

EL MUELLE Y DÁRSENA

Libro cerrado en el anaquel de la vida porteña. Libro oculto a la frivolidad en esta hora de desorientación y de incompreensiones. Ha sido relegado a segundo plano y confundido en el hacinamiento de las cosas que pasan. La evolución natural y el notorio progreso le han echado una zancadilla que tuvo la candorosidad de no esperar nunca. Ya sus servicios no satisfacen ampliamente: son estrechos y reducidos sus muros, no hay seguridad en su fondo.

¡Muelle y Dársena! Apenas le miran de soslayo, si lo miran, quienes ya no lo necesitan porque está pobre y se está encorvando a pesar de su esfuerzo en demostrar que es firme y recio como en sus mejores tiempos. Por viejo, ha cedido su trono al Terminal Marítimo que ofrece las comodidades de la época en que vivimos. ¡Pobrecillo! Ya rindió todo lo que tuvo, o casi todo: trabajo, dinero, acogida, cariño. Su buena racha pasó: hoy le agobia la pobreza, y solamente al juste, balanceando un día con otro, sabe darse maña para mantener, con todo, cierta altivez y cierto desparpajo, que denotan su opulencia y su riqueza de otros tiempos, ya venida a menos. Desde antaño, traspasando su reja de fierro, sabía aprisionar sin quererlo, porque cautivaba su ambiente de hombres moldeados en el sudor y en el trabajo. Ruido de trenes, bramido de winches, claquear de gaviotas; humos blancos, humos negros, humos ralos, que cabriolean caprichosamente al remontarse al éter, polvo de carbón, polvo de tierra, polvo de cal; voces fuertes al aire; gritos de mando; vaivén de veleros en reposo; marinos con sendas pipas recostadas en las bordas de los barcos, viendo sin ver, como en todos los mares, como en todos los puertos.

El Dársena que en su propia carne está sintiendo el estrépito de su desplome, menos ruidoso que el de las torres más altas que se derrumban más pronto, lo conoció todo y sabe de muchos secretos. Nadie escapó de caminar por sobre los cuarterones rugosos y astillados de la garita adentro. Nadie tampoco logrará desplazarlo en el recuerdo, porque fue un ejemplo y una lección para quienes deseen conocer las vibraciones del alma chalaca.

Todo cuanto se encierra de grande, de noble, de ideal, tuvo colaboración, eco, repercusión, en el espíritu de los hombres que trabajaron en el Dársena; porque esta agrupación de varones se distinguió en alto grado, por su rebeldía y por su patriotismo, sin resquemores ni pequeñeces, y por la capacitación de saber distinguir a quienes vivían por el pueblo y a quienes vivían del pueblo. Cientos de hombres -en su mayoría ya desaparecidos- se reunieron en el Dársena con el anhelo sacrosanto de vivir unidos para ser fuertes. Por ese abigarramiento de máquinas antiguas, de carros de carga, de bultos, de vigas, de fardos y cilindros, se perdían rumbo a sus faenas como las abejas van a la colmena, los hombres honestos y buenos. El pueblo porteño estaba fielmente representado en el Dársena; allí latía, en su bienestar y en sus ansias, el corazón de ese pueblo chalaco que tiene conciencia de serlo, que rinde culto de trabajo, porque es su axioma y la única dicha a que aspira como hombre digno.

El Dársena está aliado al Malecón que será siempre el más calificado y fiel testigo de las mocedades de nuestros muelles. El Malecón es discreto. Es otro rincón del alma porteña. El Dársena y el Malecón se contemplan en sus aspectos diametralmente opuestos y que por lo mismo se tocan. En uno se contrae la vida; en el otro se dilata. De día, en el Dársena todo es bullicio y ruido: de noche, el Malecón es de música y risas.

Esperanzas que se esfuman en el Dársena frente a la dureza de la vida; en el Malecón, ilusiones que se agigantan en devaneos y promesas.

La construcción del Muelle y Dársena, escenario de esta crónica mal pergeñada se firma el 16 de agosto de 1869, con la Casa Templemen Pergman y Compañía. Este contrato fue sustituido por el del 5 de mayo de 1887, celebrado con la Societé Generale de París, en la que destaca ese caballero que fue historia viviente del Callao, señor Remigio B. Silva, sincero amigo, inspirado poeta y destacado escritor; Sociedad a la que se acordó una exclusiva de 25 años que terminaba el 14 de junio de 1912 y que fue prorrogada el mismo día hasta el 19 de julio de 1937. En el mes de mayo del año 1929, el Gobierno del señor Leguía entró en posesión del Muelle y Dársena abonando a la Societé Generale de París, 425 mil libras peruanas a cambio de los siete años de explotación que aún faltaban según el contrato firmado ante el notario señor Manuel Chepote, pasando desde esta fecha la administración del Dársena a la Frederick Snare Corporation, constructora del Terminal Marítimo, y formando de este modo una sola entidad.

El pasado, este pasado que revivimos, iría a perderse en el olvido, si no evocáramos los días de gala de nuestra Dársena, cuando desde Lima y balnearios aflúan los visitantes de ambos sexos a rendirle culto. Se recorrían sus compartimientos con admiración. Ora a pie, ora en bote, fue el centro de muchas miradas, y desde la frágil embarcación de los fleteros, o entre los fierros y tablones se concertó más de un encantador idilio y más de un rumboso contrabando.

En el Dársena hubo un movimiento desconcertante por la cantidad de vapores que atracaban en la superficie abrigada de sus cincuenta y tantos mil metros, antes de que se abriera al Canal de Panamá, que nos trajo "jeta". La mayoría de los vapores cuando los muros estaban llenos entraban solamente a descargar a la laguna, que utilizaran más tarde, allá por el año 1930, esa brava muchachada del Longo y del Olds Boys en los matchs de water-polo. Los jefes de movimiento de descarga eran por la "Alemana": el señor Meneses; "Chilena": el señor Loayza; "Inglesa": el señor Tapia; "Grace": el señor Naveda; "Roland": el señor Trol; y los jefes de guardianes: los señores José Montalva, Enrique Sebastiani y N. Cosio. Las compañías tenían sus lanchas que las cerraban con escotillas, asegurándolas con candados y a cargo de guardianes como Darío Meneses, N. Arévalo, Luis Montalva, N. Berninzon, Pedro Yumblo, Sebastián Díaz, Manuel Zevallos, Manuel Montalva, que ganaban, según las compañías de 3 a 5 soles diarios.

El nombramiento de los jornaleros se hacía por los capataces en las plataformas de la calle More, quienes a su vez se veían en apuros por las exigencias de los más guapos. Los jornaleros -después llamados estibadores- entraban a trabajar a las 7 de la mañana, salían a almorzar a las 10. A las 11 estaban de vuelta y a las 5 de la tarde abandonaban sus ocupaciones. Ganaban dos soles sesenta al día, y sesenta centavos por hora extraordinaria. Los empleados ganaban alrededor de 4 soles diarios, comprendiendo a los de la oficina de controlación cerca de la reja de la entrada, entre los que tenemos presente a M. Capelo, J. Vertiz, Augusto Cortez y Manuel J. Salazar, así como a los de la balanza, pequeña oficina donde se controlaba rigurosamente el tonelaje movilizado, y en donde también se discutía sobre las debilidades y los pecados del prójimo. La factoría se encontraba más allá del Pedregal. Como consecuencia de la peste bubónica allá por el año 1904, que asoló a la población, se paralizaron las actividades, cerrándose a su vez el puerto, mientras se efectuaba la descarga por Ancón. El espigón de los buques de vela se veía repleto de mástiles que esperaban por semanas turnos para

atracar. De aquí salieron los famosos "pilotines", cuando el fútbol chupaba biberón. Era el centro de los gavieros que ganaban 80 soles mensuales y que trabajaban bajo las ramadas que daban sombra a los que después de almuerzo echaban sus siestecitas. Si algo había de entretenido, cuando funcionaban, eran los donkes, ahora llamados pescantes, por sus ruidos característicos. No podemos olvidar a los muchachos tarjadores, con quienes algunas veces tuvimos la satisfacción de trabajar en la tarja, y que también entraron codo a codo en la lucha con los jornaleros.

A la llegada de los vapores japoneses menudeaban las comilonas; los sacos de arroz llovían por miles, y el contrabando de sedas se abría paso. El que menos sacaba los "suyo", pero sobre todo tuvimos el contrabando de chinos, que provocaron públicas protestas, encabezadas algunas por Pedro Avilés. Merecen recuerdo las grandes trifulcas entre los jornaleros y los vaporinos chilenos, en las que la policía al mando del Teniente López sudó la gota gorda para dominarla. Famosa fue la del vapor "Cóndor", donde estuvo la cabria, y la del "Quilpué", donde apuñalearon al capataz Domingo Bustamante, y destacaron esos grandes trompeadores: Bondani, Nano, Lázari, y el bullero Luján.

No podemos pasar por alto a quienes por diversos motivos estuvieron ligados al muelle: don Emiliano Vélez, ex diputado nacional, ejemplar amigo, ardoroso defensor otrora de los Marítimos, ocupa más de una página en la historia del Dársena. Don Emilio Cueva, conoce el más pequeño vericuetto, y fue el único que la visitaba con impecable "chaqué". Don Filo, amo del gancho y de la cutamba y culpón. El ex capataz Figueroa, moreno ebúrneo y sentimental, se destacaba por su asiduidad en visitar el muelle y aunque no trabajaba, no resistía a la tentación de criticar y "hasta de meter la mano". Don Neptalí Miranda B., el hombre ocurrente, autor de más de un chiste grueso y víctima también de más de una broma pesada. ¡El difunto 7 jetas! Simón Tarrau, gastrónomo de los buenos. Don Lucio, " El hombre boca", de las arengas de fuego. Don Filiberto Manzanares, decano de los trabajadores, que nunca dio "datos" a nadie. El cabo Peña con sus tristes yaravíes. Camilo Morán, enredado en líos con los gendarmes a caballo en tiempos de huelgas, y que a su calle de Loreto la bautizó con el nombre de calle de Mercaderes; don Guillermo Landázuri, se iluminaba de gozo cuando le afirmaban que nadie como él conocía la historia del bandolerismo en el Perú; don José Calle, magnífico trago, que pudo mirarse cara a cara con Perico Aires, y que siempre tenía listo su "real" para la clásica mulita.

Aquellos tiempos fueron muy bravos. Los jornaleros emprendieron resueltas campañas luchando por la realización de un ideal que no iba a redundar en un bienestar sindical propiamente para ellos, sino para todos los trabajadores que los sucedieran en lo venidero. Por estas campañas cívicas murieron Florencio Aliaga y Antonio Alarcón, a quienes se les rinde homenaje recordatorio cada 1° de Mayo en el Cementerio de Baquíjano; y a poco también falleció el batallador Fernando Vera. Este era el problema: el día o sea las 24 horas se debían dividir en tres partes: 8 horas para el trabajo, 8 horas para tomar sus alimentos en el hogar y 8 horas para el sueño. Por esta misma época y con idéntico tesón en el Congreso de la República, dos Representantes compenetrados de estos proletarios, los doctores Luis Miró Quesada de la Guerra y José Matías Manzanilla, libraban empeñosa labor con ese mismo fin, y se entregaban de lleno a ser abanderados de ese acto sensacional y justiciero en nuestro medio, que al fin fue coronado por el éxito.

Así, apretando el recuerdo traemos a la memoria los nombres de algunos activos dirigentes de entonces: Abasto, Linares, Arredondo, Valle, y Robles; y entre los que ingresaban al Dársena como a su propia casa, entre las nubes del pasado vemos las imágenes de muchos amigos que ya desaparecieron en su mayor parte. Juan Peñaloza, gran deportista y nuestro compañero de colegio, Emiliano Aguirre, Carlos Castrillón, otro compañero de colegio; Juan Valerio Peñaloza, Arturo Villalba, Manuel Villalba, Eleodoro Espinoza, Juan Castillo, Basilio Castrillón, Francisco Peñaloza, Teodoro Castañeda, Juan Vizcarra, Darío Sanjinés, Manuel Moreyra, Pantaleón Salcedo, Samuel Jones, Próspero Valderrama, Luis Salazar, Felipe D'Acosta. Esteban Ribeke, Alberto Ribeke, Francisco Peña, Buenaventura Silva, Antonio Bahamonde, Emilio Bahamonde, etc., etc.

En el Dársena trabajan hoy los estibadores del Cabotaje Menor y en el Terminal Marítimo los estibadores del Cabotaje Mayor. Estos son los hombres que han recibido como una herencia las virtudes de los antiguos jornaleros que marcaron rumbos, que señalaron con sus energías su destino, una mística, en aquellos tiempos de las bravas jornadas cívicas que les dieron fama y renombre en todos los ámbitos de la República.