

Condiciones del Trabajo Portuario en Mollendo

Por EDUARDO ROSALES PUENTE,
Jefe del Dpto. de Investigaciones Sociales.

EL Puerto de Mollendo (1) se encuentra situado a $17^{\circ}3'18''$ de latitud sur; y a $72^{\circ}06'26''$ de longitud O. del meridiano de Greenwich.

En su origen fue una caleta habilitada como desembarcadero provisional del material fijo y rodante destinado a la construcción del ferrocarril de Arequipa. En esa condición se mantuvo más de 30 años, hasta que se pensó dar a la cala, artificialmente, las condiciones que le faltaban.

(1).—De un estudio del Capitán de Fragata, Sr. Antonio J. Saldías Marinat, Jefe del Servicio Hidrográfico y Faros, reproducimos, en seguida, parte de su información referente al puerto de Mollendo:

"Lugar situado 4 millas en línea recta hacia el Este de Matarani, sobre el alto perfil barrancoso que presenta la costa en aquel tramo y al fondo de la estrecha rada que conforma una pequeña península llamada Ponce.— El fondeadero se halla sobre unas 25 brazas de profundidad hacia el SW del promontorio de la península, a unos tres cables de tierra y sobre fondo de arena gruesa; debiendo las naves que no posean boya de amarre, acoderarse mediante codera y anclote, a menos que su permanencia en el tenedero deba ser muy efímera. El expresado puerto proporciona toda clase de recursos, inclusive los de maestranza, pues la Factoría de la Empresa Ferrocarrilera es excelente. Su nombre proviene del vocablo molle, que corresponde a un selvático árbol de la región, y de la voz yendo, participio presente del verbo ir, al conjugarse en las expresiones, en el sentido de que yendo hacia la ciudad de Arequipa, vale decir en busca del molle, que abunda en sus contornos, se encuentra Mollendo, como principal entrada o lugar de acceso a dicha capital de Departamento. Las embarcaciones que se aproximen o alejen del muelle, deberán tomar resguardo de una peligrosa peña sumergida llamada El Toro, por razón de que sobre ella arbolaba la mar de modo sorpresivo, al propio tiempo que produce un ruido de bufido como cuando aquel animal arremete".

INFORMACIONES SOCIALES

En 1872 se abandonó Islay, hasta entonces puerto principal del Departamento de Arequipa, para reemplazarlo por la caleta de Mollendo, en razón de ser ésta el término del ferrocarril. (2).

Con posterioridad se han hecho numerosas gestiones para abandonar Mollendo y construir el puerto en otro lugar más propicio; y por ley de 26 de agosto de 1937 se ha cristalizado tal propósito, acordándose construir en la caleta de Matarani, que se halla a 16 kilómetros al norte de Mollendo, el puerto principal de los Departamentos del Sur.

Puertos menores y caletas

Jurisdiccionalmente dependen de Mollendo los puertos de Quilca, Atico, Chala y Lomas; y las caletas de Mejía, Cocotea, Yerba Buena, Matarani, Chiguas, La Sorda, Catarindo, Islay, Aranta y Ocoña.

Exportación

Son considerados como artículos principales de exportación las lanas de alpaca y oveja; los cueros de res; los minerales de plata, plomo, sulfato de manganeso, bismuto, antimonio, mica, estaño y wolfram; la corteza de quina y las hojas de coca. El valor comercial de la exportación en el año 1935, alcanzó a S/o. 9'327,619; en 1936, a 15'415,242; en 1937, a 18'343.665; y en 1938, a 14'485,062.

Importación

Las mercaderías americana, japonesa e inglesa, figuran como los principales artículos de importación. El valor comercial de la importación en el año 1935, alcanzó a S/o. 11'116,395; en 1936 a 13'538,275; en 1937 a 16'516,095; y en 1938 a 19'504,399.

Carga de Cabotaje

La carga de cabotaje está destinada principalmente a Bolivia.

Muelle

Antecedentes: por la ley de 5 de septiembre de 1896 y ampliatoria de 7 de enero de 1902, se autorizó al Poder Ejecutivo para contratar ad referendum, en licitación o fuera de ella, la construcción de un muelle y rompeolas en Mollendo.

(2).—Por decreto de 6 de enero de 1871 se ordenó la clausura del Puerto de Islay y la apertura del de Mollendo.

La obra del ferrocarril entre Arequipa y Mollendo quedó terminada en el año 1870.

El primer rompeolas que se construyó resultó insuficiente y, el muelle tampoco ofrecía seguridad, por haberse construido en esqueleto como en los demás puertos del litoral. En estas obras se invirtieron cien mil libras peruanas.

El 21 de marzo de 1908 se celebró un contrato entre el Gobierno representado por el Dr. Delfín Vidalón, Ministro de Fomento, y la Peruvian Corporation, representada por el Sr. W. L. Morkill, para reconstruir el muelle y mejorar las condiciones del Puerto. En virtud de ese contrato, la Peruvian se obligó a terminar a su costo y riesgo, dentro del plazo de tres años, las obras expresadas a continuación, "dotándolas de las maquinarias, vías férreas y demás elementos necesarios para hacer un servicio total de embarque y desembarque diario, no menor de 1,500 toneladas de 1,000 kilos en 12 horas de trabajo diario, incluyéndose entre dichos elementos una cabria o maquinaria a vapor para izar hasta 25 toneladas":

- a) Terminar el dique de abrigo o rompeolas con arreglo al estudio que en 1,900 verificó el ingeniero Sr. Agustín Espinoza.
- b) Completar la extensión necesaria del malecón para el servicio de las 1,500 toneladas diarias, para cuyo efecto se obligó, igualmente, a construir un muelle del lado interior del rompeolas.
- c) Retirar hacia el Morro que forma la isla de Ponce, la estacada de rieles construída por la Peruvian Corporation a inmediación del varadero de lanchas.
- d) Limpiar el canal o poza (chaza) de desembarcadero, sacando toda la roca suelta u otros materiales que impedían el libre tráfico de las lanchas, hasta darle la capacidad necesaria para seguridad de las embarcaciones y conservarla permanentemente en ese estado.

Por su parte, el Gobierno se comprometió a reconocerle por valor de todas esas obras la cantidad de 100,000 libras esterlinas.

La Peruvian con sujeción a su contrato construyó un rompeolas y una chaza (canal o poza) para las operaciones marítimas "con dos muelles hechos sobre rellenos artificiales sostenidos en un costado por estacadas de rieles y por el otro por bloques de concreto, colocados uno sobre otro con un revestimiento de concreto".

La misma empresa corre actualmente con la administración del muelle.

Utilaje del muelle

Dispone el muelle para las operaciones marítimas de 7 winches con las siguientes capacidades:

Para izar pesos de	1 1/2 toneladas.....	3
" " " "	7 " 	1
" " " "	2 " 	1
" " " "	10 " 	1
" " " "	20 " (grúa)....	1

INFORMACIONES SOCIALES

Agencias

Existen dos Agencias:

The Mollendo Agencies Company; y la
Compañía de Lanchas S. A.

Embarcaciones de propiedad de las Agencias

Pertenecen a The Mollendo Agencies (Grace):

4 autos (remolcadores)
36 lanchas
1 bote
1 lancha cisterna.

Y, a la Compañía de Lanchas S. A., las siguientes:

1 bote
40 lanchas aproximadamente
3 autos (remolcadores).

Existe una boya para cada embarcación. Sobre la boya se coloca la cadena, a fin de no tener que llevarla para la operación de fondeo.

Las lanchas tienen dos bitas, una en proa y otra en popa, algunas, sin embargo, tienen hasta seis; dos bancos, uno de mayor grosor; y dos castillos, uno en proa y otro en popa.

Gremios

Los trabajadores marítimos están distribuidos en los siguientes gremios:

Gremio de izaje	30	hombres
„ „ estibadores de lanchas	25	„
„ „ lancharos de The Mollendo Agencies	36	„
„ „ „ de la Compañía de Lanchas S. A.	40	„
„ „ jornaleros (estibadores de a bordo)	90	„
„ „ galleros	20	„
„ „ calafates y carpinteros	25	„
„ „ Fleteros	42	„ 308

Hay; además, un gremio de pescadores formado por 50 hombres cuyos integrantes en su mayoría están radicados en las caletas. No se puede precisar ningún promedio de jornada de trabajo ni de ga-

nancia de éstos. Se asocian para cada salida a la mar y se reparten al regreso el producto de la pesca de acuerdo con convenios mutuos.

GREMIO DE IZAJE

El "Gremio de izaje", conocido en otros puertos con los nombres de "lingadores del muelle", "muellersos" o "mueñanos", reciben en el caso de embarque la carga de las lanchas en "lingas" y se encargan de estibarla en los carros del ferrocarril; y, en el de embarque, la entregan en lingas para su transporte a las lanchas.

No están matriculados.

Los integrantes del gremio de izaje son servidores dependientes de la Empresa de los Ferrocarriles del Sur.

Remuneración

Percibe el gremio 35 centavos por cada tonelada de carga que manipula.

Cuadrillas

Trabajan por equipos o cuadrillas de 5 hombres cada una.

Sustitutos

Cuando falta al trabajo un agremiado se le reemplaza por un "gallero", que es gente eventual del patio de la Empresa de los Ferrocarriles del Sur. En ese caso el "gallero" percibe de la liquidación la parte proporcional a su tiempo de trabajo.

Liquidación

La liquidación se verifica quincenalmente. En ella no figura el nombre de los trabajadores sino únicamente el detalle de la carga manipulada.

Su producto se reparte entre todos los agremiados, separándose previamente la 3a. parte de lo que corresponde a un hombre, para pagar al "habilitado", en razón de sus servicios de entregar las planillas. El "Habilitado" desempeña el cargo de jefe de izaje del ferrocarril.

Jornada de trabajo

Cuando hay trabajo, rige el siguiente horario:

7 a.m. a 11 a.m.

1 p.m. a 5 p.m.

INFORMACIONES SOCIALES

Horas extras

Doble tarifa.

Días Feriados

Rige la misma tarifa que para días ordinarios.

Accidentes. (Ley 1378)

En el caso de accidentes del trabajo, la Empresa abona a cada accidentado, durante la incapacidad absoluta y temporal, S/o. 2.00 diarios en concepto de salario.

ESTIBADORES DE LANCHAS

El gremio de estibadores de lanchas trabaja indistintamente para las dos agencias; y está integrado por 25 hombres repartidos en cuadrillas de 4 hombres cada una. Es el único gremio en su género, en el litoral de la Costa del Perú. Trabajan en las lanchas pero sólo en las operaciones que se realizan al costado del muelle: estiban la mitad de cada lancha, ya sea del lado de proa o de popa, correspondiendo la estiba de la otra mitad a los lancheros. En caso de desembarque, trabajan en la misma forma y también en conjunto estibadores y lancheros.

Tratándose de manipulación de madera o carbón, trabajan solos, limitándose los lancheros a cuidar las bozas.

En embarque o descarga de carbón, trabajan generalmente 30 ó 40 hombres, en lugar de los 25 que forma el gremio, contratándose el exceso entre los galleros o sustitutos. El gremio entonces paga a los "gallos" contratados S/o. 2.50 por lancha grande y S/o. 2.00 por chica, o S/o. 7.00 diarios si los contratan por día.

Si necesitan "gallos" para manipulación de otra clase de mercadería se les paga S/o. 1.50 por lancha grande y S/o. 1.30 por chica.

Si un estibador se enferma es reemplazado por un sustituto o "gallo". En este caso, el sustituto abona la mitad de lo que le correspondería, al lanchero enfermo.

Tarifa

Rige la tarifa aprobada el 3 de setiembre de 1935 por la Junta constituida con arreglo a los artículos 536 y siguientes del Reglamento de la Marina Mercante y de Capitanías.

Esta tarifa, reconoce al gremio por embarque o descarga de mercaderías 38 centavos por tonelada; por embarque o descarga de car-

bón de piedra, 88 centavos por tonelada; y 93 por carbón de coque; por embarque o descarga de ganado caballar, mular o vacuno, 20 centavos cada cabeza; por embarque o descarga de cada diez cabezas de ganado ovejuno o porcino 38 centavos; y por embarque o descarga de lastre, 25 centavos tonelada.

Remuneración

La liquidación de los estibadores de lanchas se verifica todos los sábados. El monto de la planilla es repartida entre los 25 hombres que forman el gremio. En la liquidación no se consignan los nombres de los trabajadores sino el detalle de la carga manipulada.

Afirman los propios interesados que perciben mensualmente un promedio de S/o. 110 a S/o. 120.

Capataz

El gremio dispone de un capataz, que desempeña la labor de pagador y trabaja también en la carga y descarga. Por lo general, se le nombra cada año.

Jornada de trabajo

Cuando hay trabajo, rige el siguiente horario:

7 a.m. á 11 a.m.
1 p.m. á 5 p.m.

Horas extras y días feriados

Se recarga la tarifa ordinaria en 100% (el doble); y, cuando por excepción se trabaja de 11 a.m. á 1 p.m. de días feriados, se eleva la tarifa al triple.

Accidentes. Ley 1378.

Durante la incapacidad absoluta y temporal se abona a los accidentados S/o. 1.00 diario.

Beneficio del 1º de mayo. Ley 7515.

Se les otorga.

LANCHEROS

Los lancheros trabajan en las lanchas al costado del vapor y al costado del muelle al costado del vapor reciben o entregan la carga

INFORMACIONES SOCIALES

y la estiban y la desestiban, sin la ayuda de los estibadores de lanchas, y con la ayuda de éstos sólo al costado del muelle.

Remuneración

Según los propios interesados, perciben aproximadamente una remuneración promedial mensual de S/o. 120.00.

Tarifa

Data del 14 de mayo de 1935, aprobada por la Junta prevista por los artículos 536 y siguientes del Reglamento de la Marina Mercante y de Capitanías.

Percibe el gremio por lancha, y en algunos casos por kilos la siguiente remuneración:

1.—Por lancha hasta de 15 toneladas	S/o.	13.75
2.— " " " " 20 " "	"	17.50
3.— " " " " 25 " "	"	21.25
4.— " " " " 30 " "	"	26.25
5.— " " " " 35 " "	"	31.25
6.— " " " " 40 " "	"	35.00
7.— " " " " 45 " "	"	38.75
8.— " " " " 50 " "	"	43.75
9.— " " " " 60 " "	"	52.50
10.— " " " " 70 " "	"	61.25
11.—Por descarga de carbón de piedra, por cada mil kilos	"	0.75
12.—Por descarga de lastre, cada mil kilos	"	0.80

Tratándose de guano se abona al gremio S/o. 11, 14, 17, 21, 25, 28, 31, 35, 42 y 49 por lanchas de 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 60, y 70 toneladas respectivamente.

Para los efectos del pago, todo trabajo se verifica "sobre la base de lanchas y medias lanchas" con excepción de los embarques de ganado que se paga por lanchas completas, y del carbón, de los minerales a granel, en polvo o en barras que se paga por kilos. Se considera lancha completa cuando la carga pasa de su borda; y si se trata de carga de peso, cuando pasa de la mitad de su tonelaje.

Además, estipula la tarifa: 1º—que todo trabajo por cuenta del Supremo Gobierno tendrá una bonificación de 50% de rebaja, sin sobretiempo; 2º—que ni las compañías de lanchas ni los lancharos están obligados a clasificar la carga en las lanchas; y 3º—que por llevar la carga al costado del vapor o del muelle, sin que se haga operación alguna, se pagará en concepto de "falso flete" el 25% de jornal de lancha.

Jornada de trabajo

Cuando hay trabajo deben concurrir a las labores:

De 7 a.m. á 11 a.m.; y
 ,, 1 p.m. á 5 p.m.

Sobretiempos

Por trabajo en horas no comprendidas dentro del horario anterior, se bonifica la tarifa con los siguientes porcentajes:

11 a.m. á 1 p.m.	25 %
5 p.m. á 11 p.m.	25 %
11 p.m. á 5 a.m.	75 %

Desde las 6 a.m. o antes, sin haber trabajado la noche anterior, la bonificación de la tarifa es sólo de un 50 %.

Cuadrillas

Para el trabajo marítimo se divide el gremio en cuadrillas de 4 hombres cada una. Es así como The Mollendo Agencies dispone de 9 cuadrillas (36 hombres); y la Compañía de Lanchas de 10 cuadrillas (40 hombres).

Alimentación

Aun cuando trabajen en horas extraordinarias no se les otorga este beneficio. Estipula sí, la tarifa, que es obligación de las compañías de lanchas poner a disposición de los lancharos un bote a las 11 a.m. y a las 5 p.m. para la conducción de sus alimentos. Los lancharos acostumbran almorzar en las lanchas aunque no trabajen en horas extraordinarias.

Boceros

Los propios lancharos hacen de boceros y, a veces contratan "gallos" para este servicio, en cuyo caso el gremio abona a cada uno de los contratados S/o. 3.00 por día.

Accidentes. Ley 1378.

En el caso de incapacidad absoluta y temporal se abona al accidentado por la agencia respectiva, S/o. 1.00 diario, pero sólo a partir del día siguiente a la fecha del accidente.

INFORMACIONES SOCIALES

Beneficio del 1º de mayo. Ley 7515.

Se les otorga.

Vacaciones. Ley 7505.

Por Resolución Suprema de 11 de junio de 1940, se ha reconocido a este gremio el disfrute de vacaciones pagadas.

Las bravezas de mar y los lancheros

Estipula la tarifa que en los días de braveza no se emprenderá trabajo en la bahía si a juicio de la Capitanía pueda haber peligro para ello; y, agrega, que cuando haya imposibilidad de que regresen a tierra por la agitación del mar, convendrán los lancheros con las compañías de lanchas, el importe del ajuste para su regreso por la calata de Chiguas.

JORNALEROS

Los jornaleros, llamados también en este Puerto "estibadores de a bordo", para diferenciarlos de los "estibadores de lanchas", forman un gremio, que está constituido por 90 hombres.

Trabajan en cuadrillas de 7 hombres cada una, dentro de las bodegas de los vapores en las faenas de carga y descarga; distribuyéndose en la siguiente forma: uno como portalonero, dos como wincheros y 6 como cargadores en el plan de la bodega.

En el caso de **embarque**, realizan las siguientes labores:

- a) Los wincheros izan la carga que se encuentra en las lanchas y la transportan a la bodega.
- b) Los estivadores que se encuentran en el plan de la bodega, la estiban en el lugar que designa el piloto del vapor encargado de este servicio.

En el caso de **descarga**, el trabajo se desenvuelve así:

- a) Los estivadores (6) bajan a la bodega, desestiban la carga materia del desembarque y la colocan bajo la escotilla;
- b) En seguida, los mismos estivadores acondicionan la carga en el estribo de la cuerda del winche;
- c) Los estivadores que hacen de wincheros izan la carga para su transporte a las lanchas que se encuentran al costado del vapor.

En ambos casos —carga y descarga— encuentran la escotilla abierta.

En las funciones de carga y descarga desempeña papel importante el portalonero, porque dirige la faena dictando de viva voz, las órdenes de mando conducentes a su mejor realización. A su buen desempeño se debe indudablemente el que sus compañeros de labor no sufran accidentes del trabajo.

Tarifa

La tarifa de pago de este gremio fué formulada el 5 de setiembre de 1934, con sujeción a las prescripciones contenidas en los arts. 536 y siguientes del Reglamento de la Marina Mercante y de Capitánías; pero aquella sólo entró en vigencia a partir del 22 de diciembre de 1934, debido a que el gremio de jornaleros interpuso recurso de revisión contra el acuerdo de la Junta que la aprobó, recurso que fué desestimado por resolución de 15 de diciembre de 1934.

Dicha tarifa es la siguiente:

Bulto voluminoso de 800 kilos o más	S/o.	0.80	m. cúbico
Carbón a granel	„	1.00	ton. met.
Carbón de cocke	„	1.60	„ „
Cueros secos	„	0.40	c/u.
Dinamita y explosivos	„	3.00	ton. met.
Ganado caballar y vacuno	„	0.70	c/u.
Ganado lanar y porcino	„	0.30	„
Maquinarias, rieles y chapas	„	1.20	ton. met.
Madera	„	1.30	„ „
Mercadería en general, fierro, saquería, inclusive carbón y mineral en sacos	„	1.30	„ „
Mineral para vaciar	„	1.40	„ „

Wincheros y portaloneros

No se paga aparte este servicio.

Jornada de trabajo

Cuando hay trabajo, rige el siguiente horario:

7 a.m. á 11 a.m.
1 p.m. á 5 p.m.
6 p.m. á 11 p.m.

Horas extras

Si trabajan en las horas de almuerzo o comida, esto es de 11 a.m. a 1 p.m. o de 5 p.m. a 6 p.m. el vapor les debe proporcionar alimentación y además abonar S/o. 2.00 cada hombre.

INFORMACIONES SOCIALES

Por trabajo después de las 11 de la noche y hasta las 7 horas del siguiente inmediato, se bonifica la tarifa en un 200%.

Trabajo en días festivos

Se bonifica la tarifa en un 50% por trabajo en días festivos; igualmente, se mejora en un 50% el pago de las horas extras sobre el valor estipulado para días ordinarios.

En el caso de trabajo antes de las 7 a.m. y hasta esta hora, siempre que no se haya trabajado la noche anterior, se abona el 50% más, sobre el tipo de trabajo corriente.

Remuneración

Las cuadrillas para el trabajo están sujetas a rigurosa rotación; y el importe de la retribución obtenida se reparte entre todos los miembros de la cuadrilla que trabajó.

La liquidación se verifica diariamente, por vapor, y en ella figura el nombre de los estibadores que trabajaron.

Capataz

Existe para este gremio un capataz, pero su retribución es de cargo del vapor que utiliza sus servicios. Se le paga la misma cantidad que resulte alcanzar un estibador.

Sustitutos

Cuando se enferma un miembro de la cuadrilla no es reemplazado por otro estibador, sino por un "gallero", en caso en el que éste trabaja por la mitad de lo que percibe integrante de la cuadrilla, correspondiendo el otro 50% al estibador enfermo.

Alimentación

Para el caso de trabajo en horas de almuerzo o comida, establece la tarifa que el vapor debe proporcionar alimentación a la cuadrilla. La comida debe ser de buena calidad y presentada en forma decente y limpia. En defecto de alimentación se abona a la cuadrilla como compensación S/o. 2.50 por hombre. Esta cantidad es sin perjuicio de los S/o. 2.00 que el vapor debe abonar a cada hombre que trabaja dentro de las horas de almuerzo o comida y cuyo pago es conocido por los estibadores con el nombre de "por trato".

GALLEROS

El gremio de galleros o sustitutos está formado por 20 hombres. Reemplazan en el trabajo a los trabajadores de cualquier gremio cuan-

do éstos no concurren a sus labores. También trabajan cuando los gremios los contratan por requerir mayor personal para determinadas tareas marítimas.

Remuneración

Si trabajan en el gremio de **izaje**, perciben, como sus integrantes, la parte proporcional correspondiente al día de trabajo; si en el de **estibadores de lanchas**, son remunerados, tratándose de manipulación de carbón a razón de S/o. 2.50 por lancha grande, S/o. 2.00 por lancha chica, y S/o. 7.00 si son contratados por día; y, si se trata de otra clase de mercadería, se les abona S/o. 1.50 por lancha grande y S/o. 1.30 por lancha chica; si en sustitución de un estibador de lancha que se encuentra enfermo, percibe el reemplazante el 50% de la retribución correspondiente, haciendo suyo el otro 50% el trabajador enfermo; si como **boceros**, contratados por los lancheros, disfrutan del salario de S/o. 3.00 por día; y si reemplazan a un estibador de a bordo por enfermedad de éste, se distribuyen por igual la retribución con el trabajador enfermo.

Tarifa

Es la siguiente:

Por llevar o traer una persona a bordo o al muelle	S/o. 1.00
Id. Id. menor de 12 años	„ 0.40

Equipajes

De a bordo a domicilio o Estación:

Por una maleta de mano, tamaño corriente	„ 1.00
Por baúles o bultos corrientes	„ 1.50
Por baúles maletas, tamaño corriente	„ 2.00
Por baúles tamaño mayor o muestrarios o similares	„ 2.50

Sólo hay cuatro dueños de lanchas para pasajeros; y éstos cobran a los fleteros cuarenta centavos por pasajero, resultando así a favor de los fleteros una ganancia líquida de S/o. 0.60 por pasajero.

Los fleteros desearían que se establecieran turnos o rotación en el trabajo a fin de obtener una mejor repartición de sus ganancias.

CALAFATEROS Y CARPINTEROS

Este gremio se dedica a la compostura de las lanchas de carga, pintura de las mismas y labores similares.