



CARGAR,
dESCARGAR,
ESTIBAR

Dana Hart

¡CARGAR! ¡DESCARGAR! ¡ESTIBAR!

Breve Historia de los Trabajadores Marítimo-Portuarios durante el primer cuarto del Siglo XX. El proceso de su constitución como clase. Y el desarrollo de la capacidad de bloquear la producción capitalista

Dana Hart¹

¹ Las primeras ediciones de este trabajo, salieron publicadas bajo otro pseudónimo.

Indice

INTRODUCCIÓN	3
ANTECEDENTES	4
PRIMEROS MOVIMIENTOS HUELGUÍSTICOS EN PISAGUA, IQUIQUE Y MEJILLONES	5
HUELGA DE LANCHEROS EN VALPARAÍSO	6
HUELGA GENERAL DE 1890	6
GRAN HUELGA DE 1903	7
PRIMERA “HUELGA DEL MONO”	8
HUELGA DE LOS TRABAJADORES PORTUARIOS DE IQUIQUE	9
SEGUNDA “HUELGA DEL MONO”	10
HUELGA PORTUARIA DE ANTOFAGASTA	11
AÑOS POSTERIORES	12
ELEMENTOS COMUNES	13
BIBLIOGRAFÍA	15

INTRODUCCIÓN

Al momento de escribir esta breve historia, los trabajadores portuarios se encuentran en una importante huelga que cobra el carácter de nacional. Mejillones es el centro del conflicto. Pero la huelga se extiende por el mar. Iquique. Antofagasta. Chañaral. Huasco. Caldera. San Antonio. Protestas en Valparaíso. Coronel. Intentamos elaborar este material en tiempo record para poder militarlo entre los trabajadores portuarios en huelga y hacer un pequeño aporte. Un aporte a la consolidación de un nuevo movimiento obrero que nace al grito de la lucha. Creemos que si recolectamos las experiencias pasadas, puede hacerse mucho más fácil vencer en las experiencias futuras.

Más allá del resultado inmediato de esta huelga, lo cierto es que la clase trabajadora no parará de luchar. Una lucha que hoy consiste en la mejora de los salarios y las condiciones laborales, pero que pronto se eleva al cuestionamiento del trabajo eventual y precario, y avanzará, más temprano que tarde, al derrumbamiento de esta sociedad entera que nos explota y nos oprime.

Ir hacia el pasado de las huelgas y movilizaciones, para avanzar hacia el futuro de los triunfos y las victorias. Ese es nuestro objetivo con este material. No es hacer una historia académica, obsesionada con las fuentes y con no repetir nada de lo que ya ha sido escrito, como para que los intelectuales de las escuelas de historia aprueben nuestra labor. Es hacer una historia obrera, militante, de lucha, de combate, que sea una guía para la acción de los trabajadores y el pueblo pobre. ¿Sirve para esos objetivos? Ese es el único medidor de calidad posible. Y la medida de todos nuestros valores.

ANTECEDENTES

La primera actividad portuaria que se registra en Chile se concentra en la Bahía de Valparaíso hacia 1536. Se trata de una pequeña nave llamada Santiaguillos que trajo los recursos de la expedición de Diego de Almagro desde Perú.

Pero no sería sino hasta 1811 que surgiría la verdadera actividad portuaria en Chile, con la Ley de Libertad de Comercio, que abre los puertos de Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano, Valdivia, Puerto Montt y Punta Arenas.

Por esos años, algunas de las compañías que operaban en la costa de Chile eran la Pacific Steam Navigation Company (con 12 vapores y 600 jornaleros), la Compañía Sud Americana de Vapores (con 20 buques a vapor), la Alemana Kosmos, la Gulf Line y la W.R. Grace.

El motor principal que permitía la operación de esas empresas era la fuerza del trabajo. Y la inestabilidad y precarización era su principal característica. Las huelgas de los trabajadores portuarios de principios del siglo XX eran, por lo tanto, las más violentas y duras. Destacaban las huelgas y paros en solidaridad y la acción conjunta, paralizando ramas enteras de la producción. Rápidamente los trabajadores portuarios ven en la capacidad de bloquear la producción capitalista, evitando la entrada y la salida de las mercancías por los puertos, un arma poderosísima para su manifestación y su lucha.

Entre los trabajadores en el puerto, podemos encontrar a los que laboraban en tierra, es decir, los “portuarios” y los que laboraban en los buques, los “trabajadores marítimos”. Y en base a esta distinción una gran variedad de oficios: estibadores, lancheros, tripulantes, maquinistas.

Los estibadores son los trabajadores que hasta el día de hoy, se ocupan de trasladar la mercancía desde la nave a tierra. Y viceversa. Es un trabajo especializado ya que requiere la sabiduría de acomodar correctamente la carga para que no se desbalancee el buque al momento de viajar. Y es uno de los sectores más numerosos entre los trabajadores del puerto. Unos 2.000 estibadores en Valparaíso laboraban a principios del siglo XX jornadas de 12 horas diarias. Similar a lo que sucede hoy en día. Se les paga por jornada. Sin horario establecido ni para almorzar, ni para desayunar, ni para descansar. Algo mucho más que parecido a lo que sucede hoy en día.

Los lancheros por su parte, se encuentran a bordo de las lanchas, también son jornaleros y deben cargar y descargar los buques, que por falta de muelles, están retirados de los sitios de carga. Son parte de las lanchas que van del buque hasta el muelle y desde el muelle hasta el buque, transportando la mercancía. Se les paga por kilo (no por día).

Los tripulantes de vapor, también conocidos como “gente de mar”, son los maquinistas, caldereros, y fogoneros. Que en muchas ocasiones fueron despedidos y dejados en otras bahías abandonados a su propia suerte. Aunque para ellos las condiciones eran un poco menos inestables, ya que tenían un contrato que duraba por seis meses.

Las condiciones de vida y de trabajo eran tan increíblemente precarias, y los sueldos tan bajos, inestables y eventuales, que los portuarios pronto empezaron a organizarse. En 1900 los trabajadores marítimos de Iquique, con Abdón Díaz a la cabeza, formaron la primera Mancomunal en la historia de Chile. Que es a su vez un tipo de organización característica del país, que no se dio en otras partes del planeta.

Hacia fines del siglo XIX surgen en Valparaíso, las agrupaciones de calafates, carpinteros y cargadores, influenciados rápidamente por las ideas libertarias, anarquistas, provenientes de Europa, que si bien le otorgarían al sector un fuerte sello combativo, no podrían constituirse a su vez como una dirección capaz de vencer como veremos en el curso de esta historia. Se forman también la Asociación de Profesionales, la de Grueros Eléctricos, la Federación de Movilizadores, y la de portuarios de Valparaíso. Además, la Federación Obrera Regional de Valparaíso, tendría mucho que ver con los portuarios y protagonizaría importantes luchas.

Los jornaleros y estibadores lograron formar hacia 1900 sus propias organizaciones, como la Sociedad Unión de Jornaleros y Estibadores Arturo Prat. Los lancheros también, en la Sociedad Gremio de Lancheros y la Sociedad Covadonga Unión de Fleteros. Los vaporinos a su vez formaron la Sociedad Unión Marítima Navegantes y la Unión de Tripulantes de Vapores.

PRIMEROS MOVIMIENTOS HUELGUÍSTICOS EN PISAGUA, IQUIQUE Y MEJILLONES

La clase trabajadora como tal, en el Chile de comienzos del siglo XX y fines del XIX, está en un intenso proceso de formación. Son años duros. Difíciles. La represión es la única respuesta posible por parte de los patrones. No existe Código Laboral ni leyes que regulen los problemas del trabajo. Las organizaciones obreras comienzan a emerger como alternativa, pero son aún embrionarias. El horizonte de la revolución obrera y socialista está todavía muy lejano. El salitre es el centro productivo del país. Pero existen otras industrias como las fundiciones, el ferrocarril, y por supuesto, los puertos. Los trabajadores comienzan a ensayar la huelga y el paro como método propio de su lucha. En este marco, los portuarios realizan sus primeros pasos, en base a luchas reivindicativas. Hacia Julio de 1880 se realiza una huelga de los jornaleros en Pisagua. Meses más tarde, en Marzo de 1881 también los jornaleros de Iquique declaran la huelga. Un año después, durante septiembre de 1882 también los portuarios de Mejillones declaran la huelga. Muy temprano el movimiento obrero comenzaba a despertar en los puertos del norte. Y lo haría de la manera más explosiva posible.

Estamos todavía en el 1800 y a sus pies, los trabajadores comienzan a pelear. En septiembre de 1885 los lancheros de Pisagua van a la huelga. Al año siguiente, en octubre de 1886 vuelven los jornaleros portuarios de Iquique a la carga. Dos meses más tarde los fleteros de Iquique también declaran la huelga.

A su vez, el año 1887 es de intensa actividad huelguística en los puertos del norte del país. En Mayo los lancheros de Iquique abren el movimiento. Se suman en Junio los jornaleros portuarios de Pisagua. Y del 12 al 24 de Septiembre, los jornaleros portuarios de Iquique protagonizan una prolongada huelga para destituir al Comandante del gremio, por arbitrario y

abusivo. El 12 de Septiembre se decretó la libertad para desembarcar salitre, carbón y leña, a modo de concesión con los huelguistas. Pero los trabajadores se negaron a volver a las faenas. Se quiso entonces reemplazar a los huelguistas, pero la poca experiencia de los rompe-huelgas evitó que se quebrara a los trabajadores durante el conflicto.

HUELGA DE LANCHEROS EN VALPARAÍSO

En la ciudad de Valparaíso durante el mes de Mayo de 1888 los trabajadores lancheros exigen el alza de las tarifas que oscilan entre el 33% y 50%. Acompañan el movimiento la lucha de los carreteros y jornaleros. Se produjeron incidentes a pedradas con los trabajadores que no quisieron parar. Varios trabajadores fueron arrestados por la policía y condenados a sesenta días de prisión. El resultado del conflicto fue muy inferior a lo esperado. Pero la huelga se convertía en un arma poderosa de los obreros, que ensayaban su utilización. También los lancheros de Coronel anunciaron un paro para el 22 de ese mes, para exigir el aumento de sus salarios. El ambiente en los puertos comenzaba a caldearse, y los empresarios, nacionales y extranjeros, sentían mover el suelo bajo sus pies, y aproximarse el tsunami de la luchas del movimiento obrero.

HUELGA GENERAL DE 1890

Durante Diciembre de 1890 estalla en Chile la primera huelga general. En la ciudad de Constitución, los lancheros y fleteros de la Compañía Sudamericana de Vapores exigían el fin de los descuentos a sus salarios (25% por derecho a muellaje, 12% que tenían que dejar en caja y el 10% que se quedaban los capataces). Paralizaron en el marco de la huelga general todos los puertos del norte y la zona central. También en el sur se vivieron las paralizaciones. Los trabajadores recorrían en grupos las ciudades con garrotes, amotinados, improvisando discursos en las plazas y esquinas. Panaderos. Salitreros. Mecánicos. Trabajadores de las Fundiciones. Todos en paro. Se sentía lo que Recabarren llamó “el olor a pólvora” del movimiento obrero.

La represión fue feroz. Pero no logró detener a los trabajadores durante mucho tiempo. En 1892 los portuarios de Iquique salen nuevamente a la huelga por reivindicaciones económicas. Dos años más tarde también van a la huelga los tripulantes de vapores y los lancheros de Taltal por mejoras salariales. Pronto los jornaleros de Iquique se suman a un movimiento huelguístico que volvería a encenderse hacia 1898.

GRAN HUELGA DE 1903

Comienza un siglo de luchas obreras. La primera y más importante de ella entre los portuarios, sucede en Valparaíso entre Abril y Mayo de 1903. Se habla de cuatro mil trabajadores portuarios y marítimos paralizados. *“Protagonizaron el violento paso de la sociedad chilena hacia formas de producción, relaciones sociales y culturales propias del capitalismo moderado. La reproducción del capital fue la consigna que pasó a regir en los centros de producción, en este caso muelles, bodegas y vapores.”*² Sin legislación laboral. El trabajo a contrata, es decir por jornal. Los portuarios se manifestaban contra un tipo de trabajo que duraba lo que requería descargar un buque, estibar la mercadería a la bodega o tripular un buque de vapor. No existía un verdadero contrato de trabajo. Cargar. Descargar. Estibar.

La huelga duró 27 días. Se inició la mañana del miércoles 15 de Abril de 1903. La iniciativa estuvo en manos de los estibadores de PacificSteamNavigation Company, frente al rechazo de los gerentes a un pliego de peticiones de los trabajadores. Pedían reducir de 12 a 10 horas diarias el trabajo. Dejar una hora para almorzar y media para desayunar. Que se establecieran las horas extras. El aumento del jornal diario a 4 pesos por mercadería y 5 por carbón y metal. No trabajar medio día o un cuarto del día, sino una jornada completa. Y se articula para dar la pelea un Comité de Huelga en base a delegados.

Como no hay respuesta por parte de la Compañía, el 17 de Abril, se incorporan a la huelga los estibadores de la Sudamericana de Vapores. Los lancheros también se plegaron a la huelga unos días después. Los puertos se paralizaron completamente.

Se realizan una serie de mitin hasta los primeros días de Mayo. El día 11 ante las amenazas de represión, con milicos y marines apostados en el puerto, todo el pueblo pobre de Valparaíso bajó de los cerros hacia el puerto en señal de solidaridad con los huelguistas. Trabajadores de las fábricas, talleres y otras faenas. Pobladores. Mujeres. Niños. 12. 13 de Mayo. Una enorme poblada invade la ciudad. El clima se tensiona. Milicos, autoridades y marines de una parte. Obreros, portuarios, gente del mar, pobladores, mujeres y niños de otra. Arremete la caballería. Caos. Pánico. Los comercios cierran sus puertas. Barricadas. Policías heridos. Turbas. Balas. Huelguistas heridos. La cuestión obrera envuelta en llamas. Revólveres. Disparos. Chusmas enfurecidas. Una mujer muerta desangrada. Más barricadas. Alarmas. Arremetidas. Dispersión. Atronadores gritos de “muerte a la policía”. Lluvia de balas. Lluvia de piedras. Otro cadáver. Pifias. Gritos. Piquetes de caballerías. Piquetes de obreros enardecidos. El edificio de la Compañía Sudamericana de Vapores que contaba con resguardo policial, apedreado. La puerta tumbada por una muchedumbre enardecida. Llamas. La ira popular apoderándose de las paredes. De los suelos. De los techos. Llamas. Sirenas de bomberos. Más piedras. Más balas. Disparos de fusil y de revolver. Saqueos. Rabia. Otro muerto. Y otro muerto. Y otro más. Dispersión. Como si una orden no dada en las masas determinara su retirada.

Se actuaba espontáneamente. Salvajemente. Dando respuesta ante la brutal represión y el clima de dictadura en las fábricas, en los talleres, en los puertos, en las minas. Era uno de los días más importantes para la historia de la clase trabajadora en Chile, cuando en su lucha se le une el

²“La huelga de los trabajadores portuarios y marítimos. Valparaíso, 1903 y el surgimiento de la clase obrera organizada en Chile”. Jorge Iturriaga. Tesis para optar al grado de Licenciado en Historia. Pontificia Universidad Católica, Santiago, 1997. Pág. de Resumen

pueblo pobre, las mujeres, los niños, las personas que rodean los puertos, las fábricas, minas y faenas. ¡El camino para vencer! ¡La unidad de los trabajadores junto a los mapuche, las mujeres explotadas, el movimiento estudiantil, el pueblo pobre!

Participa en el proceso Magno Espinoza, conocido dirigente obrero y anarquista de la época, quien es apresado en la revuelta. El problema del anarquismo como estrategia es que no puede organizar el descontento obrero y encauzarlo hacia el triunfo de la huelga. Tampoco puede conducirlo hasta el final, hacia la efectiva destrucción del Estado de los empresarios y sus partidos. De su gobierno. De sus gabinetes. Sus marinos. Su policía. Sus Congresos. El problema del anarquismo como estrategia es que no puede darle un objetivo final a la acción directa, y convertirse por el contrario, a la acción directa, en un fin en sí mismo. Sin una estrategia obrera, de auto-organización, es imposible vencer. Es el problema de una estrategia de la que en ocasiones se hacen eco también los sindicalistas más de izquierda, que no logran avanzar a buscar articular un partido revolucionario para la clase obrera. Las dirigencias reformistas también son un problema para el movimiento obrero, ya que o bien buscan conciliar los intereses de los trabajadores con los de los empresarios, o bien buscan mantener las luchas solo en sus demandas económicas.

PRIMERA “HUELGA DEL MONO”

El día 13 de Octubre de 1913 se realiza lo que los trabajadores llamaron “un mitin capitalista” en el puerto de Valparaíso, al que acudieron las autoridades y los patrones. En él, intervinieron, pese a la resistencia de los organizadores, oradores obreros que expresaron su descontento con las míseras condiciones de trabajo a las que estaban expuestos, siendo apresados inmediatamente por la policía. La indignación de los trabajadores y pobladores presentes estalló. El 25 de Octubre se realizó una protesta en la Plaza O´Higgins, en la que se convocó a una huelga general para terminar con el abuso patronal y la represión. Al día siguiente, cientos de obreros del puerto y de todas las fábricas y talleres se reúnen en las calles, forjan sociedades de resistencia, y se unen a la ya en curso huelga de los ferroviarios. La lucha escontra los retratos forzados que los patrones pretendía obligar a usar a los obreros. Por eso se conoce este proceso como “la huelga del mono”, haciendo referencia al mono de la foto.³

El día 26 de Octubre la huelga era ya un hecho, que se extendió a las distintas faenas portuarias, a la fábrica de galletas Hucke Hermanos, a la Compañía de Tabacos, a la Refinería de Azúcar de Viña, a la Compañía Sudamericana de Vapores, a la Fábrica de Paños, a la Fundición de Juan Fernández, hasta que se transformó en una huelga general.

La dirección de este proceso, cae una vez más sobre sienas anarquista, destacándose la presencia de Eulogio Otazú y Juan Onofre Chamorro, quien fue encarcelado durante la huelga, aumentando la tensión y odio popular, pero sin poder ser encauzado hacía el triunfo final, producto de su estrategia como ya hemos visto.

³ Elemento de investigación aportado por Manuel Cáceres.

Numerosos gremios formaron parte de esta lucha. Obligando a que *“ya los gobernantes tomaran la iniciativa de la solución de los conflictos de capital y trabajo.”*⁴ Pero hacia noviembre los obreros aún no tienen ninguna solución. La lucha se va desgastando y dividiendo. Pero no a causa de los trabajadores de base, que mantienen su combatividad y sentido de la solidaridad obrera. Los primeros portuarios que por la presión de los empresarios y el gobierno deben volver al trabajo, entregan el pago de su jornada a los huelguistas. *“La fuerza obrera creció, la organización socialista y societaria aumentó en extensión y en vigor, y con arreglo a este aumento las reclamaciones de protesta contra los abusos del poder al servicio de la clase capitalista.”*⁵

HUELGA DE LOS TRABAJADORES PORTUARIOS DE IQUIQUE

Un conflicto gatillado por el peso excesivo de los sacos de salitre y por el trato de los capataces se detona en Iquique en 1916. La huelga contó con el apoyo solidario de los panaderos, carreteros, zapateros, artes gráficas, sastres, los portuarios de Arica, Caleta Buena, Junín, Tocopilla, Antofagasta, Taltal, Coquimbo, Valparaíso. Se da en el marco de una crisis económica, y dura unos 10 días. Termina con el despido de Benito Rojas, Manuel Véliz y Santos Arancibia, dirigentes de la huelga. Pero reemerge hacia septiembre, cuando los trabajadores marítimos de Caleta Buena paralizan también sus faenas durante cinco días.

En noviembre nuevamente los lancheros y cargadores de Iquique salen a la pelea. Exigían la reposición del sistema de “la redondilla” que dejaba en manos de los portuarios la distribución de los trabajadores en las distintas faenas. La represión de la policía y el ejército se hizo sentir. 300 trabajadores fueron despedidos. Hacia 1917 nuevos conflictos se suscitaron y otra vez el gobierno respondió con las fuerzas represivas. Parte de la dirección del movimiento, cae en manos de Juan Onofre Chamorro. Otra vez, un dirigente sindicalista, de orientación anarquista. *“Es verdad que en el sector portuario, que hasta cierto punto hizo de punta de lanza del proceso, la conducción de las acciones estuvo por lo general en manos de los anarco-sindicalistas, primero a través del Sindicato de Cargadores, a cuyo cargo estuvo la publicación de los periódicos El Proletario y El Surco, y luego de la naciente I.W.W. Se trataba además, como se recordará, de un gremio que se había mostrado particularmente hostil a los intentos de penetración de Recabarren, encabezando una campaña de difamación en su contra entre el elemento obrero. Así y todo, hacia 1917 el POS había organizado su propio gremio de resistencia entre los lancheros, cuya orientación era definida por el Prefecto de Policía de Iquique como exclusivamente de ataque contra el trabajo y el capital.”*⁶

⁴ Periódico “La Defensa Obrera” de Valparaíso – Sábado 15 de Noviembre de 1913 – N° 1 – Año 1

⁵ Periódico “La Defensa Obrera” de Valparaíso – Sábado 21 de Noviembre de 1913 – N° 9 – Año 1

⁶ “¿Revolución proletaria o querida chusma? Socialismo y Alessandrismo en la pugna por la politización pampina. 1911 a 1932” / Julio Pinto Vallejos y Verónica Valdivia / Ediciones LOM / Pág. 60

SEGUNDA “HUELGA DEL MONO”

Valparaíso vuelve a salir al ataque. Un nuevo tsunami obrero azota las costas en el marco del aumento en la carestía de la vida, durante los años 1917 y 1918. El conflicto se inicia entre los ferroviarios, y se extiende rápidamente a los trabajadores portuarios. En el mes de Julio se realiza una asamblea de estibadores y trabajadores de la ribera, a la que acuden delegados de Iquique, Mejillones, Antofagasta, Arica, Punta Arenas, Valparaíso, Santiago, San Antonio y Talcahuano. Se manifiestan nuevamente contra el “retrato forzado”, que como hemos visto antes es una fotografía que toma la empresa para identificar a cada obrero, y que puede ser usada para la persecución sindical y policial. El ejército se prepara para reprimir a los trabajadores en lucha, valiéndose del derecho a la “libertad de trabajo”, es decir, a la libertad de super-explotar el trabajo que el estado burgués garantiza para los patrones. No tener derecho a la huelga es la principal queja de los obreros. Hasta hoy. Pero los empresarios tienen derecho a contratar a sus rompe-huelgas. Hasta hoy.

Se realiza un Congreso de Obreros de Mar, y se discuten allí las pésimas condiciones de trabajo y de vida de los trabajadores, definiendo resistirse a dar el retrato forzado, y exigir una jornada de trabajo de ocho horas al día, considerando las horas que se hagan además como extra. Deciden también el nombramiento de dos delegados por cada puerto. Limitar el peso de los bultos que se cargan hasta 91 kilos. La abolición de los contratistas e intermediarios. El establecimiento de una Oficina del trabajo en cada puerto. Y la votación de la huelga general. Se planteó además publicar un manifiesto dando cuenta de la existencia de una Federación de Obreros Marítimos naciente, con centro en Valparaíso.

Las faenas se paralizan completamente. La lucha es contra las empresas y también contra el gobierno. El día 23 de Julio las tropas del ejército se apostan en los puertos preparando la represión. Caballería. Infantería. Policía. *“Mientras los obreros, unos en sus casas, otros en sus salones de reunión reían tranquilamente de la estupidez de los hombres de Gobierno.”*⁷

Uno de los dirigentes más reconocidos del proceso es el dirigente anarquista Chamorro, que es atacado por la prensa como El Mercurio y La Unión y detenido junto a otros dirigentes, Sepúlveda y Valenzuela. Podemos adivinar el resultado del conflicto. Sin cuestionar el espíritu de combatividad y entrega a la causa obrera, el anarquismo como estrategia, no logra dar salida a los problemas obreros, ni victorias ni triunfos. Las derrotas azotan como las olas. Resultado de ello es el estado actual de la cuestión. Tampoco las direcciones sindicalistas a secas logran dar una respuesta, pues terminan subordinándose a alguna de las corrientes político ideológicas históricas del movimiento obrero.

El mismo día 23 se celebra una reunión de la Federación Obrera Regional, a la que asisten la Federación de Carpinteros, de Panaderos, de Electricistas, Estucadores, Albañiles, y se fija realizar un mitin para el día 25 en la Plaza O´Higgins llamando a la huelga general. Allí diversos oradores toman la palabra, contra el gobierno y los patrones. Se exige la salida del ayudante de la Gobernación Marítima, la abolición del decreto que prohíbe repartir proclamas políticas y la abolición del decreto que ordena fotografiarse a los trabajadores de mar de todo el país.

⁷ Periódico El Socialista – Valparaíso – Sábado 27 de Julio de 1917

El jueves 26 los obreros de Viña del Mar se reúnen en una asamblea pública para dar a conocer a todo el pueblo sus demandas. Valparaíso y Viña son las ciudades en las que el conflicto cobra mayor fuerza. Pero pronto se extiende su voracidad por Antofagasta, Taltal y Talcahuano. Definen, en todas las ciudades como lema durante la huelga “*ni tomar ni trabajar*”. Hacia la primera quincena de Agosto la huelga se mantiene firme. Donqueros. Remolcadores. Maquinistas. Estibadores. Conductores. Amenazas del gobierno.

El 18 de Agosto de 1917 el periódico El Socialista, órgano en Valparaíso del Partido Obrero Socialista de Luis Emilio Recabarren, acusa el caudillismo de los dirigentes anarquistas, y los emplazan a hacerse responsables por el curso de la huelga que encabezan que marcha directo a la derrota. Habla de desorganización y fracaso. “*Vivimos en la terrible época de la tiranía e ignorancia de los de arriba y la de la desorganización y demagogia de los de abajo.*”⁸

La huelga se desgasta, y lo único que puede hacer el anarquismo como estrategia, es un atentado dinamitero que acabó con la vida del conscripto Juan Contreras. A partir de allí se prohibió la circulación de los periódicos obreros *El Despertar de los Trabajadores*, *El Surco* y *El Proletario*.

HUELGA PORTUARIA DE ANTOFAGASTA

Durante 1923 el trabajo en el puerto de Mejillones y en general en Antofagasta e Iquique, sufren los avatares de la crisis económica. Los obreros están sin trabajo, teniendo que enfrentarse con los costos de la cesantía para ellos y sus familias. Durante Mayo comienzan ya a repartirse periódicos en Mejillones contra la cesantía. Se inicia un movimiento huelguístico en Pisagua, contra los patrones que mediante sus empresas contratistas fijan tarifas por debajo del valor de su trabajo. “*Pero los patrones son tan caprichosos, que prefieren mantenerse aunque vaya contra sus intereses y no acceder a las justas peticiones que hacen los obreros marítimos.*”⁹ El movimiento amenaza con extenderse hacia Iquique. “*La lucha entre patrones y obreros debe ser tenaz, por cuanto el obrero defiende su propio estómago y el de sus hijos para poder medio vivir y los patrones defienden sus arcas que están repletas.*”¹⁰

Hacia el día 17 de Mayo los trabajadores del mar de Antofagasta solidarizan con los huelguistas de Pisagua. Luis Emilio Recabarren viaja a Mejillones en Junio. En julio los trabajadores marítimos de Iquique declaran la huelga contra las arbitrariedades del gobernador marítimo. Comienza a sentirse fuerte la discusión sobre el sistema de “la redondilla”. Recabarren vuelve a viajar a Mejillones en Agosto. El 11 de ese mes se reúnen los gremios marítimos para reorganizarse en base a delegados.

La huelga se mantiene en Iquique, es la paralización de actividades más prolongada de la historia tarapaqueña, en defensa del sistema de “la redondilla”. Se realizan enormes asambleas. Y se articula un Comité de Huelga que el 23 de Septiembre, lanza un Manifiesto a toda la clase

⁸ Periódico El Socialista – Valparaíso – Sábado 18 de Agosto de 1917

⁹ Periódico El Comunista – Antofagasta – Martes 15 de Mayo de 1923

¹⁰ Periódico El Comunista – Antofagasta – Jueves 17 de Mayo de 1923

trabajadora haciéndose eco de *“la imprescindible necesidad de volver al seno de la organización hoy más que nunca.”*¹¹

AÑOS POSTERIORES

Elegimos concentrar este trabajo en los primeros años de la formación del movimiento obrero en el puerto por su nivel de combatividad y lucha. Y porque iniciamos hoy un momento similar a aquel: De nuevo los trabajadores se ponen de pie contra la precarización y el trabajo inestable, contra los patrones y sus políticos y gobiernos. Pero queremos ir finalizando este material con un recuento breve de lo que sucedió algunos años más tarde.

Hacia los años 1960 surge la Federación Nacional de Trabajadores Portuarios de Chile, en un esfuerzo de unificación nacional.

En 1963 se convoca al primer Congreso Nacional Unitario de los Trabajadores Portuarios, con propósitos de socorro mutuo y un plan común para establecer un Plan Habitacional de los Trabajadores Portuarios.

El 11 de Septiembre de 1973 con el golpe militar, las organizaciones portuarias sufren un duro impacto. Son asesinados los dirigentes principales, exiliados, y puestos los obreros bajo el Plan Laboral de José Piñera. Algunos de los más destacados dirigentes asesinados fueron Salvador Yáñez Elgueta, Manuel Muñoz Herrera, José Troncoso Sotomayor, Jorge Severino Oyanedel, Jorge Severino, Carlos Frez Rojo, Jorge Avalos Videla, Vicente Lazo Lazo, Francisco VillatoMarambio, Bernardo Gajardo.

El 20 de Septiembre de 1973 es designado como Director de EMPORCHI el Capitán de la Armada Hugo Alsina Calderón. Y el 22 de Septiembre de 1973, los milicos bajo las órdenes del Mamo Contreras, llegan a la sede del Sindicato de Estibadores del Puerto de San Antonio y se llevan para asesinar a los dirigentes Héctor Rojo, Samuel Núñez, Armando Jiménez y Guillermo Álvarez. Razón por la cual los trabajadores conmemoran el 22 de Septiembre como el día del trabajador portuario. Hacia 1978 comienza la privatización de los puertos y la aplicación de las medidas neoliberales. Se cancelan las matrículas de cada trabajador marítimo, que era el sistema mediante el cual cada uno contaba con una licencia para realizar su trabajo, una matrícula. Los salarios bajan un 20%. Se flexibiliza. Se termina con la diferencia entre portuarios y marítimos. Aparece el trabajo eventual. Puertos como el de San Vicente son entregados a privados, en este caso al mismísimo Ricardo Claro. Muchos trabajadores quedan cesantes. Las jornadas de antaño 6 horas en dos turnos, pasan a ser ahora de tres turnos (mañana, tarde y noche), con 7.5 horas cada uno, lo que implica accidentes laborales, sobre todo en el tercer turno por ser trabajo nocturno. Empieza a cobrárseles a los trabajadores un injusto Impuesto a la Renta.

Comienza la aplicación del Artículo 11 de la Ley de Seguridad del Estado que plantea que toda interrupción o suspensión por paro o huelga de las actividades de producción o transporte constituye un delito, que puede ser castigado con cárcel. El 15 de Octubre de 1981 se crea la Corporación Nacional Portuaria en reemplazo de la EMPORCHI. Ahora las empresas privadas se

¹¹ Periódico El Comunista – Antofagasta – Domingo 30 de Septiembre de 1923

hacían cargo de la manipulación de la carga, la transferencia, el porteo, el almacenamiento y el acopio. Hacia 1990 con los gobiernos de la Concertación, las medidas privatizadoras de la Dictadura se profundizan.

Actualmente, cerca del 95% del intercambio de mercancías se realiza mediante terminales marítimos, considerando los 4 mil kilómetros de costa en el Pacífico y los Tratados de Libre Comercio con Estados Unidos, la Unión Europea, China. Chile cuenta con 36 puertos, 26 de los cuales están en manos privadas.

ELEMENTOS COMUNES

Y para terminar este trabajo, que esperamos le haya servido a los trabajadores portuarios y también de otras ramas de la producción para sus presentes y futuras luchas. Queremos sintetizar en cuatro lecciones las cuestiones más importantes aquí planteadas, que son a su vez, cuatro elementos comunes en todos los hechos que hemos narrado:

- A. **La lucha contra los sistemas de subcontratación, contratistas o eventuales.** No es solo actual esta pelea. Es una pelea histórica de los trabajadores portuarios, que ya desde principios del siglo XX y fines del XIX clamaban por trabajo estable y ponerle fin al trabajo eventual que flexibiliza y precariza las condiciones laborales. Es una lucha histórica que merece una dirección a su altura y la unidad de todos los trabajadores, no solo portuarios, también el cobre y otras ramas productivas sufren de los pesares de la subcontratación.
- B. **La inmediata unidad y extensión de cada huelga por los diferentes puertos del país.** Es notable la gran extensión que cobra una huelga en un puerto, que se traslada a otro, y a otro, y de este a otro, y a otro. La solidaridad de clase. El enorme sentido de ser parte de una misma causa entre los trabajadores portuarios es algo para destacar, y que el conjunto de la clase obrera pueda seguir estos pasos. La única forma de vencer es mediante la unidad de las filas obreras, con una dirigencia verdaderamente revolucionaria.
- C. **La dirección anarquista de las huelgas en el puerto, ligadas al fracaso de los procesos.** No hablamos con respecto a las dirigencias anarquistas y sindicalistas a secas como una forma de ensañarnos contra este sector, hablamos con preocupación y con alarma. Son muchos los hechos de la historia del movimiento obrero, no solo en Chile sino en el mundo entero, que enseñan que sin un partido de trabajadores revolucionarios, a la altura de las circunstancias, es imposible que los procesos a la larga triunfen (aunque pueden haber triunfos cortos que terminan no siendo duraderos). No queremos más derrotas. No queremos ver más sangre obrera vertida en las calles de nuestras ciudades. Queremos triunfos verdaderos. Cerrar la puerta y saber que afuera no hay ningún caído. Que hemos vencido. En la demanda que sea. Desde la más pequeña hasta la más grande. Desde la económica y reivindicativa. Hasta la histórica y socialista. Vencer.

D. La idea de bloquear la producción capitalista. Hemos dicho en otros materiales que el trabajador del cobre en Chile tiene hoy la posición estratégica de la economía, y articulada a su vez, estratégicamente, con el trabajador portuario, y su capacidad de bloqueo, es posible frenar la importación y exportación de esta materia prima y de cualquier otra mercancía. Es una fuerza potencial en la lucha contra la clase capitalista y su estado burgués. Si los portuarios se paran, la producción de Codelco y las empresas mineras, simplemente no puede salir del país. Y nada puede ingresar. El potencial de bloqueo es gigante, y alarmante para los empresarios y los gobiernos. Es el arma más importante de los trabajadores portuarios.

17 de Enero, 2014

BIBLIOGRAFÍA

- “Una Historia de Lucha y Esfuerzo” / www.fenatraporchi.cl
- “Sindicato de Estibadores de San Vicente: 57 Años de Historia de la Región y de los Trabajadores” / Escrito por P. Villa / 2011
- “Día del trabajador Portuario” / www.resumen.cl / 2012
- “Portuarios fisuran la Ley Laboral y Cultura Sindical Post Dictatorial” / www.resumen.cl / 2013
- “Modernización Portuaria en Chile” / Escrito por Astrid Santander / www.mingaonline.uach.cl
- “De la Regeneración del Pueblo a la Huelga General” / Sergio Grez Toso / 1997
- “Trabajadores urbanos y sindicatos en Chile, 1902-1927” / Peter DeShazo / Centro de Estudios de Investigación Diego Barros Arana / Santiago / 1931
- “Los anarquistas y el movimiento obrero. La alborada de la idea en Chile. 1893-1915 / Sergio Grez Toso / Ediciones LOM
- “¿Revolución proletaria o querida chusma? Socialismo y Alessandrismo en la pugna por la politización pampina. 1911 a 1932” / Julio Pinto Vallejos y Verónica Valdivia / Ediciones LOM
- “La huelga de los trabajadores portuarios y marítimos. Valparaíso, 1903 y el surgimiento de la clase obrera organizada en Chile”. Jorge Iturriaga. Tesis para optar al grado de Licenciado en Historia. Pontificia Universidad Católica, Santiago, 1997.

Periódicos

- La Aurora – Valparaíso - 1888 y 1889
- La Dinamita – Valparaíso – 1888
- El Intransigente – Valparaíso – 1888 a 1891
- El Tarapacá – Iquique – 1884 a 1887
- La Reforma – Iquique – 1892
- Los Lunes – Iquique – 1898 a 1899
- La Defensa Obrera – Valparaíso – 1913
- La Defensa – Iquique – 1916
- El Defensor – Iquique – 1916
- El Socialista – Valparaíso – 1915 a 1818
- La Vanguardia – Iquique – 1922
- La Reforma – Iquique – 1923
- El Comunista – Antofagasta – 1922 a 1934

www.danakartescritora.com