a granel

terminaba el día y nos volvían a pasar todos los postulantes rotábamos así, así seguido, los titulares se iban a su casa a dormir y a nosotros nos dejaban allí, en ese tiempo estaba uno más joven podía resistir pues ahora uno ya está viejo...(José Barrera, Estibador).

Si pasábamos momentos bien agradables, bien agradables buenos momentos, cuando habían barcos y venían y trabajan corrido por decir de once a una para aligerar el trabajo lo hacían ellos y a nosotros nos convenía porque cuando trabajan esas dos horas de tiempo nos pagaban el doble por embarcar un saco si por un saco nos pagaban 10 centavos a esa hora nos pagaban 20 así que el que menos a esa hora rapidito para desembarcar y volver ir al muelle cargar de nuevo para ganar más, Uf! Como le digo una serie de beneficios teníamos en esa época trabajamos bastante, pero ganábamos bien, bien, bien ganábamos. (Manuel Ramírez, Lanchero)

Hubo veces que llegaban muchos barcos, se formaban colas de espera para el embarque, y los trabajadores prácticamente terminaban saltando de un barco a otro barco.

...ganábamos buenos centavitos, cuando trabajábamos de siete a doce, una de la mañana o nos veníamos al puerto y pasábamos de un barco a otro porque están ahí haciendo cola los barcos, antes era así los barcos hacían cola para cargar y descargar y nosotros teníamos que pasar al barco en la mañana, ir de un barco a otro ya no veníamos hasta el siguiente día hasta la tarde, ahí nos quedábamos en los buques. (Mauro Gonzales, estibador)

...y así trabajábamos ocho horas, cuatro horas de mañana de siete a once y de una a cinco de la tarde, y muchos barcos han venido de amanecida y han continuado hasta terminar, había barcos que nos amanecíamos trabajando dos días, hubo me acuerdo un barco argentino, hasta como tres barcos que terminábamos y saltábamos a otro barco a trabajar de noche, amanecida. (José Silva Sanjinés, estibador)

4.2.2. Temporadas de descanso: entre cachuelos y pesca

Así como había mucho trabajo, también hubo épocas de escasez, es lo que hemos denominado “temporadas de descanso”, el ritmo de trabajo se ajustaba a la demanda de la llegada de los barcos, por lo cual muchos de los marítimos alternaban con otras actividades como la pesca: “Pescábamos, la mayor parte eran pescadores, otros eran albañiles, otra electricidad y aprendían cachuelitos, así, todo esos trabajos son una aventura eso de que uno va a salir a buscarse algo es una aventura” (Máximo Ñiquen, Estibador).

...los trabajadores marítimos en esa época había trabajadores que tenían sus embarcaciones y se ayudaban cuando no había trabajo marítimo se ayudaba con sus embarcaciones salían a pescar...yo era uno de ellos, mi padre tenía dos embarcaciones una a vela y otra a motor, yo a los nueve años ya me iba a pescar (risas). (Manuel Ramírez, Lancharo, 90 años).

Si claro, porque todo el tiempo no había trabajo este diario, sino había días que dejaban de venir los barcos a llevar las cargas, ahí había quince veinte días a veces hasta dos meses de descanso y en ese tiempo nos dedicamos a la pesca, a la pesa en bote a vela, al anzuelo, todo eso nos dedicábamos (Mauro Gonzales, Estibador).

Para algunos trabajadores marítimos que no se dedicaban a la pesca existía la posibilidad de solicitar préstamos a la agencia.

No había trabajo...nos daba préstamo en ese tiempo diez soles era plata pues nos daban y cuando había trabajo nos descontaban por partes pagábamos, por partes pagábamos y no nos faltaba la plata porque nos daba la agencia...Yo no he sido pescador, había otro grupo de pescadores pero yo nunca he sido pescador, yo he sido trabajador del buque no más, pero pescador no he sido (Toribio Urcia, Estibador).

No, cada mes, dos meses, tres meses y cuando eran tres meses parábamos en la agencia esto para que nos den préstamo ya cuando había trabajo nos descontaban ahí... (Federico Reyes, Muellano, 70 años).

Esperábamos íbamos a la agencia a preguntar, jefe, cuando viene el barco, tal fecha de aquí ocho días, diez días ya venían a trabajar, venían a cargar los barcos según los barcos había por cuarenta, cincuenta mil, cien mil sacos venían a cargar

esos, ya teníamos para quince días de trabajo todos los días, pero más había trabajo que descanso porque no le digo que venían barcos de distintas naciones a cargar y descargar (Manuel Vicente Chancafe, Lanchero, 75 años).

Porque el trabajo marítimo la costumbre de uno, no había dos meses de trabajo, pero la gente se dedicaba a pescar se dedicaba a otra cosa, como yo he trabajado de estibador, pero yo iba a ayudar a mi papá a trabajar al correo y ahí ganaba una propina de parte de mi padre... (Dante Trujillo, Estibador, 75 años).

4.2.3. El aprendizaje, esfuerzo y riesgos del oficio

Cada gremio conocía sus labores y se organizaban a través de cuadrillas y parejas, pero cuando se tenía que aprender de las labores, no había manual de instrucción sino la observación y experiencia de los viejos. “Mirando ahí no más poco a poco fui hasta que me puse ágil en eso, me decían el loco porque los corría con la linga (risas)...buenos tiempos para que” (Celestino Baca, estibador).

Nosotros manejábamos las máquinas...en ese tiempo eran winches eléctricos y había también a vapor, era fácil, nos enseñaban pues, los mismos, si eran los chilenos, que va a manejar, entonces esto se maneja así, hay que abrir esta palanca acá, nos explicaba cómo era pues, de allí como aprendimos ya tanto tiempo, ya con el tiempo uno ya no nos explicaba porque uno ya sabía, con el tiempo uno aprende, como los buques iban y venían, si, y aprendíamos pues, y ese era el trabajo de nosotros. (Toribio Urcía, estibador)

...en una cuadrilla compuesta de diez gentes habían señores ya de más edad y siempre se les dio por enseñarme y yo como siempre he tenido interés aprendí, o sea que la mayor parte del trabajo he sido winchero, sentado así con mi winche pues, jalando carga del lanchón para arriba, no porque tenía miedo al trabajo, ya los viejos se cansaban de noche en el puente, puente se le llama donde está el winche en altura y ese frío de noche ya no podían resistir ellos, y decían que los muchachos suban los que querían los que no, no (José Antonio Barrera, estibador).

Uno tenía que ir cuando era suplente te tocaba con un firme, él es el que te enseñaba y uno tenía que aprender pues conforme ibas esto trabajando ya aprendías porque a veces no iba tu pareja que estaba enfermo no iba, yo, ya pues ponían un suplente ahí...claro ahí poco a poco íbamos aprendiendo hasta que ya

entramos de firme y ya sabíamos (Federico Reyes Periche, muellano).

...me mandaron a la quinta cuadrilla, cada cuadrilla se componía de diez hombres y en esa cuadrilla había un estibador antiguo o sea más antiguo que yo pero relativamente joven también me llevaría pues unos ocho, diez años se llamaba o se llama porque está vivo Daniel Díaz y el me enseñó a manejar los winches, la grúa y la pluma loca y yo siempre recuerdo y estoy agradecido de él...pero él me enseñó y siempre se lo agradezco cuando lo veo (Miguel Mimbela Reyes, estibador).

Cuando entré a trabajar de lanchero titular ahí nosotros mirábamos a los antiguos que estaban trabajando ahí y ya nosotros sabíamos como agarraban el timón para la lancha ponerlo a babor, estribor, proa y popa. (Emilio Huamanchumo Necisup, lanchero)

De los esfuerzos y resistencia que los trabajadores marítimos pasaban eran prácticamente las del oficio mismo, el cargar y manipular, la fuerza, y la exposición a climas y horarios extremos, así como de accidentes.

... pero si peligroso, cargaban sus sacos, hacían una linga, venían como veinte, treinta sacos y ahí caía la linga donde se ponían dos agarra un saco se lo echaba al hombro y lo ponían así en ruma en el vapor. (Celestino Baca, Estibador, 85 años).

...por lo regular acá, este en días de trabajo siempre ocurrían accidentes, chapaduras, quebraduras de huesos todo era pues este por el trabajo, era un trabajo bruto...se accidentaba pe', ya uno conocía pue' mandaba a virar el winchero en la oportunidad uno hacia así y uno ya estaba virando pero a veces se levantaba la pieza y se pone, al que se descuidaba chocaba y lo lastimaba así lo golpeaba, varios accidentes todo ese trabajo era peligrosísimo que uno tenía que cuidarse uno mismo y nosotros los wincheros por decir que veíamos, habían barcos llenos, había barcos había...veía todo cuidaban las personas de ahí con cuidado, pero habían barcos que no tenían eso y no lo alcanzaba a ver uno teníamos que hacerle caso al portaloneros que vira, tira, arrea todo eso ya era una costumbre ya pero, ...yo he tenido oportunidad de manejar eso, así que he llevado un trabajo bien peligroso, peligro, esos guinches pes este...pero la gente que...ha sabido desempeñarse... (Máximo Ñiquen, Estibador).

He sido winchero, sentado así con mi guinche pues, jalando carga del lanchón para arriba, no porque tenía miedo al trabajo, ya los viejos se cansaban de noche en el puente, puente se le llama donde está el guinche en altura y ese frio de noche ya no podían resistir ellos, y decían que los muchachos suban los que querían los que no, no (José Barrera, estibador).

...había mucha gente que no le gustaba el winche por frio, mucho frio no vez que es pampa pues por decir aquí una casa de tres pisos era un barco que tenia bodega, puente y entrepuente, allá en el puente los guinches a llenar eso de azúcar donde estamos, se llenaba acá pasamos al puente ya, así es que todas esas cosas que hemos pasado acá... (Máximo Ñiquen, estibador).

...ese pareja era una bestia para tirar palana, cuando el buque se estaba techando, yo era más alto pues, yo subía, y estaba así pues (se pone en posición de jorobado) ya no tenía cintura pues, y él me decía, siempre me decía, “pareja, vaya, vaya siéntese allá” y se quedaba él solo pues, era una bestia tirando palana, yo también jalaba pues maso menos, pero él me ganaba pues, y cuando estábamos para salir, para salir de la parte de adentro, por la parte de cubierta por la parte de la escotilla, me decía “no vaya, vaya” y se quedaba él solito...pa! pa! (Miguel Mimbela).

Las mareas fuertes era otro de los factores que se debía sortear o acostumbrarse, los estibadores debían subir a los barcos por medio de escalas, escaleras, entre un barco que se mecía, el buen equilibrio y la buena suerte de no caer al agua.

Ha habido varios accidentes, pero yo he tenido la buena suerte que no tuve eso y el mar era acá peligroso, a veces también amanecía unas olazas, así nosotros nos íbamos en el remolcador que llevaba una lancha nos llevaba del muelle al barco íbamos así íbamos así venía la ola la paraba, ¡asu! (gestos de la ola alta) pero acá nos acostumbramos no nos llamaba la atención hasta que llegamos al barco y subíamos al barco a trabajar pues... el buque tenía escalas, como las escala que tienen en los edificios, no tienen así unas escalas (escaleras), que usted sube a la segunda planta, los edificios, así tenían los buques al costado del buque era así , así igualito como la escala que usted sube a un edificio y de allí el remolcador se pegaba acá y nosotros nos prendíamos y por la escala esa subíamos hasta arriba... uno estaba acostumbrado, es que el buque no estaba así paradito, el buque se hacía

así (mueves las manos como vaivén) el agua lo mueve pero ya uno lo veía se aventada y se prendía y caminaba subía otro, otro, así era... a veces se iban al agua pero al mismo los agarraban y los sacaban... como estaba el remolcador allí la gente le tiraba un cabo lo jalaban y lo subían otra vez, así era antes pues (Toribio Urcia, estibador).

Sí, claro que era peligrosísimo peor cuando el mar de embravecía tenía que arriesgar las lanchas los remolcadores, pero nunca hubo un naufragio grande cuando había el mar bravo avisaban que no llegaban al muelle o que no saliera el trabajador al barco porque así hubo un tiempo pues que estaban ellos así... bueno sí, yo una vez me caí a las once de la noche a bordo por bajar me resbale, pero el mar estaba quietecito y como ahí están los compañeros que ahí mismo le tiran un cabo a uno para que lo prendan y lo jalen, y no pasó nada, había otros que sufrían el golpe caían mal pues (Mauro Gonzales, estibador).

Si era bien peligroso, exactamente cuando la mar estaba brava tenían que haber mareas para poder trabajar bien o cuando estaba brava o cuando el barco estaba apurado pagaba para que exactamente para que nosotros trabajáramos pero con mucho cuidado a veces se rompían las bozas se rompían la vitas y habían accidentes...nos bajábamos así y cuando queríamos subir la misma cosa y peligroso era de noche no de día, de día era más peligroso porque a veces venían unas mares alta a veces uno se caía... no claro no pasaba nada claro porque ahí mismo le tiraban cabo a uno lo jalaba, si había por eso le digo que era bien peligroso (Manuel Vicente Chancafe, lanchero).

Si, cuando había braveza y así trabajábamos con braveza a veces se rompían los estrogos y se caían los sacos, al agua, a la lancha, no vez que el barco jalaba las lingas y a veces se rompía el estrogo y caía, así nosotros trabajábamos... varios se han caído por la braveza varios que se han ahogado una época de mi papá, Fausto Alache, venía una grúa por alzar una pieza se metió la pieza arriba en la proa y cayo el guinche con todo y la lancha también se volteó ahí hubo bastantes ahogados, ahí cayo mi papá don Chirro... mi papá Fausto Alache, ahí cayo mi papá, varios amigos de mi papá cayeron ahí han fallecido, los que se salvo fue mi papá y como se llama don Chirro los únicos, porque cuando cayo la grúa se tiraron ellos al agua pero los demás no, se metieron se enredaron con la manta se ahogaron (Santiago Alache, estibador)

4.2.4. Toneladas de azúcar en miles de sacos, de 115 kilos a 50 kilos

La azúcar que se embarcaba se hacía por miles de sacos, fueron muchos sacos que tuvieron que transportar y embarcar, no solo en cantidad sino en peso, sus antecesores cargaron sacos entre 100 y 115 kilos, si cargar sacos de 80 y 50 kilos, que fue lo que ellos cargaron, imagínese llevarse al hombro y cargar más de 100 kilos.

Poco a poco se ha ido disminuyendo la cantidad de kilos de sacos es decir en el peso porque los viejos los que los comenzaron a trabajar acá que los he llegado a conocer han sido hombres que han levantado bultos de ¡115 kilos!, ocho horas, diez horas, dieciocho horas trabajando, descansaban pue', tomaban desayuno, almuerzo y lonche nada más, pero seguían trabajando, trabajaban al destajo, ganaban por tonelada, el que gana...el que hacía más ganaba más el que hacía sobretiempos le pagaban, una tarifa este, que era se pagaba regular y como así el tiempo y así sucediendo han entrado nuevos este, generaciones, se ha ido disminuyendo el peso del saco de ciento cinco viene a quedar en ciento cinco ya después de ciento cinco viene a quedar en ochenta, ya, después de ochenta han venido a quedar en cuarenta y cinco...en cincuenta kilos, ya que somos los últimos que nos queda, yo he gozado eso...(Máximo Ñiquen, estibador)

Si, producían bastante azúcar, de acá la traían al puerto, en ese tiempo había ferrocarril pues, la máquina traía, no había carreteras como ahora, en la máquina traía desde Pátapo, Tumán, Pomalca, venía la máquina hasta acá el puerto y de allí la azúcar venía en sacos, en ese tiempo había sacos de cien kilos, cada saco... (Toribio Urcia, estibador).

...primeramente embarcábamos sacos de ochenta kilos de azúcar saco cosido que iban así con todo, pero después vinieron los barcos que ya no llevaban de ochenta kilos sino de cincuenta, sesenta kilos pero anterior de esos habían sacos de cien kilos y de ciento cinco kilos de azúcar moscabada que era negra y que pesaba más que todas esas (Manuel Ramírez, lanchero).

Ah no, si claro en ese tiempo habían sacos con peso de ciento cinco kilos entonces en ese tiempo el que era muchacho se cargaba ese saco entonces ya después los mismos la directiva los jefes todos, solicitaron a quejarse por el peso y pidieron que se rebajara los jefes pidieron a las compañías, a las haciendas que mandaran sacos con menos peso, pero entonces, mandaron sacos de noventa y tres kilos no le sacaron muchos kilos entonces vino ya el peso de ochenta kilos tampoco no

nos convenía porque nos pagaban una miseria en el saco entonces ya hemos pedido cincuenta kilos pero en el de cincuenta kilos nos bajaron más el precio entonces les dijimos que quedara en ochenta kilos ahí quedo ahí terminamos...bueno habían unos señores bien fuertotes, por eso le digo yo poco tiempo cargué eso yo estaba por la edad de veintiuno, veintidós años... ¡Uh!, miles de sacos pues, unos venían cuarenta mil sacos, ochenta mil sacos, ciento cinco mil sacos, todo lo llevaba el barco venia hacer una escala no más el barco acá a llevar, estaba días también a veces cuando trabaja ocho horas estaban meses aquí, dos meses, tres meses, demoraba mucho de ahí ya pues (Mauro Gonzales, estibador).

Mire, la máquina venía desde Tumán, Pomalca, Pucalá una parte de Cayaltí, se armaban unas plataformas ahí venían los sacos de azúcar más o menos jalaban un promedio en un viaje más de dos mil quinientos sacos de azúcar de setenta kilos... según el tamaño (de la lancha) habían unas de seiscientos sacos, de mil doscientos sacos, la más chica ha sido de cuatrocientos sacos antes eran los sacos de ochenta kilos pero ya como vino a granel como ya no era cosido solo amarraba los sacos y venían con setenta kilos (Francisco Ñiquen, estibador).

La carga de azúcar se hacía por toneladas, y eso se reflejaba en el número de sacos de azúcar que se movilizaban, y esto se intensificaba durante los horarios excepcionales de trabajo cuando los barcos se juntaban y debían esperar para embarcar azúcar, si bien hubo tiempos de descanso también hubo tiempo de arduo trabajo.

...una lancha de quinientos sacos que llevábamos al barco en el barco trabajábamos dos parejas por lo menos 1 hora de trabajo desembarcábamos todo eso, nos colgábamos en la parte del barco atrás porque había otras lanchas que estaban ahí formando colas para poder llegar al muelle otra vez a cargar mientras eso estaba uno jugando o pescando a veces haciendo cualquier cosa, y que no teníamos nada que hacer... (Manuel Ramírez Chima, lanchero).

O sea, cuando iban a llegar a un puerto por medio de la capitanía se comunicaban tal día llega el barco tal, tal de tal sitio a embarcar tantas toneladas de azúcar, ya por ejemplo dos mil toneladas, tres mil toneladas de azúcar (Jesús Espinoza Chima, estibador)

...una lancha de quinientos sacos que llevábamos al barco, en el barco trabajábamos dos parejas por lo menos una hora de trabajo desembarcábamos todo eso, nos colgábamos en la parte del barco atrás porque había otras lanchas que estaban ahí formando colas para poder llegar al muelle y otra vez a cargar, mientras eso estaba uno jugando o pescando a veces haciendo cualquier cosa, sino teníamos nada que hacer. (Manuel Ramírez Chima, lanchero)

...el primer jefe cuando venía la máquina decía tantos sacos viene venían en carro y ahí repartía su carga arriba del muelle a dejar en cada guinche, y ahí los muellanos desembarcan, y de ahí nosotros teníamos un capataz y por medio de él decía 400, 500 y mil ya nos apuntaba y ya para que el jefe nos preguntaba cuanto han hecho de carga en el día porque hacíamos varias viajes a cada rato, cuando estábamos en la bodega donde tenía la azúcar, abordo había un jefe que repartía la lancha te toca el uno, cinco y nos llevaba el remolcador hasta allá atracábamos en el barco y subía la carga por medio de ellos. (Marcelino Huamanchumo, lanchero)

...cuando llegaban los barcos los ponían (los sacos) en los carros y los jalaba una máquina, era lo primero en embarcar, tenían como 10 toneladas teníamos por lo menos como una semana de trabajo otros que venían que se amontonando 2, 3 barcos hasta 4 barcos, y a todos les daban prioridad pues a todos les daban movimiento... (José Barrera Tancún, estibador)

...esperábamos íbamos a la agencia a preguntar, jefe, cuando viene el barco dice tal fecha de aquí 8 días, 10 días ya venían a trabajar, venían a cargar los barcos según los barcos había por 40, 50 mil 100 mil sacos venían a cargar esos, ya teníamos para 15 días trabajo todos los días pero más había trabajo que descanso porque no le digo que venían barcos de distintas naciones a cargar y descargar. (Manuel Vicente Chancafe, lanchero)

4.2.5. Compañerismo, buenos momentos y buenas cosas

El trabajo trascendía las rutinas y hábitos de las labores, generando un ambiente único, entre bromas, ayuda, enseñanza, amistad, deporte, no solo entre sus pares connacionales y gremiales, sino con los trabajadores de los barcos extranjeros, se compartía, se intercambiaba y se regalaban productos:

Era armonioso divertido porque todos nos jugábamos...siempre le decían tu eres tal y nadie se molestaba nadie se picaba por las bromas que nos hacíamos, era divertido...la pasábamos muy divertido, de todo había bromas, juguetones el que se picaba perdía, ahí le daban más. (José Silva Sanjinés, estibador).

Uy, era una familia completa pues porque eran 7 en cada lancha, había 7 hombres 7 trabajadores tres parejas más un patrón que le llamaban el que gobernaba la lancha ese señor no trabajaba sino se encargaba de gobernar la lancha no más... (Manuel Ramírez, estibador).

...cada cuadrilla eran doce hombres, doce, eran amigos esos 12 trabajamos juntos, el otro grupo también 12 y así, nos hacíamos amigos entre nosotros pues (Toribio Urcia, estibador).

Claro que, si yo recuerdo a mis amigos, yo trabaje con un amigo muy bueno, el finado Reupo, Santos Ruminche, Demetrio Duran, ya están muertos, Romualdo Estrada, Otiniano Reupo, Serapio Gonzales, varios, varios amigos todos amigos que eran del gremio, porque de ahí todos éranos conocidos, eran los que trabajábamos con nosotros... (Mauro Gonzales, estibador).

Si unidos, donde nos encontrábamos, que haces tú por acá me voy a pescar, y tú, me voy a acompañar, me voy al monte, nos poníamos de acuerdo un día mañana me voy a Eten, ven no más, porque así nos íbamos a Cayaltí, Pátapo, Pucalá, Pacasmayo nos hemos ido a pasear, a recorrer todos esos sitios... (Máximo Ñiquen, estibador).

Los trabajadores marítimos recuerdan como compartían y pasaban buenos momentos con los compañeros extranjeros: “Claro, si había algunos que hablaban el inglés y por medio de eso se trasmitía, bajaban a jugar fútbol acá” (Emilio Huamanchumo Neciosup, lancharo).

Hay buques que han bajado para jugar con nosotros fútbol me acuerdo un buque

griego bajo a jugar con nosotros fútbol y después fuimos en ese tiempo había un bar a las orillas del río que se llamaba la bocana el bar ahí fuimos a tomar con los griegos después otra vez bajo el equipo de fútbol de un equipo alemán también fuimos allá a la bocana lógicamente que ellos pagaban casi todo. (Miguel Mimbela, estibador)

...con muchos sí, conversábamos a veces el idioma no, pero algunos más o menos hablaban algo que se dejaban entender y se hacía amistad o por señales ya uno por lo menos entendía ciertas palabras en inglés... acá nos hemos divertido con los ingleses más porque mucho les gustaba jugar fútbol, justo jugamos un partido y nos invitaron un almuerzo había un centro recreativo la bocana nos hicieron un agasajo, era un río y ahí hay una bocana un centro turístico que tenía su lancha, hace tiempo que ya no existe...(José Silva Sanjinés, estibador)

...aquí los del puerto siempre me han visto que traía yo bozas, bosa es un cordón elástico que atracan los vapores...cuando comencé a trabajar ellos venían con sus tremendas bozas y en lugar de botarlas me las daban a mí y yo les preparaba como estaba mi mujer viva, nos preparaba un pato, gallina, causas así les llevaba y yo me venía así en el muelle y decían que yo me lo robaba, bien envidiosos, y ahora el resguardo sabía, pues, no vez que veía lo que llevaba y me pasaban, así como si nada pues, ya pasa, pasa, yo calladito y buenas bozas y en esos tiempos hacía mis sogas, que venían bastante gente a vender verduras, y yo hacía sogas y las cambiaba y me daban verduras no gastaba, buena vida, ahora está bien fregada. (Celestino Baca, estibador)

...decían paisano, mucho le gustaba la hierbaluisa, el chileno, paisano tráeme un poquito de hierba luisa pues paisano entonces nosotros le llevábamos un puñado, ya ellos nos regalaban jaboncillo, nos regalaban un pedacito de carne, este regalaba cualquier cosa, pero era de comer, lo que no teníamos nosotros ya lo traíamos y ya el resguardo no nos quitaba porque ese era regalo. (Manuel Vicente Chancafe, lanchero)

...había los chilenos, mucho les gustaba el plátano, les cambiábamos plátanos por cigarros por alguna cosa chocolate le cambiábamos, después cambiaban una sandía una cosa, les gustaba mucho la fruta a los chilenos, a los americanos poco,

a los ingleses comían también fruta llevaban su buena fruta, lo cambiaban. (Jesús Espinoza Chima, estibador)

Había esa amistad esa confianza que cuando ellos querían algo del Perú lo encargaban a los trabajadores, por ejemplo el chileno, le gustaba la hierba luisa, y la llevaban allá la pican, la pican y la pasan en envase de vidrio para que el vidrio no es como el plástico de malas consecuencias, y en gratitud esa regalaban varias cosas alimenticias y a veces regalaban ropa, los españoles traían también buenas ropas... (Máximo Ñiquen, estibador)

Al segundo día que iba uno a trabajar ya se encontraba con ellos y la amistad se hacían amigos y a veces nos daban algunos regalos de esos que traían a veces nos daban un radio ellos traían ahí en su camarote traían cosas radios chicos a pilas a veces traían sabe qué cosa, unos árboles de navidad desarmables y todo y regalaban a uno ropa , polos que traían de otro sitio cuando uno era bueno en ese tiempo uno bueno se portaban bien con uno pero como digo yo ha habido una amistad con toda , le llamábamos han llegado los gringos porque venían de EE.UU a veces alemanes a veces venían griegos pero la gente un poquito rebelde eran los griegos orgullosos no le gustaba nadie los que eran buenos los americanos EE.UU españoles llegaban también esos sí hablan bien le castellano, los griegos como digo eran un poquito. (Dante Trujillo, estibador)

La llegada de barcos extranjeros incentivaba el intercambio y el comercio de productos sofisticados y a precios módicos, pero bajo la modalidad del contrabando, por lo mismo que los resguardos que eran los vigilantes en el muelle estaban a la orden del día con los trabajadores marítimos.

...en ese tiempo había mucho contrabando había bastante cigarro, cigarro pero los mejores cigarros, Camel, Lucky, Chester, Uyyy! que rico cigarros señorita un olor que tenía y nosotros a veces traíamos escondido una cajetilla bien escondida, porque si se la veían se la quitaban, se la quitaba no dejaba... si olor bastante olor, loción, la loción inglesa era lo mejor se llamaba, Yarlé esa es la marca jabón Yarlé, loción Yarlé, todo eso había en los buques ingleses... (Toribio Urcia, estibador)

...esos barcos que traían muchas cosas perfumes todo pasaba por acá para el Callao y se veía que esos barcos vendían esos productos acá, yo compraba para vender, whisky cigarro y todas esas cosas, porque daba la oportunidad, y nos daban la oportunidad los resguardos, eso no se puede quitar, puede ser para tu uso o sino pues te vas a ganar un solcito o algo más...yo he tenido la suerte de decir que he tomado mucho licor extranjero porque yo trabajado, yo he comprado botellas de whisky a 4 dólares y el dólar en ese entonces estaba cincuenta, vendía 10 y me tomaba dos. (Máximo Ñiquen, estibador)

Bueno, en esa época que te digo se conseguía (whisky, vino) pero este para eso uno guardaba para compromiso cumpleaños de la señora, de la mama, de uno sacaba uno dos tres botellitas. (Jesús Espinoza, estibador)

4.2.6. El Puerto volverá: El Terminal Marítimo

Si bien este acápite no está relacionado con la memoria de los trabajos marítimos, lo es a modo de reflexión final y de aquello que les gustaría en un futuro, no para ellos, sino para las generaciones que vienen atrás, como una oportunidad de trabajo, así como la tuvieron en ellos en su momento.

Las esperanzas es lo último que se pierde, y con los anuncios del presidente Vizcarra sobre el Terminal Marítimo de Puerto Eten, reafirmando su compromiso y prioridad con la obra, algo que los ex trabajadores marítimos han escuchado durante muchos años, pero la espera lo vale, el Terminal le devolverá a Puerto Eten todo lo que en algún momento tuvo y ellos vivieron, y que las nuevas generaciones deberían tener.

...van a componer, (Terminal Marítimo) tiempo y tiene así y algunos creen, hasta que yo no al saber y al oír por primera vez eso que van a componer me alegro, pues, pero tantos años que vengo oyendo que van a componer el muelle me quedo pensando los oigo y como los presidentes que prometen todo y después nada, hasta ahora, cuando los oigo calladito me quedo... (Celestino Baca, estibador)

Lo único no más que se espera es no más esto, el alcalde está peleándose para que le hagan el Terminal para que hagan el Terminal, tiene que ser algo positivo de Olmos porque dicen que ya está para terminar ojala pues, porque estando Olmos con todas sus trabajos hechos va haber bastante trabajo y esa vaina de cómo se

llama de la fruta... pueden cambiar ya cuando nosotros estemos bajo tierra ya pues los que vienen atrás ya tendrán esto, esa suerte de ellos, porque acá haciendo el Terminal por lo menos van a necesitar no solamente todos de acá del Puerto no, tiene que venir de Chiclayo de todo sitio porque se necesita un montón de gente así como Salaverry, ahí hay bastante trabajo...(Francisco Reyes, muellano).

Ah no, por ejemplo, si es bueno si harían el Terminal sería para la gente que viene atrás los muchachos que vienen atrás porque ya nosotros ya que, solamente si ojalá que lo hicieran como para verlo no más porque si no ya el señor nos lleva... ojalá que Dios rogara que exactamente hicieran el Terminal para la gente que tanto muchacho sin trabajo y por trabajo que no tienen crea la delincuencia tanta delincuencia robos matanzas de todo hay en la vida, esperar al señor Ollanta Humala ayude a la nación que lo compongan a la nación porque presidente sobre presidente vienen, viene quien se lleva la plata, ellos los ministros (Manuel Vicente Chancafe, lanchero).

Hay un problema, quieren hacer aquí en el Puerto Eten un Terminal Marítimo eso está años pero nunca los gobiernos... eso ya nosotros ya no lo alcanzamos ya será para los muchachitos que recién están creciendo pues, pero nosotros ya no, sería bonito que hicieran eso ¿no?, para verlo aunque sea no, porque ya nosotros no vamos a ir a trabajar allá nosotros somos jubilados ya no dan trabajo... para verlo como es pues y el puerto ahí se va más arriba pues porque ya viene más gente hay más trabajo le cambia el ambiente al puerto, aquí está a la siete de la noche no ve nadie uno que otro pasa pero de acá, allí... salvo que hagan el Terminal Marítimo ahí puede cambiar el ambiente del puerto ahí si viene hasta más gente de otros sitios a trabajar acá pescadores vendrían de Santa Rosa, de San José acá... (Toribio Urcia, estibador)

Que puedo decir esperar lo que ofrecen los señores y ojalá que uno puedo alcanzar para mirarlo, el terminal marítimo, un malecón en la playa, embellecer la playa pero hay que esperar el nuevo gobierno, más para los muchachos para la juventud que ellos son los que necesitan trabajo (Mauro Gonzales, estibador)

Acá la desesperación mía y de todos los mis compañeros que están vivos es el

terminal marítimo de puerto Eten, ese terminal marítimo de puerto Eten es un proyecto del año 33 porque eso me lo conversó mi papá y todos los señores de más de edad, desde ese año esta, y cuando yo he tenido uso de razón... (Máximo Ñiquen, estibador)

Yo me acuerdo de mi abuelito, él decía, hijo tu si vas alcanzar el terminal marítimo, yo ya no, resulta que yo también voy a llegar a esa edad y estoy con la esperanza de que va a llegar... por eso digo ya mismo, porque estos, los habían visto cómo iba hacer toda la forma como se ha portado este puerto, tiene hondura, sin que hagan excavación, tiene hondura, desarena de manera natural, si... que nos acompañe las esperanzas (Jesús Espinoza, estibador).



CONCLUSIONES

Puerto Eten y el auge del azúcar

Puerto Eten fue un puerto importante de exportación de azúcar en el departamento de Lambayeque hasta mediados del siglo XX. Lambayeque tuvo a cuatro grandes haciendas azucareras: Túman, Pomalca, Pucalá y Cayaltí, las cuales conducían sus mercaderías a Puerto Eten. El auge e incremento de la producción de azúcar favoreció las exportaciones y el trabajo marítimo, y fue Lambayeque junto con La Libertad las regiones de mayor producción de azúcar en el país, alcanzando un 83% de la producción en la década de 1930 con una participación del 21%, que creció al 29% en 1945. Durante el periodo de 1945 a 1968 la industria del azúcar vivió el boom de la postguerra, acuñado así por Taylor (2017), mantuvo por dos décadas un crecimiento sostenido dada la expansión de la económica mundial y mejores precios de los productos básicos. Este crecimiento se vio favorecido por los proyectos de irrigación a gran escala impulsados por el gobierno de Odría, con ello se ampliaron las áreas cultivadas y la producción, entre 1959-1962 el azúcar se incrementó en un 63 por ciento. Junto a ello las mejoras tecnológicas acompañaron el crecimiento de la industria, mecanización, tractores y remolques, los cuales redujeron los costos de producción.

A inicios de la década de 1950, la industria recibe el incentivo del temporal de Guerra de Corea (1950-1953), y a fines de la misma década por la Revolución Cubana (1959) con la cual Estados Unidos bloquea a Cuba su cuota azucarera y esta es repartida entre los países pro estadounidense, con lo cual Perú obtuvo una favorable cuota y con la cual pudo mantener su rentabilidad y producción hacia la década de 1960: Lambayeque durante la década de 1960 produjo cerca de 6 030 000 millones de toneladas de azúcar.

Sin embargo, la industria azucarera presentaba síntomas de crisis hacia la década de 1950 la competencia y rentabilidad de los sectores como pesca, la minería y la manufactura, así como la producción en países caribeños y la caída de los precios en el mercado mundial, y el consumo interno, la falta de renovación tecnológica y de tierras, las luchas sociales y sindicales de los trabajadores, terminaron por mellar la rentabilidad de la industria de la azúcar. A mediados de la década de 1960 entró en crisis los principales sectores exportadores, disminución de capital e inversión, devaluación de la moneda, y todo ello sumado a los conflictos, desigualdades sociales y sindicales de una masa

importante de la población excluida frente al sistema político y dominante de la élite política y comercial.

Con la llegada del gobierno por un golpe de estado por una junta militar al mando de Juan Velasco Alvarado el 3 de octubre de 1968, el gobierno implemento una serie de reformas que buscaron terminar con la dependencia y control de sectores económicos importantes para la economía, las cuales estuvieron en manos y orientadas al extranjero. La Reforma Agraria dada en junio de 1969, expropió los complejos azucareros, las cuales se constituyeron luego en Cooperativas Agrarias de Producción (CAP), en Lambayeque se constituyeron: Pomalca, Pucalá, Tumán y Cayaltí.

Pasado la expropiación y constitución de las CAP, durante los años posteriores de la década de 1970 la producción superó el promedio registrado durante la década anterior entre 1965-1969, para lo cual Taylor (2017) denomina este momento como un entusiasmo inicial, mientras que Rojas (1992) denomina la Primavera Azucarera a la mayor producción entre 1970-1975, no solo al impacto ideológico que generó expectativas ánimos y energías de los cooperativistas, sino también a las mejoras climáticas y aumento de precios en el mercado internacional. La participación de producción de Lambayeque fue de 6 500 000 toneladas de azúcar.

Sin embargo, parte de la producción estuvo destinada a la demanda del mercado interno, y sumado a ello la baja de inversión, escasez de tierra e irrigación, la mala administración de las cooperativas, factores climáticos adversos de sequías entre 1979-1980 y el fenómeno del niño entre 1982-1983, fue justamente las condiciones climáticas las que terminaron por complicar la situación de las CAP y su inminente crisis, manifestándose que por primera vez en la historia del país, el gobierno tuvo que importar azúcar, hacia 1980, para satisfacer la demanda interna. Con la crisis de las CAP azucareras los trabajos de embarque habían disminuido considerablemente entre 1976-1978 con lo cual sumado a una afectación del muelle al caer treinta metros de su estructura a causa de un maremoto el 17 de junio de 1978, el puerto cerró sus operaciones, y obligó a los trabajadores marítimos a trasladarse a puertos como Pimentel o Salaverry.

La memoria de los ex trabajadores marítimos se contextualiza precisamente en este momento, no obstante, va más allá de las cifras y toneladas de azúcar que se embarcaron, para ellos significó un momento de auge, de oportunidades que vivieron siendo puerto exportador de azúcar entre 1950 y 1970.

Memoria Colectiva: seguimos siendo Trabajadores Marítimos de Puerto Eten.

La memoria colectiva muestra a los individuos interconectados e inmersos socialmente, integrando e interactuando en diversos grupos, lo que explica el diálogo y vínculo de sus recuerdos, los cuales coinciden y se respaldan en una base común, un marco temporal de la etapa de auge portuario, labores, rutinas, y un marco espacial, de los lugares donde se desempeñaron, como el muelle, las lanchas y los barcos. Han transcurrido más de treinta años y la memoria se mantiene presente y viva, muestra lo que sus experiencias significan, resaltando el esfuerzo, riesgo, resistencia, compañerismo y oportunidades, y así mismo un carácter histórico y tradicional, que responde al vínculo con el entorno y oficio ejercido por los padres y abuelos. Una memoria que les permite reencontrarse y reconocerse en el grupo.

Una memoria presente y viva, después de tantos años.

Después de más de treinta años, la memoria colectiva sigue ahí, presente y viva, donde se reconocen y reencuentran como grupo que fueron y son de trabajadores marítimos de puerto Eten. La memoria sigue presente y esta duración prolongada expresa el impacto y afectación que tuvo en sus vidas la experiencia del trabajo marítimo, a ello, sumado el tiempo de servicio, aproximadamente treinta años, así como su vida en el distrito desde niños, jóvenes, adultos y adultos mayores, fortalece el vínculo, interacción y convivencia con las costumbres, labores, entorno social, los compañeros, familia, etc.

Rasgo histórico del lugar: Tradición, el entorno y antecesores.

Este rasgo se presenta en la memoria colectiva de los trabajadores marítimos dándole un peso contundente en tanto un lugar de memoria, dado que la importancia reside en los antecesores, como los abuelos o los padres, quienes fueron trabajadores marítimos compartiendo los mismos espacios y labores. Este rasgo lo un rasgo histórico en la memoria colectiva de los trabajadores marítimos por ser quienes vivieron antes dichas experiencias. Esta característica dota al lugar de un peso contundente de significado y sentido de su relación, interacción y expresión con el espacio. Así mismo, nos habla de su entorno, de la sociedad y cultura, y tiene como telón de fondo el puerto y sus actividades, que desde niños interactuaron visitando el muelle por sus padres o abuelos que fueron trabajadores marítimos, lo cual encaminó e influenció dedicarse al trabajo marítimo.

Un trabajador marítimo: un oficio hecho por la experiencia.

La importancia de los viejos, trabajadores marítimos antiguos, en la experiencia del trabajo, lo convierte en un personaje fundamental de su aprendizaje del oficio, un aprendizaje realizado por la observación, consejos y guía de los viejos marítimos, aquellos que estaban pronto a jubilar y sin dudar compartían las maniobras y los peligros del oficio con los jóvenes que se integraban a las labores. Los jóvenes ingresaban como suplentes, y trabajaban de pareja con un firme, este era un viejo, de quienes ellos aprendían las maniobras en muelle, lancha o barco.

El sentido de las experiencias, el hábito laboral

La memoria colectiva de los ex trabajadores marítimos se enmarca en su experiencia como trabajador marítimo en el puerto Eten durante el auge portuario especialmente del embarque de azúcar de las haciendas azucareras del valle de Lambayeque y Saña. Dichas experiencias de los trabajadores marítimos se constituyen en un marco temporal, un tiempo social que se fijan en las labores, rutinas, horarios, arribos de los barcos, los embarques, las lanchas, el manejo de grúas, manipulación de sacos de azúcar, objetos como los cabos (cuerdas), ganchos (pequeños garfios manuales), así como de un marco espacial, el lugar, como el muelle, las lanchas y los barcos. Lo mencionado anteriormente son los telones de fondo, características descriptivas que está en la memoria, sin embargo, estas cobran sentido cuando se interiorizan y se marcan en la vida y perduran en el tiempo. Los sentidos otorgados por los ex trabajadores, se fija en el esfuerzo, la resistencia y el riesgo de las labores que realizaban, así como de las oportunidades y dificultades que el trabajo otorgó tanto económica como social, y esto último se ve reflejado en la propia naturaleza del trabajo, al ser colectivo, en cuadrillas y parejas, se recuerda al compañero o la gallada como se refieren al grupo, los compañeros son el apoyo y recuerdo de buenos momentos.

Lo que vivimos, lo que sentimos: esfuerzo, resistencia, sacrificio y buenos momentos.

La cotidianidad laboral y las rutinas fueron para su tiempo, excepcional e importante, esforzado y de mucha resistencia por sus características y exigencias, un trabajo totalmente artesanal, en comparación a la tecnología empleada hoy en día en el trabajo marítimo, o del aprendizaje del trabajo por medio de la observación y enseñanza de los “viejos” trabajadores antiguos, que le enseñaban o había que observarlos, y con el tiempo y la costumbre, te hacías conocedor. La interacción entre el lugar, el espacio físico que

habitaron a través de las rutinas laborales en el muelle, las lanchas y los barcos, y lo que para ellos significó esas experiencias, los turnos de medianoche o amanecida, los cuales eran sacrificadas pero se ganaba un poco más; los recuerdos de los descansos forzados, dedicándose a la pesca u otro trabajito, no obstante, cuando llegaban los barcos, era su momento y oportunidad para ganar dinero, los recuerdos de su aprendizaje del oficio a través de la observación y ayuda de los compañeros y de los viejos marítimos, se esforzaban en aprender y darlo todo, de ello dependía su permanencia y rendimiento, los riesgos, otro rasgo del trabajo, en los winches, en las lanchas y en los barcos, el frío, la exposición a las marejadas, las caídas, la soltura de lingas, el cargamento de sacos al hombro y azúcar a las bodegas de los barcos, sacos que llegaron a pesar cien kilos y fueron cargados al hombro por sus antecesores, mientras que ellos cargaron de setenta a cincuenta kilos, y eran sacos que se multiplicaban por miles. Las rutinas laborales son aquel tiempo inmóvil al cual los ex trabajadores pueden volver y reconocerse dentro del grupo, así como el compañerismo, una fortaleza y rasgo del trabajo, ser una familia, amigos, un ambiente divertido, las ventajas con sus pares extranjeros, los partidos de fútbol, los regalos e intercambios entre ellos, y la adquisición de productos sofisticados a bajo costo, como licores, cigarros, perfumería, que se reservaban para momentos especiales.

La memoria de los trabajadores marítimos de puerto Eten, es una memoria que narra no solo las experiencias de un grupo de hombres trabajadores, sino que está relacionada y es parte de una memoria local, cultural y social del distrito, son representantes y encarnan en ellos una etapa relevante y significativa, como el auge portuario, siendo el azúcar el producto por excelencia de la región. Por ello, la memoria ha perdurado por tantos años, en ellos y como grupo, dado que solo se conserva lo que se quiere y mantiene vivo, así como la afectación y los sentidos de sus experiencias. El trabajo marítimo se distingue y resalta por las características que exigían las labores marítimas, tanto en el muelle, lanchas y barcos, especialmente con los embarques de toneladas de azúcar, como el esfuerzo, resistencia, habilidad, riesgo y el peligro, aquello lo hace un trabajo excepcional para estos hombres, como dijeron ellos mismos, un trabajo de hombres bravos. Sin embargo, un rasgo, de aspecto más sensible, es el compañerismo, la amistad, sentirse como una familia, “la gallada” como se refieren ellos al grupo, con quienes se reían, hacían bromas, se apoyaban en las labores, resulta una fortaleza para sobrellevar la rudeza del trabajo. Lo colectivo era parte de la naturaleza misma del trabajo, el trabajo por cuadrillas y parejas, propiciando la relación y acercamiento. Al referirse ser como una familia,

también lo es, porque el trabajo marítimo es un trabajo tradicional entre los pobladores, tanto abuelos como padres fueron trabajadores marítimos, la vivencia se extiende y trasciende, ahora son ellos, los hijos quienes ejercieron el trabajo, de larga data, histórico, en la familia, y además, entre la población todos se conocían y conocen, llamándose entre ellos, tíos, lo que haría una gran familia, no solo dentro del trabajo mismo, sino fuera de el. Así mismo, también estaban los viejos, aquellos trabajadores marítimos antiguos que enseñaban las maniobras, habilidades, daban consejos, era la forma de aprender del trabajo, un trabajo que perdió continuidad al cerrarse el puerto, y con ello, parte del significado del distrito, que hoy solo conserva el nombre y, memorias en unos viejos marítimos que se nos van despidiendo.



REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- García, J. (1874) *El Ferrocarril de Eten*. Perú: Imprenta de la Opinión Nacional.
- Bachman, C. (1921) *Departamento de Lambayeque. Monografía Histórico-Geográfica*. Lima: Imprenta Torres Aguirre.
- Collin-Delavaud, C. (1964) Consecuencias de la modernización de la agricultura en las Haciendas de la costa norte del Perú. En *Revista del Museo Nacional*. Tomo 33. Lima: Museo Nacional.
- Sociedad Nacional Agraria (1969) *Estadística azucarera del Perú. Año 1968*. Lima: Sociedad Nacional Agraria.
- Tafur, M. (1984) *La industria azucarera peruana, estadísticas 1968-1983*. Chiclayo: Centro de Estudios Sociales Solidaridad.
- Florez, M. (1986) *Historia Marítima del Perú. Serie Monografías. Tomo I. Los Puertos del Perú*. Lima: Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú.
- Gómez, C., Bazán, I. (1989) *Capitalismo y formación regional. Chiclayo entre los siglos XIX y XX*. Lima: CONCYTEC.
- Stern, S. (1998) *De la memoria suelta a la memoria emblemática: hacia el recordar y el olvidar como proceso histórico (Chile, 1971-1998)*. Buenos Aires.
- Mejía, J. (1992) *Cooperativas azucareras, crisis y alternativas*. Lima: Cambio y desarrollo. Instituto de Investigaciones.
- Rojas, H. (1993) *Perú. De exportador a importador de azúcar*. Lima: Instituto Peruano del Azúcar.
- Augé, M. (1993) *Los "no lugares" Espacios de anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa S.A.
- Todorov, T. (1995) *Los abusos de la memoria*. Barcelona: Paidós Iberica.
- Nora, P. (1998) *La aventura de Les lieux de mémoire*
- Jelin, E. (2002) *Los Trabajos de la memoria*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos
- Candau, J. (2002) *Antropología de la memoria*. Buenos Aires: Ediciones Nueva Visión

- Jelin, E.; Langland, V. (2003) *Monumentos, memoriales y marcas territoriales*. Madrid: Siglo XXI.
- Halbwachs, M. (2004) *La memoria colectiva*. Zaragoza, España: Prensas Universitarias de Zaragoza.
- Nora. P. (2009) *Pierre Nora en Les lieux de mémoire*. Santiago, Chile: LOM Ediciones.
- Thorp, R., Bertram, G. (2013) *Perú 1890-1977: crecimiento y políticas en una economía abierta*. Lima: Universidad del Pacífico.
- Gonzales, M. (2016) *Azúcar y trabajo. La transformación de las haciendas en el norte del Perú 1860-1933*. Lima: IEP-BCRP.
- Puican, G. (2017) *Puerto Eten (1867-2018) Pasado y Porvenir*. Lima: Fondo Editorial del Congreso.
- Taylor, L (2017) *La región norte del Perú, 1930-2014: un caso clásico de desarrollo combinado y desigual*. En historia económica del norte peruano: señoríos, haciendas y minas en el espacio regional. Lima: IEP-BCRP.
- INEI. Censos Nacionales 2017: XII de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas. Recuperado de censo2017.inei.gov.pe/resultados-definitivos-de-los-censos-nacionales-2017/