

**ESTIBA Y DESESTIBA: TRABAJOS
DEL VALPARAÍSO QUE FUE (1938-1981)**

VALENTINA LEAL / CARLOS AGUIRRE

ESTIBA Y DESESTIBA: TRABAJOS DEL VALPARAISO QUE FUE (1938-1981)

© VALENTINA LEAL / CARLOS AGUIRRE

© EDICIONES INUBICALISTAS

INSTITUTO DE HISTORIA Y CIENCIAS SOCIALES

FACULTAD DE HUMANIDADES UNIVERSIDAD DE VALPARAÍSO

DIRECTOR: PABLO ARAVENA

DIRECTOR DE CARRERA: PATRICIO GUTIERREZ

COORDINADORA DE EXTENSIÓN: CLAUDIA MONTERO

COORDINADOR DE POSTGRADO E INVESTIGACIÓN: JAIME LACUEVA

PRIMERA EDICIÓN: Marzo de 2020

SEGUNDA EDICIÓN: REVISADA Y AMPLIADA

ISBN: 978-956-9301-53-7

REGISTRO DE PROPIEDAD INTELECTUAL: N° A-1891

DISEÑO PORTADA: Felipe Moncada Mijic

ILUSTRACIÓN PORTADA: Alejandra Lavín

(versión libre de una pintura de Benito Quinquela)

DIAGRAMACIÓN Y DISEÑO INTERIOR: PATRICIO SEREY

Impreso en Chile, en los talleres Inubicalistas del barrio puerto, Valparaíso

**ESTIBA Y DESESTIBA:
TRABAJOS DEL VALPARAISO QUE FUE
(1938-1981)**

VALENTINA LEAL ROMÁN
CARLOS AGUIRRE GONZÁLEZ



COMITÉ CIENTÍFICO DE LA COLECCIÓN HISTORIA

Mario Ayala (Universidad de Buenos Aires)

Fernanda Beigel (Universidad Nacional de Cuyo)

Slobodan Pajovic (Universidad Megatrend de Belgrado)

Soledad González (Universidad Bernardo O'Higgins)

Pablo Pozzi (Universidad de Buenos Aires)

Juan Pablo Silva (Universidad Mayor)

Ana María Stiven (Universidad Diego Portales)

Ángela Vergara (California State University)

Fabián Almonacid (Universidad Austral de Chile)

Verónica Undurraga (Pontificia Universidad Católica de Chile)

Ramón Arnabat (Universitat Rovira i Virgili)

Soledad Zárata (Universidad Alberto Hurtado)

TABLA DE CONTENIDO

PRESENTACIÓN:

Por una genealogía del presente de Valparaíso **11**

INTRODUCCIÓN **17**

CAPÍTULO I

-Antecedentes de los Estibadores de Valparaíso. Los primeros trabajadores marítimos: El jornalero y sus lanchadas **23**

-La Huelga Grande de los Portuarios de Valparaíso (1903) y sus efectos: la Comisiones de Resolución y Arbitraje de conflictos entre trabajadores y empresarios (1921-1931) **30**

-Las nuevas leyes sociales que beneficiaron a los trabajadores marítimos: Código laboral de 1931 **34**

CAPÍTULO II

-Historia de los Estibadores de Valparaíso (1938-1981): una mirada a partir de la prensa oficial **39**

-Introducción **39**

-La prensa y puerto **41**

-El período de los gobiernos Radicales, la instauración de las leyes malditas y su relación con el Gremio de Estibadores (1938-1952) **42**

-La integración de nueva tecnología al Puerto de Valparaíso: una mirada desde la prensa oficial	46
-Ibáñez en dos tiempos	47
-Primer Tiempo: De la "legalización" ibañista al debate portuario a partir de la misión Klein Sacks	47
-Segundo tiempo de Ibáñez: crisis internacional y propuesta corporativa. El nacimiento de EMPORCHI	49
-Alessandri, entre "puertos libres" y paralización marítima portuaria	54
-Década del '60: Los conflictos con la Cámara Marítima	58
-Huelga del 1961, la más larga en la historia de los estibadores	60
-Década del '70: La polarización entre el Estado y la empresa. Los atoches y el tercer turno	63
-1978, aniversario: 50 años del gremio	66
-Década del '80: El cambio en el puerto	67
-Clarificaciones del modelo privatizador del puerto. Las visiones de la derecha	71
-Se desata la guerra: disputas entre la Cámara Marítima, Emporchi y los trabajadores	76
-El cambio en la legislación marítima, las pérdidas y el fin de una época	78
-Las pérdidas para los trabajadores	81
-El fin de una época	85
-Consideraciones a partir del análisis de prensa y su relación con la historia de los estibadores	92

CAPÍTULO III:

-Los relatos del Valparaíso que fue	95
-Incorporación y estructura laboral de los estibadores: Desde el pinchero, el suplente a la matrícula	96
-La visión de los pincheros y suplentes: Los conflictos laborales silenciados	99
-La visión de los estibadores: un beneficio para todos	104
-Estiba y Desestiba: el arte de la carga marítima	106
-El peligro en el trabajo los accidentes y la muerte, un referencialidad burda	111
-La figura de los principales dirigentes sindicales: los relatos sobre Wenceslao Moreno y Martín Bustos	114
-Relatos sobre la Unidad Popular, Dictadura Militar y las transformaciones en el puerto (1973-1981)	122
-Los relatos sobre el cambio en el puerto desde el presente: Dolor, emotividad y perjuicios colectivos	128
-Aspectos de lo popular en el sistema de relaciones: Las fiestas y la solidaridad	131
-Indagaciones sobre el patrimonio	133
- Esquemas de prácticas sociales del oficio de estibador	141
-Consideraciones finales	146
-Sobre su lugar en la historia: el sindicato de Estibadores en el proceso de transformación del capitalismo chileno durante el siglo XX	148

-Sobre la relación Puerto, Barrio Matriz y Ciudad	150
-Vocabulario Portuario	153
-Bibliografía	155

POR UNA GENEALOGÍA DEL PRESENTE DE VALPARAÍSO

Buscando alguna referencia del presente libro, es decir, algún texto precedente que diera cuenta de la historia del gremio de los estibadores de Valparaíso desde sus experiencias, fui a dar con el Volumen 18 de la colección “Nosotros los chilenos”, publicado en junio de 1972 por la Empresa Editora Nacional Quimantú, titulado *Así trabajo yo*. Se trata de un volumen dedicado a visibilizar y habilitar al sujeto del trabajo, con un primer capítulo dedicado a los estibadores de los principales puertos de Chile. Con este hallazgo quiero hacer notar que en más de cuarenta años no surgió una iniciativa similar.¹

La dictadura de Pinochet se encargó de liquidar materialmente a dicho sujeto y proyectó en su reemplazo —con éxito— un imaginario de “pequeña empresa”, redefinido hoy bajo la denominación de “emprendimiento”. Las ciencias sociales chilenas, en general, siguieron la tendencia pauteadas por las fuentes de financiamiento, la autocensura o las abdicaciones políticas disfrazadas de giros teóricos. El hecho es que no hubo estudios acerca de la labor que más mano de obra reclutó en la actividad portuaria, la estiba y desestiba, pese a las dramáticas transformaciones de nuestro puerto y el enorme costo humano asociado.

¿Y la historiografía? ¿Por qué no se formuló antes un proyecto como el del presente libro si en Valparaíso coexistieron tres departamentos universitarios de historia? ¿A qué estuvieron dedicados nuestros historiadores locales todos estos años? Unos salieron al exilio, otros

11

¹ El libro que presentamos se editó por primera vez en noviembre de 2012 como resultado de un proyecto Fondart Regional. Entre los libros más cercanos a la temática aquí tratada podemos citar: Aravena, Pablo, (Et. Al.), *Trabajo, memoria y experiencia. Fuentes para para la historia de la modernización del puerto de Valparaíso*, Arcis sede Valparaíso/Fondart, Valparaíso, 2005. Nibite, Cevgynek & El Pinchurring, *Pincheros. Almas errantes de los muelles y sindicatos*, Hem-Trykk, Noruega, 2006. Ortega, Luis, *100 años de la construcción del puerto de Valparaíso: historia y legado*, Fondart, Valparaíso, 2013.

permanecieron en estado de exoneración, y los que quedaron en la universidad de Pinochet se dedicaron a sobrevivir, cuando no francamente a agradar. Ya en democracia el tratamiento historiográfico de problemas locales sucumbió ante la arremetida patrimonial, postergando el conocimiento en favor del consumo de un pasado pintoresco o, en el mejor de los casos, de la satisfacción de la pura curiosidad intelectual. Poca o nula elaboración del pasado para comprender nuestro presente se produjo, aunque sí muchos libros para entretenerse.

12

Cada presente debe producir su historia, pues tampoco aquel texto de Quimantú —de la “histórica” Quimantú— nos sirve ya por sí solo para comprender lo que nos acontece en Valparaíso, pues en estricto rigor el texto ha devenido “documento para la historia”. En este caso debemos entender que un documento es un texto transformado en huella, y para que esto ocurriera debieron darse ciertas condiciones en el presente que comparecen el espíritu historiador y el texto. Si la huella es la permanencia de una ausencia, lo que aquí planteo es que el texto de Quimantú ha devenido huella (documento) en la medida que acusamos la “falta” de ese trabajo portuario al que refiere. El documento por sí solo no explica nada, es trabajo irrenunciable del/la historiador/a elaborarlo en relación con otras huellas, para así ayudar a explicar el porqué de esa falta hoy. (Lo que en ningún caso equivale a justificarla, al contrario: el espíritu historiador remarca siempre lo arbitrario y artificial de toda transformación). En efecto, aquel texto (en cuya edición tuvieron responsabilidad directa el político e historiador Alejandro Chelén Rojas y el poeta Alfonso Alcalde) dibuja un cuadro del gremio de los estibadores que sería hoy irreconocible. Este *extrañamiento* que podemos experimentar se ve reforzado por los recursos retóricos introducidos, que tienen por objetivo reforzar una identidad obrera afirmando valores como la lucha social, el sacrificio, la valentía, la organización sindical y la filiación del trabajo portuario con el más puro de los linajes obreros en el imaginario de la izquierda chilena: el proletariado salitrero. Ese trabajo portuario —tan real como deseado/

imaginado— del que da cuenta el texto de Quimantú, se caracterizaba por las conquistas y los derechos adquiridos, en una palabra: por su calidad y dignidad. Hoy sabemos que el trabajo humano, en general, y el de las labores del puerto, en particular, es cada vez más marginal y de una precariedad compartida con otras realidades laborales del Chile neoliberal.

El presente libro posee como característica distintiva el trabajo con documentos (principalmente prensa local de la época), pero también posee el mérito de —mediante el uso de la historia oral— provocar la memoria de los testigos vivos para producir documentos originales. Ante todo estos poseen el valor de ser testimonios de antiguos estibadores que organizan ahora su recuerdo teniendo como centro de gravedad el mismo presente desde el que los autores de este libro se preguntan: ¿Por qué éste Valparaíso? ¿Cómo llegamos al actual estado de cosas? ¿Qué nos queda de ese Valparaíso que fue? ¿Podrá ser nuevamente esta una ciudad en donde se pueda “hacer una vida”?

13

En la primera parte del libro los autores desarrollan una verdadera explicación *genealógica* (Foucault) de la ruina de la ciudad. Una ciudad por sobre la que transitan millones de dólares anualmente derivado de su actividad portuaria, de los que no queda en ella ni un dólar. Nuestros gobernantes antes de modificar la ley, y procurar algún grado de tributación local, han preferido apostar por la patrimonialización de parte de la ciudad para impulsar una improvisada industria turística. Y todo lo que de este modo el turismo no puede dar se maquilla mal con proyectos concursables, pequeñas obras públicas y con iniciativas de “responsabilidad social”.

La realidad de Valparaíso no fue siempre esta. Hubo un tiempo, no tan lejano (los ‘60 y mediado de los ‘70), en que la ciudad recibía parte de la riqueza que se movía en el puerto. Un tiempo en el que en Valparaíso había trabajo, no solo en el puerto, sino que en diversas industrias y comercios derivados de su actividad. Una época que lejos de desaparecer “naturalmente”, lo hizo a partir del momento en que la

organización de los trabajadores ya no pudo influir más en el Estado, pues este quedaba ahora a plena disposición de las antiguas fortunas nacionales, los nuevos empresarios que asumían las funciones de un Estado en desmantelamiento y de los grupos económicos transnacionales. Esta es la “nueva época” que se inicia en septiembre de 1973 y que para el puerto tiene su sanción en las leyes dictadas al inicio de la década de los ochenta.

14 Este libro es una importante herramienta para la crítica en el sentido tradicional, es decir, en tanto ayuda a la desmitificación del relato-Valparaíso. Entre esos mitos existe uno muy extendido, incluso entre los mismos trabajadores portuarios, acerca del carácter inexorable del destino de cesantía que se avizoraba desde fines de los setentas: la introducción de las nuevas tecnologías y modos de empacar la carga, tarde o temprano, terminarían por prescindir del trabajo humano. El pronóstico era cierto solo en la medida que la organización del gremio estuviese anulada. Así se lo puede entender luego del siguiente hecho registrado en este libro: el 26 de julio de 1978 visitó Valparaíso William H. Chester, dirigente gremial estibador norteamericano (y antiguo colaborador de Martin Luther King), quien quiso reunirse con los trabajadores para intercambiar experiencias, instancia en la que indicó un importante dato: la introducción de los containers en los puertos de Estados Unidos no había provocado cesantía, no cobró ni un solo puesto de trabajo.

Es posible constatar otra mistificación más a partir del habitual juicio condenatorio de las prácticas informales de subcontratación por parte de los estibadores en posesión de “matrícula”, sistema conocido comúnmente como de “medios y cuartos pollos”. Es cierto: el pago por el turno de trabajo era tan elevado que un estibador podía ofrecer a otro, que no poseía matrícula, el turno pagando la mitad de la remuneración (medio pollo), e incluso éste subcontratado podía contratar a un tercero (cuarto pollo). Si bien es posible constatar una micro relación de abuso, también es cierto que ese dinero iba a parar directamente

a la ciudad (por ejemplo vía comercio para satisfacer el goce sensible del mundo popular) y alimentaba una vida social bullente. No otro es el origen de la vida bohemia del Barrio Puerto (inútilmente tratado de resucitar vía turismo). La supuesta “solución” a este abuso, esto es, la conculcación del derecho a matrícula y la usurpación del derecho a autorizar el trabajo por los sindicatos, mediante el Decreto Ley 18.032 de Pinochet, no hizo más que amplificarlo. Lo que ocurrió fue que los beneficiarios cambiaron y se concentraron: ahora ya no serían los sindicatos los custodios del derecho al trabajo de sus afiliados, sino un grupo de empresarios adeptos al régimen. Así se redujeron los sueldos por turno a menos de la mitad del antiguo y los trabajadores perdieron derecho a voz y voto respecto al destino del puerto.

En septiembre de 1981 los gremios agrupados en la Comach (Confederación Marítima de Chile) quisieron pedir la intervención del Pinochet para que éste pudiera modificar algunos aspectos de la Ley 18.032. En esa carta expresan:

15

“Que esta ley despoja totalmente a los trabajadores marítimos de sus legítimos derechos, destroza totalmente su estructura gremial, genera cesantía para todos aquellos que han dado toda su vida en este trabajo, crea crisis económico social del difícil solución, fomenta el odio entre trabajadores, discrimina hasta el punto de que ni las garantías del plan laboral les son dadas a los trabajadores marítimos pues no tenemos derecho a negociar y perdemos todo lo que teníamos en aspecto remuneracional, logrado con sacrificios de más de 50 años”.

La carta no tuvo respuesta. En efecto lo que se pretendía lograr con dicha ley era precisamente lo que los trabajadores exponían a Pinochet como un mero efecto indeseado, una falla.

De este modo se interrumpió también la inyección de dinero del puerto a la ciudad y se desintegró la sociabilidad popular porteña

(el resto lo hizo el toque de queda y la represión). Si a ésta sociabilidad los autores del presente libro han llamado “esencia porteña”, estamos en condiciones de decir entonces que Valparaíso hace ya tiempo perdió su esencia (la ciudad también puede ser considerada dentro de los asesinatos de la dictadura). Nos hemos conformado a cambio con la cáscara patrimonial, con la cosmética de los edificios antiguos, la propina del turista y una particular actividad cultural para esas élites que gustan de las ruinas como escenografía.

16

Porque este es un libro capaz de generar todas estas y más reflexiones en quien lo lea, pero sobre todo porque posibilita una mejor comprensión del estado presente de la ciudad, es que es una lectura imprescindible para cualquier espíritu crítico que se avvicine a la ciudad. También es un libro útil para recordarle algunas cosas a los que no quieren recordar o recuerdan mal. Pero sobre todo para una nueva generación: para quienes Valparaíso no es más que una postal, un mero escenario ad-hoc para desplegar la melancolía propia de los sin futuro. Quizá si comprendieran cómo Valparaíso llegó al estado actual podrían representarse el presente no como un destino fatal, sino como el lugar en que —en principio— se construye el futuro, como siempre: arriesgando, peleando y asumiendo consecuencias y errores.

Pablo Aravena Núñez
Instituto de Historia y Ciencias Sociales
Universidad de Valparaíso

INTRODUCCIÓN

“Avancé por una calle, luego por otra, sorteando a los grupos de hombres que esperan que se les llame a cargar o a descargar, a limpiar o a remachar, a aceitar o a engrasar, a arbolar o a desarbolar, a pintar, enmaderar o raspar, pues ellos pueden enmaderar y raspar, pintar, desarbolar o arbolar, engrasar o aceitar, remachar y limpiar, cargar y descargar el universo entero, con estrellas, soles, planetas, constelaciones y nebulosas, con sólo pagarles un salario que les permita no morir de hambre y proporcionarles los medios de llegar al sitio necesario, insistentes y pequeños, hombrecillos, constructores de puertos y catedrales, extractores de salitre y de carbón, de cobre y de cemento, tendedores de vías férreas, que no tienen más que la libertad, que también les quisieran quitar, de charlar un rato entre ellos y de tomarse uno que otro gran trago de vino en espera del próximo o del último día”.

17

Manuel Rojas, “Hijo de ladrón”, 1951

Caminar hoy por las calles del barrio puerto es recorrer las ruinas de lo que fue un gran centro social; palacetes, grandes edificios gremiales y restos de comercios, contienen un pasado colmado de experiencias. Desde el registro histórico, sabemos que Valparaíso fue un importante puerto de nuestra América y que su Barrio Matriz fue un centro de significativos intercambios económicos, culturales y sociales. Sin embargo, la sutileza de la vida laboral y la visión de sus actores, ha sido escasa fuente de reflexión y de investigación socio histórica. Dentro de este escenario, la historia de los trabajadores del puerto y en particular de los estibadores, emerge como un objeto de estudio relevante e intrigante, ya que éste fue uno de los gremios de trabajadores más poderosos del sector marítimo portuario del siglo XX, teniendo una influencia importante tanto en el desarrollo de la ciudad de Valparaíso como en su posterior decadencia.

La historia de los Estibadores es una de las historias de un pasado colectivo que ya se ha desvanecido, sus formas de trabajar, organizar-

se, relacionarse, disfrutar, de ver el puerto, hoy ya no existen. El cargar y descargar o estibar y desestibar ocupando el cuerpo como herramienta de trabajo, organizados en equipos de varios hombres (cuadrillas), que pertenecían a un sindicato que luchaba por las demandas de su gremio y que desarrollaban su vida social en el barrio puerto, son aspectos de un pasado inexistente. Pasado que hemos querido comprender bajo la idea de patrimonio inmaterial, valorándolo como riqueza social, digna de conocer y de transmitir a las nuevas generaciones.

18

En este sentido, apoyados en los ojos del presente, en las visiones de hombres y mujeres con mucho que decir sobre el puerto y los cambios de la sociedad chilena, y sustentados en una comprensión discursiva, hemos intentado escribir la historia pasada de los estibadores de Valparaíso. Relacionando esta historia con en el contexto socio político, tarea que se remitió al trabajo de revisión analítica de prensa de la época.

Las historias obreras, de los trabajadores, en términos generales, han sido abordadas a partir de estudios historiográficos (como es el caso del salitre, del carbón), mas no desde las experiencias de los sujetos. Así también, el puerto de Valparaíso junto a sus trabajos y oficios, no ha sido materia suficientes investigaciones, a excepción de algunas investigaciones enfocadas al desarrollo económico (Perez, 2002), a la infraestructura portuaria y aspectos generales de los antiguos trabajadores portuario/marítimos (Schmutzer, 2000). No obstante, en el caso de Valparaíso encontramos bastantes escritos literarios, novelas, cuentos y poesías sobre el puerto, que detallan de manera muy específica la vida de los trabajadores portuarios, siendo por antonomasia las descripciones efectuadas en los relatos sobre la vida bohemia, las que nos aproximan a ver y entender esa realidad desde una visión de mucha sensibilidad.

En este sentido, nuestro acercamiento a la historia de los estibadores, más que un final, ha sido un iniciar, una puerta de entrada al interior del Valparaíso real, humano, escasamente conocido, reco-

nocido, comprendido. A su vez, el contexto que enmarca a esta investigación es un Valparaíso empobrecido, camuflado hoy en los ropajes de un modo de entender la cultura y el patrimonio humano, desde una visión comercial, turística, cercana a una especie de cáscara, que no intenta conocer y comprender las profundidades de un pasado sólido, construido desde las luchas obreras de los trabajadores del puerto a principios de la década del siglo XX.

De los impulsos que dieron origen a este estudio, fue la intriga por ese pasado obrero la que nos llevó a deambular por las calles del Barrio Matriz y fue la búsqueda la que nos permitió encontrar algo de esa experiencia, algún vestigio de la vivencia social y portuaria. Nos preguntábamos ¿cómo todo podría haber muerto todo? ¿Qué nos ayudará a trasladarnos a esa época, qué nos podría permitir vivir, aunque sea un poco, “ese” Valparaíso que ya fue? De ese modo, encallamos en el pasaje Goñi 49, en un edificio gris que ocupa toda una manzana y donde afuera había una serie de hombres conversando, fumando, apoyados en las paredes. Entramos, y ahí, observábamos a muchos en los corredores, algunos esperaban, otros jugaban pool y los demás estaban dispersos a las afueras de una sala donde antiguamente los llamaban por nombres para trabajar (Sala de Nombrada). Al poco rato el edificio fue quedando vacío, estábamos sólo nosotros, un portero, un par de hombres afuera. Así, arribamos en una oficina del segundo piso donde estaba la Asociación de Estibadores Jubilados y Montepiadas de Valparaíso, con ellos y ellas, decidimos embarcarnos en este laberinto, en esta aventura, riqueza inexplorada, que podemos denominar parte fundamental del patrimonio inmaterial de Valparaíso: sus trabajadores.

Ahora bien ¿De qué manera nos enfrentamos al pasado, cómo superamos la muerte colectiva de lo que ya no existe socialmente? La sociología y la historia son disciplinas que no buscan la objetividad, ni se basan en hechos existentes per se, sino que éstos hechos son construidos por el investigador (Le Goff, 2005) y elaborados de acuerdo a su originalidad y particularidad, con el resguardo de métodos y técnicas

bien definidas, que no responden a moldes, ni recetas, donde se busca responder a preguntas e hipótesis. Por cierto, el objeto lo construimos nosotros, lo identificamos y confrontamos con una historia oficial, donde están cruzadas estructuras de poder, nos circunscribimos en una disputa, entramos en una pelea para hacer un rescate, que no permitirá revivir, pero sí reconstruir una historia, que analizamos a la luz de importantes procesos sociales. No es el pasado por el pasado, sino que es un pasado que por sobre todo está impregnado por el presente, donde queremos dar voz, mirar desde otra perspectiva, ganarle a esa otra historia, donde los trabajadores son un mero concepto.

20

Asimismo, entendemos que lo individual es una forma de lo social; en este sentido, nos arriesgamos en señalar que lo que equivale a la propia experiencia puede ser trasladado a los procesos históricos. A nuestro juicio, lo vivido por un pueblo también muere, hay procesos que acaban, historias que terminan y nunca más vuelven a ocurrir. Así como quedan ciudades e infraestructuras que nos hablan de una época, son ecos del pasado, manteniéndose solamente una cáscara de lo que fue. Y la felicidad, sufrimientos o la tristeza de lo que se vivió en esos lugares o en esas experiencias históricas, si bien pocas veces se experimenta de manera colectiva, se vive en lo individual. Por ello, lo individual es también una puerta de acceso a lo social.

El recorrido de esta investigación cualitativa no fue lineal, sino azaroso, asimétrico, como las mismas calles del barrio puerto. Cuando llegamos a la Asociación de Estibadores Jubilados tuvimos una buena recepción, mas entonces encontramos sólo una parte de esta historia. Fue por eso que integramos datos secundarios, que consistieron en prensa de época en los años implicados, revisamos alrededor de 2.000 noticias de los diarios Mercurio de Valparaíso y la Estrella, principalmente, para encontrar la linealidad buscada, hechos con días y fechas para surtir nuestra investigación.

Los datos primarios provinieron de entrevistas realizadas a estibadores, sin embargo, entrevistamos a diversos actores. Algunos

de ellos pertenecen a la Asociación de Estibadores Jubilados, pero también recorrimos calles y plazas, clubes de fútbol y tanguerías para encontrar a otros implicados en esta historia. En ese sentido, fuimos más allá de la unidad que buscábamos conocer, ya que los mismos actores presentaban una serie de diversidades entre sí, rupturas y diferencias epocales. La muestra que nos propusimos fue emergente, de manera que quedó delimitada cuando consideramos incorporadas las mayores voces y la saturación de la información. En definitiva, realizamos una entrevista grupal, definida como grupo natural, en la cual simulamos la naturalidad y la espontaneidad de una conversación; lo fundamental consistía en generar un clima de confianza para que surgieran temas y experiencias relevantes. En esta instancia participaron 9 estibadores y una viuda de estibador dirigente. Y además, realizamos entrevistas individuales, donde consultamos a 9 estibadores y a 3 informantes, quienes accedieron a participar libremente y con el resguardo de sus identidades. Las entrevistas se realizaron mediante pautas elaboradas con estructuras abiertas para el caso de los estibadores, que contemplaron: aspectos de su iniciación en el trabajo de estiba, elementos del trabajo específico y de sus cambios; tópicos específicos del sindicato, historia, estructura interna, liderazgos, transformaciones y conflictos. Por último, la entrevista exploró en la vida social que se desarrollaba en el barrio puerto y las subjetividades asociadas a éste puerto y al patrimonio. Para el caso de los informantes, las entrevistas se elaboraron de acuerdo a sus características particulares, se buscó conocer la relación de éstos con los estibadores, las visiones asociadas a este sindicato y a las transformaciones en el puerto.

Las entrevistas fueron analizadas mediante un análisis de contenido sociológico, ya que este “permite conservar el lenguaje original de los sujetos, indagar su definición de la situación, la visión que tienen de su propia historia y de los condicionamientos estructurales” (Serbia, 2007, p. 136). A través de esa información, el investigador posteriormente construye el dato, lo ordena, organiza y saca conclusiones.

También fue complementado por aspectos del análisis de discurso, para lograr una mayor profundidad, con el propósito de descubrir procesos en que los sujetos construyen argumentaciones, realidades, defensas ideológicas, etc. (Orlandi, 2012).

Al finalizar esta introducción, queremos agradecer a todas las personas, familiares, amigos/as profesores y colaboradores que contribuyeron desde su valoración, trabajo y aportes. Así también, agradecemos a la Universidad de Valparaíso, en particular, al Instituto de Historia y Ciencias Sociales por su confianza en nuestro trabajo y por su apoyo en esta publicación. Finalmente, damos gracias a la Asociación de Estibadores Jubilados y Montepiadas por su apoyo y compromiso con nuestro trabajo y, en especial, a todos quienes nos entregaron su tiempo y disposición para el estudio de campo, muchos de los cuales ya no se encuentran presentes.

CAPÍTULO I

ANTECEDENTES DE LOS ESTIBADORES DE VALPARAÍSO.

LOS PRIMEROS TRABAJADORES MARÍTIMOS:

EL JORNALERO Y SUS LANCHADAS

Desde los inicios de la República, la actividad de estiba y desestiba ha estado relacionada con 1) el desarrollo de las fuerzas productivas tecnológicas aplicadas al sector portuario por las clases dominantes 2) los periodos de auge o decadencia del puerto de Valparaíso debido a su inserción en el circuito de intercambios económicos en el mundo y su privilegiada posición geográfica, la cual le permitió ser un punto estratégico entre los mercados del pacífico y Asia y, por último, 3) el modo en que la élite política del país contuvo, agudizó o solucionó el conflicto social por mayores niveles de remuneración y mejoras en las condiciones laborales de los estibadores y trabajadores marítimos. Por lo anterior, podremos observar en cada uno de los hitos y procesos que detallaremos, la íntima relación que tiene la historia de los estibadores con la historia económica y política reciente del país. En términos más específicos, recogemos la idea de Gabriel Salazar de que este oficio se relaciona con la transición del modo de acumulación y producción colonial, ya en retirada a mediados del siglo XIX y la instalación del nuevo capitalismo industrial en el país (Salazar, 2012).

El impulso económico que experimento Valparaíso durante gran parte del siglo XIX repercutió en que el puerto se transformara en el principal de Chile y uno de los más importantes del circuito comercial y

de transporte internacional. Por ello, podemos señalar que el conjunto de actividades laborales vinculadas con el traslado de mercancías al exterior o al interior del territorio, como también el transporte de pasajeros, estuvieron relacionadas con los periodos de auge y decadencia de la actividad portuaria, especialmente entre 1840-1870 y desde el inicio de la explotación del salitre hasta su crisis, en los años 20 y 30. En segundo lugar, creemos que las actividades también se vinculan con los modos que adquirió la relación entre trabajadores y empresarios (expresado en la lenta mejora en las condiciones de trabajo) y, por último, con el desarrollo que fue adquiriendo la tecnología portuaria, especialmente a principios del siglo XX.

24

Teniendo en consideración lo anterior, el trabajo de estiba y desestiba, tal y como lo reconocemos hoy en día; formal, asalariado y organizado, es un oficio más bien reciente, propio de fines del siglo XIX y principios del XX ya que durante gran parte del siglo XIX, el oficio que adquirió mayor relevancia fue el de “Lancheros” y “Jornaleros”.

El **“Jornalero o Cargador”** fue el primer antecedente del trabajo de los estibadores. Éste se caracterizó, a diferencia del estibador típico, en que las tareas de traslado de mercaderías se realizaban principalmente a orillas del mar, debido a la escasa capacidad de los muelles que existían en la época para sostener la actividad en una plataforma artificial de carga y descarga y la baja capacidad de la tecnología para movilizar grandes volúmenes de carga. En una cita, esta actividad se destacaba por:

Cargar y transportar a pulso los bultos desde las lanchas hasta la playa o la aduana y, luego, reembarcarla. Su figura sumergida (del Jornalero) hasta la cintura en la cimbreada marea costera, portando diversos tipos de carga era todo un símbolo de la actividad en la bahía. El oficio contaba por entonces con una reputación histórica (Estrada y Varios, 2000, p. 20).



Fuente: Imágenes centenarias Valparaíso y Viña del Mar.
Publicadas por el Mercurio de Valparaíso.

Tal y como lo describe Schmutzer (2000) el trabajo de carga y descarga se realizaba exclusivamente a pulso, mediante el empleo de lanchas con una capacidad de 10 a 15 toneladas. Estos trasladaban las mercaderías y mercancías desde o hacia la orilla en innumerables viajes o “lanchadas”. Una vez que la lancha estaba lo suficientemente cerca de la orilla, los jornaleros fondeados en 3 o 4 pies de agua, pues no se podían acercar más a la orilla, se encargaban de descargar o cargar. En general, se les denominaba “aguateros” y se les relacionaba con una vida extremadamente dura, exigente y riesgosa. La jornada laboral duraba entre 10 a 12 horas y el régimen de salarios, apoyándonos en los antecedentes entregados por Salazar (2012), se basaba en un sistema de semi proletarización (acuerdos de palabra, bajo costo de la fuerza laboral, sin seguridad social) al interior de un contexto nacional en que convivían con otras formas de relación contractual, las que mantenían una proto esclavitud y evolucionarían hacia una lenta proletarización de la fuerza de trabajo en Chile. Recordemos que durante el siglo XIX, las relaciones de producción se basaban en el peonaje, el trabajo forzado e infantil, la prohibición del vagabundeo

y en una lenta proletarización en sectores de la economía, como la minería, el salitre y, posiblemente, el carbón.

26

Ahora bien, es importante destacar ciertos aspectos de la organización interna de los jornaleros, relacionados con la evolución de la propia organización. Por un lado, en el año 1837 los jornaleros se agruparon en el *Gremio de Jornaleros y Lancharos*, con el objeto de dar una mejor organización y administración a trabajo de carga y descarga de mercaderías. El gremio, tuvo a su cargo (como también tuvieron posteriormente los estibadores) una especie de monopolio corporativo para la carga y descarga de las mercaderías extranjeras, sistema que aseguraba, un cierto equilibrio en materias de negociación con los empresarios marítimos. Posteriormente, en 1851 este gremio se divide en dos secciones: una de mar y otra terrestre, con el objeto de distribuir de mejor modo las tareas y generar una mayor coordinación en las labores. Sin embargo, en 1890, producto de una serie de movilizaciones y de un lento proceso de cuestionamiento a las franquicias entregadas al gremio de jornales, éste es disuelto y reemplazado por un nuevo sistema en que las compañías, o casas consignatarias, podían contratar a sus propios jornaleros, especialmente los que se desempeñaban en la descarga de mercaderías en los servicios de aduana y su posterior traslado a los diferentes destinos del país.¹

Desde la bibliografía, es posible destacar dos enfoques con los que se caracteriza la situación social de los jornaleros, considerando el sistema económico general del país.

Por un lado, Schmutzer (2000) caracteriza, en general, a los gremios marítimos como uno de los factores que pusieron en riesgo la regularidad del sistema portuario y su productividad debido a las diferentes paralizaciones realizadas por éstos, basados en creencias mayoritariamente anarquistas o contestatarias hacia la elite dominante.

¹ Es relevante retener esta información ya que este mismo proceso se revivirá en 1981. Como hipótesis de trabajo, pensamos que con la llegada de la elite liberal o -en este último caso- neoliberal con sus políticas de libre mercado y libre contratación y en contraposición a cualquier tipo de proteccionismo.

A nuestro juicio esta caracterización nos muestra un punto de vista que favorece la visión desde el empresariado. Ahora bien, mirado desde otro ángulo, nos parece que el surgimiento de un carácter conflictivo o anarquista de parte de los gremios se debió a una autoreflexión de los trabajadores ocupando los recursos culturales existentes en la época. Ciertamente, una de las causas de esta situación fue el hecho de que los puertos de Chile fueron los primeros en recibir las nuevas ideas políticas en boga, por tanto, existían mayores posibilidades de representarse el conflicto social más allá de la tradición. Así, los trabajadores reconocieron su alto valor productivo y bajo rendimiento económico y, al hecho de enfrentar situaciones de extrema desigualdad, producto de un trabajo eventual discontinuo y alto riesgo físico. Algunas muestras de estos conflictos, son la huelga en febrero de 1859, donde un grupo de jornaleros y fleteros asaltó los almacenes fiscales y con las armas que allí encontraron intentaron tomarse, sin éxito, el puerto. Por otro lado, en 1890 se registra otra gran paralización en torno a demandas de mejoras salariales, la cual terminó con revueltas en Valparaíso y en el ocaso formal del Gremio de Jornaleros y Lancheros.

27

Ahora bien, debemos recordar que la continuidad de este oficio durante gran parte del siglo XIX se debió, entre otras causas, a la escasa tecnología aplicada al sector portuario (equipamiento mecanizado de carga y descarga) y a la inexistencia de los puertos modernos tal y como los conocemos en la actualidad (la posibilidad de que un buque atraque en un muelle y que desde allí se descargue las mercancías sólo ocurre desde el siglo XX). Es decir, con la lenta integración de tecnologías, las cuales lograban reemplazar el esfuerzo físico de los trabajadores y con la construcción de puertos más modernos, con mayor capacidad y extensión, el trabajo de "Jornalero o Cargador" fue modificándose progresivamente desde este oficio al moderno estibador. Desde otra dimensión, creemos que la relación de producción de semi proletización solo fue superada en gran medida en la década de 1930 a través del nuevo código del

trabajo (aumento del costo de la fuerza de trabajo, protección social, mayor formalización de la relación), aunque nunca logró una plena integración al régimen laboral.

28 Como segundo gran enfoque dado por la literatura, desde la historia oficial, es importante resaltar el rol activo que asumió el Estado chileno liderado en aquella época por la elite conservadora liberal, para impulsar la actividad marítima portuaria y para administrar un sector económico de creciente desarrollo e importancia en el crecimiento del país. Una primera acción pública fue la de crear el edificio de la Aduana (hoy con el mismo nombre) con el objeto de concentrar las tareas administrativas, cobrar los impuestos específicos por los intercambios realizados y fiscalizar el sector, el cual se construyó durante los años 1854-1855. Junto a ello, en el año 1865 se terminaron de construir los 8 almacenes fiscales de la Aduana, con lo cual se pretendía ahorrar al fisco el arriendo de bodegas que se realizaba a particulares. Rápidamente, dado el volumen de tareas e intercambios que comenzaron a realizarse en el puerto, los ingresos percibidos por concepto de pago de impuestos, se transformó en uno de las principales fuentes de financiamiento del Estado (Schmutzer, 2000).

Considerando críticamente este proceso, nos hacemos parte de la interpretación realizada por Salazar (2012), quien nos indica que este rol activo del Estado tuvo por motivación proteger y potenciar los negocios privados de la oligarquía nacional, utilizando las herramientas del Estado, más que mejorar las condiciones del trabajo portuario o desarrollar el país.

Ahora bien, con la creación en 1876 del nuevo Muelle Fiscal, el Muelle Prat (1884) y otras inversiones en la mecanización de las tareas del jornalero, se podría haber esperado que la fisonomía del trabajo cambiase definitivamente y, a su vez, trabajo portuario en general. Sin embargo:

Aunque fue un avance considerable comparado con el rudimentario servicio anterior, su aporte a la eficiencia en las faenas de carga y descarga, fue limitado. Por un parte, no se podía utilizar al máximo en muchos días del año, debido a los efectos del mal tiempo: la bahía seguía completamente expuesta a los temporales con viento norte. Por otra parte, aunque utilizada su capacidad de movilización al máximo, ésta no era suficiente para el tonelaje que se realizaba en el puerto de Valparaíso (Schmutzer, 2000, p. 124).

El impulso inicial de la actividad portuaria en Valparaíso comenzó decaer a fines del siglo XIX y principios del XX, aunque no pierde su relevancia a nivel nacional, la cual fue progresivamente compartida con el Puerto de San Antonio, especialmente durante la década de 1930. Esto debido a una serie de acontecimientos que ocurren a nivel mundial, a saber: Desde el punto de vista tecnológico aplicado al sector portuario marítimo, con la creación del Canal de Suez (Egipto, 1869); con la consolidación del puerto de San Francisco como uno de los más importante en materia de comercialización de oro y madera de la costa oeste; con la construcción del Canal de Panamá (1914); y, con el mejoramiento de la tecnología para la navegación, relacionada con la disminución de los tiempos de viaje y el aumento de la carga debido a la construcción de barcos con mayor capacidad de tonelaje. Esto sumado a la crisis del capitalismo de principios del siglo XX y, en particular, en Chile con la crisis del salitre y el desprestigio de la clase política oligárquica, el complejo económico entra en una nueva fase de regulación y de promoción del capitalismo nacional.

Por lo anterior, podemos interpretar que la fisonomía que adquirió el trabajo portuario, y principalmente, el de los estibadores, se relaciona más bien con la construcción definitiva del puerto moderno de Valparaíso, el cual empieza en 1912 y finaliza alrededor de 1922 con la construcción del Molo de abrigo, el espigón, y el Muelle Barón. Junto a ello, con el nuevo pacto social liderado por la nueva elite liberal demo-

cratizadora; por ejemplo, existen antecedentes de que el trabajo de los fleteros y el sistema de lanchadas es eliminado en un gran volumen debido a construcción del Molo de Abrigo, derivándose exclusivamente en tareas de transporte de equipaje. Creemos que la derivación de esta actividad es la actual ocupación de lancheros para el turismo.

A su vez, infiriendo de los datos que nos entrega Schmutzer (2000), podemos señalar que se realizaron algunas modificaciones al ordenamiento de los oficios portuarios existentes a principios del siglo XX. Por ejemplo, se dispuso que los jornaleros de abordaje no podían trabajar en las faenas de descarga, salvo algunas excepciones, para evitar que los gremios marítimos se quedaran sin trabajo. Es aquí el origen de la denominada “redondilla”, sistemas de distribución de labores entre los trabajadores marítimos portuarios, en el contexto de crisis económica de 1929. Más adelante se reglamentó el uso de las distintas cuadrillas para que trabajaran en igual proporción los obreros sindicalizados de los que no, mecanismo que perduró por casi 50 años.

30

LA HUELGA GRANDE DE LOS PORTUARIOS DE VALPARAÍSO (1903) Y SUS EFECTOS: LA COMISIONES DE RESOLUCIÓN Y ARBITRAJE DE CONFLICTOS ENTRE TRABAJADORES Y EMPRESARIOS (1921-1931)

Luego de la revisión bibliográfica realizada, podemos encontrar dos grandes influencias en lo que respecta a la historia de los estibadores: por un lado, es fuerte la presencia de la corriente anarquista durante principios del siglo XX y por otro, son importantes las consecuencias que se derivaron de la gran Huelga que afectó al puerto de Valparaíso en el año 1903, en la cual el protagonismo de los trabajadores portuarios y, en particular, de los estibadores, fue relevante. En concreto, nos referiremos a los efectos que tuvieron los fenómenos de conflictividad social durante los primeros decenios del siglo XX, los cuales derivaron en un mejoramiento de las condiciones laborales de los trabajadores

marítimos y, fundamentalmente, en la formalización de los mecanismos de resolución de conflictos entre empresarios y trabajadores, denominado **Comisiones de Conciliación y Arbitraje**, el cual se consagra finalmente en el Código Laboral de 1931.

Es de suma importancia entender que la denominada Huelga Grande de Valparaíso está vinculada a un clima político y cultural de fuertes cuestionamientos al régimen parlamentario y a la clase política y empresarial dominante en ese entonces. En este sentido, lo que se denominó la **“Cuestión Social”** fue un extendido descontento popular con la organización socio política del país, el que desplegó acciones colectivas de diversa intensidad y conexión para enfrentar las injusticias laborales, sociales y económicas que arrastraba el país desde el inicio de la república y, en particular, del inicio de la denominada república parlamentaria. Por ello, podemos observar un clima social de conflictividad que afectó a gran parte de la sociedad, en la que el sector portuario estuvo presente.

31

En este contexto, y como es descrito por el historiador Sergio Grez (2007), el 15 de Abril de 1903 se comienza a generar un conflicto a propósito de las exigencias de los estibadores y jornaleros a la Empresa inglesa *Pacific Steam Navigation Company* (fundada por William Wheelwright en 1840, con capitales ingleses y estatales), a quienes se les solicitaba mejoras en las remuneraciones, la disminución de las horas de trabajo de 12 a 10 y un tiempo para tomar una merienda. En un par de días, esta manifestación afectó al conjunto de trabajadores marítimos, quienes tenían similares demandas de carácter reivindicativo. Ahora bien, con el desarrollo de la movilización -la que duró cerca de un mes-, es posible observar un cierto liderazgo en la conducción por parte de dirigentes “Vaporinos” con tendencias más anarquistas y directamente confrontacionales, en comparación a la postura adoptaba por los sindicatos de Lancheros, Estibadores y Jornaleros de aduana. Por ejemplo, Grez nombra a los dirigentes:

José Ramírez y Demetrio Sepúlveda (estibadores), pertenecientes a la Mutual Arturo Prat, quienes intentaban dar una conducción pacífica a la movilización, propiciando el dialogo, la búsqueda de apoyo en políticos y autoridades y manteniendo el movimiento en un ámbito estrictamente reivindicativo (Grez, 2007, p. 87).

32

Ciertamente que este nuevo sello, más moderado, tuvo cierta aceptación por parte de los trabajadores, sin embargo, luego de transcurrido un mes de movilizaciones, el movimiento portuario, sumado a la negativa de los empresarios para acceder a las demandas de los trabajadores, tuvo un giro más directo y combativo, incentivado por los liderazgos más bien políticos de los dirigentes anarquistas. En particular, el 12 de Mayo del mismo año se produjeron los incidentes más violentos de la movilización, la cual afectó al conjunto de la ciudad de Valparaíso, luego de que miles de familias bajarán al plan, es decir, a las áreas más cercanas al centro, las partes bajas de los cerros de Valparaíso, a mostrar su apoyo a la movilización. Las acciones de ruptura con el orden de la ciudad fueron lentamente expandiéndose; asaltos y saqueos a casas comerciales, robos y quema de mercaderías en el malecón, enfrentamientos entre los pobladores y la policía, los ataques al periódico el “El Mercurio”-los que fueron reprimidos desde el interior a punta de balas-, y el incendio del Edificio de la Cámara Sudamericana de Vapores, cierran la joranda de violencia en las calles de Valparaíso. El desenlace de esos dos días, fue alrededor 50 civiles muertos, 200 heridos y 32 policías heridos, uno muerto.

Posterior a estos hechos, Grez señala que las demandas de los trabajadores movilizados lograron ser satisfechas:

A pesar del espiral de violencia que causó numerosas víctimas, al día siguiente los representantes de los empresarios y de los gremios obreros firmaron un acta acordando la vuelta al trabajo como condición previa a la constitución de la comisión de “amiga-

bles componedores”. Luego de completadas las firmas y superados algunos inconvenientes en los días posteriores, el sábado 15 retornaron a sus labores los fleteros y algunos lancheros, y el lunes 18 lo hicieron todos los gremios. Como resultado de laboriosas negociaciones, las partes en conflicto designaron como árbitros al contralmirante Juan José Latorre y al rector de la Universidad, don Osvaldo Rengifo, con facultades para nombrar a una tercera persona. El fallo publicado a comienzos de agosto legitimó las aspiraciones obreras puesto que estableció el aumento de salarios, reformas en las condiciones generales del trabajo de los lancheros, estibadores y tripulantes de vapores, además de diversas disposiciones sobre contratos de trabajo, tarifas, jornadas laborales, sentando un precedente para las futuras prácticas de arbitraje. Paralelamente, al calor de la emoción desatada por este conflicto, el diputado radical Fidel Muñoz Díaz propuso el nombramiento de una comisión encargada de abordar, entre otras materias, la redacción de un proyecto de ley de arbitraje (Grez, 2007, p. 5-6).

33

Ahora bien, a nuestro juicio, los efectos de esta acción de los trabajadores y de las familias de éstos, tuvieron diversas consecuencias sociopolíticas. Entre ellos, y relacionándolos con el desarrollo de la historia de los estibadores, uno de los más importantes y con un impacto a nivel histórico, fue la lenta consolidación de la práctica de resolver los conflictos entre los empresarios y trabajadores a través de las denominadas Comisiones de Conciliación y Arbitraje, práctica que consistía en una regulación del conflicto entre el capital y el trabajo a través de representantes de ambas partes, más una autoridad del gobierno regional y/o uno de la sociedad civil, con tiempos y obligaciones específicas. Sólo en el año 1917 Eliodoro Yáñez, entonces Ministro del Interior, decretó dichas comisiones como los Tribunales de Comisión y Arbitraje y, posteriormente, en 1924 por presión de la oficialidad militar al gobierno de Arturo Alessandri Palma, se consagra con mayor claridad en el país (Grez, 2007).

En este sentido, la consolidación de esta nueva infraestructura institucional para resolver vía negociación los conflictos entre trabajadores y empresarios, repercutió en el gremio de estibadores con miras a producir una mayor regulación y estabilidad para negociar y generar conflictos con la Cámara Marítima de Chile. Veremos más adelante en detalle esta afirmación.

LAS NUEVAS LEYES SOCIALES QUE BENEFICIARON A LOS TRABAJADORES MARÍTIMOS: CÓDIGO LABORAL DE 1931

34

Luego de la revuelta de 1903, Parker y Valenzuela (1985) describen este periodo como un proceso de cambio entre lo que se denominó un sindicalismo rupturista o antisistémico propio de república parlamentaria u oligárquica, a un nuevo sindicalismo legal, integrado a los nuevos cimientos del nuevo régimen democratizador o popular e industrializador (1938-1973).

Las causas de este nuevo escenario para el sindicalismo chileno y, en particular, para los estibadores, se debieron, fundamentalmente, al ciclo de luchas y protestas populares y obreras de principios del siglo XX; estas pugnas, vinculadas también a hechos de violencia por parte del Estado, dieron frutos importantes para el sector marítimo, canalizándose a través de vías institucionales. Estas derivaron en un mejoramiento continuo de las condiciones laborales de los trabajadores, especialmente, en los sectores estratégicos de la economía del país. En este sentido, los estibadores fueron un gremio favorecido por las nuevas reglas y normativas que regularon el campo laboral marítimo, situación que permaneció hasta 1981, es decir, por alrededor de 50 años.

Al iniciarse la década de 1920, el movimiento obrero y marítimo, producto de las luchas y reivindicaciones acumuladas durante las décadas anteriores, se encontraba en una mejor y favorable posición

para disputar mejoras a su situación tanto al Estado como al empresario. En esta nueva coyuntura, tal y como es descrita por Parker y Valenzuela (1985), es generada a partir del ascenso de nuevos sectores sociales, quienes exigieron mayores beneficios económicos, tener una mejor posición en la toma de decisiones y un mayor rango de influencia en la conducción del país. Dentro de estos grupos emergentes, se destaca la irrupción de los sectores medios vinculados, generalmente, al comercio y a los servicios del Estado, el sector financiero, relacionado especialmente al comercio internacional y a la venta de salitre y, fundamentalmente, a la nueva organicidad que había logrado el movimiento popular y, en nuestro caso, el giro que dio el sindicato de estibadores, desde una vocación rupturista a una legalista.

De tal modo, las nuevas disposiciones consideradas en las leyes sociales de 1924, aprobadas el 8 de Septiembre por la presión que ejercieron los bandos medios del Ejército al gobierno de Arturo Alessandri, incorporan el derecho a la organización sindical y a la huelga, al descanso dominical y la protección contra los accidentes laborales, la aplicación del seguro obrero y la reglamentación de ocho horas en la jornada de trabajo.

Dentro de este proceso, es posible observar un cambio fundamental al interior de las organizaciones de trabajadores marítimos del país; con la aplicación de estas nuevas disposiciones (en general, se demoraron alrededor de 10 años) los estibadores deciden dejar el sindicalismo anti-sistémico, de influencia anarco-sindicalista e integrarse al nuevo "Sindicalismo Legal". Para dar este importante paso, Parker y Valenzuela (1985) señalan que los trabajadores marítimos y, en especial, los estibadores, se encontraban en una posición inmejorable para poder imponer sus demandas, dadas las luchas sociales que ya habían dado en contra del Estado y los empresarios del sector. Por esto, las demandas de los trabajadores marítimos tuvieron una mayor receptividad por parte del Estado, quienes además estaban interesados en que la actividad comercial y marítima portuaria se desarrollara y expandiera.

En este mismo sentido, considerando la interpretación histórica de Rojas (1993), la influencia anarco-sindicalista, si bien perdió influencia a partir de la implementación de la nueva política laboral, las ideas o creencias en torno al sindicato y su relación con la autoridad y el empresariado, continuaron teniendo vigencia, aunque concentrándose en las tareas internas del propio gremio, perdiendo, por tanto, la mirada de totalidad del sistema económico, su relación con el sistema político y su vocación anti-capitalista. Según el autor:

36

Dentro del movimiento obrero se entendía por “sindicalismo puro” un tipo de doctrina o pensamiento dentro de los sindicatos basado en la acción permanente en torno al gremio y sus propias aspiraciones, agrupando a los trabajadores (y no a patrones) para conseguir su bienestar económico inmediato, fundamentalmente, sin una finalidad de transformación revolucionaria de la estructura social. El “gremialismo” aborrecía de la actividad política, partidista y electoral (en esto compartía ideales con los anarquistas) y, más aun, de toda “ideología” dentro del gremio que rompiera su unidad (lo que era contradictorio con los afanes del sindicalismo revolucionario) (Rojas, 1993, p. 98).

En lo particular, el nuevo Código del Trabajo (1931) consagró derechos y normativas específicas para este tipo de trabajadores, quienes se vieron mayormente favorecidos. A su vez, se vieron beneficiados los propios sindicatos marítimos, quienes lograron, por ejemplo, el mantener una relación directa con las oficinas colocadoras, eliminándose la contratación a través de intermediarios particulares, se consagró las 8 horas de trabajo, se estipuló el pago de horas extra y, por último, se permitió el pago a los dirigentes de los sindicatos, representantes de los propios trabajadores.

Es posible observar un proceso de transición entre la nueva reglamentación y la creación de los nuevos sindicatos, que va desde 1924 hasta 1940, año en el cual se cierra el ciclo, y en donde se decreta la

obligatoriedad de pertenecer a algún sindicato para poder desempeñarse en el trabajo marítimo. Recuérdese que aun existían en ese tiempo diferentes sindicatos y mutuales. El nuevo Código del Trabajo distinguía entre trabajadores Industriales y Profesionales, los cuales eran catalogados como “matriculados”, es decir, se les reconocía el derecho al trabajo en el sector marítimo, aun cuando hubiesen terminado de trabajar en otro sindicato.

En el caso de los estibadores, es posible identificar a un sindicato profesional, en donde los contratos se realizaban colectivamente con la empresa o como se denominaba comúnmente, los “armadores”. Para efectos de representación legal, la Cámara Marítima de Chile gozaba de aquella facultad. De este modo, el 5 de mayo de 1935 se definía a los obreros marítimos como:

37

Aquel [que] hallándose inscrito en la matrícula respectiva de la capitanía de puerto, tiene su domicilio en tierra, y trabaja en faenas derivadas de la Marina Mercante, sin trabajar en labores permanentes como tripulantes de naves (Parker y Valenzuela, 1985, p. 101).

Dentro de las reglamentaciones se estipulaba el contrato de tarifados, el cual consistía en una minuciosa relación de modalidad de faenas, tipos de mercaderías a movilizar, horarios, tonelajes, composición de las cuadrillas, número de estas, distancias en que debía ser movilizada la carga, de las cuales dependía el monto del salario final. A nuestro juicio, solo a partir de estas normativas, el estibador se incorpora propiamente tal al proceso de proletarización (relación contractual, seguridad social, fuerte organización sindical) de la fuerza laboral en Chile, aunque manteniendo rasgos de incertidumbre o eventualidad del trabajo, en tanto los procesos de selección y distribución eran definidos por las instituciones participes del sistema (Armada, Sindicato Profesional, Empresas Navieras), como por las características del trabajo portuario propiamente tal, el cual recibe influencias directas de las condiciones climáticas.

A su vez, todo trabajador debía tener la autorización específica de la autoridad marítima, la denominada “matrícula”, la cual debía ser solicitada a la Oficina de Contratación, organismo colegiado en que participaban representantes del sindicato, de los empresarios y de la autoridad marítima. A su vez, esta tenía la función de establecer las nóminas anuales con las que se debía suplir la demanda de mano de obra. Los obreros matriculados recibían su carné, como constancia de su afiliación e incluso se agregaba una fotografía.

38



Fuente: Donación Marianela Sepúlveda

A su vez, el sindicato tenía su propio mecanismo de distribución del trabajo, el cual se denominaba “la nombrada”, el que consistía en la designación del personal que saldría a trabajar en el día, de acuerdo a lo solicitado por el funcionario de bahía. Esto último era catalogado por los trabajadores como “la pedida”, con las indicaciones del nombre de la nave, su fecha de arribo y el número de cuadrillas que se necesitaban.

CAPÍTULO II

HISTORIA DE LOS ESTIBADORES DE VALPARAÍSO (1938–1981):

UNA MIRADA A PARTIR DE LA PRENSA OFICIAL

INTRODUCCIÓN

Para reconstruir parte de la historia de los Estibadores de Valparaíso, hemos considerado necesario hacer un recorrido histórico lineal. Para ello, la fuente más completa que identificamos correspondió a la prensa oficial escrita de la región de Valparaíso, dado que no existían otro tipo de documentos, ni dentro del sindicato de estibadores, ni en la historia, que nos permitiera reconstruir de manera consecutiva algunos aspectos de la historia de los estibadores. La prensa oficial, en este caso nos permitirá observar diversos sucesos que van más allá del relato de los estibadores y nos ayudarán a tener una panorámica de los cambios en la historia de los trabajadores y del puerto mismo. Sin embargo, no consideraremos estos datos como aislados, sino los ubicaremos en un contexto social e ideológico.

39

El análisis de prensa es una de las técnicas más utilizadas para entender los contextos de los grupos sociales. Ahora bien, lo que debemos tener presente es que un periódico e incluso una noticia en particular, es resultado de una disputa al interior del campo de la información pública, en el cual se “juega” a defender o promover visiones de mundo o intereses en el espacio público, como también delimitar lo permitido y lo normativo. Pensamos que a través de la prensa es posible identificar conflictos sociales que lo superan, que van mucho más allá de la noticia misma y que son anteriores a la elaboración del propio periódico. La prensa muestra sólo una visión particular de esos conflictos, que en nuestro caso, tiene que ver con la opinión de una elite

dominante, respecto de la economía y de los grupos subordinados de la sociedad chilena.

Los criterios para seleccionar la prensa de este periodo fueron intencionados, ya que se buscó conocer la mayor cantidad de información relativa a los años en cuestión. Producto de las primeras indagaciones a la prensa, se revisó la prensa de los primeros y los últimos meses del año, ya que durante esos periodos del año ocurrían los conflictos en el puerto. Los medios de prensa que se utilizaron, fueron que los estuvieran disponibles en los años señalados en la biblioteca pública de Valparaíso “Santiago Severín” y algunas referencias exclusivas ubicadas en la Biblioteca Nacional en Santiago. La unidad de análisis es la noticia y los titulares, los cuales fueron analizados según el análisis de contenido y, posteriormente, relacionados con la historia política y económica del periodo.

40

Los periódicos que se examinaron fueron:

1. **Mercurio de Valparaíso** (diciembre de 1928; mayo, agosto de 1938; marzo, abril de 1960; marzo, abril de 1970; marzo, abril de 1973; abril, julio y noviembre de 1980; enero, marzo, abril, julio, noviembre y diciembre de 1981).

2. **La Estrella de Valparaíso** (diciembre de 1957; enero, febrero de 1958; enero, febrero, marzo, de 1961; marzo de 1965; marzo, abril de 1970).

3. **Mercurio de Santiago** (marzo de 1960).

4. **La Unión** (enero, febrero y mayo de 1958).

En definitiva, para nosotros la prensa será un mecanismo ideológico, que defiende intereses determinados, en este caso empresariales, relacionados con la actividad portuaria. Y para nosotros será, en térmi-

nos analíticos, un instrumento que nos permite ver la linealidad de los asuntos relacionados al puerto y de la historia de los estibadores. Por tanto, la prensa no nos habla con objetividad, ni tampoco estamos ante la presencia de una “verdad”, pero claramente estamos ante la evidente consecución de sucesos interpretables, contruidos colectivamente bajo intereses específicos. He allí su utilidad para la interpretación histórica.

LA PRENSA Y PUERTO

Sin duda la cercanía del puerto con la población antes era mucho mayor, en un primer acercamiento, logramos observar en la prensa una gran actividad y presencia de noticias y titulares referentes al puerto y las labores marítimo portuarias, evidenciándose cotidianamente la importancia de éste y sus problemáticas: la llegada o partida de buques y pasajeros de relevancia social y económica, los temporales y sus efectos en la producción, especialmente fuerte en la primera mitad del siglo XX, la incorporación de nuevas tecnologías, la actividad laboral y sindical, etc. Claramente, esta situación dista en demasía a lo que acontece en nuestros días, en que el protagonismo está dado en los intercambios económicos, principalmente, de la elite dominante. Esta relevancia dada por la prensa, a nuestro juicio, se explica por la función estratégica que han cumplido históricamente las ciudades puerto para la economía nacional y, en nuestro caso, el puerto de Valparaíso. Ciudad en la que dicho protagonismo se vio reflejado por estar a la vanguardia económica del país, donde se consolidaron las primeras empresas transnacionales ligadas a las tareas marítimas portuarias, así como también bancos y otras expresiones comerciales correspondientes, como lo hemos dicho antes, a la transición del modelo de acumulación colonial, en decadencia a fines del siglo XIX, y al surgimiento del nuevo modelo de acumulación nacional-desarrollista y posteriormente neoliberal (Salazar, 2012). Sin embargo, detrás de estos procesos de “consolidación económica por

arriba” se fueron gestando organizaciones de trabajadores que velaron por sus derechos y mejoras laborales y salariales, los que en el caso de los estibadores se han expresado desde su fundación en un protagonismo en disputa, presente en la prensa.

Las noticias sobre el puerto son frecuentes e implican diversidad de temáticas. Si bien tienen una magnitud diferenciada, el año de mayor cantidad de publicaciones corresponde a 1981, año de la modernización neoliberal del puerto.

En lo que sigue presentaremos algunas temáticas de interés destacadas por la prensa respecto del puerto, y en particular, lo concerniente a los estibadores, en los gobiernos radicales, los dos gobiernos de Ibáñez y el de Alessandri y en las tres décadas siguientes, las cuales representan el auge y crisis de los trabajadores portuarios.

42

EL PERÍODO DE LOS GOBIERNOS RADICALES, LA INSTAURACIÓN DE LAS LEYES MALDITAS Y SU RELACIÓN CON EL GREMIO DE ESTIBADORES (1938-1952)¹

Del análisis de prensa realizado, el último gobierno del Frente Popular, liderado por el presidente Gabriel González Videla (1946-1952) se relaciona con la trayectoria de los estibadores de Valparaíso, en lo que se refiere a las consecuencias de la dictación de la “Ley de Defensa de la Democracia”, conocida popularmente como Ley Maldita, la que es modificada en 1958 por la Ley de Seguridad Interior del Estado (Barría, 1971, p. 117).

Con esta ley, se pretendió contener la alta movilización social desplegada por los actores sociales y políticos, con el objeto de presionar al gobierno sobre el cumplimiento de las promesas de campaña del radicalismo y, junto a ello, prescribir al Partido Comunista, organiza-

¹ Este apartado contó con la participación de Javier Valenzuela Cortez, egresado de Historia y Pedagogía de la Universidad de Valparaíso.

ción a la que se le atribuyeron las movilizaciones, esto, al interior del contexto de la denominada Guerra Fría. En otras palabras, podemos interpretar estos hechos como los resultados locales de la disputa hegemónica entre el capitalismo representado por Estados Unidos y el socialismo, representado por la Unión Soviética.

Cabe señalar que en defensa de dicha ley en 1950 y en respuesta a las huelgas de trabajadores, que hicieron noticia en los diarios desde fines de 1949, el diario La Estrella sostuvo en su editorial que dichas huelgas son muy bien aprovechadas por *“los comunistas y los criptobolcheviques, que tienen como bandera social la derogación de la Ley de Defensa de la Democracia”* (La Estrella, 11 de Marzo de 1950).

Y es que a juicio del periódico La Estrella, la principal labor del gobierno debía ser la de *“sujetar a los elementos incontrolados que pretenden llevar al país al caos, ante la mirada complaciente de los políticos que hacen de la demagogia su principal arma electoral”*, con lo cual acusan -sin referirse a cuáles- a políticos que posibilitan el desarrollo de las huelgas de trabajadores que entre los años 1949 y 1950, manteniendo a distintos gremios de obreros en pie de movilización y, en particular, a los trabajadores marítimos y portuarios quienes desde Octubre de 1949 reclamaban por mejoras en las condiciones laborales. De esta forma, se observa ya el 11 de Octubre de dicho año el anuncio por el diario en cuestión de la constitución de un grupo de representantes del Sindicato de Tripulantes de Vapores quienes viajarían a Santiago a presentar al presidente Videla y a algunos ministros una propuesta sobre los problemas económicos y sociales, en particular, la cesantía existente entre los miembros del sindicato.

Por su parte los estibadores y lancheros del puerto de Valparaíso de manera conjunta a fines del '49 hicieron lo propio presentando a la Cámara Marítima y Portuaria de Chile un pliego de peticiones en el que solicitan un 50% de reajuste de sus jornales. Exigencias que además contenían peticiones *“de nuevas condiciones y franquicias, entre las que figuran aumento de la asignación, bono de hogar y modificación de las modalidades*

de descarga de carbón para el gremio de los estibadores". Demandas que, tal como consigna el medio de comunicación, deben ser contestadas en un plazo de 5 días por la Cámara Marítima y Portuaria de Chile, luego de lo cual los 650 socios estibadores y los más de 150 trabajadores lancheros deberán resolver que pasos se siguen (La Estrella, miércoles 14 de Diciembre de 1949).

44 Si bien no se consigna en los medios de comunicación revisados el resultado inmediato de dichas demandas, es posible colegir que aquellas no fueron resueltas en los plazos estipulados, ya que en enero del '50 se comunica de manera auspiciosa que se estaría en proximidad de llegar a un acuerdo entre los estibadores y lancheros con los representantes de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile, sosteniendo que existe un ánimo de ambas partes por conciliar posiciones, cuyo tratamiento se da, esta vez, en una instancia mayor denominada "*Junta Especial de Conciliación Marítima*" (La Estrella, sábado 21 de Enero de 1950). A dicho conflicto se adhieren prontamente con sus propias demandas los obreros estibadores de Tocopilla, quienes han exigido a los armadores de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile reajustar sus salarios en un 60%, además de que se solicita expresamente que se consideren de manera distinta las particularidades del puerto norteño, destacado por su labores en la estiba de salitre (La Estrella, miércoles 11 de Enero de 1950); prosigue la inclusión de los estibadores de Talcahuano (y Tomé) quienes a fines de Enero inician una búsqueda de advenimiento con representantes de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (La Estrella, 25 de Enero de 1950).

En los relatos provenientes del conflicto suscitado en el puerto de Valparaíso se advierte que finalmente éste deberá ser resuelto por iniciativa de los propios trabajadores, quienes en la misma fecha de búsqueda de advenimiento en el puerto de Talcahuano, recibieron una propuesta por parte de la patronal o empresarial, la que deberá ser contestada a la Junta Especial de Conciliación Marítima y Portuaria. No obstante, se comunica la alta probabilidad de que "*las partes de*

común acuerdo soliciten la prórroga del plazo legal para su tramitación en dicho organismo del trabajo, que vence el próximo sábado, a fin de facilitar la prosecución de las conversaciones directas respecto a este asunto” (La Estrella, 24 de Enero de 1950).

Desconocemos el resultado de las negociaciones ya que la prensa revisada no continúa con el tratamiento de la noticia, aunque es de suponer que este conflicto fue resuelto, puesto que dos meses después de la última información señalada sobre el conflicto de los estibadores, se desarrolla una amplia cobertura a la movilización de los oficiales de marina mercante quienes han desarrollado una paralización que se prolonga por casi dos semanas (La Estrella, 15 de Marzo), y cuya primera cobertura en este periódico se da cinco días antes (14 de Marzo de 1950) de finalizar el conflicto; donde se anuncia una primera noticia que informa sobre una paralización solidaria de 24 horas realizada por los estibadores y empleados de Bahía, la que sin embargo no logra paralizar el puerto, pues las actividades continuaron su desarrollo de manera normal en un 75% (La Estrella, martes 14 de Marzo de 1950).

45

Suscita un especial interés que la cobertura que se otorga a este proceso de movilizaciones desarrollado por los oficiales de marina mercante y solidarizado por estibadores y empleados de Bahía, el que contó con un tratamiento noticioso bastante más minucioso que la cobertura de las movilizaciones de principios de fines del '49 y principios del '50, lideradas por estibadores y lancheros. En efecto, la cobertura noticiosa de la movilización de oficiales de marina mercante fue seguida diariamente desde el 14 de Marzo hasta el 20 de Marzo, noticias que se destacan de manera muy clara por su intencionalidad de debilitar las movilizaciones, presentando la poca efectividad en la paralización de faenas portuarias (La Estrella, martes 14 de Marzo de 1950), evidenciando abiertamente también divisiones internas al interior de los mercantes (La Estrella, 15 de Marzo). Además, cabe tomar en consideración que una vez finalizada la movilización fue necesario, para paliar la baja de trabajadores en las faenas portuarias, que los

propios oficiales de marina y marinos desarrollasen las labores de los mercantes, información que se entrega a propósito de que los oficiales de marina “...han resuelto que las remuneraciones que les paguen los armadores por esa labor extraordinaria pasen a incrementar los fondos de los servicios de Bienestar Social de la Armada” y que en cambio los marinos sí recibirán sus sueldos (La Estrella, 20 de Marzo, 1950).

LA INTEGRACIÓN DE NUEVA TECNOLOGÍA AL PUERTO DE VALPARAÍSO: UNA MIRADA DESDE LA PRENSA OFICIAL

46 Antes de este proceso continuo de movilizaciones desde fines del año 49 hasta marzo del año 50 es destacable el pujante proceso de modernización portuaria, el cual es seguido con atención por parte de los medios de comunicación. Por una parte, se difunde la imagen de un Estado preocupado en invertir en la compra de maquinarias que mejoren las tareas portuarias de carga y descarga de buques, así como de locomotoras que permitan un mayor flujo de cargas entre Valparaíso y Santiago. Y por otra parte se manifiesta también un rol de pujanza y modernización por parte de los empresarios navieros internacionales, quienes asumen el desafío de trazar nuevas rutas comerciales (Alemania Occidental) y construir más buques para realizar un traslado más eficiente de pasajeros y de carga.

Todo lo cual demuestra que en esos años las expectativas económicas por parte de los actores ligados a la labor portuaria eran altas. El Estado y los empresarios se encontraban dispuestos a invertir en procesos de modernización, y los trabajadores exigían que dichos procesos de contemplaran también un mejoramiento de las condiciones salariales de obreros y empleados marítimos y portuarios. Este es un ámbito que encontró notoriedad en relación a los periódicos revisados, los cuales dejaron de informar sobre dichos procesos de modernización de maquinarias y de pujanza económica en el momento en que comienzan

las huelgas. Incluso se reafirma más su oposición, cuando las fuentes utilizadas para el tratamiento de la noticia sólo son unilaterales y corresponden a la Cámara Marítima y Portuaria de Chile.

IBÁÑEZ EN DOS TIEMPOS

PRIMER TIEMPO: DE LA “LEGALIZACIÓN” IBAÑISTA AL DEBATE PORTUARIO A PARTIR DE LA MISIÓN KLEIN SACKS

Jorge Barría sostiene que la época que antecedió al primer gobierno de Ibáñez (1927-1931) es una época negativa para el movimiento obrero, pero también desfavorable para los grupos oligárquicos sosteniendo que *“la política global del gobierno es en general, de hostilidad hacia los grupos oligárquicos tradicionales, así como de abierta represión hacia los integrantes del movimiento obrero”* (Barría, 1971, p. 58). Dicha política de sometimiento del movimiento obrero sufrirá un revés debido al auge que nuevamente adquiere la organización obrera como consecuencia de la crisis económica desatada tras el “crack del 29” en las bolsas de Nueva York, acontecimiento internacional que “desploma la economía de los países industrializados, generando una pavorosa cesantía” y que repercute en Chile de manera muy clara con la “paulatina paralización de la actividad básica de la economía: el salitre, con todos los efectos que es fácil suponer en las demás actividades nacionales y en los servicios del Estado” (Barría, 1971, p.60).

A juicio de los historiadores Gabriel Salazar y Julio Pinto “el modelo caudillesco de Ibáñez avanzó más en lo nacional y lo social-productivo”, lo que se demuestra con las creaciones que bajo su gobierno se realizaron, tales como el Código del Trabajo, las Cajas de Crédito para productores, la Corporación estatal del salitre, la Caja de Colonización Agrícola, la oficina central de municipios, etc. (Salazar, 1999, p. 153). La depresión económica produjo movilizaciones sociales que terminaron

finalmente con Ibáñez exiliado en Argentina, luego de que este haya perseguido y reprimido a dirigentes sociales y políticos de la oposición.

Efectivamente, durante los gobiernos de Carlos Ibáñez del Campo se desarrollaron una serie de iniciativas que son relevantes al momento de analizar la historia de los estibadores. Medidas que fueron desarrolladas en contextos nacionales e internacionales cuyas particularidades estuvieron marcadas desde el punto de vista político y económico de manera muy clara. En lo político, su primer gobierno (1927-1931) se desarrolló en un período de postguerra, que luego devino en el surgimiento y desarrollo de ideologías de corte nacionalista, las que de hecho influyeron en su propio imaginario político a contraparte de la aparición y desarrollo de frentes populares que luego tendrían una expresión propia en nuestro país con el ascenso de los radicales a fines de la década de los 30.

48

Bajo el primer gobierno de Carlos Ibáñez del Campo comienza a generarse lo que se denomina como el “Sindicalismo legal”, es decir, aquella forma de agrupación de trabajadores bajo el amparo de la institucionalidad. Particularmente, bajo las leyes contenidas en el Código del Trabajo entrado en vigencia en 1931.

Al calor de esta “legalización” del movimiento obrero se van reestructurando las organizaciones de trabajadores. Surge a fines de 1931 la C.G.T. (Confederación General del Trabajo), la que es conformada por los antiguos cuadros de la IWW de clara tendencia anarquista (Parker y Valenzuela, 1985). Los sindicatos de obreros marítimos optan por la vía “legal”, dada la receptividad que empieza a tener el Estado hacia las demandas de estos sectores estratégicos del país. Lo que por otra parte, permite a los trabajadores tener una fuerte arma que les permite imponer sus puntos de vista en procesos de movilización o negociación, cuestión que se comprueba en cada una de las movilizaciones desarrolladas por los estibadores, quienes debían seguir con una normativa de negociación establecida.

SEGUNDO TIEMPO DE IBÁÑEZ: CRISIS INTERNACIONAL Y PROPUESTA CORPORATIVA. EL NACIMIENTO DE EMPORCHI

El segundo gobierno de Ibáñez (1952-1958) está claramente marcado por la polarización mundial y los acuerdos que años antes (1947) suscribió el Estado chileno junto a otros Estados con la firma del Tratado de Río de Janeiro, conocido también como Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR), a través del cual “Chile se compromete política y militarmente e incluso económicamente con los Estados Unidos de Norteamérica en su lucha hegemónica” (Barría, 1971, p. 93-94). Dicha firma constituye un precedente para la suscripción de Chile a la Organización de Estados Americanos (OEA) en 1948 y la firma del Pacto de Ayuda Militar (1951).

En efecto, una de las cuestiones que está en debate en este período es, a propósito de las sugerencias económicas realizadas por la empresa consultora estadounidense Klein Sacks, solicitada por el presidente Ibáñez, la cual propuso entre otras medidas la creación de una “Empresa Nacional de Puertos” como una de las iniciativas que pretendían volcar la inflación económica acaecida en el país desde 1954. La propuesta que fue blanco del ataque y rechazo de diversos sectores políticos, por considerársele un proyecto creado por la misión Klein Sacks a través de la cual se consolidarían afanes de países extranjeros que buscarían controlar los puertos chilenos (La Unión, 23 de Febrero de 1958). Desde una lectura a la crónica del periódico La Unión es posible advertir una mirada conciliadora frente al tema, en la que si bien se reconoce que en una primera instancia de creación del proyecto el ejecutivo se “asesoró” por la misión económica Klein Sacks, prosiguió su elaboración en concordancia con lo planteado en el proyecto por “los usuarios” (cuyas diferencias con lo señalado por la misión sólo difieren “en el carácter jurídico de la empresa), pues mientras el texto primitivo consultaba una entidad de derecho privado, el mensaje del gobierno se refiere a una “corporación de derecho público” sosteniendo

que “los usuarios” han aceptado dicho planteamiento en función de que el carácter de empresa pública, mejora “la actual estructuración del Servicio de Puertos” al incorporar elementos como la “autonomía”, “tuición sobre los almacenes de depósito de mercaderías”, y el “carácter particular de empleados y obreros”. Por tanto, el debate central sobre esta reforma impulsada por el ejecutivo tiene que ver con dos aspectos: por una parte, el carácter estatal o privado del control de la actividad portuaria y, por otro lado, si es que dicho control estatal o privado beneficiará a intereses nacionales o extranjeros en una época en la que como hemos señalado el mundo se encuentra polarizado como consecuencia de la guerra fría.

50

Las referencias de prensa existentes sobre este debate sólo insisten en reseñar que frente a esta iniciativa por parte del ejecutivo están ya de acuerdo a parte del gobierno, la Cámara Marítima de Chile, los Servicios de explotación de Puertos y la Confederación Marítima de Chile (La Estrella, 18 de Diciembre de 1957) y que en varias ocasiones el gobierno ha puesto urgencia en la discusión del proyecto en el poder legislativo, demostrando con ello que el consenso requerido e inexistente se encontraba en la Cámara de Diputados, a quienes el propio Presidente les señala que la creación de esta institución contribuye a los intereses del “fisco y de los particulares” (La Estrella, 21 de Diciembre de 1957). Consenso que al no ser posibilitado hace que se transite desde la propuesta originaria aconsejada por la misión económica extranjera de creación de una “Empresa Nacional de Puertos” a una propuesta del propio ejecutivo de creación de una “Corporación de Puertos” indicando que la materia portuaria dependerá del Ministerio de Hacienda, cuyo:

Patrimonio de la entidad estará formado por todas las obras, instalaciones, maquinaria, vehículos y demás elementos portuarios fiscales que existen en los puertos de la república, así como las obras similares que en el futuro se construyan o adquieran

por intermedio de la Corporación (...) tendrá a su cargo la construcción y conservación de todos los puertos marítimos, fluviales o lacustres del país que determine el Presidente de la República, exceptuándose aquellos de carácter exclusivamente militar (La Unión, 14 de Marzo de 1958).

Esta propuesta evidencia, a diferencia de la anterior, que el control de este sector estratégico de la economía estará a cargo del Estado. Decisión que se materializará, finalmente, en 1960 con la creación de la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI).

Una de las cuestiones que llama la atención es la inexistencia de pronunciamientos, en la prensa revisada, sobre este debate de parte de los dirigentes de los sindicatos de obreros portuarios, así como tampoco de parte los representantes de los empleados de Bahía, en cambio, sí se señala que en medio del debate sobre la creación de la Empresa Nacional de Puertos los obreros han obtenido de parte del presidente Ibáñez el apoyo para “...obtener un préstamo de 200 millones de pesos a través del Banco Central, con el fin de financiar un plan de auto-construcción, a través de todo el litoral, comenzando por Valparaíso” (La Unión, 27 de Febrero de 1958). A su vez, al jefe de Estado le fue encomendado que la creación de la Empresa Nacional de Puertos no afectase ninguna de las garantías obtenidas por el gremio años antes y además se le solicitó la inclusión en la convocatoria del proyecto de ley que modifica la previsión de los portuarios, lo que fue accedido por el primer mandatario. De lo que se desprende que los representantes obreros tienen una mirada puramente gremial, a lo menos en este período, puesto que buscan mantener sus beneficios sin señalar una posición sobre el debate del futuro del sector estratégico de la economía nacional.

Como es habitual, estos años no estuvieron exentos de conflictos marítimos guiados por materias económicas de los trabajadores, en efecto se anuncia que los obreros portuarios fiscales no harán horas de sobretiempo por tener “*problemas económicos que tiene pendientes con*

los Servicios de Explotación de Puertos". Razón por la cual se reunieron en Asamblea General en la sede "Mariano Valenzuela", acción con la que se logró retrasar los trabajos de carga y descarga ocasionando la demora de varios barcos mercantes. (La Estrella, 21 de Diciembre de 1957), a lo que se sumaron asambleas de obreros del sector privado anunciando que *"tomarán importantes acuerdos en relación con el porcentaje de reajuste de sueldos y salarios para el sector privado que se ha resuelto implantar para el presente año"* (La Unión, 16 de Enero de 1958).

Es interesante destacar que los diarios informan inclusive de los horarios en que se desarrollarán las asambleas de los trabajadores, de lo que se puede concluir que existe una atención particular respecto a las decisiones que estos tomarán, ya que como apreciamos al no trabajar las horas de sobretiempo pueden llegar a detener la salida o ingreso de barcos.

52

Finalmente, los obreros de los Sindicatos de Estibadores, Lancheros y Empleados de Bahía construyeron un pliego en el cual demandaban mejoras salariales. Dicha solicitud fue presentada a la Cámara Marítima y Portuaria de Chile, luego de lo cual y de no existir acuerdo entre las partes se negoció directamente con el Ministerio del Trabajo, representado por el Subsecretario del Trabajo, Ernesto Yávar, instancia nuevamente fallida, en esta *"se dio el pase para la votación de la huelga legal de los siguientes gremios marítimos"* de Valparaíso quienes sostendrán asambleas para votar la huelga legal, dando por hecho el periódico que está será aprobada como mecanismo de presión legal tras el fallido intento de acuerdo en la "Junta de Conciliación" y luego de que el Subsecretario del Trabajo solicitado sostener *"reuniones con cada una de las federaciones con el fin de conocer cada una de las peticiones en forma separada"* (La Unión, 25 de Febrero de 1958), de lo que se infiere una clara intención de debilitar el movimiento que está vez actuaba de manera unida agrupando en un mismo pliego de peticiones a Estibadores, Lancheros y Empleados de Bahía.

A pesar de que no se cuenta con más información, por parte de la prensa revisada, sobre el desenlace del conflicto de los trabajadores,

el año 1957 es particularmente noticioso en cuanto a otras materias de interés marítimo y portuario y, más específicamente aún, sobre aspectos económicos de los que se desprende una preocupación clara sobre la disminución de la actividad portuaria y el encarecimiento de las labores del sector. Sobre la primera, existe una editorial (La Unión, 14 de Enero de 1958) que coloca el acento en que el decrecimiento en la actividad es responsabilidad del Estado por carecer “*de una política adecuada de protección y por innumerables trabas, que fueron transformando a las aduanas y dependencias, más que en oficinas recaudadoras, en verdaderos almacenes de depósito*” acusando que la infraestructura portuaria de Valparaíso no creció ni se modernizó, temiendo por ello que el alza de fletes con destino al puerto, “*...de cristalizarse será otro duro golpe económico que deberá absorber no sólo la economía porteña, sino de todo el país*” y sosteniendo que otros países al modernizarse si lograron impedir esta situación de encarecimiento, a lo que se suma el reclamo “regionalista” de que con venia “oficial” han “crecido otros puertos menores” en detrimento de Valparaíso, constando que la baja de navieras no sólo afecta a Valparaíso, sino que al país entero y que las razones que se esgrimen son la:

53

Falta de fletes, derivada esta falta en especial por la restricción en los negocios de importación, ausencia de divisas y exportación de productos agropecuarios, tanto por la poca existencia como por los altos precios que piden los productores por mayores costos de explotación (La Unión, 14 de Enero de 1958).

Es claro el reclamo de una política de gestión adecuada, pero ante todo del desarrollo de una política global que permita al puerto de Valparaíso ser pionero en la labor marítimo portuaria, dicho planteamiento no es menor en cuanto se plantea en un momento en el que justamente se debate sobre cuál debe ser la institución que administre y se haga cargo de las materias portuarias, la que como veíamos en líneas anteriores mantuvo a la élite política y económica en un debate intenso.

Por otra parte y en tono con esta misma preocupación se publica la existencia de un estudio a cargo de “Servicio de explotación de Puertos”, el que sostiene que en 1958 las tarifas portuarias subirán en un 70%, año del cual no contamos con información para determinar fehacientemente si dicha alza fue tal o no.

54

En 1958 ocurren a nuestro parecer dos hechos de vital importancia. Por una parte, la adopción del cargo de presidente del “Sindicato Profesional de Jornaleros, Estibadores y Desestibadores Marítimos de Valparaíso” de Wenceslao Moreno quien como se verá jugó un papel relevante en la dirigencia sindical de este gremio (La Unión, 17 de Enero de 1958). Y, por otro lado, este año es relevante, pues se observa por vez primera el involucramiento de la Central Única de Trabajadores de Chile (CUTCH), fundada en 1953, en materias de negociación, lo que es anunciado por el propio Clotario Blest, presidente de la Central, quien señala que el Ministerio de Hacienda estudiará la posibilidad de igualar el valor líquido mensual por carga entre empleados fiscales y particulares, ya que son estos últimos quienes obtienen una cifra mayor por esta materia (La Unión, Valparaíso, jueves 13 de Febrero de 1958).

Como se observa, este periodo estuvo marcado por dos grandes aspectos. El primero destaca por un fuerte debate sobre el control de la actividad portuaria, debate marcado por las recomendaciones de la comisión Klein Sacks, así como también por movilizaciones que exigían reajustes salariales y cuyos mecanismos de presión estuvieron caracterizados por el paro en horas de sobretiempo, presiones que fueron efectivas, ya que efectivamente se logró paralizar en dichas horas la actividad.

ALESSANDRI, ENTRE “PUERTOS LIBRES” Y PARALIZACIÓN MARÍTIMA PORTUARIA

Jorge Barría ha señalado que el período de gobierno del presidente Alessandri se caracterizó por ser:

La expresión política más genuina de la burguesía nacional, tanto por su política como por la composición social de sus dirigentes (...) amplio respaldo de los sectores empresariales agrícolas, industriales y grandes comerciantes, el beneplácito de las empresas extranjeras y el apoyo político y parlamentario de los partidos tradicionales del país: conservador, liberal y radical. Mantiene sin grandes problemas el ejercicio de los derechos en la democracia formal, conserva la estructura social y se empeña en una política económica ortodoxa inspirada en la 'libre empresa', posición que sufre un colapso en 1961 (Barría, 1971, p. 117-118).

Este planteamiento coincide con la situación marítimo-portuaria del año 1962, la que estuvo marcada por el “colapso” económico del 61, contando para la aprobación de sus propuestas con el apoyo, aparte

55

de los conservadores, de liberales y radicales (El Mercurio, Enero de 1962). En efecto, bajo el gobierno de Alessandri Rodríguez se desarrolla un debate sobre materias marítimo-portuarias, el que se centra en dos temas. El primero de ellos aborda el tema de desarrollo de una política portuaria de regulación de los “puertos libres” de Arica, Chiloé, Aysén y Magallanes, buscando reducir el nivel de importaciones y exportaciones de estos puertos, aduciendo para ello un “gasto excesivo” de divisas en estos lugares. En otro lugar emerge la cuestión de las reformas a los horarios y turnos de trabajo de los estibadores. Para ambas temáticas se observan dos posiciones, por una parte quienes se resisten a dichos cambios y por otra quienes ven en dichos cambios mejoras al sistema marítimo-portuario nacional.

Sobre el tema de regulación de los puertos libres quienes mantuvieron una posición a favor lo hicieron esgrimiendo argumentos de tipo económico, cuya tesis central fue la señalada por la Cámara Central de Comercio de Chile, la que a través de una inserción en un periódico señaló que *“cumple con el deber de manifestar que, aunque fiel guardadora de las ideas de absoluta libertad de comercio, comprende las razones que ha tenido el Ejecutivo y las apoya como una medida esencialmente*

transitoria mientras se normaliza la situación enunciada” (El Mercurio, 4 de Enero de 1962). Inserción con la que queda clara la posición de la patronal con la que se le otorga todo el apoyo al gobierno en esta materia, haciendo además un llamado a que los comerciantes actúen con “patriotismo” y sentido de futuro. Se observa entonces, que si bien existe una reafirmación ideológica del libre comercio, también existe un profundo sentido de la realidad. Pragmatismo que los lleva a ceder ideológicamente en función de una situación económica adversa, lo que es justificado con una mirada “patriótica” de futuro por parte de la Cámara Central de Comercio de Chile, pero también una posición a nuestro juicio “defensiva” del centralismo nacional, y es que dicha medida que “afecta” a los “puertos libres” pues reducirá el tráfico de mercaderías en las zonas extremas de nuestro país tales como Arica, Chiloé, Aysén y Magallanes, beneficiando con ello a los puertos del centro, tales como Valparaíso.

El pragmatismo económico que se evidencia en los informes de la comisión de Hacienda del Senado informó que existía un *“desequilibrio producido entre las importaciones y las exportaciones; proceso que se ha agravado el año recién pasado, principalmente por el drenaje de divisas que implican a su juicio, los gastos de viajes al extranjero y la importación de artículos suntuarios a través de los puertos libres”*, aseveración que se basó en un estudio económico comparativo que sostuvo que *“...las exportaciones e importaciones nacionales señalan que en el año 1958 existía un saldo desfavorable de US\$ 30.000.000, déficit que se logró corregir y transformar en saldo favorable en 1959 y primer semestre de 1960 y acelerar el aumento de este desequilibrio en el transcurso del año 1961”*. Lo cual se explica por el desarrollo de una política de importaciones que ha implicado que esta *“haya subido de 64.6 millones de dólares en 1958 a 124 millones de dólares (...)* Si a esta última cantidad se agregan las importaciones de bienes de capital internados con créditos provenientes de gobiernos extranjeros o instituciones internacionales, con disponibilidades propias de las compañías extranjeras establecidas en Chile o con créditos de proveedores, tendremos que los bienes

de capital internados en el último año al país sobrepasan los 240 millones de dólares, lo que equivale en el total de importaciones, que alcanzan a 648.5 millones de dólares, al 37 por ciento”, lo que provocó que las importaciones hayan subido en un 52% respecto a 1958 (todas las citas de este párrafo, El Mercurio, 1962).

Sobre el tema de reformas a los horarios y turnos de trabajo de los estibadores señalaron que las posiciones se vieron enfrentadas en procesos de movilización y negociación entre estibadores y la Cámara Marítima de Chile. Ésta última, al igual que la de Cámara marcó su posición de manera pública a través de una nota en el diario, en la cual se sostuvo que el nivel de pago es igual al existente con el régimen de turno anterior, mientras que los estibadores sostienen que a nivel individual ha disminuido, lo que a juicio de la Cámara se explica por el hecho de que los trabajadores en vez de trabajar 8 horas han trabajado 6 con lo que se moviliza menos carga. La reforma de turnos consistió en la aplicación de dos “semiturnos” de cuatro horas cada uno (El Mercurio, 1 Enero de 1962). La aplicación de este nuevo sistema de turnos se desarrolló luego de que, como lo señala El Mercurio, se haya llegado a un acuerdo entre Estibadores y Armadores, acuerdo que contemplaba una “aplicación experimental” que habría vencido en diciembre del año 61 (El Mercurio, 2 de Enero de 1962). Esta situación da pie a que los 310 estibadores de Valparaíso resolvieran paralizar sus faenas de estiba y desestiba, sosteniendo que ellos continuarían trabajando bajo el sistema anterior de turnos con el que aseguraban que ganaban más dinero (El Mercurio, 3 de Enero de 1962). Dicha movilización fue parcialmente resuelta el mismo día del paro, luego de que acordaran los estibadores y la Cámara Marítima que se mantendría de manera momentánea el sistema de turnos anterior.

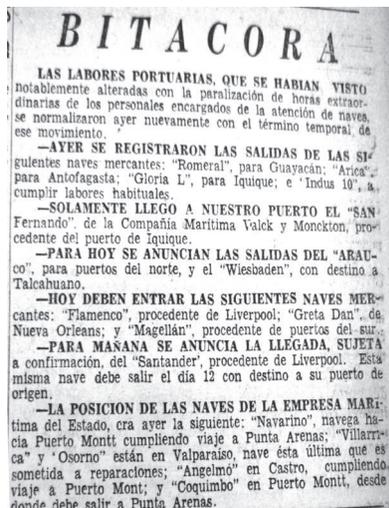
Como se observa el conflicto, al igual que años anteriores, estuvo marcado por razones de índole económica; no obstante, esta vez la demanda esperaba como respuesta una medida que intentaba regular los horarios de trabajo de los estibadores. Dicha medida que también

fue defendida a través de las páginas de El Mercurio, sin embargo a través de una posición que catalogaba a los estibadores en contra de los intereses de la nación, dejando en claro su carácter de indisciplinados, pues no habían querido aceptar el cambio en el sistema de turnos, ya que el antiguo sistema permitía a los trabajadores realizar horas de sobretiempo las que eran pagadas de mejor manera, razón por la cual los trabajadores no trabajaban lo suficiente para desarrollar la faena en las horas normales de trabajo y por otra, usaban esto como un mecanismo de presión; extrapolando este planteamiento, el periódico afirmaba en ese entonces que los intereses de los estibadores atentaban abiertamente contra los intereses de la nación (El Mercurio, Editorial, 9 de Enero de 1962).

58

DÉCADA DEL '60: LOS CONFLICTOS CON LA CÁMARA MARÍTIMA

Durante gran parte de la década de los 60 hay un gran desarrollo del sindicalismo, que en parte era motivado por iniciativas político sociales del gobierno, como la promulgación de una ley de sindicalización campesina, la estimulación de la organización sindical, el fomento de la constitución de cooperativas, juntas de vecinos, de madres y una serie de organismos comunitarios (Barría, 1971). Recordemos entonces que este es el periodo del gobierno demócratacristiano de Frei Montalva, caracterizado por un fuerte programa social, donde se buscaba ampliar los beneficios sociales y por importantes reformas económicas de “desarrollo hacia dentro”. En este contexto, y en relación al material periodístico analizado, es posible advertir una sección llamada “Servicios Marítimos”, o posteriormente “bitácora”, en la cual se indicaba la entrada y salida de los barcos y su procedencia. Así también, existía una sección de “gremios”, donde se referenciaba la situación de estos y en particular de los marítimos. Pero también, las noticias de los trabajadores y sus conflictos eran tema común, incluso es posible encontrar portadas de la prensa regional referentes a ellos.



59

Fuente: 1960, marzo, El Mercurio, Valparaíso

Los principales conflictos de los trabajadores portuarios ocurrían entre los estibadores y la Cámara Marítima, que era la intercesora entre las empresas contratadoras (o de armadores) y los trabajadores del puerto. Generalmente estos conflictos ocurrían los primeros meses del año y se solucionaban mediante una mediación o arbitraje donde intervenía la Dirección General del Trabajo el Ministerio del Trabajo y, a veces, hasta el mismo Presidente de la República. Los motivos de estas disputas, ocurrían cuando los trabajadores presentaban sus “pliegos de peticiones” para mejorar sus condiciones de laborales, las que luego entraban en una formalización institucional de resolución de conflictos. Recuérdese que este fue el modo en que se gestionó el conflicto entre trabajadores y el empresariado, por alrededor de 40 años: llamado conciliación y arbitraje.

En el año 60, por ejemplo (El Mercurio Santiago, Marzo de 1960) los estibadores entregan un petitorio el cual contemplaba: aumento del 60% sobre las tarifas básicas, bonos de alimentación, igualar el valor de

la jornada diurna a las otras jornadas, la gratificación del 15% por sobre el total de los salarios ganados, indemnización de 20 sueldos vitales por pérdida de trabajo de 200 estibadores que quedarían cesantes producto de la *mecanización del carbón en el Muelle Barón* (Mercurio de Valparaíso, Marzo de 1960). En definitiva, 1500 Trabajadores se declararon en huelga, con más del 50% de las votaciones (en total 630 trabajadores, aproximadamente 450 estibadores, 80 lancheros y 120 empleados de bahía) pertenecientes a la Confederación Marítima de Chile. Como en este conflicto no hubo acuerdo con la Cámara, ya que ésta no aceptó las exigencias, los trabajadores bajaron una serie de peticiones para que se llegara a buen fin. Y, el día 6 de Abril, se propuso un nuevo un arbitraje tripartito (es decir, compuesto por las tres partes implicadas, empresarios, trabajadores y gobierno) y en asamblea los trabajadores aceptaron esta mediación, así que el conflicto de este año fue relativamente breve y si bien no hubo resolución inmediata ésta quedó en manos de un arbitraje (acta arbitral) que se organizó de la siguiente manera: se conformó un tribunal que en 30 días tendría que tener fallo, estando compuesto por un armador (Juan Pizarro), un estibador (Wenceslao Moreno), Ángel Gómez por los empleados de bahía y uno acordado entre ambos que fuera el Presidente o el Ministro del Trabajo.

HUELGA DEL 1961, LA MÁS LARGA EN LA HISTORIA DE LOS ESTIBADORES

El año 61, durante el gobierno de Jorge Alessandri Rodríguez (1958-1964), ocurre un conflicto que comienza con una huelga, que probablemente será la más larga en la historia de los estibadores, con un paro que integró 1000 trabajadores a nivel nacional y 600 sólo en Valparaíso, producto de un conflicto cuyo centro fue la transformación de los turnos de trabajo.

Según la prensa, los armadores querían ofrecer un aumento moderado a condición de que los estibadores aceptaran el trabajo por turnos y,

como no hubo acuerdos, se decide dar una tregua de 10 días al conflicto y que una comisión estudiara la fórmula de solución o arbitraje. Pero la solución a este conflicto no fue fácil, la intransigencia por parte del empresariado fue férrea, e incluso llegaron a trabajar con las fuerzas armadas en el proceso de carga y descarga de barcos. Sin embargo, organizaciones internacionales de trabajadores prestaron su apoyo indicando que no atenderían barcos chilenos que fueran cargados por aquellos sectores. Este importante hecho es un precedente para comprender la relevancia del conflicto, y a la vez permite notar la capacidad movilizadora de los trabajadores, quienes tuvieron en sus riendas la situación del puerto. Por lo mismo, la prensa y la Cámara Marítima comenzaron una campaña de desprestigio hacia los trabajadores en la opinión pública, publicando los sueldos más altos de los trabajadores, en una suerte de provocación para mostrar que efectivamente los trabajadores no ganaban cifras paupérrimas. Ante esta incitación, los estibadores respondían o se defendían presentando el sacrificio del trabajo de estibador.

61

No obstante, no sólo la prensa y la Cámara Marítima se oponían al conflicto y a las demandas de los trabajadores, el mismo gobierno tomó una posición estricta ante la movilización de los trabajadores y envía un decreto imponiendo la reanudación inmediata de las faenas. Como fue de esperar, los estibadores rechazaron este decreto, sobre todo porque antes habían acordado con el Ministro no obligar la reanudación. Es así como el conflicto va *increscendo*. A esto se suma el apoyo de trabajadores de otros puertos y de organizaciones internacionales. Valparaíso, San Antonio y Talcahuano se mantienen en huelga total. Es en este momento en que el conflicto está en su clímax, ya que el interventor declaró el carácter de inconciliable y se propone la imposición de turnos, lo que llevó a que las fuerzas de marinería tuvieran que descargar los barcos. Esta medida no otorgó los resultados previstos, ya que los marineros no manejan las grúas de los barcos y las grúas de sus naves no alcanzaban el puerto.

Por su lado, los estibadores mantuvieron una amplia cohesión, respecto de si acudirían o no a las faenas portuarias. El propósito consistía en alinearse con la postura de la asamblea, incluso tomando registro de quienes rompían el acuerdo común, sometiéndolos al abierto rechazo por parte de sus colegas. Por ello, la huelga tenía un carácter moralizador y prácticamente nadie podía reintegrarse al trabajo. Al respecto el día 16 Marzo fueron contratados 150 “*estibadores libres*” para que reanudaran dentro de lo posible las labores en medio de la huelga. Los estibadores libres tuvieron amplia censura por parte de los huelguistas, quienes incluso los esperaban a la salida del puerto para amenazarlos y ofrecerles un golpe, provocándoles miedo para que no volvieran a trabajar.

62



Fuente: 10 Marzo, 1961, La Estrella.

La culminación de este conflicto se produjo por la imposición de la fuerza. El Presidente amenazó con que si no se aceptaba el arbitraje se cancelarían las matrículas o contratos de los estibadores (La Estrella, 17 marzo de 1961). A los pocos días, la Armada tomó el manejo del puerto y los armadores hicieron una propuesta que no fue aceptada por los estibadores; cinco días después la prensa indica que fue concretado el arreglo y que se reanudarían los trabajos.



Fuente: 16 Marzo, 1961, La Estrella.

DÉCADA DEL '70: LA POLARIZACIÓN ENTRE EL ESTADO Y LA EMPRESA. LOS ATOCHES Y EL TERCER TURNO

63

Los comienzos de la década del 70 tuvieron una dinámica similar a los años anteriores: conflictos con la cámara, luchas por pliegos de peticiones, etc. motivos que en general, buscaban ampliar los beneficios de los trabajadores. Sin embargo, esta normalidad se verá afectada por la preponderancia del proceso político chileno.

El gobierno de Salvador Allende (1970-1973) incorporaba un modelo económico enfocado a generar una propiedad social dominante, exclusiva del Estado y la eliminación de los controles monopólicos. El área de propiedad social estaría compuesta por actividades de empresas pertenecientes al Estado y empresas que se expropien, pertenecientes a actividades económicas tales como la banca, seguros y el sistema financiero del país; la gran minería del cobre, yodo, hierro y carbón; las grandes empresas y monopolios de distribución; el comercio exterior; además de actividades de servicios tales como la producción y distribución de electricidad, el transporte en todas sus modalidades, las comunicaciones y la refinación y distribución de productos como

la química pesada y el papel (Ruiz, 2005). En nuestro caso, podemos observar que este nuevo planteo político económico afectó también las dinámicas sociales y gremiales del sindicato de estibadores, entre quienes de manifestaron a favor o en contra de la Unidad Popular.

64

El modelo de la Unidad Popular, por sus características, se inició con un proceso de contradicción con los intereses de la burguesía capitalista del país. Por ello, ese sector motivó un proceso de boicot al gobierno socialista, de la mano de otros actores, implementando una estrategia para desestabilizarlo por completo. Entre estos actores, fue fundamental el rol de los camioneros, gremio encargado de movilizar mercancías a lo largo del país del área privada, quienes se constituyeron como unos de los más fervientes opositores al gobierno de Allende. En el caso del puerto, el accionar de los camioneros basado en la paralización tuvo varias implicancias, entre ellas los atoches en los recintos portuarios, el frenó a la movilización y distribución de mercancías. Desde la lectura de la prensa, estos atoches se producían por falta de coordinación de la empresa portuaria, crítica que, más bien, se dirigía hacia el Estado y su “supuesta ineficiencia”, lo que puede ser interpretado como un agresión a la política al modelo planteado por Allende. Empero, también, la prensa enfocaba sus críticas a los trabajadores y las organizaciones sindicales, ya que se atribuyó este problema por el hecho de no trabajar en horario nocturno, es decir, en un tercer turno. Llegado a este punto es necesario mencionar que si bien hoy el puerto funciona día y noche, no siempre fue así. Mientras los trabajadores pudieron se opusieron al hecho de trabajar 24 horas y la prensa, por el contrario, constantemente defendió la idea del turno largo en diversas notas y editoriales, ya que para ellos era una buena solución para resolver éste y otros problemas que acontecían en el puerto.

Por otra parte, los estibadores argumentaban que el problema del atoché tiene otra raíz: la falta de coordinación en la contratación de fletes en el exterior, ya que a veces no llegaban barcos, o llegaban todos los barcos juntos, sumado a la insuficiencia de medios de transporte

terrestre, es decir por el boicot de camineros. En definitiva, la prensa insiste en demostrar que la responsabilidad de los atoches es de la administración portuaria, de la burocracia y de las huelgas, mas queda un poco, o bastante opacada la opinión de los propios camioneros.



65

Fuente: 1973, El Mercurio, Valparaíso.

En Valparaíso, los tres años del gobierno de Allende, en términos de huelgas y manifestaciones, no estuvieron protagonizados por los estibadores, sino más bien por los empleados portuarios, quienes realizaron un paro de 24 horas el día 8 de abril de 1973 por motivos del no pago del reajuste ofrecido por el gobierno. Esta paralización, posteriormente, fue apoyada por los empleados de Bahía, por lo cual el trabajo de otros trabajadores como los estibadores, también se vio en obligación de cesar (El Mercurio de Valparaíso, Marzo, Abril 1973). Los empleados portuarios no eran obreros, sino quienes realizaban un trabajo administrativo del puerto y la postura de ellos los posiciona, en cierta medida, como antagonistas al gobierno socialista, aunque sí hubo un sector importante que lo apoyaba, que no acató la movilización y que fue muy criticado por la prensa. En un informe emitido por Emporchi se afirma que un

37,3% había adherido a las movilizaciones, es decir, bastante menos de la mitad, mientras que la prensa buscó promover la idea de un “paro exitoso”. El día 20 de abril finalizan estas las movilizaciones en forma indefinida, dado que el Ministro del Interior los convocó para buscar una solución a sus demandas de traslados y remociones.

La prensa desde los inicios de la década del 70 se plantea con una ferviente postura opositora al gobierno, las críticas son referidas a todas las acciones de este: a la administración del puerto, a las políticas educacionales, etc. Se percibe, a través la lectura, como una bomba de tiempo, es una lectura incómoda, incluso exagerada pero con objetivos claros: desmoronar el gobierno de Salvador Allende. La prensa de los años 80 tendrá un giro total.

66

1978, ANIVERSARIO: 50 AÑOS DEL GREMIO

Un año clave de este periodo es sin duda el año 1978, ya que en el mes de diciembre el sindicato de Estibadores tuvo su quincuagésimo aniversario, el cual se festejó con una ceremonia de honor en la que participó el Presidente de la dictadura militar, el Arzobispo de Valparaíso y el Presidente de la Cámara Marítima. Esta celebración, contempló un campeonato de fútbol, pingpong, brisca, una misa y romería por los fallecidos en el mausoleo; una premiación a los socios que cumplían 30 años y la publicación de una revista con la historia del sindicato. Los afiliados al sindicato en esa fecha llegaban a 393.



Pág. 14. — LA ESTRELLA. Sábado 30 de diciembre de 1978



67



Fuente: Diciembre de 1978, El Mercurio, Valparaíso / * Archivo personal Estibador

DÉCADA DEL '80: EL CAMBIO EN EL PUERTO

En el mes de julio de 1980 comienza aparecer con mayor fuerza informaciones referentes a los cambios en el puerto: aumento de tonelaje movilizado, la aparición y masificación de los *containers* y a la disminución de trabajadores producto de la nueva modernización neoliberal asumida por la Dictadura Militar. Ya se vislumbra una transformación total de lo que fue el componente esencial de Valparaíso:

El puerto. Bajo la influencia de las nuevas ideas basadas en la competencia, el emprendimiento individual, la administración empresarial y, fundamentalmente, la reducción del Estado, en lo que se refiere a la propiedad de empresas públicas.

La prensa de este periodo, claramente se muestra a favor de los cambios ocurridos y en continuas ocasiones, en sus editoriales y notas, defiende los procesos de transformación portuaria. Estos procesos, se amparan en la idea de que son un fenómeno mundial y, por lo tanto, se perciben como una necesidad de “estar a los tiempos”. Se observan noticias referentes a la aparición de modernas grúas alemanas y la masificación de los *containers* en todo el mundo.

68 Pese al realce que se le da a la movilización de carga en Valparaíso, se observa a la vez un proceso paradójico, ya que producto de la gran movilización y uso de grandes contenedores metálicos el puerto estaba colapsando, o como dice la prensa “sufriendo un proceso de asfixia”, cuyo resultado sería la muerte de Valparaíso como puerto principal. Por ello, un tema frecuente es que El gran puerto podría dejar de serlo, porque la ciudad no tiene lugar por dónde dejarlo crecer y, además, se suma a ello la preponderancia que estaba comenzando a tener San Antonio y sus concretas posibilidades de amplificación. Este proceso la prensa lo vislumbra como negativo ya que reconoce que el puerto era el motor de la ciudad, en ese entonces. En relación a ello, se comenzaba a poner en el tapete el tema del puerto seco, donde se ideaba hacer un puerto en Santiago para guardar los *containers*, idea consensuada entre los actores portuarios (armadores, administrador y aduaneros), ya que impediría atache de contenedores. Este tema incluso hasta el día de hoy sigue siendo de interés.

Pareciera ser que estos procesos acelerados que estaba viviendo Valparaíso en la prensa todavía no existía una visión común y consistente sobre cómo debían ser sobrellevados. Por momentos se realiza la idea de mantener a Valparaíso como puerto principal, en otros se

resalta la idea de puerto seco. Pero ya en una editorial del día 13 de julio el Mercurio presenta una idea más clara: ampliar el puerto al muelle Barón, es decir a los sectores 9 y 10 y por ningún motivo movilizar las cargas a San Antonio. Idea que para ellos era acorde a las políticas privatizadoras de la Emporchi.

Sin duda, el tema del puerto, el supuesto colapso y la necesidad de abordar de manera distinta las políticas portuarias son materia frecuente en la prensa, es tanta la necesidad de mostrar al puerto como atrasado y con necesidades de cambio que se hacen referencias a puertos europeos como modelos a seguir, a las nuevas tecnologías y al “boom de los contenedores”. Incluso se indican situaciones críticas, como por ejemplo que el suelo se está hundiendo y agrietando producto del peso de los contenedores.

Por otra parte, la prensa aparenta mostrar rupturas entre los trabajadores agrupados en la Comach (Confederación Marítima de Chile), ya que se creó un Sindicato de trabajadores del mar, conformado por estibadores y pincheros que buscaban desmarcarse de esta confederación. Sin embargo, es preciso aclarar que estos trabajadores pertenecían a un sector descontento y muy minoritario ya que contaban con sólo 50 miembros.

Otro tema significativo de esta época es la nueva política laboral impulsada por el régimen militar: el denominado “Plan Laboral”. La antigua normativa consagrada en el Código Laboral (1931) implicaba una serie de reglamentos específicos para los trabajadores marítimos, producto de las características especiales de su trabajo. Sin embargo, para el empresariado portuario y la prensa el debate del periodo expresa que estas normas deberían dejar de ser diferenciadas y ser iguales para todos los trabajadores. Así, el gerente general de la Cámara Marítima menciona que no se justifican normas especiales para marítimos en materias de organización sindical y negociación colectiva.

Quizás es este mes de julio donde se hacen significativas alusiones a los despidos que estaban comenzando a ocurrir en el puerto. La Em-

presa Marítima del Estado (Empremar) y Empresa portuaria de Chile (Emporchi) tendrían importantes despidos los cuales se aplicaban a cientos de trabajadores por vez. Como la prensa de la época posee un cariz sensacionalista, las noticias referencian el miedo de los trabajadores, haciendo uso de un vocabulario excesivo, expuesto en grandes titulares, lo que indica que se estaba alertando a los trabajadores, burlándose indirectamente de su preocupación por la cesantía. En ese mismo sentido, se habla de despidos como fenómeno transversal, que ocurre en un momento dado, y no como cesantía, que habla del proceso que vendría después de esos despidos. En una noticia dada se exponen los temores y como un trabajador observa los cambios que estaban sucediendo:

70

Vemos, como simples espectadores como las empresas de estiba y desestiba, que han propugnado los empresarios marítimos, son cada día una realidad tangible. Vemos cómo las cuadrillas de trabajadores particulares aumentan. Vemos también, cómo la política de la empresa es reducir cada vez más sus dotaciones y no adquirir ninguna nueva maquinaria, dejando también este campo a las empresas particulares (El Mercurio Valparaíso, 17 de Julio).

En esa dirección, lo que se observa es una incertidumbre, una sensación de quedar al margen de los procesos, es decir, una exclusión del trabajador en las decisiones que los implicaban y una desazón por parte de ellos de no poder hacer nada, sino esperar que las decisiones políticas se posicionaran sobre su vida. Pero los despidos no sólo llegarían a los trabajadores, sino también a los oficiales mercantes de Empremar, ellos también sufrirían esta reestructuración la cual, según la empresa, se debía a una situación deficitaria, por la cual tendían que despedirse a nada más y nada menos que trescientos trabajadores. Respecto de esto el director de Empremar mencionó que no hay psicosis, sino sólo calma y que todas las declaraciones de despidos son una vil mentira, ya que

los despidos eran de secciones que se disolvieron porque resultaban más convenientes los servicios de privados.

Un último hecho importante, que se aleja a lo antes descrito anteriormente, es la visita al puerto de un dirigente estibador de Estados Unidos, William H. Chester, quien quiso reunirse con los trabajadores para intercambiar experiencias y que a la vez indicó un importante dato: el impacto de los contenedores en Estados Unidos no había provocado cesantía.



Fuente: 1980, El Mercurio, Valparaíso

CLARIFICACIONES DEL MODELO PRIVATIZADOR DEL PUERTO. LAS VISIONES DE LA DERECHA

A fines del año 80, las noticias sobre las modificaciones en el puerto son frecuentes y en ellas es posible distinguir que hay una cierta exclusión por parte de las autoridades de los trabajadores sobre estos procesos. El día 13 de Noviembre en el Mercurio de Valparaíso se indica que los trabajadores marítimos entregan un memorándum al Ministro del Trabajo y Previsión José Piñera, en el cual se solicita mayor par-

ticipación en lo que tuviese relación con materias relacionadas con la participación sindical y cambio del Plan Laboral.

Otras noticias que se siguen reiterando son las que tienen relación a la movilización del puerto de Valparaíso, continúan exponiéndose cifras relacionadas a la cantidad de contenedores transferidos. Sin embargo, pareciera ser que el tema del puerto, la movilización y las transformaciones no se veían con total claridad para la prensa oficialista al menos en este momento. Incluso, el discurso de la prensa difería de las políticas de la dictadura militar, ya que, por un lado, El Mercurio reconoce que hay que hacer cambios privilegiando las iniciativas privadas (lo que también es defendido por la Cámara Marítima), por otro lado, se objeta con fuerza la propuesta del puerto seco, ya que se representa como un proyecto totalmente *“inviabile, innecesario y gravoso para el Estado y la economía”* (El Mercurio Valparaíso, Editorial, noviembre de 1980). Por ello, la prensa adscribe a promover la ampliación del mismo puerto y financiarlo con préstamos internacionales y/o crear almacenes privados dentro del mismo Valparaíso, lo que significa beneficiar a los empresarios locales y no a los de otro lugar.

72

Respecto de la privatización del puerto ésta contemplaría la estiba y la desestiba, la extensión de los horarios de trabajo (recordemos la problemática del “tercer turno”) y solamente la infraestructura sería propiedad del Estado para cobrar servicio de atraque y así solventar los gastos de mantención. Así, es posible distinguir que la idea que estaba detrás de este proyecto es que el rol y el beneficio que percibiría el Estado sería cada vez más reducido. Otra característica de este modelo privatizador sería la autonomía de los puertos, la cual es comprendida por la Cámara como el manejo libre de los recursos de cada puerto y la libre competencia al interior de ellos. Por último, el modelo de organización del trabajo, basado en los postulados del neoliberalismo, contempló modificaciones en la distribución de las tareas productivas y, en particular, respecto a la colocación de trabajadores en las tareas de carga y descarga, las que fueron derivadas a empresas privadas.

Hasta entonces eran los trabajadores y el Sindicato de Estibadores los que entregaban la autorización para trabajar en el puerto (matrícula) y quienes se facultaban de la distribución de los turnos y los repartían al comenzar la jornada a través del sistema de nombrada. Ahora, la propuesta era otra: que los empresarios portuarios se hicieran cargo de ésta y de la certificación de los trabajadores.

En la editorial del día 20 de noviembre (1980, El Mercurio de Valparaíso) nuevamente se reitera la necesidad de privatizar rápidamente el Puerto, porque o sino éste caería en un estancamiento y los trabajadores perderían su trabajo por defender “erróneamente sus intereses”. Entonces, observamos una presura con la que se espera que se desarrollen estos cambios y que los trabajadores se subordinen a ellos no poniendo trabas para esta transformación. De tal forma podemos observar un modo comunicativo autoritario y amenazante que poco tenía que ver con la realidad de los trabajadores, quienes continuaban su trabajo y en cierta medida desconocían la realidad de este plan, sumando a ello, se estaba en un contexto de dictadura, donde las posibilidades de acción social eran más que limitadas.

A fines de este año y comienzos del siguiente comienzan a esclarecerse la manera en que operará el puerto con los nuevos capitales privados; se menciona que el Estado ya no invertirá en más equipos para el puerto, pero sí que Emporchi realizará inversiones económicas en los puertos en materia de infraestructura.

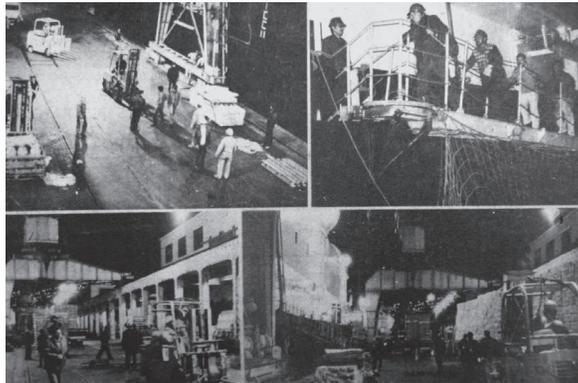
Por su parte los trabajadores comenzaron a denunciar sus problemáticas laborales: cesantía, disminución en sueldos, encubrimiento de despidos con las jubilaciones, etc. A mediados de enero (El Mercurio Valparaíso, 17 de Enero de 1981), funcionarios y operarios portuarios se reúnen con el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones Caupolicán Boisset para plantearle sus preocupaciones por la privatización del puerto. Los trabajadores indicaron que no estaban de acuerdo con esas medidas y que se encontraban sufriendo deterioro económico en sus remuneraciones. Así también, a los pocos días se publica información

respecto a la preocupación de los tripulantes por la creciente cesantía que los estaba afectando, para ellos esta falta de trabajo se había producido por la venta de las naves de la marina mercante nacional y por el sistema de banderas de conveniencia² (a la fecha se habían eliminado 16 buques y quedando cesantes 373 tripulantes). Al día siguiente, en el mismo medio de prensa se indica que la Empresa Portuaria de Chile, además, disminuiría su planta en 800 personas y a los pocos días, se menciona que esta cifra ascendería a 1000, ya que serían sometidos a retiro los trabajadores con más de 20 años de servicio. Lo curioso de este proceso es que Emporchi estaba movilizandando el mayor tonelaje en la historia, aumentando un 20% respecto del año anterior y las exportaciones habían aumentado un 40%, claramente, las cifras son abismales. En cambio las condiciones de los trabajadores eran cada vez peores y más inseguras.

El día 23 de Enero (El Mercurio de Valparaíso, 1981) Martín Bustos, como dirigente de la Comach, se reúne con el Ministro de Transporte y Telecomunicaciones y días antes acuden donde el director de territorio marítimo y marina mercante, ante quien presentaron sus posturas relacionadas a la organización sindical y la negociación colectiva. Según se indica en el citado diario las reuniones fueron cordiales, lo que deja un dejo de desazón respecto a las noticias anteriores, sobre todo considerando que al día siguiente renuncia Alberto Bayarlia, Presidente del Sindicato 1. La prensa siempre muestra un fragmento de los procesos que están ocurriendo en el país, en el caso del puerto la tendencia es clara y poco nos permite identificar lo que ocurría con los trabajadores, pero al parecer los actores más importantes de este momento son los operarios, funcionarios y obreros marítimos a diferencia de los estibadores que contaban con menos presencia en cuanto opiniones, propuestas y solicitudes.

² La bandera de conveniencia es la inscripción de buques mercantes, en países cuya legislación resulta conveniente para el propietario o armador en términos económicos. Es decir, es el cambio de nacionalidad de un buque para fines económicos.

El mes de Marzo (El Mercurio de Valparaíso, 1981) comienza haciendo referencias al atoché de naves, a la gran congestión naviera y por la tanto a la problemática del tercer turno, lo que para la prensa era una de las mejores soluciones para paliar los problemas del puerto, sin embargo, como dijimos anteriormente, era totalmente contrario a la voluntad de los trabajadores. Respecto de Emporchi, la prensa señala que se buscaba un acuerdo con los trabajadores para la instauración del tercer turno, el cual no se estaba logrando. Como es de imaginar, pese a los intentos de los trabajadores por evitar el tercer turno (de 23:00 a 05:30 am), éste fue impuesto el día 7 de marzo del año en curso.



75

Fuente: 1981, marzo, el Mercurio Valparaíso, trabajo de amanecida en el puerto

Ese mismo día se indica que serían contratados movilizados privados de carga de mercaderías, lo que para la prensa es visto como una “trascendental resolución” pero sin duda, muestra la pérdida de poder que estaban comenzando a tener los trabajadores portuarios. Es el inicio de fin. Las declaraciones posteriores, indican que los operarios y funcionarios portuarios rechazaron esta medida y se negaron a trabajar el tercer turno, pero la negociación con la Emporchi fue rechazada, de

manera que la asamblea dio libertad de acción a sus miembros para trabajar en el alargue. A los pocos días la prensa indica que la movilización de cargas había mejorado producto del tercer turno, lo que para ésta corresponde un proceso “afortunado”.

A fines de aquel mes (El Mercurio de Valparaíso, 28 de marzo, 1981,) se publica una noticia que informa que se llevará a cabo la privatización del puerto ese mismo año. El director de Emporchi, Luis Eberhard, expresa que la empresa se mantiene, pero que no generará lucro ni gasto. La privatización queda definida como la entrega de los servicios de almacenaje de la carga, transferencia y porte de la misma y, por lo tanto, grandes cantidades de personas por despedir.

76 El mes de Julio se desarrolla con fuerza el proceso de privatización, el puerto se convierte en una sociedad anónima con independencia regional, además, se va definiendo claramente la libertad de matrícula y las negociaciones colectivas dependientes de cada empresa. En editorial del Mercurio se expresa lo siguiente: *“las naciones que defienden normas prohibitivas y restrictivas para defender privilegios monopólicos, sectoriales están condenadas al retraso y al empobrecimiento”* (El Mercurio de Valparaíso, Julio de 1981) con esa cita las referencias están claramente dirigidas a Cuba y se está equiparando la acción gremial con una estrategia que daña los intereses económicos del país, ocultando que en realidad son los intereses de los empresarios portuarios los que se, nuevamente, se benefician.

SE DESATA LA GUERRA: DISPUTAS ENTRE LA CÁMARA MARÍTIMA, EMPORCHI Y LOS TRABAJADORES

El mes de Diciembre es uno de los más contundentes en noticias referentes a la transformación del puerto. La mayoría de estas informaciones se focalizan en la “estructura obsoleta” que tenía el puerto de

Valparaíso, que contemplaba, según la prensa, un retraso en términos de administración, infraestructura (mala adaptación de los espacios, falta de espacio, malas vías de acceso) y los altos costos de la movilización de ciertas cargas (como las frutícolas) para los exportadores. La solución observada por el medio de prensa, era la autonomía de los puertos, entendida como la libertad para dejar hacer a los privados las transformaciones necesarias.

La Cámara Marítima, en una de sus declaraciones afirma que las principales barreras para el comercio exterior son los estibadores y la Emporchi, quienes tienen el monopolio y encarecen las exportaciones. Los estibadores tenían el monopolio de las cargas y descargas, como la Emporchi tenía el de fijar los precios. Y las víctimas de esta situación eran los usuarios, valga decir, los empresarios exportadores o importadores. La lectura que hace la Cámara Marítima claramente favorece la situación de los comerciantes y llega al punto de satanizar la acción estatal y el modo de organización laboral de los trabajadores de estiba y desestiba. Por lo mismo, Martín Bustos declara que a los trabajadores les preocupan las declaraciones de la Cámara, ya que están propiciando conflictos entre los trabajadores y los empresarios. Además, rebate el hecho de que el puerto sea atrasado, indicando que diversos estudios lo avalan como uno de los más eficientes de América y que los niveles de transferencia que el puerto ha tenido con su sistema, son históricos. Respecto de esto, el día 16 de Diciembre los trabajadores realizaron una conferencia de prensa para denunciar las acciones de la Cámara Marítima, que según ellos, se direccionaban a privatizar el puerto.

El día 13 de Diciembre (El Mercurio de Valparaíso, 1981) la prensa destaca que Emporchi ya estaba desarrollando una serie de acciones para poder concretar la autonomía de los puertos, como por ejemplo, comenzar a “abrir los puertos”, en el sentido de abaratar los costos del servicio portuario. Y en una editorial, defiende las declaraciones de la Cámara y a los empresarios del comercio marítimo, indicando que los costos del puerto chileno son muy altos y pueden “poner en peligro

el comercio”, dado que se posicionan en “desventaja” en un contexto competitivo. Pero también, argumenta la editorial, que se encuentran en desventaja de eficiencia en la carga y la descarga. Es en ese momento que quedan totalmente al descubierto las críticas a una empresa del Estado con lógicas que todavía respondían a un sistema económico protector, pero también se vislumbra una crítica a los trabajadores, ya que por su forma de dirigir el trabajo y tener preponderancia, entorpecían el funcionamiento del libre mercado.

78

Al día siguiente, los trabajadores se manifestaron a través de la prensa indicando que, claramente, lo que hacía la Cámara era una campaña para desprestigiar a la empresa y a la organización sindical y que todos los trabajadores juntos, lucharían por desprestigiarla ya que esta sólo busca la ganancia personal. Lo que podemos observar en este proceso corresponde a una maniobra para desacreditar a los trabajadores y a la empresa estatal en la opinión pública, se buscaba posicionar los principales ejes del nuevo modelo, asumiendo que éstos serían la única vía posible y la opción para el desarrollo del país y la región.

EL CAMBIO EN LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA, LAS PÉRDIDAS Y EL FIN DE UNA ÉPOCA

El mes de Septiembre del año 1981 comienza con el anuncio de un cambio en la legislación para los marítimos y como es de esperarse, continuaron las referencias a la oleada de despidos. Por eso a comienzos de mes las esposas de los trabajadores de San Antonio plantearon sus preocupaciones a la Emporchi y solicitan una explicitación de los cambios que se estaban promoviendo por mandato de la dictadura. Y por su lado, los gremios agrupados en la Comach presentan al Ministro del Trabajo Miguel Kast nueve peticiones emanadas de una asamblea ampliada de trabajadores marítimos, entre las que se contempla: que siga existiendo la nombrada, la matrícula, la mantención de la estruc-

tura sindical y los beneficios sociales. Claramente, esos ejes de lucha se enfocaban en mantener la esencia de los trabajadores marítimos y lo que había regido su estructura sindical. Se apela a la continuidad del sistema estatuido, sin la consideración de un contexto social para nada propicio, ya que defender el sindicato y su poderío en el contexto de dictadura era una gran osadía. Sin duda, esta solicitud fue uno de los últimos puntapiés de los trabajadores marítimos en la lucha gremial. Se asumió un alto riesgo, fue un gran acto de valentía. Pero el poder de una dictadura y las posibilidades del ejercicio de la fuerza, no se dejarían penetrar fácilmente y el clamor del trabajador no sería más que el sonido de una hoja al caer. Por lo mismo, a los días siguientes el Ministro Kast declara en la prensa que la legislación para trabajadores de mar tendría que ser la misma que rige a los trabajadores chilenos y los pocos días Martín Bustos, responde *“nosotros estamos dispuestos a cooperar. Estamos conscientes en que los cambios en el sector son necesarios. Pero estos cambios no pueden provocar cesantía”* (El Mercurio Valparaíso, 10 de Septiembre de 1981).

79

El día 17 de Septiembre (El Mercurio de Valparaíso, 1981), nuevamente se anuncia una multitudinaria ola de despidos de 500 trabajadores que se concretaría el 1 de Octubre. Y el día 24 se indica que Emporchi llegaría a tener una dotación de 1.500 trabajadores siendo que a la fecha tenía 2.111, es decir más de 1.000 trabajadores serían despedidos utilizando la fórmula de “jubilación prematura”, lo que según la prensa era una forma “opcional” de los trabajadores que no produciría cesantía. Sin duda, esas expresiones parecían ser una especie de broma hacia la clase trabajadora y dan cuenta de la velocidad del proceso privatizador, que también estaba siendo acompañado de la venta y el arrendamiento de bienes que se estaba efectuando en Emporchi.

Finalmente, el día 26 de Septiembre (El Mercurio de Valparaíso 1981) fue el golpe de gracia, las portadas de los diarios y una serie de noticias asociadas anunciaron la llegada de la nueva ley para el sector marítimo, Ley N° 18.032, amparada por la ideología de libertad de

trabajo e igualdad ante ley. Es decir, libertad de los empleadores para contratar a sus trabajadores e igualdad de condiciones laborales para los trabajadores del mar y el resto de los trabajadores.



Fuente: 26 de Septiembre de 1981, El Mercurio Valparaíso

La ley contempló el cambio de la matrícula por un “permiso de trabajador portuario” que no aseguraría el trabajo, ni mucho menos su estabilidad, sino que solamente “posibilita trabajar en el puerto”. A las personas que tenían matrícula se les ofrecería este permiso, sin embargo sólo el 30% terminó por aceptarlo. También, la ley derogó las normas que imponían limitaciones a la contratación de trabajadores portuarios y anuló el pago de beneficios por parte de los empleadores a los sindicatos. Igualmente, se eliminó el derecho a negociación colectiva y los contratos colectivos. Se da paso al fin de una época que iría mucho más allá de los despidos.

El modo en que operaría esta reforma implicaría que, en una primera etapa, se trabajaría por listados, es decir, mediante un sistema similar al de la nombrada y con un control muy estricto en la entrada a cargo de la marina.

LAS PÉRDIDAS PARA LOS TRABAJADORES

Una vez anunciadas estas medidas, los estibadores (antes “matriculados”) rechazaron los llamados de las empresas a presentarse a trabajar y posteriormente reafirmarán esta decisión. En los diarios se publicaban largos listados para que los ex trabajadores fueran a presentarse, mas la gran parte no lo hizo, mientras las empresas indicaron que trabajarían con o sin ellos.

Actividades fueron casi normales.-

Con no matriculados funcionó ayer el puerto de Valparaíso

Con personal no matriculado funcionó ayer el puerto de Valparaíso, luego de hacerse efectivo el acuerdo adoptado por las bases de no responder a las peticiones de personal de los empresarios.

De acuerdo a fuentes empresariales, los labores se desarrollaron sin grandes problemas, ya que en los días precedentes habían laborado en los recintos muy pocos ex-matriculados. “La situación no varió demasiado”, se dijo a este diario.

Se agregó también que ayer se produjeron algunos retrasos y una pequeña baja en la eficiencia, “pero dentro de los índices normales de la puesta en marcha de un nuevo sistema de trabajo.

El puerto de Valparaíso mantenía ayer ocupados siete de sus diez sitios portuarios.

LLAMADOS PUBLICOS

Por otra parte, las empresas continuaron con sus llamados públicos para denunciar a aquellos trabajadores que, pedidos a los sindicatos, no concurren a las faenas o para convocarlos a labores.

(SIGUE EN LA 12ª PAG.)

81

Fuente: Septiembre 1981, El Mercurio Valparaíso.

Uno de los representantes de los gremios de la Comach dijo a El Mercurio “hemos recibido un duro golpe” y, por su parte Martín Bustos declara “hemos retrocedido 50 años en materias gremiales” y además, destaca que no se escuchó ninguna de las propuestas que los trabajadores habían presentado. Otro dirigente de Auxiliares de Bahía, mencionó a manera de resumen, lo que perderían los trabajadores:

Con esta legislación se terminan todas las conquistas de los trabajadores marítimos de orilla, se termina con la matrícula y la nombrada, los convenios sociales que permitían ayudar al trabajador cesante, entregándole subsistencia a él y a su núcleo familiar, termina con el tarifado, entregando a los trabajadores a la libre disposición de los empresario (Ramón Aravena, Presidente de la Federación de Marineros Auxiliares de Bahía, El Mercurio Valparaíso, 26 de Septiembre de 1981).

82

Otras interpretaciones hechas por los trabajadores sobre la Ley N° 18.032 advierten que la eliminación de la matrícula conlleva necesariamente a la cesantía total, dado que los trabajadores pierden uno de los aspectos esenciales de trabajo y tendrían que pedir el permiso como cualquiera de las nuevas personas que quisiera hacerlo. Así también, pierden el derecho a un sueldo justo ya que la experiencia de los trabajadores con la nueva reforma se desvaloriza, al ponerse ellos al mismo nivel de los nuevos ingresantes sin experiencia. Y por último, pierden el derecho a la seguridad de su trabajo, es decir, a los múltiples aspectos contenidos en los derechos gremiales: beneficios sociales, previsionales, etc., antes existentes.

Las expresiones anteriores dan cuenta de una desazón total, producto de una noticia que no esperaban o bien, no querían enfrentar. Se desató la tragedia. Parece observarse que los trabajadores tenían cierta ingenuidad al esperar que un gobierno emergente de la imposición por la fuerza considerara sus propuestas, manteniendo los beneficios del sindicato y de los trabajadores. El pesar que tenían los trabajadores se demuestra en una asamblea que realizaron los estibadores a puertas cerradas sin dejar entrar a periodistas, ni a persona ajena al gremio, donde Martín Bustos declaró que los trabajadores que quedarían cesantes serían mucho más del doble de los indicados por el empresariado y la prensa, y que a ellos no los considerarían para las faenas ni mucho menos para darles un pago justo.



Asamblea de estibadores a puertas cerradas

Los estibadores se reunieron ayer a puertas cerradas para debatir "problemas internos" según se aseguró. La asamblea fue presidida por Martín Bustos Gallardo (en camisa, foto de la derecha), máximo dirigente de estos trabajadores y de la

Confederación Marítima de Chile. En ella se acordó marginarse de las nóminas de trabajo solicitadas al gremio por las empresas; que desde hoy, empiezan a seleccionar el personal que concurre a las faenas.

Fuente: Septiembre 1981, El Mercurio Valparaíso.

Claramente, la preocupación va tomando un carácter angustiante, incluso los rostros exhibidos en las fotografías de ese periodo ejemplifican este hecho. Una época de riqueza había acabado, una forma de trabajo, un modo de vínculo social y mucho más que eso, un modo de vida porteño asociado al puerto también terminaba dado que la circulación de trabajadores disminuiría como así también el flujo de capitales y de gasto en el puerto.



CONFERENCIA DE PRENSA.— El presidente de la Confederación Marítima de Chile, Martín Bustos Gallardo, responde las consultas hechas por "El Mercurio" durante la conferencia de prensa ofrecida ayer.

Martín Bustos:

Fuente: Septiembre 1981, El Mercurio Valparaíso.

Ya poco o nada podría hacerse, pero nada se perdía en el intento, por ello, los gremios agrupados en la Comach quisieron pedir la intervención de Augusto Pinochet para que éste pudiera modificar algunos aspectos de la Ley N° 18.032. En esa carta expresan:

Que esta ley despoja totalmente a los trabajadores marítimos de sus legítimos derechos, destroza totalmente su estructura gremial, genera cesantía para todos aquellos que han dado toda su vida en este trabajo, crea crisis económico social del difícil solución, fomenta el odio entre trabajadores, discrimina hasta el punto de que ni las garantías del plan laboral les son dadas a los trabajadores marítimos pues no tenemos derecho a negociar y perdemos todo lo que teníamos en aspecto remuneracional, logrado con sacrificios de más de 50 años (Valparaíso, 29 de Septiembre, 1981, carta de la Comach enviada al Presidente de la dictadura militar Augusto Pinochet).

84

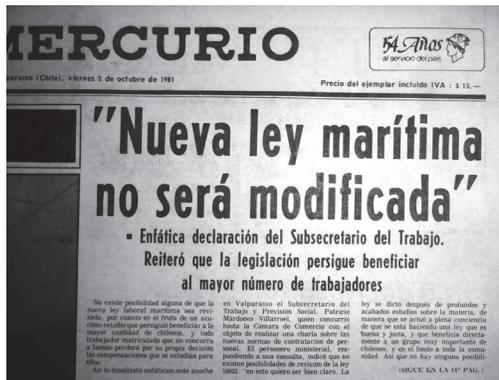
En dicha carta estamos en presencia de una solicitud desesperada, expresión declarada de la injusticia y el descontento que tenían los trabajadores. No se podía dar el privilegio al gobierno de que todo fuera tan fácil. Sin embargo, como es de suponer esta carta quedó sin respuesta. Es por eso que se crea un frente marítimo presidido por Martín Bustos y por Eduardo Ríos para enfrentar posibles nuevas luchas en defensa de “la fuente laboral”. Se estaba dando la última batalla, se batía la última lucha gremial, se pedía a gritos que se les escuchara y se comenzó a redactar una propuesta de modificación a la ley.

Por otro lado, desde la visión del empresariado y los armadores se percibía la llegada de una especie de paraíso, y cómo no, si ahora las ganancias que podrían recibir excederían con creces los límites de lo antes visto. Por ello, el Gerente de la Cámara Marítima se refirió constantemente a las ventajas del nuevo sistema, sobre todo en la

cual asumirían la responsabilidad total de la estiba y la desestiba (no teniendo como intermediarios a los sindicatos ni a los trabajadores tomando decisiones)

EL FIN DE UNA ÉPOCA

El día 2 de octubre la portada del Mercurio de Valparaíso (1981) se destaca que la nueva Ley Marítima no sería modificada.



Fuente: 2 de Octubre de 1981, El Mercurio Valparaíso.

Las declaraciones del Subsecretario del Trabajo de Valparaíso, Patricio Mardones, dejaron en claro que no se modificaría un ápice, dado que todo lo promulgado en la ley era producto de “acuciosas investigaciones”. Junto con lo anterior, este subsecretario se enfrenta duramente a los ex matriculados porque estaban rechazando los llamados a trabajar, diciéndoles que eran ellos mismos los responsables de perder su trabajo y no recibir nada a cambio.

Es posible distinguir en la prensa un énfasis en resaltar las desigualdades del anterior modelo de legislación marítima, en el cual el estibador “subcontrataba” a un Pinchero para pagarle una menor cantidad de dinero en su reemplazo, sin embargo, desconoce que con la actual ley la discriminación seguiría existiendo, pero esta vez, por parte de los empresarios, ya que se pagarían menores sueldos a los trabajadores, la flexibilidad laboral aumentaría, la especificidad laboral no existiría y los trabajadores no tendrían derecho ni a voz ni a voto. Por lo mismo, a inicios de este mes, la Comach, solicita a A. Pinochet ya no la modificación, sino la derogación de la ley y en una carta expresan:

86

Nunca antes, excelentísimo Señor la historia legislativa chilena había exhibido un precedente o una no solución como la que estamos comentando y que se traduce en desconocer las funciones de estos trabajadores, restarles toda la importancia, de modo de transformarlas en meramente “transitorias”, de abandonar el sistema de nombrada y de sepultar los organismos sindicales que representen los intereses económicos-sociales de sus asociados marginándolos por añadidura de la negociación colectiva (El Mercurio de Valparaíso, Carta enviada a S.E, 1981).

Es más, incluso también las mujeres, agrupadas en el Centro de Esposas de Trabajadores Marítimos, nunca ajenas a la lucha, apoyaron a los hombres del puerto con manifestaciones, intentando mostrar las repercusiones que tuvo en las familias la puesta en marcha de las modificaciones contempladas en la ley. Sin embargo, no recibieron otra cosa que la censura del Ministro Miguel Kast.



Fuente: Octubre de 1981, El Mercurio Valparaíso.

87

Por su lado, la Federación de Estibadores Marítimos también se vio obligada a reducir parte de su planta administrativa.

El día 4 de Octubre (El Mercurio de Valparaíso, 1981) se publica una entrevista realizada por la destacada periodista Raquel Correa a Martín Bustos Gallardo. Es quizás la última vez en que a un dirigente del puerto se le trata como a un político famoso, se exponen aspectos de su vida, se le sitúa en una problemática y se le consulta por sus opiniones respecto a distintos temas. Entre estos últimos es posible observar que Bustos había sido miembro del partido comunista y que, como dirigente gremial abandonó su militancia para responder a sus bases. Así también, se mostró a favor de Allende y se puede percibir que no tenía una mala relación con Pinochet. Pese a las preguntas capciosas de la periodista, las cuales apelaban a los imaginarios colectivos del trabajador portuario como un aprovechador y un interesado en el dinero, Martín Bustos se defiende apelando a la defensa del trabajo, al derecho de éste y a los logros obtenidos por los gremios.



La crisis de los trabajadores del puerto trajo la solidaridad de otros sectores de trabajadores, entre ellos, los trabajadores de cobre, los empleados particulares y la unión de trabajadores democráticos. Así también, el presidente de los trabajadores portuarios estadounidenses Ted Gleason envió un cable a Pinochet manifestando su preocupación por los trabajadores portuarios chilenos y le recuerdan los convenios establecidos con la OIT por su gobierno. Además, algunos barcos chilenos no fueron atendidos en el Callao. Dentro de los apoyos a los trabajadores también estaba el de los pescadores y agricultores, que con sus aportes en este complejo periodo estaban haciendo funcionar 3 ollas comunes en el Sindicato de Estibadores, las cuales alcanzaban para repartir unas 500 porciones. También, funcionaba una posta que atendía a los niños con remedios aportados por varias farmacias.

Claramente, la sociedad se conmovía con el caso de los trabajadores del puerto y más específicamente con el barrio puerto. En esa misma dirección se realizó una misa en la iglesia de los sagrados corazones

solicitada por el Centro de Esposas de los Ex Marítimos de Orillas, por las familias portuarias y por los acuerdos con el empresariado, donde asistieron aproximadamente 600 personas. Una de las únicas respuestas favorables para los trabajadores, en ese momento fue que se modificaría la entrega de la nueva matrícula de acuerdo a la capacidad de los puertos, es decir, se regularía.

El día 8 de octubre de 1981 (El Mercurio de Valparaíso) el Ministro de Trabajo reitera que no se cambiarían aspectos fundamentales de la ley, ya que esta se sustentaba en estudios y es la mejor opción para el puerto y los trabajadores y que todas las problemáticas acaecidas hasta ahora se producían por “dirigentes politizados”. En ese contexto la Cámara Marítima publica en la prensa una declaración pública en actitud conciliadora, para manifestar su posición respecto a la Ley No. 18.032, e indica que estos cambios se sitúan en las políticas económicas del gobierno, llama a la tranquilidad de los trabajadores del sector, al entendimiento entre éstos y los empresarios, y lamenta que los trabajadores hayan hecho oídos sordos a los llamados de las empresas.

En editorial del día 14 de Octubre (El Mercurio de Valparaíso, 1981) la prensa trata la postura de los trabajadores como una “visión distorsionada” ya que en ella se busca la defensa del interés particular o especial por sobre “el desarrollo del país”, que es más fácil trabajar que protestar. En este sentido, se hace patente una derecha dictatorial, totalmente autoritaria, que defiende su posición de forma arrasante. El mismo día se publica una nota del Ministro Kast, donde se declara que a al Presidente no se le habla con amenazas y no se le hacen peticiones irracionales y poco realistas. Finalmente, a los días, el Ministro da a conocer que los marítimos podrán negociar de tres formas: la negociación individual, negociación colectiva al interior de la empresa de estiba y desestiba y a través de los sindicatos de trabajadores transitorios. La fijación de las tarifas no será tripartita y la libertad de trabajo hace imposible entregar a un sindicato el derecho a la nombrada. Tomando en cuenta lo anterior, prácticamente no hubo modificaciones al plan laboral.

La mayoría de los antiguos estibadores matriculados fue consecuente con el acuerdo que hubo en asambleas de no asistir a los llamados de los empresarios a través de los diarios ya que sólo 115 trabajadores obtuvieron el nuevo permiso (principalmente eran embaladores que estaban bajo la influencia de uno de los pocos dirigentes que apoyaba la transformación en el puerto) a fines de mes esta cifra ascendería a 225 ex matriculados de 1.061 nuevos trabajadores con permiso, empero recordemos que esto no certifica un trabajo estable. Con ello, se indica que la gente que pasó a laborar en el puerto fue, principalmente, nueva.

90

Trabajadores se marginan de las faenas portuarias

■ Ex-matriculados acordaron no concurrir a los llamados de los empresarios

Los ex-trabajadores marítimos de Valparaíso decidieron no participar de los listados de personal que las distintas empresas están solicitando para atender las faenas portuarias. Así lo confirmó ayer en la tarde el presidente de la Confederación Marítima de Chile y presidente nacional de los estibadores, Martín Bustos Gallardo.

El acuerdo entró en vigencia de inmediato, al punto que varias empresas se quedaron ayer sin trabajadores, como le sucedió a SAAM, Sudamericana Agencias Marítimas, que había solicitado a los sindicatos 21 ex-matriculados.

Respecto al hecho que las bases decidieron no participar de las pedidas de

personal de los empresarios, afirmó que "son acuerdos tomados en asambleas, producto de la efervescencia que están provocando los efectos de la nueva ley".

DOS RAZONES PRINCIPALES
Martín Bustos Gallardo dijo que los ex-marítimos tienen dos razones prin-

(SIGUE EN LA 14ª PAG.)

Fuente: 14 de Octubre de 1981, El Mercurio Valparaíso.

Otro hecho importante de este mes es que las bases de los trabajadores marítimos declararon "enemigo de los trabajadores" al ex dirigente histórico de los estibadores, Wenceslao Moreno que se encontraba siendo agregado laboral en Washington, por haber hecho declaraciones positivas respecto a la incorporación de la nueva ley.

En una reunión entre los dirigentes de los gremios y el Ministro Kast, se entrega la respuesta oficial del gobierno en una carta de ocho carillas y se informa a la prensa que "no resulta posible suspender la

vigencia de la Ley”. Sobre los distintos temas, primo la ideología liberal como elemento esencial para la redacción de la ley.

Las respuestas fueron las siguientes:

1. Sobre la matrícula: las dotaciones de los puertos tendrán que ver con las necesidades de las faenas. Es decir, con las necesidades de los empresarios.

2. Sobre las negociaciones colectivas: estarían regidas bajo un principio de libertad individual por lo cual serán, principalmente, particulares y no por área.

3. Las compañías navieras pueden contratar personal de su preferencia.

4. No puede limitarse el acceso, aunque pueden establecerse requisitos de idoneidad.

5. Se puede permitir la constitución de entidades sindicales y negociaciones dentro de lo que permita la ley.

6. En pro de la generación de empleos no se prohibirá el cambio de banderas a naves nacionales.

7. Si se integran al nuevo sistema tendrán una compensación mayor (El Mercurio de Valparaíso, 18 de octubre, 1981).

91

Sobre lo anterior el gremio de marítimos rechazó la respuesta del Ministro y mantuvo la posición misma posición anterior, decidiendo seguir movilizados, continuar pidiendo apoyo internacional, solicitando apoyo a sus mujeres y así seguir ganado en la opinión pública. Pero claramente era un diálogo entre sordos, basados en ideologías totalmente contrarias. Pero, como todos los movimientos, poco a poco, comienzan a desquebrajarse y renuncia a su cargo en la Confederación Marítima de Chile (Comach), su secretario Ariel Montoya, ya que su sindicato (de empleados de navieros) decidió sumarse a los llamados del empresariado y él considero que debía responder a sus bases. Y, a fin de mes renunció su vicepresidente Arturo Mayorga (El Mercurio Valparaíso, 28 de octubre, 1981) y una cantidad importante de matriculados se integró a las nuevas filas. Finalmente el día

31 se anuncia que el puerto vuelve a la normalidad, que los estibadores resolvieron poner fin al conflicto y reintegrar las faenas.

Los marítimos decidieron insistir esta vez con el Presidente de la República, lo cual representaba para ellos la alternativa final, este último se comprometió a revisar la ley. Pero sólo recibiría a las directivas con una limitante: que se reintegraran a las labores. Con esto, se ponía fin a un conflicto, era la derrota para los trabajadores marítimos y también de organización que los agrupó durante varios años, la Comach, con la libertad de acción en que quedaron los gremios ya nunca más volvería a suscitarse una lucha colectiva tan grande por parte de los portuarios.

CONSIDERACIONES A PARTIR DEL ANÁLISIS DE PRENSA Y SU RELACIÓN CON LA HISTORIA DE LOS ESTIBADORES

Los últimos 44 años de la historia de los estibadores, desde el ángulo de la prensa oficialista pro empresarial, donde las noticias, titulares y contenidos transitaron en distintos escenarios, desde uno en que los conflictos eran diversos, pero en los cuales los trabajadores tenían posibilidades de lucha, de negociación con las autoridades y de consecución de sus objetivos, a otro en el que fueron desplazados al margen de las decisiones del puerto, donde ya negociar o siquiera conversar con la autoridad era posible.

Considerando esta trayectoria, y a partir del análisis de la prensa, el primer proceso estuvo caracterizado por una relativa rutina y estabilidad de los conflictos entre los estibadores y la Cámara Marítima de Chile. En general, podemos observar que la prensa oficial despliega un interés en cubrir los conflictos y sus etapas, pero sin profundizar cómo se gestan ni cómo se desarrollan específicamente. A su vez, si bien los conflictos de los estibadores que logramos identificar adquirirían una “cobertura nacional”, su tratamiento discursivo era acotado a las demandas de los estibadores, al interior de

un contexto regional. A su vez, desde la prensa no es posible inferir una ideologización o politización de los conflictos entre el capital y el trabajo, se observa más bien una vocación gremialista en torno a los conflictos y demandas.

En segundo lugar, es posible relacionar los conflictos entre los estibadores, los empresarios y los gobiernos con las disputa hegemónica al interior de la élite sobre el proceso de instalación del modelo de producción nacional-desarrollista y los efectos de la crisis del mismo durante la década de los 60. De hecho, las ventajas logradas por el sector durante la década del 30 se explican por las políticas pro trabajadores de Carlos Ibañez del Campo, las consecuencias negativas y los prejuicios esgrimidos a los estibadores debido a la promulgación de la “Ley de Defensa de la democracia”, la disputa social que terminó por enfrentar al movimiento de los trabajadores con las políticas liberales que intentaron solucionar la crisis inflacionaria del país o la discusión sobre la propiedad de la nueva empresa portuaria, en un contexto de crisis de la productividad del sector y de fomento estatal de la economía, expresan lo antes señalado.

93

Por último, observamos que los procesos o hitos de la modernización o mecanización portuaria de Valparaíso, sobre todo desde la década de los años '60, si bien son tratados con bastante interés por la prensa oficialista, no es posible observar un claro interés en integrar a los procesos de modernización las condiciones laborales y culturales de los trabajadores y, en especial, de los estibadores.

Durante la segunda etapa del análisis, en particular, desde la ofensiva del régimen militar para transformar las reglas del juego en el área laboral, el proceso fue acompañado por una gran campaña de desprestigio, desplegado por la prensa, en colaboración con la cámara marítima donde se promovió la idea de que el funcionamiento de las empresas del Estado se basaban en lógicas obsoletas necesarias de cambiar. Mas, por sobre todo se desacreditó a los trabajadores por su forma de organizar el trabajo, la cual quedo etiquetada como “desigual,

aprovechadora y floja”. En este sentido, podemos señalar que la prensa de la década de los 80, configuró una especie de violencia simbólica, personalista y descarnada en torno a la figura del estibador, destacando sus aspectos negativos, con el claro interés de legitimar en la opinión pública los cambios en el sistema portuario y laboral asociado al traspaso del monopolio corporativo que poseían los trabajadores a un nuevo monopolio privado empresarial.

94 Profundizando en esta imagen, y en relación a la problemática de subcontratación de los matriculados hacia los pincheros, la prensa oficial fortaleció la idea de que aquellos solo se dedicaban a “mandar” a los pincheros, aprovechándose de su trabajo sin ellos cumplirlo, promoviéndose así una representación social negativa del estibador matriculado, que prevalece hasta nuestros días. Sin embargo, esta imagen que desvaloriza al trabajador y obvia la consideración de que éstos eran obreros, que hacían una labor pesada, que eran hombres que trabajaban desde los 15 años de edad, provenientes de las familias más pobres. Así también, omiten el hecho de que estos trabajadores eran personas que contribuyeron al desarrollo del puerto, le dieron vida, un carácter, y construyeron una forma de vida portuaria, asociada al esfuerzo físico y la bohemia. Finalmente, también se niega el hecho efectivo de que, producto de una vida portuaria activa, existía una gran circulación de dinero que desapareció como consecuencia de privatización en el puerto, que trajo consigo importantes reducciones en los empleos y una gran baja en los sueldos, lo que se llevó como el viento toda la actividad del barrio, dejando solo recuerdos y un lugar en abandono.

Nos parece relevante, también, constatar la distancia que fue produciéndose entre el gremio y la elite gobernante en torno al debate cada vez más técnico para resolver los problemas de productividad del sector marítimo portuario y los efectos de la inflación que afectó al país durante gran parte del periodo

CAPÍTULO III:

LOS RELATOS DEL VALPARAÍSO QUE FUE

En esta sección nos referiremos a los relatos de los estibadores sobre el puerto, su organización y diversas temáticas hasta los años 80. En ellos, recogemos las voces de distintos estibadores y pincheros pertenecientes al Sindicato de Estibadores jubilados de Valparaíso, que trabajaron antes de la privatización del puerto de Valparaíso. Muchos de ellos al día de hoy ya no se encuentran con vida.

95

Esta sección del libro se divide en dos partes, la primera, se abordarán temáticas relacionadas con la organización y la valorización del trabajo y, en la segunda, en aspectos sociales, comunitarios e ideas sobre el patrimonio.



Fuente: Archivo, sindicato de Estibadores Jubilados

INCORPORACIÓN Y ESTRUCTURA LABORAL DE LOS ESTIBADORES: DESDE EL PINCHERO, EL SUPLENTE A LA MATRICULA.

En este apartado nos referiremos a los relatos referentes a la iniciación en el campo de la estructura laboral marítima portuaria y en el oficio de estibador. En general, estos trabajadores ingresaban al campo laboral como trabajadores informales o “pincheros” como se les decía comúnmente. Desde muy jóvenes, aproximadamente de los 15 años, ya se iniciaban en el oficio, muchos de ellos provenían de familias muy pobres de Valparaíso o de la quinta región. En general, las motivaciones de iniciar tempranamente la vida laboral, se debían a necesidad de cooperar económicamente a las familias, abandonando por ello la vida escolar.

96

En general, los aspirantes a estibador ingresaban a este mundo laboral por medio de una invitación hecha por familiares o amigos de los trabajadores autorizados, o cuando se “corría la voz”, en caso de la alguna necesidad de mano de obra. A su vez, es posible identificar en los relatos ciertos elementos relacionados con la casualidad y la espontaneidad con la que los estibadores o “pincheros” ingresaban al gremio: este tipo de vinculación, menos formal, es implícitamente valorada por los entrevistados: en ella se expresa una cierta distinción ante los demás, un cierto reconocimiento social, el que debía ser devuelto con honor.

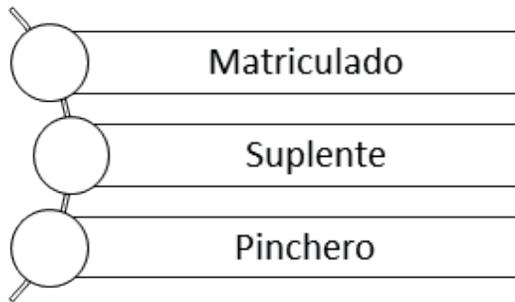
En algunos casos, la “amistad” fue un mecanismo para conocer el trabajo de estibador y recibir la invitación inicial, en otros, los acuerdos informales entre estibadores y trabajadores eventuales se traducían en una especie de complicidad mutua. Por ejemplo, en palabras de uno de ellos:

Llegué por la amistad, todos llegamos así, que un amigo te invitó, o de repente faltaba gente que viniera a trabajar y como se ganaba dinero uno se quedaba aquí, además yo no tenía padres, no tenía nada, tenía que luchar desde muy niño (Estibador 2).

La estructura organizacional de los estibadores se definía de la siguiente forma: el “Pinchero” era aquel trabajador que estaba a la espera de la oportunidad, aquel que era contactado por los propios estibadores que eran suplentes o matriculados y tenían mayor poder e influencia, ya que podían decidir la cantidad y el tiempo de trabajo del pinchero. Los “Suplentes” eran una categoría mayor a los pincheros y menor a los trabajadores matriculados, tenían una seguridad laboral y sus faenas se enfocaban a tareas de más esfuerzo y peligro que el de los matriculados. Por último estaban los “Matriculados”, quienes poseían mayores seguridades, beneficios laborales y gremiales.

Ilustración 1 Estructura Organizacional de los Estibadores

97



Fuente: elaboración a partir de los datos

Recogiendo lo anterior, podemos reconocer en la estructura organizacional dos grandes canales; en primer lugar, la distinción social al ingresar con el compromiso de honor de devolver este reconocimiento y, en segundo lugar, una distribución del trabajo físico desde los más jóvenes a los más adultos, en la que las maniobras o tareas de mayor exigencias eran asignadas a los más jóvenes y las tareas de organización técnica específica a los más adultos.

Ahora bien, desde la visión de los pincheros, opera una sensación de diferenciación negativa respecto de los matriculados ya que, en algunos casos, este proceso se observa como una discriminación y, para otros, una etapa necesaria para aprender el oficio: para un primer grupo, la etapa “Pinchero”, se presenta desde un sentimiento de postergación e injusticia, esto significó esperar muchos años el ascenso a la posición de matriculado. Sin embargo, para otros casos, se presenta desde un sentimiento de seguridad, esta era una etapa más bien de aprendizaje por el cual se tenía que cumplir para llegar a tener un puesto adecuado. Nuestra interpretación, es que esta diferenciación se debe al hecho de ciertos elementos facilitadores que hacían más rápido el ascenso entre unos y otros: el “pituto”, la cercanía familiar o la relación con los dirigentes coadyuvan al hecho de escalar en la estructura jerárquica.

Otro aspecto relevante de destacar es de que para la opinión pública porteña, a los pincheros se les decía “Medios Pollos”, concepto que apelaba al desprestigio y estigma de su condición de explotado y “ser menos” que otros: concepto o estereotipo externo el que, sin embargo, también operaba internamente en el mundo laboral de los estibadores, el que actuaba como un mecanismo de construcción de identidades personales y colectivas. Por ello, el concepto de “medio pollo”, a partir de una resignificación desde la visión de los estibadores, trae consigo, en un primer momento, un rechazo y, en un segundo momento, una reafirmación en tanto “pinchero”, ya que este concepto apelaba desde una autodefinición a una categoría de mayor valor, que permitía el acceso a una trayectoria laboral estable y una participación reconocida en el puerto.

En ese sentido el itinerario hacia ser estibador se basaba en un avance progresivo desde puestos de menor jerarquía, prestigio y protección a uno de mayor jerarquía, prestigio y seguridad laboral. La siguiente cita es una descripción de lo planteado:

...la matrícula de nosotros era muy interesante porque no cualquiera tenía matrícula de estibador porque al llegar a estibador había que pasar de pinchero, suplente y una pila de cuestiones, sus 3-5 años entonces ya cuando pasaba a la planta y tenía su matrícula por medio de la gobernación marítima, pucha, ya éramos de planta ya, no nos podían echarnos no, bueno, si hacíamos un robo adentro que te robaban tanto té y un etcétera y cuestiones acá lo pueden echarlo o caducarlo como se llama, pero nunca llegó nadie llegó a caducarse de alguna cosa entonces la matrícula era muy interesante aquí, los que tienen matrícula eran. Yo a los 23 años tenía matrícula a los 24 más contento que un perro con pulga (Entrevista grupo Natural).

99

LA VISIÓN DE LOS PINCHEROS Y SUPLENTES: LOS CONFLICTOS LABORALES SILENCIADOS

De los relatos emerge la diferencia entre los roles de pinchero, suplente y estibador. Interpretamos que su expresión al interior de la cultura organizacional fue más bien latente, debido a los lazos de dependencia que existían unos entre otros y a la importancia de las relaciones laborales para acceder a nuestras posiciones. No obstante, el status de los matriculados fue fuente de tensión constante para los pincheros, expresado, por ejemplo, en su integración o no en las listas de cuadrillas. O también en aspectos como el nivel cultural, educativo o capacidad técnica intelectual para operar las nuevas tecnologías en las tareas de estiba y desestiba.

A partir de los relatos, es posible observar diferencias en torno a las estrategias utilizadas para acceder a un trabajo socialmente valorado y bien remunerado y, principalmente, mantenerse y acceder a nuevas posiciones. Para unos, los estibadores matriculados, el derecho era propio, ganado y generalmente adquirido por contactos

familiares. Por ejemplo, se describe en un caso, que muchos de los pincheros podían acceder rápidamente a la matrícula en cuanto se incluían en listados especiales por ser hijos de estibadores. Para otros, pincheros o suplentes, las oportunidades laborales fueron azarosas, producto de “contactos” y amistades de alta inestabilidad, en algunos casos, se describen situaciones de injusticias en el pago de los sueldos y beneficios.

100 Ahora bien, es importante destacar que no sabemos si esta situación fue generalizada o no, pero lo que sí podemos señalar es que desde los relatos analizados emerge una protesta acallada por muchos años y un malestar muchas veces resignado, hasta estos días. Interpretamos que los lazos de interdependencia, al interior de una cultura organizacional con influencia y tutela sindical, fueron muy relevantes para el acceso, para la continuidad y el ascenso de sus miembros.

Como ya lo hemos dicho, uno de los mecanismos de distribución del trabajo de estibadores era el denominado “Medio Pollo” o estar “a la pinche”. Por un lado, según los consultados, esta era una práctica recurrente, legítima y bien remunerada por los trabajadores “Matriculados” a sus contratados “a palabra”: “los Pincheros”. Por otro lado, esta práctica laboral era también blanco de críticas y de cuestionamientos a los estibadores: se les acusaba de explotadores y aprovechadores de los más jóvenes, principalmente.

...el medio pollo consistía en que íbamos a trabajar por un patrón en ese tiempo, por ejemplo, usted bajaba en la mañana y quería trabajar me mandaba a mi po oye anda a trabajar tú. A veces me cambiaban el nombre, el nombre se llamaba porque a veces el patrón iba a nombre de él. Y a veces el patrón decía ya oye cámbiate el nombre y uno se cambiaba el nombre. Trabajaba todo el turno y al otro día se iba a pagar y le daba la mitad, si quedaban por ejemplo 15 mil pesos, 7500 un patrón bueno le

daba un poco más...Pero aquí se hacía por qué, porque el trabajo era muy pesado en esa época. Lo que empezó la conversación al comienzo, entonces el ser humano se agota pero ese hombre ganaba 'plata, imponía. Y hoy en día todos están jubilados entonces en el fondo no era tanto la discriminación ni que le quitaran la plata (Entrevista Grupo natural).

Ahora bien, las situaciones de vulneración de derechos a los subcontratados existieron, efectivamente, aunque su extensión es difícil de dimensionar. Por ejemplo, el tema previsional era un área de disputa entre los “Matriculados” y los “pincheros”, jóvenes y, creemos, en relaciones contractuales estables entre estos: en general, estos se “quedaban” con los ítems relacionados con la jubilación y los últimos solo recibían el sueldo acordado. También existe una visión de “contrabandistas” o de ladrones de estos hacia los estibadores.

101

...él que tenía su matrícula de estibador por años no se dedicaba a trabajar, le interesaban solamente las imposiciones pa poder jubilarse y él era contrabandista y me mandaba a trabajar a mí. Mi hermano era guardia de él y por intermedio de él me mandaba a trabajar a mí. Y él se llevaba las puras imposiciones y a mí me daba el sueldo entero. Había otro que todavía está en actividad ahora o sea, no está en actividad sino que está a punto de jubilar (otro estibador era igual) que él iba también po, iba a puro piratear po eran piratas en ese tiempo, contrabandistas y me metía a la guarida de mi papá po y me mandaba a trabajar a mí y se llevaba las imposiciones y a mí me daba sueldo entero pero no todos eran así (Entrevista grupo Natural)

En segundo lugar, existieron también conflictos entre los “Pincheros” y los “Matriculados”, relacionados con la protección a los privilegios obtenidos por parte de los matriculados y la aspiración a

pagos justos por parte de los pincheros en lo que tiene relación con la seguridad social. En palabras de estibadores:

la gente de afuera habla porque no tiene idea de los procesos que han sucedido aquí adentro, pero en este caso, por ejemplo, todos nosotros él, él, yo, todos los del lado de acá,, todos los que éramos jóvenes en ese tiempo, no éramos los de planta, no éramos ni suplentes y éramos pincheros y nos mandaban igual a trabajar por la mitad con la diferencia con la diferencia que yo, no se me va a olvidar nunca, que los viejos antiguos mucho más antiguos que nosotros eran medios sinvergüenzas, los mandaban a trabajar y lo esperaban a la salida del no sé a quién le habrá pasado, por lo menos a mí me pasó, a quitarnos la mitad del diario.

102

Estibador 5: a la mitad, a la mayoría.

Estibador 3: que nos iban a quitarnos la mitad del diario. Tenían descuentos de cooperativa, tenían descuentos por caja de ahorro.

Estibador 6: medio costín que se llama en este momento.

Estibador 4: y la mitad de eso nos daban la mitad a nosotros o sea, nos daban.

Estibador 3: medio costín que a los viejitos nos daban...

(Entrevista Grupo Natural).

Así también, existe el reconocimiento por parte de los pincheros que dentro de los estibadores matriculados había una diversidad de personas, algunas más comprensivas y solidarias que otras que ofrecían al pinchero un trabajo más completo. Así también no todos los picheros pensaban que ese sistema no era “malo” del todo ya que en definitiva era lo que les daba trabajo. Pareciera ser, que más que ellos estuvieran disconformes era una crítica social la que imperaba y que, interpretamos, en parte era promovida por la prensa.

“quédate con el diario no más y la mitad del sueldo miti mota, habían buenos hombres que decían sabís que más quédate con... anda a trabajar y te quedai con el turno y ellos no sabían lo que uno podía ganar(...) pa mí los gallos nos daban pega, justo o injusto nadie gritaba, nadie gritaba, si los que gritaban eran... si nosotros mismos hacíamos los comentarios a las micros, oye fui a trabajar al puerto y gané tanto y un turno entonces me gané tanto, y entonces de que trabajaste por la mitad y ahí la gente empezó a tomar asunto de lo que se hacía en el puerto, nosotros no íbamos andar pregonando que éramos medios pollos” (Pinchero 9).

En síntesis, podemos observar una diferencia en los relatos de los estibadores de planta o suplentes y los pincheros. A su vez, existen elementos que nos permiten distinguir diferencias en el modo de referirse el uno al otro: para los pincheros, las diferencias salariales, los aspectos morales relacionados con los estilos de vida y los perjuicios en cuanto a seguridad social, son aspectos que manifestaron una diferencia negativa importante al interior del gremio de estibadores.

103

Ilustración 2 Relatos de Pincheros

PINCHEROS	ESTIBADORES
Ganaban poco dinero	Ganaban mucho dinero
Ordenados	Desordenados
Recibían la injusticia de algunos estibadores en cuanto a los acuerdos	Algunos perjudicaron a los Pincheros en cuanto a los acuerdos laborales.
Honestos	Deshonestos

Fuente: elaboración propia a partir de los datos

LA VISIÓN DE LOS ESTIBADORES: UN BENEFICIO PARA TODOS.

Empero, los relatos de los estibadores con matrícula señalan que este sistema era valorado ya que permitía redistribuir el trabajo que había, por ejemplo, cuando una persona se enfermaba y no podía trabajar se ponía el nombre de otro trabajador y así el que estaba enfermo no perdía la imposición por su trabajo y, con el apoyo de otros, se lograba un beneficio mutuo.

104

Ahora, lo que hubo siempre y eso fue beneficioso para toda la gente que trabajó (...) iban a trabajar por los enfermos, me entiende usted. Hacer las imposiciones. Por ejemplo usted está enfermo y anciano, le faltaba para jubilar, no tenía hijos ya, para que no se fuera pelao ya, se le ponía Santiago Medina, ya, todos los días Santiago Medina y usted... (Estibador 5).

Así también, cuando un trabajador no iba a su trabajo, otro trabajador podía ir en reemplazo de él o bien otro podía realizar un turno extra. Porque como dicen los relatos: trabajo no faltaba para nadie. En ese sentido, los estibadores matriculados consideran que esta forma de distribución de trabajo ampliaba las posibilidades a otros, lo que implica que el trabajo no se media por calidad, sino por magnitud, extensión de los beneficios para otros.

Ilustración 3 Relatos de Matriculados

ESTIBADORES	PINCHEROS
Tenían mucho trabajo y repartían (generosos)	Se beneficiaban con la gran cantidad de trabajo que había
Tenían más beneficios en su trabajo porque ya habían pasado por la condición de pinchero o aprendices.	Se encontraban en una etapa de aprendizaje para optar a una mejor condición laboral (estibador). Por ello realizaban faenas más pesadas

Fuente: elaboración propia a partir de los datos

En este sentido, a nuestro juicio, desde los relatos se desarrolla la idea de que era mejor que hubiese trabajo a que no hubiese, ya que en ese tiempo si había y se repartía, en cambio en la actualidad esto no puede realizarse. Así, no importaba tanto la calidad o las condiciones del trabajo de estiba, sino la oportunidad, la posibilidad de llevar dinero a la familia, de redistribuir y paliar la cesantía y la pobreza con un trabajo relativamente digno y bien pagado. Ahora bien, desde lo relatos se desprende la constancia en considerar que este mecanismo permitía la oportunidad de que un pinchero podría tener el mismo trabajo que el matriculado de modo estable y, quizás, después de “pagar el piso”, poder esperar una ratificación legal de su oficio a través de la obtención de la matrícula. Creemos, de hecho, que esta evolución de la condición laboral se realizaba con bastante frecuencia, considerando que el desarrollo se basaba, entre otras causas, por la experiencia laboral que acumulan, al interior de las faenas, los propios estibadores, quienes se convertían, literalmente, en profesores de las nuevas generaciones.

105

Estibador 5: Después fuimos profesores de los muchachos, aquí po, de los más nuevos, y no solamente después los horquilleros necesitaron sobresalir, sino que también, en esos años ya se estaba viendo la grúa...

Entrevistador: ¿Tenían que pasar por un proceso de selección la persona que quería ser...?

*Estibador 5: Era la experiencia la que importaba, había que meterse no más, y echar una pluma abajo ya aprender así no más po, al mismo tiempo arriba del buque el más intruso aprendía, había su cuota de profesionalismo, aquí todos eran profesionales, el estibador era un profesional porque sabía su pega, estibaban desestibaban, el movilizador también era profesional, todos tenían su escalafón de profesionalismo.
(Entrevista grupo natural).*

Desde esta visión, el sistema laboral era totalmente aceptado, era el que había y gracias al cual el trabajo no faltaba, porque si el estibador sólo hubiese hecho su trabajo sin compartirlo, otros no habrían logrado la oportunidad de trabajar en este rubro. En ese sentido, prevalece una idea sobre la generosidad del estibador hacia los otros, de alguna conciencia social con el otro.

ESTIBA Y DESESTIBA: EL ARTE DE LA CARGA MARÍTIMA

106

Los relatos en torno al arte de estiba y desestiba son muy apreciados por los estibadores consultados. Éstos se relacionan generalmente con periodos específicos de trabajo y, a su vez, con sus consecuencias a largo plazo; por ejemplo, la “Temporada de la Fruta”, periodo que se inicia a fines el año y se extiende durante el verano, probablemente relacionado con el ciclo natural de los cultivos en nuestro país. Es un periodo muy destacado por los estibadores, suplentes o pincheros entrevistados, es un recuerdo claro, que para ellos es de fácil de evocación.

Era la temporada de la fruta que.... la temporada que empieza más o menos en octubre, noviembre y diciembre, enero, febrero y marzo... ya en abril empieza a bajar...Entonces...el sistema que teníamos del trabajo, yo bajaba a la bodega y a veces me decían te toca tirar cajas de manzana, que le llamaban... Como ser esta era la bodega, y entonces la caja había que tirarla de a una a la bodega, al hombro, corría para allá uno... echándole la caja. Llegaba la otra linga¹, al hombro y corriendo para allá y empieza achicarse para acá la bodega. Cuando no, venía saquería, que ese de allá, el arroz, el azúcar en ese tiempo cuando llegaba los sacos de azúcar, esa era pega pesada, súper pesada, que ahora gracias a dios, tengo insuficiencia renal crónica, por riñones todo eso. Entonces esa era pega pesada” (Pinchero 4).

¹ Linga: Cualquier mercadería surtida preparada para ser cargada y ser tomada por una grúa.

Un momento muy recordado es el denominado de la "Saquería", relacionado con el trabajo de transportar a los barcos sacos con diferentes productos; dentro de estos se destacan el transporte del azúcar, la cebada y el arroz. El relato de la saquería se relaciona con los peligros y los efectos negativos que tenía este trabajo de carga en la salud de los estibadores; las consecuencias en enfermedades renales y otras son frecuentes. Se destaca además la peligrosidad de algunos productos que se descargaban con ese procedimiento, por ejemplo, la "Semisesoa" o soda cáustica. A su vez, es interesante vincular esta consciencia de los peligros del trabajo y la actitud que estos mostraron en torno a esta problemática; podemos indicar que los estibadores se enfrentaron a esta situación "asumiendo un costo", desde el conocimiento de los peligros. Por último, es interesante relacionar esta actitud con la red de protección que existía, tanto en el propio sindicato como en el sistema de salud del sindicato, los cuales garantizaban una serie de beneficios a los accidentes en el trabajo.

107

En el caso de los estibadores consultados en la entrevista de grupo natural, dos elementos se agregan a lo antes señalado: son recurrentes en estos relatos, por un lado, las tareas específicas que se realizaban en torno al "Carbón" y luego con el "Cobre". Pensamos que, en general, las diferentes mercancías que hemos enumerado fueron configurando el imaginario del trabajo del estibador, ya que la relación permanente con estos productos fue generando el sentido común o el mundo vivido. En general, observamos que estas mercancías evocaban una valorización a la actividad, la acción y el trabajo en equipo en torno a las tareas específicas. Para el caso del carbón, tenemos el siguiente relato que lo describe:

E5: Ustedes trabajaron en el carbón, y yo considero que esa es la pega más pesada aquí en los estibadores, yo fui al carbón cuando estaba la pala mecánica, el carboncillo también era pesado... Era una pala así de grande, así tremenda pala... que pesaba como

500 mil, así tremenda, así nosotros fuimos al carboncillo que para nosotros era extremadamente duro, pero ellos se reían en el carboncillo, estaban acostumbrados... (Entrevista grupo natural).

Para el caso del cobre, tenemos el siguiente relato que lo describe:

E1: Bueno, yo llegue el año 61, lo más pesado que era después, era el cobre, había que poner el cobre ...pesaban más de 120 kilos, había que ponerlos, unas barras de cobre puro que le llamaban, que ahora con la nueva normativa van enguinchados y en containers, porque era lo que pasaba, supongamos que ese era el hoyo de la bodega, venía la linga, venían su 8 o 10 en cadena que era muy peligroso, te picaban, tenían mucho filo los puros, entonces llegaba ahí y colocábamos unos caballetes, esos que se ponen en las casa en las fiestas, esos caballetes, y encima iban unos cuarterones, 2 por 4, 4 por 8, de roble, firme, entonces le echábamos grasa o cera, entonces corríamos dos para allá y dos para acá, dos tiraban, era largo, era de aquí al fondo, la distancia que había que tirarlo, entonces era muy sacrificado, uno terminaba con los riñones en la mano, si para estibar 60 o 70 toneladas había que estar todo el día (Entrevista grupo natural).

108

De otro lado, el trabajo de estiba y desestiba también consistía en operar entre grandes cargas y la maquinaria disponible para transportarla al borde del muelle. En general, el trabajo se organizaba en equipos o “cuadrillas” las que se componían de 9 hombres y cuando trabajaban para el agua eran 11 o, algunos casos, estas aumentaban de 14 o 15, cuando había que trabajar con la pluma de sobrepeso (Estibador 2). En estas “maniobras” es interesante observar el valor a la “habilidad” y el “riesgo” que esta tenía asociada. A su vez, desde los relatos, se destacan las comparaciones entre una época de baja intensidad tecnológica a una posterior, en donde el trabajo humano es reemplazado por las máquinas.

...antes...uno tenía que subirse al barco, venía la grúa, porque a veces las huinchas² de los barcos no tenían la capacidad de levantar un container tan pesado, venían las demás que se llamaban una grúa que recorría todo el puerto, ahora no, como le dijo son los zepelines, entonces esa grúa se atracaba al barco, entonces uno se subía al barco... y la grúa traía los estrobos³ con ganchos, entonces uno tenía que subirse al container, dos allá y dos acá, eran 4 arriba del container, para engancharlo, cada container en las puntas tiene, para meterle el gancho y ahí lo saca para afuera, ahora no, baja la gantris, lo chupa y lo saca” (Pinchero 4).

En tercer lugar, observamos una alta valorización realizada por los estibadores consultados, en torno al conocimiento técnico necesario para realizar las maniobras de estiba y desestiba a través de las maquinarias. Por ejemplo, el trabajo en la “Horquilla” (grúa) y sus funciones específicas a cargo del “Huinchero” o el manejo de la “Pluma”, implicaban para estos un conocimiento técnico específico, difícil de saber por cualquier persona, vinculado a personas más inteligentes que el promedio del gremio; justamente, se destacaban por su maestría en el manejo y por el tiempo que habían dedicado al estudio de éste.

109

Yo entre en el periodo un poco antes que llegara la horquilla, yo llegué el año 67 aquí, llegué joven aquí, las horquillas andaban circulando ya, lo que más me llamó la atención a mí, como a mí me han gustado siempre las operaciones, operar las cosas, me llamo la atención ser operador, en ese tiempo no cualquiera se subía a la horquilla, eran nuevas, para acá todo eso era nuevo... incluso llegaron muchos en la posición de que

2 *Huinchas: Del inglés “Winch” (torno), también conocida como pluma. Es una grúa (a vapor o eléctrica) que opera dentro del barco y moviliza la carga utilizando cadenas y cables. Opera desde la bodega al muelle y viceversa.*

3 *Estrobos: cable de metal u otro material que era utilizado frecuente para amarrar las distintas mercaderías.*

yo manejo mi automóvil, manejo mi camión, pero subirse a la horquilla era totalmente distinto, de partida, las tracción de las horquillas eran las ruedas traseras, no se ahora, parece que es igual, entonces llegaba el conductor de auto o micro a manejar la horquilla pensando que era fácil, se caían, tenían que tener la práctica y la constancia un poco, más encima las horquillas llegaron en primera instancia para trabajar en tierra y después empezaron a tirarse a bordo, y tenían que haber horquilleros de abordó y horquilleros de tierra, entonces tanto la horquilla como los operadores eran los idóneos para trabajarlos a bordo” (Entrevista Grupo Natural).

110 Sin embargo, existe también una auto-desvalorización a la escasa preparación formal escolar o universitaria de los estibadores. Esto se explica, en parte, porque en ese tiempo el ingreso al mercado laboral se realizaba a una muy temprana edad; por ejemplo, existen casos de trabajadores de 14 a 18 años, los cuales preferían más bien trabajar que dedicar ese tiempo a la Escuela, dada las precariedades económicas que tenían las familias.

En general, podemos señalar que los relatos intentan expresar que el trabajo de estibadores era una tarea compleja y exigente. En sus palabras, el trabajo de estiba y desestiba era “pesado” pero, también reconocen, que éste era “bien pagado”. En definitiva, la estiba y la desestiba es recuerdo claro, querido y vivo en los estibadores entrevistados. A su vez, se desprende de los relatos que existía un lenguaje particular y, por lo tanto, una cultura propia, basada en la diversidad de faenas, lo que lo hacía un trabajo diverso, alejado de la monotonía de la vida, además de ello, el trabajo se realizaba en grupos donde las personas trazaban importantes vínculos afectivos, lo cual incrementa la valorización de este trabajo

Una anécdota recordada por los entrevistados, y que expresa tanto el conocimiento técnico como la cultura popular en las faenas, es que lo que le aconteció a una representante de la inspección del trabajo al ir a observar en directo el trabajo de estiba o desestiba:

Hay anécdotas, de épocas antiguas, entonces fue con una ministra o una directora del trabajo para ver cómo se trabajaba, para ver los turnos, y tanta cosa que había acá, la pega, el trabajo, y no faltó el portalonero, los argentinos dicen oye “¿Qué hora es?”, y ellos dicen las cuatro y pico, salió el portalonero de la grúa u huinchas también se le llamaba, y él dijo “¿oye estira el pico?”, entonces la niña dijo, oye que rotos estas personas, entonces Weseslao le dijo, no, es un término marítimo, de la grúa que tire el pico, o la grúa, entonces le explico que era estirar la pluma para trabajar, entonces no faltó el que dijo oye portalonero “jecha la zorra!”, y la zorra era un carrito con 4 ruedas, que en ese tiempo no había horquillas, entonces se llevaba toda la carga de aquí para dentro, en ese tiempo existían los ingleses con bolsillos creo que se le llamaban, y quedaba lejos para llevar una caja de cebollas, entonces se recibía la linga y se tiraba por la zorra que se llamaba, todas esas anécdotas pasaban.” (Entrevista grupo natural)

111

EL PELIGRO EN EL TRABAJO LOS ACCIDENTES Y LA MUERTE, UN REFERENCIALIDAD BURDA.

Sin duda el trabajo del estibador era de muchos riesgos, el trabajo con pesos, la altura de los barcos, la movilidad de grúas, los distintos tipos de cargas, etc., hacían de este trabajo más bien una aventura, en la cual el trabajador se sumergía cada día en una circunstancia diferente. Así, recordadas son las tareas con las grandes palas para levantar el carbón en tinas, los trabajos con soda cáustica, el trabajo con corvos,

entre otros. Estos trabajos, según el sistema de tarifado o el régimen de salarios especiales por el trabajo de estiba y desestiba, eran pagados de mejor modo en comparación con trabajos de similares condiciones, por ejemplo, el minero, lo que implicaban una peligrosidad tremenda, así también involucraban una protección especial, que muchas veces, los trabajadores no utilizaban. Estas faenas hacían que los accidentes y las enfermedades fueran prácticamente “pan de cada día”, porque también muchos de los antiguos trabajadores de estiba al día de hoy poseen problemas en la espalda por los pesos que levantaban, entre otros problemas de salud.

112

Yo tengo problemas a la columna, si yo me subo al metro me voy parado, porque me molesta, fue tanto lo que trabajamos, los buques de las cuestiones Pereira, llevaban carga para Punta Arenas (...) y yo era cabro, tendría 17 años, teníamos para subir, como un saco de ciento y tantos kilos, anótelos, y usted sabe que la cebolla no es lo mismo que una cuestión sólida, tienes que subirla por ahí (Estibador 6).

Esta situación provocó problemas para todo un sector de la sociedad que han quedado rezagados, de los cuales la empresa portuaria de Chile ha quedado ajena, sin hacerse cargo de esta responsabilidad.

En relación a lo anterior, los estibadores tenían una cercana relación con la muerte a través de los accidentes experimentados u observados. La referencia a la muerte es constante y la reflexión si bien está, en cierta medida, ausente tiene una referencialidad teatral, se recuerda como escena y se recurre a lo burdo, donde lo real se distorsiona para re significarse y decir: “le ganamos a la muerte”. En esa dirección, la muerte se relata con crudeza, identificando cada detalle del proceso que desencadena en la muerte y la escena fatal se describe de forma frontal.

Montones de estibadores ahí, le faltan dedos, las partes enfaladas que le decían, porque estaba el puro aquí puesto, y tenían que estar de acuerdo para empujar los dos juntos por arriba, y de repente empuja uno de los dos, le pegaba, le sacaba el guante y la mitad del dedo afuera (...) estábamos echando unos fardos nosotros en esos puentes, se llama esas parte de las bodega (...) y abajo estaba lleno de cobre, de barras grande de cobre, y estábamos sacando algodón, y estábamos arrastrando los fardos de algodón que pesan doscientos y tantos kilos con un huinche y caían adentro, y caían, y ahí hacíamos (...) las lingas, estuvimos toda la mañana trabajando ahí, y de repente aparece el capataz, y va mirar, y pasa por ahí donde está hablando, los que cerraban la bodega, y pasa por ahí, “pun” le corta el brazo, y “puj” se reventó si cayó arriba del cobre” (Estibador 4).

113

Así mismo, es posible distinguir en los medios de prensa una referencia distinta con la muerte a la que existe actualmente. La prensa de los años 60 y 70 tenía un marcado carácter sensacionalista donde no sólo se mencionaban muertes y tragedias, sino que también éstas eran mostradas a través de imágenes. Las fotos de las tragedias eran expuestas sin censuras, podía verse, la sangre, los cuerpos recién muertos, los restos de los accidentes, de manera evidente.

Empero, esta relación con la muerte también llevaba a vivir la vida de otro modo, aceptando su transitoriedad y fugacidad, lo que implicó que al estibador se lo relacionara con que era un vividor, apegado a lo presente, y que pese a su sacrificado trabajo vivía la vida con soltura, celebrando cada día. De hecho, esta condición puede ser considerada como una de las causas del carácter bohemio del estibador.

LA FIGURA DE LOS PRINCIPALES DIRIGENTES SINDICALES: LOS RELATOS SOBRE WENCESLAO MORENO Y MARTÍN BUSTOS

La figura del dirigente gremial durante el periodo de estudio es uno de los aspectos más destacados por los entrevistados. Tal y como lo hemos señalado anteriormente, los diferentes reglamentos del Código del Trabajo y los acuerdos institucionales para canalizar el conflicto entre los trabajadores del puerto y las empresas del sector, que durante gran parte del siglo XX favorecieron con fuerza a los trabajadores, tendieron a sentar las bases para el protagonismo y la relevancia que tuvieron los liderazgos sindicales en el gremio de estibadores.

114 En este sentido, el liderazgo sindical fue una responsabilidad valorada por los propios estibadores, quienes reconocen que esta tarea implicaba actividades complejas y exigentes para quien decidía asumir la responsabilidad de mejorar las condiciones laborales y sindicales de sus compañeros de trabajo. Por ello, es posible relevar, a partir de los relatos de nuestros entrevistados, una cierta actitud de respeto, admiración y reconocimiento a los dirigentes evocados. Aunque también se debe decir que la crítica y el conflicto social e incluso ideológico, fue también parte del recuerdo de la trayectoria de los dirigentes sindicales.

Por otra parte, podemos afirmar que los liderazgos también nos hablan de las características dominantes del grupo en que emerge el dirigente, en este sentido, las cualidades positivas y negativas atribuidas a los dirigentes pueden ser también extendidas a un sector del propio grupo, en general, al sector dominante del gremio de estibadores.

Por último, podemos afirmar que los recuerdos sobre los dirigentes durante unos 40 años recayeron en liderazgos protagónicos —presidentes del sindicato de estibadores— en un periodo reciente de la historia del gremio. De modo recurrente se recuerda el periodo de Don Wenceslao Moreno por los logros obtenidos para el sindicato⁴.

Por otro lado, se rememora el periodo liderado por Don Martín Bustos (1973-1981 aproximadamente) por el progresivo decaimiento de los privilegios obtenidos y por el término abrupto del trabajo propiamente tal de los estibadores.

WENCESLAO MORENO: EL HÉROE Y EL VILLANO

En un primer eje de análisis, los relatos de nuestros entrevistados relacionados con la figura de Don Wenceslao Moreno, se organizan en una valorización al auge de los beneficios sociales y económicos durante su periodo y, por su singular personalidad. A su vez, existe una referencia crítica en torno a su figura. En otras palabras, Wenceslao Moreno es un recuerdo valorado pero a su vez polémico, en tanto transita entre la contribución que realizó al mejoramiento de las condiciones laborales y económicas de los estibadores a través de sus dotes personales para manejarse con la clase gobernante del periodo y en paralelo, por los perjuicios que realizó al gremio debido a problemáticas económicas y sindicales al finalizar su actividad sindical, en la época de dictadura.

115

En los relatos se reconoce a Wenceslao como un dirigente que tuvo amplias capacidades para desarrollarse. Algunos recuerdos, que más que eso son mitologías, indican que era un joven venido del campo, con pocas habilidades sociales, casi analfabeto y que con el paso del tiempo fue adquiriendo un notorio conocimiento y amplio liderazgo.

Wenceslao Moreno fue el papá de todos los marítimos porque luchó siempre por un ideal, afortunadamente él fue inteligente, adquirió conocimientos perfeccionamiento y eso le permitió una mejor supervivencia, responsabilidades, puesto (Estibador 5).

compartió las tareas de dirigente del sindicato de estibadores con otras tareas en otras organizaciones del sector. Por ejemplo, Wenceslao fue vicepresidente de la Caja de Marineros Mercantes y Presidente de la Confederación Marítima de Chile.

Este dirigente es el que tiene más potencia en el recuerdo de los estibadores porque logró trascender a través de huellas que dejó en los trabajadores, algunas materiales y otras espirituales. Dentro de estas últimas, la “dignificación” que él dio a sus trabajadores, más allá de construir y organizar a los trabajadores para obtener recursos para comprar el edificio actual, lo que él hizo fue hacerlos sentir dignos, personas, merecedoras de un espacio que tal vez nunca hubiesen imaginado tener: salones amplios, baños limpios, agua caliente, médicos personales, a diferencia de lo que tenían antes, un lugar definido por la pobreza y la carencia. Así, Wenceslao contribuyó al valor del trabajador. Por otro lado, entregó conocimientos a los trabajadores, ya que daba y organizaba capacitaciones en torno a temáticas sindicales y de perfeccionamiento laboral, dándoles más herramientas para enfrentar su propia vida y su trabajo.

116



Fuente: Archivo, sindicato de Estibadores Jubilados, a la izquierda Wenceslao Moreno (sentado), de pie el asesor sindical Eduardo Riosaco.

Cuando yo llegué al gremio ya estaba don Wenceslao Moreno, fue un gran dirigente, ese fue el que levantó el gremio y nos daba clases, reuniones expositivas, fue un gran dirigente (Estibador 8).

Ahora bien, respecto del Edificio “Goñi” que es la gran obra que hizo Wenceslao Moreno, a partir del recuerdo de los estibadores, se destaca la elegancia asignada al edificio, este aspecto responde a la valorización que realizaba un sector de los estibadores a la cualidad de promoción de la apariencia social, en tanto los distinguía al interior del propio gremio como al resto de trabajadores de la ciudad. Pero también releva la personalidad del dirigente, que podría considerarse, ostentosa. Esto es posible de distinguir en las fotografías gremiales que se tomaban los trabajadores.



117

Fuente: Edificio sindical de los Estibadores ubicado en Goñi 49, Valparaíso. Archivo personal de los autores

... en el sindicato teníamos el edificio, teníamos un médico, ¿sabías eso? Teníamos dentista, pediatra, matronas, de todo tipo de médicos, habían ambulancias, si mi hija estaba aquí en Villa alemana y venía la ambulancia de allá con 2 personas y le colocaban la vacuna, de allá venía para acá, y gratis, tú te enfermabas, te daba el médico la receta y tu le pedías al tesorero, le pasabas la receta, le pedías que te la firmara, vaya a la farmacia a comprar y nosotros le pagamos aquí, a ese estilo era nuestro sindicato, para

que te hablo de las fiestas patrias, las pascuas y año nuevo, ¿te dijeron algo de eso?... Uh! Era fabuloso, con helicóptero el viejo pascuero, helicóptero, así... la cosa era en grande, en grande, el viejo pascuero llegaba al muelle Prat y bajaba en helicóptero, el viejo pascuero y lleno de regalos repartiendo... una cosa para los niños (Estibador 1).

118 Otro de los aspectos que resaltan fue la percepción de que Moreno fue una persona inteligente para negociar con las autoridades, de hecho, se le atribuyen capacidades excepcionales para ello. A su vez, existe una cierta valorización el carácter apolítico de sus gestiones y su énfasis en el mejoramiento de las condiciones de trabajo y económicas del propio sindicato. En menor medida se destacan sus vinculaciones con la política formal, partidista en la comuna y el país durante su periodo.

Él (Wenceslao) negociaba con todos, era muy audaz, esa es la palabra, muy audaz, él luchaba mucho por su gremio, era un gremialista, gremialista, y eso es bueno, cuando una persona no admira la política, admira a su gremio, ¿me entiende? (Estibador 2)

Por último, uno de los aspectos positivos señalados por los entrevistados tiene relación con la capacidad previsor de Wenceslao para adelantarse a los cambios que se realizarían posteriormente, como por ejemplo, la entrada de nuevas tecnología en el sector marítimo-portuario y las modificaciones a la organización del trabajo, dentro del contexto de las nuevas disposiciones que se realizaron durante la década de los 80 en el conjunto del sistema portuario del país. La llegada de nuevas tecnologías, en particular, los *containers*, modificaron radicalmente el trabajo en el puerto ya que antes se descargaba por cajas y se reemplazó ese tipo de descarga por contenedores movilizadas por grúas. Wenceslao con su conocimiento sobre los puertos en el extranjero sabía que estas transformaciones en el caso chileno implicarían

conflictos y es un hecho que los trabajadores se resistieron a pensar en los cambios y en las modificaciones a su sistema. Desde el recuerdo de los trabajadores, él quiso invitar a la reflexión, hacer conciencia de los cambios para estar preparado y ellos lo recuerdan como una profecía que se cumplió pero que en ese momento se negaron a creer. En palabras de un estibador:

Wenceslao Moreno, fue un dirigente muy inteligente, sacó esto adelante, incluso en una de las últimas reuniones dijo mire, llegó el momento en que tenemos que comenzar a trabajar en la reforma, porque ya la era del contenedor va a llegar a paso galopante aquí a Chile, nos dijo eso, y nunca más fue dirigente, porque les pidió a los estibadores que comenzarán a pensar con la cabeza y comenzó a hacer reformas, en la empresa dijeron que como se iba a hacer eso y Wenceslao Moreno dijo que la era del container estaba llegando y se iba a comenzar a reducir la planta de empleados a todo nivel, que había que prepararse, que me pasó a mí, casi me tiran del quinto piso cuando les dije que había que reducirlo, que le pasó a Wenceslao Moreno, no salió más de dirigente (Estibador 3).

119

En esa dirección, algunos trabajadores reconocen con autocrítica que debieron haber aceptado las transformaciones y haber cedido, en parte, ya que les habría permitido enfrentar en mejores condiciones los cambios que se avecinaban y ocurrieron posteriormente.

Ahora bien, el valor a la figura de Wenceslao también radica en la polémica que tuvo con otros sectores al interior del gremio de estibadores. En este sentido, y según el relato de uno de nuestros entrevistados, el liderazgo de este dirigente tuvo un carácter más bien “gremialista”, centrado en conseguir beneficios para los propios socios del sindicato de estibadores. Este liderazgo de Wenceslao estuvo cercano a posiciones de centro derecha del periodo, según la opinión de los estibadores.

Era derechista a morir, era del partido que está arriba, del que estaba arriba, ahí era él (...) Él era anti-comunista. Y tú sabes que todos los gobiernos han sido anti-comunistas. Pero él pertenecía a (una organización) anti-comunismo que hay en Estados Unidos... que era Organización de trabajadores nacionales, de todo el país, una cosa así era. Entonces él pertenecía ahí y le financiaban campañas y cursos de anti-comunismo, le mandaban plata, ese... si es una maleza más o menos cototuda de entenderla (Estibador 1).

120

El desenlace de la trayectoria de Wenceslao Moreno no se percibe tan claro en el recuerdo de los Estibadores, pero se recuerda un final trágico: “se vendió” al final del camino, porque en dictadura fue agregado laboral de la Organización Internacional del Trabajo en Estados Unidos y según explica la prensa y apoyó el proceso privatizador.

MARTÍN BUSTOS: ENTRE LA IZQUIERDA Y LA DERECHA, UN DIRIGENTE EN DICTADURA

La figura de Martín Bustos es un tópico importante al interior de los relatos de los entrevistados, sobre todo, por el periodo social y político en que se desarrolló su gestión sindical. En general, podemos señalar que la figura de este dirigente es construida desde un juicio moral y severo sobre la rectitud o, más bien, lealtad de los dirigentes con los intereses de los estibadores, sean estos económicos o políticos. A esta percepción se agregan aspectos políticos, relacionados con el estar a favor o en contra de la dictadura militar.

En esa dirección la figura de Martín Bustos representa una dualidad por cuanto recibe la aceptación y comprensión por su gestión, y por otro lado, el rechazo rotundo. En un primer caso, la gestión del dirigente se considera valiosa por haber hecho lo posible en

relación a obtener beneficios para los trabajadores en un contexto dictadura militar y por haber resistido las críticas que implicaban el hecho de ser dirigente en ese momento. Así, se lo considera como hombre que soportó las amenazas del gobierno y la profundidad de los cambios acaecidos, los cuales se opusieron a la voluntad de los trabajadores.

Después vino un hombre, que aquí voy a decirlo, mucha gente no lo comprendió, pero para mí fue un dirigente extraordinario (...) pasó en los momentos más difíciles que ha tenido este país, y tuvo que poner la cara muchas veces, porque la dictadura (...) muchos dicen yo soy valiente, (...) al hombre le dijeron o los acerca a nosotros (...) o tú sabes lo que te espera” (Estibador 6).

121

En un segundo caso, Martín Bustos fue rechazado y criticado, en un relato, podemos observar lo siguiente:

Martín Bustos fue un bailarín, porque él siendo de izquierda, con matrícula de izquierda, seguramente le pegaron el cachuchazo y no estaba ni tan curado para vomitar todo lo que vomitó, y después hacía lo que le decían, el nunca hacía lo que realmente..., porque sabiendo lo que se avecinaba nunca fue capaz de decirle a la gente la realidad de lo que estaba pasando” (Estibador 3).

Ahora bien, si Bustos es un hombre que recibe críticas como la anterior, es debido a que estaba en posesión de una trayectoria vinculada a la izquierda, pero que fue emplazado a asumir liderazgo en un periodo de dictadura y de privatización, en el cual su accionar difícilmente podía incidir en procesos que estaban de antemano decididos y mucho menos, podía influenciar en el cambio de conciencia de los trabajadores, los cuales tenían una visión totalmente opuesta y cerrada a los cambios que se advenían.

Sin duda, el periodo de Martín Bustos fue de muchas complejidades, y pese a que su rechazo como dirigente es prácticamente generalizado, es necesario también llevar a cabo un proceso comprensivo y autocrítico, porque pareciera observarse que este dirigente es el chivo expiatorio de un proceso donde, según observamos en el capítulo anterior, los representantes de la dictadura militar, en alianza con empresariado portuario, tomaron las decisiones sobre el camino del puerto actual.

RELATOS SOBRE LA UNIDAD POPULAR, DICTADURA MILITAR Y LAS TRANSFORMACIONES EN EL PUERTO (1973-1981)

122

El periodo político entre la llegada de la Unidad Popular y el golpe militar fue un hito histórico con efectos trascendentes en el gremio de estibadores. Sea desde el apoyo al nuevo proyecto socialista a una valoración al régimen dictatorial, los relatos manifiestan diferencias al interior de los estibadores: para unos este destruyó “vidas” y transformó los beneficios sociales que hasta la fecha, habían conquistado los trabajadores y para otros, era un proceso inevitable. En suma, los relatos manifiestan un periodo político tenso y muestra a un sindicato algo dividido entre detractores y defensores del periodo de la Unidad Popular y la dictadura militar. Los conflictos macro-estructurales de la política formal recaen en el diario vivir de los estibadores, sin embargo, las referencias a los proyectos de sociedad y a la distribución del poder político-económico no son parte de los relatos de nuestros entrevistados, en general prevalecen aspectos de la vida cotidiana y sus pérdidas como trabajadores.

Uno de nuestros entrevistados se refiere a la Unidad Popular desde una posición crítica y desde la constatación de las diferencias irreconciliables que existían en el periodo. Además, el estibador vincula la posición política con la “flojera” de los sectores de izquierda del propio gremio. En sus palabras:

...Pa hacerle el cuento corto, yo no comulgaba con la unidad popular en ese tiempo y con ningún partido político, entonces el hecho de no comulgar con ellos, porque en ese tiempo eran upelientos y momios no existían términos medios... entonces como yo no me comulgaba, no estaba de acuerdo con ellos porque todos los que yo conocí que eran upelientos en esa fecha eran más flojos que... andaban con puros medios pollos (...) los que trabajábamos éramos un grupo reducido, entonces nos fueron a acusar al gobierno de que cómo era posible” (Estibador 3).

Para otro de nuestros entrevistados, la dictadura representó un temor a la represión, a la violación a los Derechos humanos, que afectó a compañeros de labores al interior del sindicato.

123

No, mira, al principio nosotros teníamos miedo, pero después pasaron los años, pasó 1 año, pasaron 2 años, no nos tocaron y quedamos más tranquilos, pero ya después fue... no po', ya después del golpe fue algo terrible, estaban los marinos en las bodegas con las metrallas y nos sacaban... a mi me llevaron preso varias veces, me llevaron preso... Mire, nosotros vivíamos constantemente en peligro... Mira, a mí lo que me marcó fue la muerte de Héctor Rojo y Espinoza, eran dirigentes de San Antonio, uno era de previsión social y el otro era abogado y los mataron, entonces eso me chockeó... (Estibador 1).

Ahora bien, los propios estibadores entrevistados reconocen que prácticamente por 5 años el sindicato y los beneficios de este, no fueron afectados por la política desarrollada por la dictadura militar, al contrario, se mantuvieron por todo periodo. Sin embargo, esta situación de tensa tranquilidad, comienza a transformarse a partir de la gestación de la nueva política laboral y previsional desplegada por el régimen militar desde 1978 en adelante. Las causas de este

escenario de cambio en los modos de organización del trabajo efectivamente no fueron asumidas por los trabajadores en ese momento, su foco siguió siendo la defensa de sus beneficios. Sólo en algunos casos se identifica una reflexividad posterior relacionada al proceso acontecido, al respecto, destacamos dos casos. El primero, manifiesta una actitud crítica respecto de los cambios que se avecinaban. En palabras palabras del entrevistado, el régimen comenzó a transformar de manera evidente un escenario que fue favorable a los estibadores por largo tiempo.

124

...A pesar de que yo estuve de acuerdo con el golpe pero yo después no estuve de acuerdo porque ya vimos, empezamos a mirar porque yo iba a reuniones... y la ITF participamos los tres en reunión con ellos y ahí nos dijeron a nosotros todo lo que se avecinaba y empezamos a saber, le dijimos a los estibadores a los ex compañeros míos de que a nosotros nos iban a cortar el cuello, aparecí en la prensa como alarmista, anti- juntista y toda la payasá, y les dije yo a nosotros nos van cortar el cuello a todos, le han cortado un brazo una pierna y a todos nosotros el cuello... llegó el 25 de Septiembre del año 81 y nos cortaron el cuello ¿o no? (Estibador 3).

El segundo caso identifica la instalación de esta situación producto de la política de subcontratación, incentivada por los economistas denominados Chicago Boys.

Era ministro del trabajo, ese era Chicago boys, cuando llegaron aquí los Chicago (...) todos esos... abogados, todos esos Chicagos que llegaron de Estados Unidos, esos son los famosos que llegaron con el estilo laboral americano, un estilo nuevo, que es como ahora, que tú vas a trabajar, no trabajas con el patrón si no con un intermediario, que se llama... ¿cómo se llama? El que compra el trabajo... contratista, eso... entonces empezaron a

aplicar todo ese sistema, primero en la ENAP, después la ENAMI, el que estaba en Chuqui también le aplicaron, entonces a nosotros no podían, pero ¿qué pasó? que nos quitaron las matrículas, y nosotros quedamos afuera, nos dijeron les respetamos las leyes, les respetamos todo, que iban a respetar... (Estibador 1)

Los cambios experimentados por los estibadores a principios de la década de los 80 pueden ser considerados, desde una mirada histórica y de largo aliento, como una recuperación por parte de la elite económica de Chile—en ese momento amparada por el régimen militar- de los beneficios económicos y políticos perdidos durante las décadas de 1920 y 1940, a causa de las luchas de los trabajadores del país y, en particular, de los estibadores y trabajadores marítimos portuarios. La recuperación, en este caso, fue vivida por los estibadores entrevistados como una lenta constatación de que la fuerza de lo colectivo era insuficiente ante el poder y las estrategias del régimen militar. Sobresale en algunos relatos una especie de seguridad, estabilidad, y en algún punto, soberbia sobre la capacidad de respuesta del gremio ante la iniciativa militar. Sin embargo, las propias estrategias sindicales, se mostraron insuficientes para tamaño problema: la autoridad decidió terminar con los gloriosos 40 años de los estibadores en Valparaíso y el gremio atravesaba internamente una crisis de conducción y legitimidad internacional. En palabras de un entrevistado:

125

...nosotros sabíamos los que nos venía, teníamos antecedentes que venía un apretón de mano y de cuello para los estibadores, porque éramos los últimos que estábamos quedando, ya le habían cortado la cola a todos los trabajadores de la V región, de Santiago y de todo el país, los sindicatos los estaban eliminando y nosotros decíamos -a nosotros no nos tocan, a nosotros no nos van a tocar porque nosotros somos intocables-, así éramos nosotros, nosotros somos intocables, nosotros no nos tocan porque el sindicato era

muy grande, estábamos aglutinados en forma tal que teníamos el apoyo de todos los países del mundo, aparentemente, porque cotizábamos para otras regiones de otros países, hacíamos una cosa, como para hacer boicot, por ejemplo, nosotros estábamos: no importa, vamos a la huelga nos más si nos quieren aplicar la ley vamos a la huelga, entonces nos dieron \$1.400.000 creo que nos dieron por entrar a la matrícula, en esa época...” (Estibador 1).

126



Fuente: Asamblea de estibadores, Archivo del Sindicato de Estibadores Jubilados

A su vez, al interior de los relatos destacan dos aspectos que, a nuestro juicio, señalan una cierta aceptación por parte de los estibadores de los cambios que se estaban implementando en el puerto, en este caso, se argumentó que por la integración de una nueva tecnología al sector portuario, en particular, los *containers*. Estas tecnologías provocarían cambios definitivos en la fisonomía del trabajo tal cual era realizado

por medio de máquinas de bajo rendimiento y la fuerza física de los trabajadores. Esta aceptación ligó dos aspectos que manifiestan más un interés político que un acuerdo colectivo: La presión que ejerce el desarrollo tecnológico en los puertos y, por tanto, en la competitividad de ellos en el contexto internacional y, la pérdida de beneficios sociales y laborales de los estibadores. Estos argumentos encerraban el proyecto ideológico que estaba detrás del régimen militar: el neoliberalismo y su combate a las conquistas salariales de los trabajadores marítimos-portuarios. Observemos el relato de un estibador:

Llegó un mecanismo así que... incluso de la grúa ahora tienen computación, la grúa saca el container dentro del buque, lo saca y te lo viene a dejar acá arriba, te lo estiba acá arriba, estibar es la palabra, estibar... entonces de por sí una empresa no va a tener gente para estar parada ahí, tenía que despedir, pero todos salieron jubilados, uno con buen sueldo, otro con mal sueldo, depende de la antigüedad que tenía (Estibador 2).

127

Por último, el auto castigo por la pérdida de trabajo y los beneficios obtenidos; el derroche o despilfarro de esa experiencia son aspectos morales, relatados por el estibador —y en otros de modo más moderado— al límite de la autoeliminación cultural. La crítica por los errores colectivos, por la vida social y bohemia, nos hablan más bien de una actitud que abandona la lucha real y política por el destino del orden laboral marítimo-portuario a un conflicto moral culposo. Una cita al respecto:

...los estibadores nos considerábamos intocables en esa fecha, nos consideramos intocables, pero resulta de que en el gobierno militar fueron muy inteligentes, les dejaron que hicieran lo que quisieran, que hicieron, siguieron repartidas todas las ramas marítimas, no una, todas, todas las ramas marítimas, ya no trabajaba el de planta iban puros medios pollos era tanta la sinvergüenzura que

existió dentro del sector marítimo especial de los estibadores cuando íbamos a trabajar los minerales a Ventana dejaban al puro portalonero y todo el resto se iba a la playa a comerse asados a tomar vino y todo porque..., están todas las fotos, porque ¿quién cuidó la pega? nadie, entonces les dejaron chipe libre, como no reclamaban, no reclamaban hasta que vino el día y vino la guillotina ¿quién tuvo la culpa? ¿Cuántos estibadores razonables habían ya en esa fecha?, cuando el grueso de los estibadores eran re buenos pa tomar ya muchos eran ya alcoholizados ya... (Estibador 3).

LOS RELATOS SOBRE EL CAMBIO EN EL PUERTO DESDE EL PRESENTE: DOLOR, EMOTIVIDAD Y PERJUICIOS COLECTIVOS

128

El acceso al mundo íntimo de los estibadores entrevistados no sólo nos habla o manifiesta el conjunto de significados y experiencias de las personas, individualmente, sino que también nos comunican procesos históricos de gran extensión e impacto en los grupos sociales; en este caso, el impacto social y personal en los estibadores, producto de los cambios tecnológicos, marítimos portuarios y políticos en el año 1981, que tienen un carácter de dolor colectivo, expresado en pérdidas sociales, culturales y gremiales del propio sindicato.

En un primer aspecto, el cambio en el puerto de Valparaíso y en el campo laboral marítimo portuario, es relatado por los estibadores como una pérdida de opciones de trabajo para los obreros del puerto, vinculándolo con un presente de escasos puestos de trabajo. En segundo lugar, el puerto de Valparaíso es simbolizado como un “Fantasma vacío”, el cual “murió” producto de la dictadura militar y la privatización del puerto. En este sentido, es interesante relacionar la pérdida de puestos de trabajo y los bajos salarios, con la muerte de un cuerpo vivo, que metafóricamente sería el puerto, que ha dejado la vida. Relacionar la vida colectiva de los estibadores de Valparaíso con la trayectoria de vida

de un individuo, puede entenderse como una visualización más concreta de procesos mucho más complejos, relacionados con el poder y los cambios tecnológicos a gran escala. Que en definitiva provocaron una mayor sensibilidad, concreción, un acercamiento más emocional que abstracto sobre los cambios en el puerto y sus efectos en los estibadores.

Hay poco gente trabajando y toda mal pagada, hija, claro toda mal pagada, es que no es el puerto de 30 años atrás, estoy hablando, 30 no más te voy hablar, no es el puerto de 30 años, 35 años atrás, cambió 1000 por 1000” (Estibador 2).

En este sentido, las pérdidas desde lo emocional nos hablan del modo en que un segmento de los estibadores se relacionó con los procesos colectivos, que terminaron por influirlos negativamente. En un relato, podemos expandir esta afirmación, dado que en este se nos describen cambios más bien cotidianos relacionados con el consumo y el tránsito de los estibadores. Al parecer, la nostalgia por la abundancia social y económica vivida es un segundo eje central de los relatos de los estibadores.

129

(el puerto)... anda a verlo ahora, no hay nada, y lo peor de todo cerraron la calle de arriba Serrano, le colocaron esa payasada para los puros troles, después que hubo el incendio ahí, está peor, fue para peor, eso era una ebullición, fijate tú, yo me pagaba, iba a comprar a un emporio ahí, compraba mercadería, la echaba al auto, iba al mercado a comprar fruta, al auto, le decía vieja, juntémonos en la calle Serrano, para comprar zapatos para la niñas, comprábamos zapatos, todas las cosas, andábamos en auto, al auto y partíamos para la casa, era...” (Estibador 1).

Por otro lado, el modo en que los estibadores nos relatan el cómo quieren ser recordados para la posterioridad, nos habla también de la vinculación que tuvieron con los procesos colectivos y, sobre todo, políticos del periodo.

En nuestra interpretación, al identificar el modo en que se desea ser recordado, no es un acto ingenuo sino intencionado, aunque a veces pareciera estar naturalizado por una cultura basada en cambiar lo ocurrido, es decir expresando un deseo de revertir lo que ocurrió y modificar la imagen del estibador, en pos de oponerse al imaginario colectivo negativo construido por los medios de prensa, proponiendo una visión positiva, de un trabajador buena gente, solidario y que disfrutaba de la vida.

130

Mira, si fueran recordados... fijate que no... siento pena, siento pena, me da pena, me da pena a lo que llegamos, me da pena, gracias a que somos un grupo chico, que pudimos jubilar bien, porque fue un grupo mínimo que teníamos... que estábamos bien sentados en la tierra...Por eso me da pena, me da pena ver gente de mi gremio que están tan mal, tan alicaída...” (Estibador 1).
¿Qué me gustaría que recordaran?, que fuimos honestos, trabajadores, buenas personas, muy sanos de mente y cuerpo, la gente era muy distinta (Estibador 8).

Como lo señalamos antes, el modo de presentar al recuerdo, la propia historia, manifiesta el vínculo que un segmento de los estibadores tuvo con los valores de la llamada cultura de los obreros de Chile, especialmente durante el periodo de estudio. En este caso, el recuerdo manifiesta un acuerdo con los valores de la igualdad, el rechazo a los privilegios sociales y económicos y el respeto hacia los actores del mundo laboral, no el conflicto como se promovió en algunos sectores.

Como todos los trabajadores en Chile no más, no me gustan los privilegios a mí, no me gusta que haya privilegios, yo soy un trabajador como todos, un obrero chileno, yo respeto a todos los obreros y a todos los empleados... (Estibador 2).

ASPECTOS DE LO POPULAR EN EL SISTEMA DE RELACIONES: LAS FIESTAS Y LA SOLIDARIDAD

Es posible reconocer en los relatos de los Estibadores la prevalencia de una forma de vida vinculada al disfrute y la solidaridad que se rememora con un vivo reconocimiento, con una libertad sin culpa, que se asocia a una parte natural de la vida y de las clases populares, donde se celebra y se pasa disfruta libremente, en contraposición a un *status quo* de las formas de vida conservadoras de las elites, donde se está ajeno de las festividades y el goce, o este se vive en el ocultamiento. Por eso, una de las frecuentes críticas del empresariado portuario a los trabajadores es justamente la “farrá”, que los trabajadores gastaran su dinero mayormente en comida y bebida y juzgándolos por lo que no era “debido”. Como mencionamos anteriormente esta vida asociada al disfrute también tiene que ver con un reconocimiento de la transitoriedad de la vida, con la cercanía a la muerte que experimentaban los trabajadores en su diario vivir.

131

Mira, yo iba a todos lados (...) la vida es tan corta que hay que vivirla (Estibador 6).

El barrio puerto en pleno apogeo estaba lleno de prostíbulos (también llamados casas de ambiente o casas de niñas), cabarets, boîtes y bares pudiendo reconocerse, dentro de las mencionadas, al menos unos 20, emplazadas en un par de cuadras y que funcionaban de día y de noche. Algunos fueron míticos, como Los Porteños y el American Bar por sus shows y bellas mujeres, otros por la buena música como el Rock & Roll y Las Cachas Grandes. Lo cierto es que todos los estibadores los visitaron alguna vez y para la gran mayoría no era un motivo a ser ocultado, sino una expresión de libertad y alegría.

Yo diría el 80%, o más, a lo mejor, buenos pa tomar, buenos pa fumar, buenos pa la farra, buenos pa... cerraban... yo me acuerdo, incluso yo también lo hice, llegábamos un grupo, salíamos de una amanecida, rematábamos 03:00, 04:00 de la mañana, 03:00 de la mañana, “vámonos a una casa de ambiente”, pun, cerrábamos la casa y nosotros poníamos; llegábamos había un bar en la esquina donde vendían huevos, que se llamaba Rossini, al frente de Las Cachas Grandes, y ahí yo llegaba por ejemplo estaban mis compañeros estaban tomando ahí, y llegaba yo y tenía que poner una jaba de cervezas (...), ahora entran y se toman una pilsen, y el que tiene mucho se toma dos, pero entrábamos nosotros, ya me siento aquí, “tráeme un jaba”; eran pilsen chicas en ese tiempo (Estibador 4).

132

Esta forma de vida asociada al disfrute implicaba un gran gasto económico, lo que da cuenta lo que era realmente valorado por los estibadores; el compartir después de una larga jornada de trabajo, la búsqueda de lo humano, lo carnal, la conciencia de la fugacidad de la vida. Pero además, este nivel de gasto permitió que un barrio entero se mantuviera por largo tiempo y que al acabarse toda esa experiencia fue en perjuicio de muchos.

Otro aspecto relacionado las formas de vida populares es el de la solidaridad, la cual estaba presente en los ámbitos de relación y en el trabajo mismo, donde, desde la visión del estibador matriculado, el pinchero era visto como un beneficiado por la amistad o la familiaridad, no en una suerte de abuso, como lo percibía el empresariado o la prensa, sino como una forma de ser solidario con el otro, de ayudar al que lo necesitara y de beneficiarse mutuamente, en un convenio común.

INDAGACIONES SOBRE EL PATRIMONIO

Uno de los ejes que quisimos conocer en los relatos de los estibadores es sobre el concepto de Valparaíso como ciudad patrimonial, e indagar si existía o no una autopercepción de sí como sujeto patrimonial o, posiblemente, una relación entre el patrimonio y la historia social de la organización. Sobre esto comenzamos planteándonos dos hipótesis o supuestos, no hay relación / sí hay relación. Primero, afirmábamos que en el caso de los estibadores no existe una auto-consciencia de la importancia o del valor de la historia colectiva compartida (la historia de los trabajadores del puerto de Valparaíso, durante la época de mayor auge del comercio nacional e internacional y, en particular, del trabajo de estibador) ni mucho menos una concepción de ésta como patrimonio, es decir, como una riqueza cultural digna de ser transmitida a las nuevas generaciones o relevante para afirmar la identidad cultural de nuestra ciudad y del país al interior del proceso de globalización y tecnologización productiva, principalmente.

133

En segundo lugar, en relación a nuestro supuesto positivo, afirmábamos que la historia social, cultural y gremial del sindicato de estibadores y, en particular, del oficio de estiba y desestiba sí es un fenómeno y un actor colectivo de valor patrimonial. Esto surge, por una parte, de una crítica a la exclusividad depositada en los bienes culturales o sociales o económicos o en exponentes individuales y colectivos que ponen el acento —principalmente- o el valor patrimonial en la técnica artesanal, la expresión de costumbres artísticas, folclóricas, gastronómicas, religiosas o el diseño arquitectónico, exclusivamente y, por otro lado, a la tendencia de observar fenómenos patrimoniales en un pasado mítico o de larga data. A nuestro juicio, existen elementos que nos permiten defender la tesis del valor patrimonial del oficio del estibador, desde la posición de que existen otros fenómenos sociales con atributos distintos a los anteriores y que si deben denominárseles —también- de alto valor patrimonial: creemos que la historia colectiva del estibador

nos permite observar la trayectoria reciente de la ciudad puerto (gran parte del siglo XX) y conocer el carácter de cada uno de los momentos situándonos reflexivamente desde la sociedad post-industrial.

Principalmente, nos permite valorar las técnicas utilizadas por estos trabajadores para hacer frente a las exigencias del mercado marítimo portuario, estas múltiples técnicas constituidas por maniobras, amarres, trabajo colaborativo y esfuerzo físico, relacionándolas y comprendiéndolas a partir del proceso de institucionalización del conocimiento construido por los diferentes actores que permitieron mejorar cada vez más la carga y descarga de mercaderías desde el mar a la tierra o viceversa, hasta su reemplazo por la nueva tecnología portuaria.

134

En otras palabras, lo que estamos defendiendo, en relación a las ideas del Luis Gonzalez (2011), es que el valor del oficio de estibador radica en factores internos o “técnicos”, relacionados a los modos de hacer y pensar el trabajo de estiba y la transmisión de prácticas sociales y conocimientos, que permitieron a grupos sociales ganarse la vida por generaciones. Esto es, a nuestro juicio, la principal relación que establecemos entre los denominados “usos sociales” o “oficios” que indica las definiciones generales sobre el patrimonio inmaterial y la historia de los estibadores, en tanto exponentes sobresalientes del valor cultural, social y económico del trabajo de carga y descarga durante su origen en el oficio de jornalero hasta su evolución culmine, en el profesional estibador.

Desde otra interpretación, podríamos pensar el valor del actual capital cultural patrimonial de la historia de los estibadores, en tanto antiguas prácticas sociales, radica en el haber sido un capital económico de trabajo, que generó prestigio y poder para las clases subordinadas en el contexto del campo del trabajo del Chile y Valparaíso del siglo XIX y XX. De hecho, podríamos pensar de la misma manera, el reconocimiento al actual capital cultural patrimonial de Valparaíso y su referencia a los barrios, el comercio y los logros tecnológicos y políticos de la clase dominante de aquella época: recuerdos del anterior capital económico de los comerciantes, ingenieros e inmigrantes del siglo XIX y XX.

Desde otro aspecto, argumentamos, considerando la tesis central de la declaración de UNESCO sobre Valparaíso en tanto expresión excepcional de la globalización temprana (XIX), pensamos que los oficios sostienen y entregan contenido social y cultural a aquella afirmación. Precisamente, lo que caracterizó al desarrollo temprano de la ciudad de Valparaíso en tanto ciudad globalizada fue, entre otros aspectos, el lento tránsito del trabajo manual basado en la capacidad física de la fuerza de trabajo a una nueva en que ambas dialogaban, a una reciente en que se reemplaza radicalmente por nuevas tecnologías automatizadas. En su aspecto social y cultural, podemos indicar que aquella infraestructura gremial y laboral permitió, precisamente, sostener y fomentar lo que se ha denominado la “Bohemia Porteña” o el “renacimiento porteño” (Chandía, 2013), basado en los valores de crítica social a los patrones conservadores de la época, el disfrute, el descanso, la solidaridad, la complicidad y la interculturalidad cosmopolita, en tanto los diferentes actores se sentían pertenecientes a una unidad comunitaria mayor.

135

PATRIMONIO INMATERIAL

En términos generales se observa el hecho de que la declaración de Valparaíso como Patrimonio de la Humanidad no es tema indiferente para los estibadores: de hecho evoca interés y deseo de explorar su sentido. Sin embargo, tal y como suponíamos esta fue una afirmación hecha por un organismo internacional, alejada de la vida cotidiana de nuestros entrevistados y, cuando existen este tipo de situaciones, deja de haber una apropiación de estos procesos y se asocia directamente a la responsabilidad de los gobiernos del periodo o autoridades. Según el relato de los estibadores consultados, podemos señalar que ellos asocian la responsabilidad de que Valparaíso haya sido declarado patrimonial de la Humanidad con el municipio, es decir, con la institucionalidad local, con un nombramiento que proviene desde la oficialidad, desde otro ajeno, sin que exista una implicación mutua en este asunto.

En otros aspectos, los relatos nos hablan del cuidado, tanto arquitectónico como de aseo urbano, que son en la actualidad dos de los principales problemáticas que tiene la ciudad y que, según lo dicho anteriormente, aparecen en los relatos como una tarea de responsabilidad de los alcaldes de turno de Valparaíso y no como una tarea propia, en la cual, sin duda también existe una responsabilidad a nivel individual y/o colectivo. En síntesis, junto con representarse la declaración, Valparaíso se manifiesta a la vez como contradictoria, al observar el nivel de ruina y abandono de Valparaíso.

136

Dicho de otro modo, la declaración de la Unesco para los estibadores jubilados no tiene un correlato con la propia vida y la propia historia, y en que los porteños se hagan responsables de ello o que se apropien de su patrimonio. Lo anterior, por tanto, constituye una relación en que el patrimonio se visualiza a una distancia ajena y promueve un espíritu pasivo en relación al cuidado de lo que es propio para una comunidad.

... yo encuentro que todo el tiempo los alcaldes le dan muy poco valor a Valparaíso... somos lo más lindo aquí, no tenemos porque los alcaldes trabajan mal, miremos la calidad de las cosas (Entrevista de Grupo Natural).

Sin embargo, más allá de las ideas que evoca el universo del patrimonio, sí existe una valoración profunda por Valparaíso como ciudad, por sus características especiales que la diferencian de otras, por su mar, sus cerros y su puerto, lo que implica un “no abandono” de Valparaíso o expresiones como la de Víctor Farías “... Este puerto amarra como el hambre”, o la de un Pinchero “De ahí no salí nunca más”. En este sentido, el imaginario de los estibadores se encuentra la idea de un Valparaíso que no se puede abandonar, en donde existe un profundo arraigo. Interpretamos que esto tiene que ver con las posibilidades sociales que ofrece Valparaíso, -hoy no laborales-, sino por ser

una ciudad que entrega permanentemente, por su tamaño, sus variados cerros y callejones que le dan un aire de infinitud, de una ciudad que no se termina de conocer y que siempre sorprende con algo nuevo. Pero además de eso, se encuentra la importancia del status histórico de Valparaíso como puerto principal de América, que la hace ser una ciudad valiosa por la importancia que tuvo. Ello implica que vivir en Valparaíso no es como vivir en cualquier ciudad sino en una de importancia y trayectoria. En síntesis, la evaluación de permanecer en la ciudad se representa, en general, con los beneficios de la vida social y, en menor medida, los beneficios que pueda entregar el mercado laboral.

A los estibadores también les hemos consultado, específicamente, por otras manifestaciones que también son patrimonio pero que no tienen relación con la materialidad, sino con las formas de vida o “usos sociales” o “oficios”. Los estibadores jubilados muy rápidamente se identificaron con esta pregunta y observamos un claro reconocimiento por parte de ellos del sentido patrimonial de las “Festividades Populares”. Ellos mencionaron actividades como las antiguas “Fiestas de la Primavera”, las “Fiestas de la Costanera”, las cuales eran parte de la esencia porteña, como también actividades deportivas desarrolladas en los clubes de barrio vinculadas al fútbol y básquetbol (Recuérdense que el sindicato de estibadores tuvo un equipo amateur hasta aproximadamente los años 80, denominado, “estibadores”). Al respecto de las expresiones culturales también se mencionaron el circo, la gran cantidad de teatros existentes en Valparaíso (por ejemplo, el Odeón, el Mauri, Esmeralda, Iris, etc.), lugares habituales donde el porteño iba a entretenerse.

137

A todos esos lugares íbamos porque era parte de nosotros (Entrevista de Grupo Natural).

Los estibadores consultados se plantean, en la actualidad, críticos con respecto a la falta de estas actividades, ya que la desaparición de

ellas ha implicado el deterioro de la juventud, pero además de la vida social y, a su vez, de la muerte de una parte de la esencia de Valparaíso, su tradición, su alegría y recreación, lo que también es podríamos considerar de valor patrimonial, en tanto recrear aspectos de la vida comunitaria que se desarrolló en la ciudad. Por lo tanto, el proceso de patrimonialización de Valparaíso, ha involucrado también una desvalorización de la propia cultura porteña o mejor dicho, por una parte, en una lenta desaparición de la cultura popular, a partir de la voz de sus actores.

138

Empero, uno de los entrevistados menciona que se ha tratado de valorar ciertas expresiones aunque desenmarcadas de lo original porteño, privilegiándose actividades que a las autoridades les interesa promover y no las que interesan a la gente. En ese sentido, podemos decir que si bien, no han desaparecido las expresiones culturales, éstas se han transformado en otras nuevas que no recogen la identidad local o nacional, enfocándose a otro sujeto, vinculado sobre todo a otro tipo de visitantes o turistas, dejando totalmente ajena a la población local adulta.

Sin embargo, a nuestro juicio, al observar estos hechos valorados, los que podríamos identificar con la denominada cultura popular comunitaria, prevalece un carácter inactivo, donde se reconoce una pérdida de un pasado que ya fue, donde no hay posibilidades de reconstrucción, de reinventar lo que a ellos les gustaba, sino que son las autoridades las debieran volver a promover esas formas de vida. Por lo tanto, en esto hay también una cierta pasividad, en cuanto a dejar que otros hagan lo que quisiéramos.

Todo eso se ha perdido, eso tradicional que pueda tener así como Valparaíso patrimonial, ¡mentira!, ¡mentira! Si antes podría haber sido patrimonial cuando se tenía esa cultura chilena y todo. Ahora no, no se ve ni roto chileno, ni eso (Entrevista de grupo natural).

Ahora bien, respecto de la autopercepción patrimonial hemos comprobado nuestra hipótesis de que no hay un reconocimiento, una reflexión en la cual los estibadores puedan sentirse como “actor colectivo patrimonial” como un actor social al cual valorar por su historia y aporte al desarrollo de Valparaíso. Empero, encontramos atisbos de valoración de su experiencia en cuanto el trabajo en el mar y por la importancia de Valparaíso como puerto de mucha actividad, lo que les permitió a ellos tener un trabajo meritorio y a la ciudad le permitió desarrollarse dignamente. La relación entre trabajo, muelle y vida digna definió la unidad de valoración. Por lo tanto, observamos una expresión de agradecimiento a la ciudad.

La riqueza del puerto yo creo que es lo importante porque el puerto nos daba pega a todos, digamos la realidad de las cosas, aquí Valparaíso es todo el trabajo que había, era aquí, en el muelle (Entrevista de Grupo Natural).

139

También se reconoce el sacrificio en el trabajo y la importancia del sindicato como organizador de este. Como así también se diferencia el trabajo del estibador de otras profesiones por ser más recordada que otras.

Que en algunos sindicatos habían días en que le salían 2000 trabajadores a trabajar y tenía 600, si bajaban de los cerros para ir a trabajar con el sindicato (Entrevista de Grupo Natural).

Finalmente, podemos decir que el ejercicio de recordar el trabajo en el puerto instantáneamente traslada a los estibadores a una vida completamente distinta y que, en su mayoría, los colmaba de satisfacción. A nuestro juicio, es esta evocación la que nos permite recordar un pasado valorable, en tanto permite reconocer en el presente el proceso social de una nueva constitución.

Observamos, también, que no hay una superación de los procesos de cambio, los estibadores fueron quedando en una especie de abandono social,

donde se les quitó su fuente de trabajo, sus formas de vida y por lo tanto, su puerto, su esencia. Existe una notoria tristeza y frustración que se activa al recordar cualquier aspecto del trabajo y del pasado. Por lo tanto, es probable que el negativismo, el apaciguamiento que emerge en los relatos, tenga que ver con este hecho.

140



Fuente: Cena jubilación de tres Estibadores. Archivo personal Estibador.

ESQUEMAS DE PRÁCTICAS SOCIALES DEL OFICIO DE ESTIBADOR

Con el propósito de profundizar en las prácticas sociales y laborales específicas que desplegaron los estibadores para realizar su trabajo, presentamos a continuación algunas maniobras típicas, que muestran tanto la organización interna como la descripción de las prácticas específicas que efectuaban para las labores de estiba y desestiba.

Equipo de trabajo

Por lo general las cuadrillas o equipos de trabajo estaban conformadas por 11 trabajadores, compuesta por:

- 8 Estibadores (encargados de distribuir las mercaderías, tanto para la carga o descarga)
- 2 Güincheros (encargados de gestionar las maquinarias de carga y descarga)
- 1 Portalonero (supervisor de las maniobras desde la cubierta)

141

Jornada

La jornada laboral se distribuía del siguiente modo:

8:00 am a 12:00.

Almuerzo

14:00 p.m a 20:00 p.m

Trabajo de Estiba

Como destacamos anteriormente los relatos en torno al arte de estiba y desestiba son muy importantes por los estibadores entrevistados. Cada carga tenía un sistema particular de descarga como también cada carga tenía un valor especial de acuerdo al sistema de tarifado determinado por el sindicato de Estibadores hasta antes de la privatización del puerto. A continuación describiremos el proceso de descarga de carbón, de fruta, saquería y cobre.

Tabla 1 Descarga de Carbón y/o Carboncillo

PASO 1	PASO 2	PASO 3	PASO 4	PASO 5	PASO 6
Ingreso a las bodegas del barco. Ubicación de las duplas en 4 puntos. <u>Herramientas:</u> palas de 3 a 4 kilos.	A través del trabajo en duplas, se procedía a hacer hoyos para contener las tinas y así facilitar el trabajo.	A través de un gancho, se depositaban tinas de acero para ser llenadas por los estibadores	En duplas, las tinas eran llenadas en alrededor de 2 min. Llenas, eran enganchadas y retiradas por los guincheros en conjunto con los estibadores. El portalonero era el trabajador a cargo de la supervisión de las maniobras desde las bodegas hacia el muelle.	Se repetía el procedimiento. Frecuentemente, a través de un mecanismo que facilitaba el trabajo se tumbaba o ubicaba las tinas con una pendiente para ser llenadas por el propio movimiento del carbón al ser removido por los estibadores	Fin de la jornada. En algunos casos, se realiza horas extra ante la demanda de finalizar el trabajo por parte de los armadores.

Fuente: elaboración propia a partir de los datos

Tabla 2 Descarga de Fruta

PASO 1	PASO 2	PASO 3	PASO 4	PASO 5
Ingreso a las bodegas del barco. Ubicación de las duplas en 4 puntos. <u>Herramientas:</u> Planchas de madera..	A través del trabajo en duplas, se procedía uno a uno a construir las filas de cajas de 4 a 5 metros de altura, con una pequeña separación para que circulara el aire frío	Al momento de llegar ubicar las cajas en una altura superior, se utilizaban planchas las que permitían subirse y terminar la operación.	Al momento de llegar ubicar las cajas en una altura superior, se utilizaban planchas las que permitían subirse y terminar la operación.	Fin de la jornada. En algunos casos, se realiza horas extra ante la demanda de finalizar el trabajo por parte de los armadores

Fuente: elaboración propia a partir de los datos

143

Tabla 3 Descarga de la Saquería

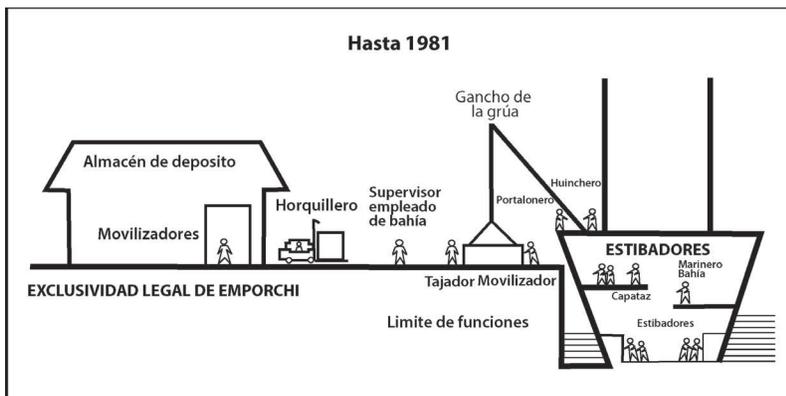
PASO 1	PASO 2	PASO 3	PASO 4	PASO 5
Ingreso a las bodegas del barco. Ubicación de las duplas en 4 puntos. <u>Herramientas:</u> Planchas de madera.	A través del trabajo en duplas, se procedía uno a uno a construir las filas de cajas de 4 a 5 metros de altura, con una pequeña separación para que circulara el aire frío	Al momento de llegar ubicar las cajas en una altura superior, se utilizaban planchas las que permitían subirse y terminar la operación.	Al momento de llegar ubicar las cajas en una altura superior, se utilizaban planchas las que permitían subirse y terminar la operación.	Fin de la jornada. En algunos casos, se realiza horas extra ante la demanda de finalizar el trabajo por parte de los armadores

Fuente: elaboración propia a partir de los datos

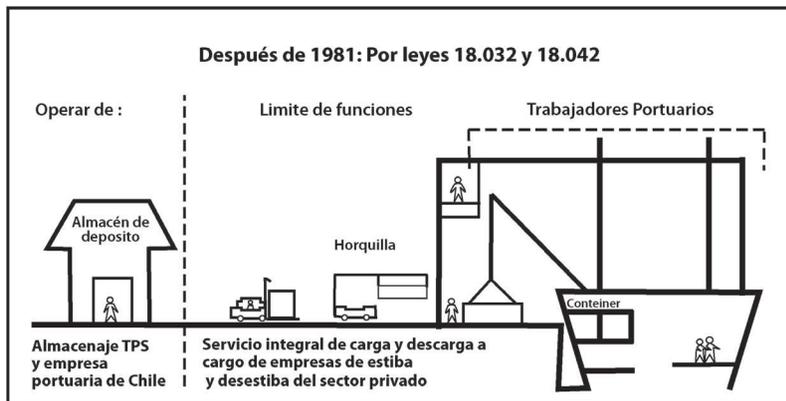
Tabla 4 Descarga del cobre

PASO 1	PASO 2	PASO 3	PASO 4	PASO 5
Ingreso a las bodegas del barco. Ubicación de las 2 duplas en 2 puntos. Herramientas: grasa, guantes, "burros" o tablones.	Maniobra de gran peligrosidad, se operaba con la instalación de burros o tablones de madera engrasados los que facilitaban el deslizamiento de los "puros" de cobre.	Instalados los puros o lingotes de cobre sobre las maderas o burros, 2 estibadores deslizaban el cobre y 2 los estibaban al final de la bodega.	Por lo general se apilaban 2 o hasta 1 mts de altura.	Fin de la jornada. En algunos casos, se realiza horas extra ante la demanda de finalizar el trabajo por parte de los armadores.

A continuación queremos presentar dos graficas referentes a las transformaciones en el puerto de Valparaíso antes del año 81 y después del año 81, en ella se grafican el trabajo de las cuadrillas en el buque y la orilla.



145



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos

CONSIDERACIONES FINALES

146 Reconstruir la historia de los estibadores, de algún modo, nos ha acercado a la esencia porteña, es decir, a lo que en el imaginario colectivo es significado como la esencia del puerto de Valparaíso. A nuestro juicio, la vida social de los estibadores es la fuente o la infraestructura desde la que emerge la cultura mitológica del viejo puerto y su barrio matriz, aquella que detallaron algunos escritores y poetas. Es la vida en la que había un intercambio cultural intenso, cercano, sólido, en que se desarrollaba una verdadera vida bohemia basada en compartir, conocer, disfrutar, construir “algo” en los suburbios nocturnos del barrio puerto y sus alrededores. Las calles que los estibadores recorrieron por las noches eran los pasadizos interminables de sorpresas, de mamparas expectantes que abrían paso a la aventura. También ese Valparaíso era el brutal, del choro del puerto, macho fornido, moreno, impenetrable de ofensas y amenazas, mujeriego, galante y machista. En algunos casos también fue quien se relacionó con el contrabando, las drogas y el circuito informal de la ciudad.

Sin embargo, más allá de la mitología, la historia de los estibadores es también la historia de Valparaíso, donde una ciudad de condición portuaria ha sufrido una serie de transformaciones, las cuales han impactado en su fisonomía y en su población. No es fácil dejar de ser Puerto Principal, ni tampoco lo es reconocer que el puerto como eje de la economía porteña y fuente laboral ha dejado de serlo. Todos estos cambios los hemos revisado en este libro a la luz de la opinión de la prensa y de la opinión de los trabajadores, encontrándose significativas diferencias, donde identificamos un relato dominante y un relato subalterno, entre los que existe una disputa por describir el presente. Para unos el pasado se presenta como la pérdida de lo propio, de una cultura popular y de un

puerto tal y como se lo conocía. Para otros en el pasado están las bases de una transformación necesaria que corrigió “errores” de la administración del Estado, provocando importantes cambios que tendrían que ser aceptados por la opinión pública sean como fueren sus consecuencias. Ésta mirada opuso al trabajador al trabajador con la sociedad, y la otra, defendió al sindicato y al poder que los trabajadores fueron acumulando durante años de luchas sindicales. Así, durante todo el periodo de estudio tanto el pasado como la hegemonía del trabajo marítimo portuario fueron fuentes de tensión y disputa.

Los estibadores representan una herencia, un patrimonio inmaterial que ha estado fuera de las lógicas de valoración de esta “ciudad patrimonial”, que, desde una lógica reduccionista, considera patrimonio a los cascarones arquitectónicos, a las fiestas vaciadas de contenido identitario y al consumo estético de los antiguos barrios de los antiguos emigrantes de Valparaíso. En contraposición a lo anterior, es que se buscó poner en valor la experiencia del gremio más poderoso e influyente de la ciudad durante el siglo XIX, a través de los relatos de sus actores directos y puesta en valor de las técnicas y conocimientos que acumularon para desplegarse en campo laboral y contribuir al desarrollo de la ciudad.

Ahora bien, el resultado de este trabajo de investigación es también paradójico, ya que hemos encontrado sujetos afectados por la historia y los cambios durante el régimen militar y su profundización en los gobiernos de la concertación, donde se les ha maltratado por su anterior modelo de trabajo y forma organizativa, se les ha olvidado como partícipes del desarrollo del puerto y sobre todo, se han ignorado sus condiciones en materias de salud: una emocionalidad alicaída y un deterioro físico producto del trabajo de fuerza que realizaron por haber prestado servicios al puerto. Por lo tanto, tenemos un sujeto valioso y en abandono.

SOBRE SU LUGAR EN LA HISTORIA: EL SINDICATO DE ESTIBADORES EN EL PROCESO DE TRANSFORMACIÓN DEL CAPITALISMO CHILENO DURANTE EL SIGLO XX.

148

La historia de los estibadores de Valparaíso es parte de la construcción, consolidación y el término abrupto del Estado o régimen popular democrático e industrializador (1938-1973), durante este periodo, los trabajadores marítimo-portuarios tuvieron una ventaja comparativa por cerca de 40 años, se aprobaron leyes sociales, un Código del trabajo (1931), y se crea la Emporchi. Posteriormente, con la instalación a la fuerza del nuevo Estado o régimen subsidiario y antipopular en nuestro país (1973-2020) el empresariado recupera los beneficios del comercio nacional e internacional, transformando la realidad del trabajo con un nuevo Código del Trabajo, la instalación de las AFPs y el término de los beneficios de los estibadores. Desde un ámbito social-gremial, durante el primer periodo, el conflicto entre trabajadores y empresarios se desarrolló desde los acuerdos fundamentales del orden Estatal popular-industrializador basado en un “juego institucional” de resolución de conflictos, donde los trabajadores tenían un mayor grado de influencia en los resultados. Luego, como es sabido, el cambio del régimen general de la sociedad, influyó a que esta relativa ventaja de los trabajadores sobre los empresarios fuese transformada, logrando que estos últimos retomasen el protagonismo perdido hace 45 años atrás, en materia de distribución de los excedentes.

La trayectoria del sindicato de estibadores en el desarrollo y en relación con el movimiento obrero chileno, tal y como lo señala Parker (1985), representa una agrupación de trabajadores “privilegiados”, una especie de “elite proletaria” o “aristocracia obrera” en función del conjunto de beneficios sociales y sindicales que tuvieron, transformándolos en un núcleo distinto, alejado de la realidad del trabajador medio del país, y de las dinámicas políticas del periodo. En este sentido, para Parker, el sindicato de estibadores se consolidó como un punto privilegiado al interior

del campo laboral, alejado de las correlaciones centrales de fuerza, en concreto, de los impulsos de transformación del régimen institucional. Sin embargo, a nuestro juicio, si bien esta descripción es correcta, nos parece interesante dar cuenta de los quiebres y conflictos que también existieron en torno al sentido que los estibadores le entregaban al sindicato y a la política. Con ello, cuidamos el dar cuenta de una realidad compleja, cambiante y sostenida por actores y no sólo por estructuras históricas, en las que el conflicto y la disputa entre liderazgos abren opciones a los actores. En definitiva, lo que planteamos es que los actores colectivos se movilizan guiados por sus creencias y construyen estrategias al interior del régimen vigente y, por tanto, sus juicios y decisiones se explican, en este caso, por las probabilidades proyectadas de éxito o derrota colectiva, en función de su fuerza social.

Observamos que los estibadores de Valparaíso optaron, en un primer momento, por abandonar el sindicalismo anti-sistémico debido a que sus demandas eran posibles de resolver al interior de la política de acuerdos y arbitraje, visión que perdurará hasta fines de los años 70. En segundo lugar, y en un contexto de represión política y de amenaza real a la vida, los estibadores optaron por acceder a un “buen retiro” sin intentar defender el orden de fuerzas portuario marítimos, que los benefició por largos años. Y, en último lugar, la constante separación entre los estibadores y la CUT, se debió, entre otras causas, a las posibilidades reales de conquistar las mejoras laborales y gremiales por cuenta propia, sin la denominada “solidaridad de clase”.

Por último, quisiéramos invitar a una reflexión de carácter más general, relacionada con el sistema de creencias políticas de los estibadores y su relación con las ideas anarco-sindicales muy influyentes a principios del siglo XX y su disputa con ideas liberales o marxistas. En general, podemos afirmar, observando el periodo de estudio, que las ideas anarquistas (por ejemplo, acción directa, y el alejamiento de la política formal-institucional) continuaron teniendo influencia en un sector del gremio, pero re-interpretándolas en un sentido gremialista, sin una

mirada de totalidad y de la necesidad de sostener cambios o beneficios a partir de la relación conflictiva o consensuada con la clase política dominante. En este sentido, la relación entre la acumulación política y social del movimiento de trabajadores durante principios del siglo XX, fuerza que alcanzó su punto más alto a mediados de la década de años 20, luego del estallido social en Valparaíso en 1903, y su resolución definitiva a través del breve golpe de Estado de Carlos Ibáñez del campo en 1924, con la aprobación, por la fuerza, de un conjunto de iniciativas legales que beneficiaron, por largos años, a la clase trabajadora del país. Por otra parte, podemos observar que la influencia de ideas marxistas en los estibadores (revolución y dictadura del proletariado, conciencia de clase y la idea del partido como vanguardia, etc.) fueron poco influyentes entre los socios del sindicato, aunque existentes, situación hecho explicable por la valorización de ideas gremialistas y auto excluyentes de la política formal.

Otro elemento que parece fundamental destacar, es el nivel de proletarización que logró alcanzar el proceso de mejoramiento en las condiciones laborales de los estibadores: desde su origen, el carácter del trabajo de carga del jornalero se puede denominar de una semi-proletarización o seudo-esclavitud, el que evolucionó con la regulación de la relación contractual entre armadores y el sindicato, a través del resguardo realizado por el Estado durante el periodo de estudio. Ahora bien, el carácter, “eventual”, “discontinuo”, en función de la llegada o no de mercaderías al puerto, colaboró en generar un carácter del trabajador basado en la necesidad de “hacerse” su propio sueldo. Por tanto, esperar de este tipo de relación una manifestación consciente y politizada, era bastante improbable.

SOBRE LA RELACIÓN PUERTO, BARRIO MATRIZ Y CIUDAD.

En torno a los antecedentes entregados por Ortega (2014) sobre las distintas relaciones que ha manifestado el puerto de Valparaíso, su

barrio matriz y la ciudad, desde el ángulo de la trayectoria histórica del gremio de estibadores y el resto actores relacionados al sector marítimo portuario, nos parece muy relevante dar una imagen sintética de las diversas expresiones urbanas del siglo XIX y XX de la ciudad puerto. En una primera etapa, que podríamos denominar tradicional u originaria, la relación se caracterizó por el acoplamiento de la actividad portuaria y marítima a la geografía natural de la ciudad. La cercanía entre las actividades económicas en la orilla, el intercambio frecuente entre paseantes, el malecón y las interacciones sociales relacionadas al comercio manifestaban un escenario y un tiempo que podríamos denominar típicamente comunitario. Ahora bien, con la modernización de 1912, se inicia un proceso que rompe la relación tradicional y la transforma a lo que fue propiamente tal el desarrollo semindustrial de nuestro país durante el siglo XX; a través de la intervención en la geografía del anfiteatro de Valparaíso y el desarrollo de nuevas inversiones públicas y privadas, el paisaje urbano, portuario y social se expande y transforma para aumentar, proteger y favorecer una función específica; la carga y descarga de mercaderías. Muestra de ello es la construcción del molo de abrigo, el puerto moderno y los muros que dividieron la ciudad con el puerto. Junto ello, producto del terremoto de 1906, la ciudad se expande a lo que se denominó el barrio almendral. En este segundo momento, la relación entre el habitante y el puerto comienza a alejarse, aunque manteniendo reductos de la tradicional relación ciudadano-naturaleza-mar. Uno de ellos, ciertamente, fue el traslado de los diversos restaurant, picadas, bares y prostíbulos del barrio matriz, que son precisamente los que se recuerdan con más claridad.

151

Sin embargo, no es hasta las últimas modernizaciones neoliberales del puerto de Valparaíso (1981, 1999 y 2014) en las que se profundizan la división, el alejamiento, el traslado y el deterioro de la ciudad, el barrio matriz, su puerto y los diversos actores laborales. Tal y como se ha comentado por otros autores, el desplazamiento del centro comercial de la ciudad termina de trasladarse desde el barrio la matriz

y sus alrededores, a diferentes puntos de Valparaíso y otros centros urbanos, generando un empobrecimiento social, cultural y económico del antiguo atractor urbano del puerto.

En relación a estos aspectos, una de las consecuencias es que la cultura popular, formada durante años por una relación más directa con la naturaleza y el trabajo basado en los recursos físicos del ser humano, constituyeron los pilares de los que fue la cultura popular nacional. Ahora bien, rota la relación mar, ciudadano, trabajo y reemplazada por una relación distante, observadora, consumista y computarizada, la cultura popular y la identidad nacional se modifican y deprimen, aún más en la actualidad. La pregunta que queda pendiente, y que se relaciona al rol de los planificadores urbanos y los inversionistas, públicos y privados, ¿existe la disponibilidad de proteger las relaciones entre el porteño, la ciudad y la experiencia tradicional con la orilla y el mar? ¿Es posible fomentar nuevamente una relación virtuosa y democrática entre el puerto, el trabajo y desarrollo social, económico, que tenga por fundamento la dignidad, para con ello posibilitar un desarrollo equitativo de la comunidad e iniciar un proceso de construcción identitaria de la nación? Esperamos que este libro contribuya en generar reflexiones que permitan responder colectivamente estas y otras inquietudes.

VOCABULARIO PORTUARIO

Cachero: Estrobo corto que utilizan los estibadores para amarrar los bultos.

Carboncillo: Carbón pequeño, similar a la arena, que se trasladaba en lanchones.

Cuadrilla: Cuadrilla: Equipo de hombres para trabajar compuesto generalmente por 11 personas (8 estibadores, 2 güincheros y un portalonero). Este número podría incrementar dependiendo de la faena realizada.

Chinguillo: Malla de alambre o manila con forma de cuadrada que en cada esquina lleva un asa, las cuales se juntan y pueden ser levantadas por una grúa. 153

Chu ay: trago que tomaban los trabajadores del puerto preparado con vino blanco o cerveza y agua ardiente.

Donke: del inglés “Donkey”. Grúa que funcionaba a vapor de carbón.

Donkero: Trabajador de muelle, maniobraba la grúa Donke, era jefe de los fogoneros, carboneros o de los tripulantes de máquinas a bordo.

Empleado de Bahía: personas encargadas del control de los barcos, también se les llamaba tarjadores.

Eslinga: del inglés “to sling”. Mercadería abultada.

Eslingada o linga: cualquier mercadería surtida para cargar y ser tomara por la grúa.

Falucho: lanchones de cargas, generalmente de carbón o mercadería.

Gancho: herramienta de estibadores para ayudar a levantar ciertos tipos de cargas que ayudaba, en cierta medida, a mitigar el esfuerzo corporal.

Grúa u horquilla: maquinaria que sirve para levantar y bajar mercadería.

Huachimán: del inglés “watch man”. Cuidador de barcos, lanchas y faluchos.

Huinche: del inglés “winch”, también se le llama pluma. Grúa (a vapor o eléctrica) que opera dentro del barco y moviliza la carga utilizando cadenas y cables, desde la bodega al muelle, o viceversa.

Huinchero: hombre que maniobra el huinche.

Nombrada: Sistema de listados por el cual eran llamados los estibadores a trabajar por orden alfabético.

154

Marinero de Bahía: Hombre que desempeña el trabajo de maniobras en la cubierta.

Matrícula: Carné que permitía el trabajo como estibador en el puerto, era entregada y controlada por el Sindicato de Estibadores pero era emitida por la Autoridad Marítima.

Pico: Puntal para nivelar que se ubica en el mástil mayor.

Pinchero: Trabajador que desempeña un trabajo en forma eventual en el puerto, reemplazaba a un estibador quien le paga una remuneración. Era un paso previo para llegar a ser estibador matriculado.

Portalonero: encargado de dirigir la estiba y desestiba de la mercadería a bordo manda desde la cubierta al gruero.

Puro: barra de cobre larga y gruesa, pesaba aproximadamente 110 kg.

Redondilla: nombre usado para mencionar el sistema de rotación que existía en la nombrada.

Zorra: antiguo carro de 4 ruedas que funcionaba en vez de una horquilla

BIBLIOGRAFÍA

Astorga, C, Groggett, E., Pavez, S., et all. (2004) Historia social de los estibadores de Valparaíso: reacciones y sentimientos frente a la aplicación de la ley 18.032 a través de la historia oral. Tesis para optar al título de Pedagogía en Historia y Geografía. Universidad de Playa Ancha.

Barría, J. (1971). El movimiento obrero en Chile. Chile: Trigonó.

Chandia, M. (2013). La Cuadra. Pasión, Vino y se fue. RIL Editores.

Estrada, B (2012). Valparaíso. Progresos y conflictos de una ciudad puerto 1830-1950. RIL Editores.

Fernández, M. (1989) La Empresa Portuaria de Chile.

Grez, T. (2002). ¿Autonomía o escudo protector? Movimiento obrero y popular y los mecanismos de conciliación y arbitraje (Chile, 1900-1924). Historia Santiago 35, 91-150.

Grez, T. (2001). El escarpado camino hacia la legislación social: Debates, contradicciones y encrucijadas en el movimiento obrero y popular (Chile: 1901-1924). Cuadernos de Historia 21, 119-182.

Grez, S. (2007) Los anarquistas y el movimiento obrero. La alborada de la "idea" en Chile 1893-1915. Santiago de Chile: Ediciones Lom.

Ministerio de Transporte y telecomunicaciones, Gobierno del Presidente Eduardo Frei Ruiz-Tagle (1999). Memoria del proceso de Modernización Portuaria de Chile. Santiago.

Le Goff, J. (2005). Pensar la historia. Modernidad, presente, progreso. España: Paidós.

Rojas, J. (1993). La dictadura de Ibáñez y los sindicatos (1927-1931). Colección Sociedad y Cultura. Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos. Recuperado en Agosto 2012. Ver en: <http://www.memoriachilena.cl/archivos2/pdfs/MC0000721.pdf>

Ruiz, R. (2005). Los Fundamentos económicos del programa de gobierno de la Unidad Popular: a 35 años de su declaración. Revista Universum N° 20 Vol. 1. Universidad de Talca.

Parker, C., Valenzuela, S., Avalos, G. (1985). Perspectiva del desarrollo histórico de las organizaciones de los obreros marítimos chilenos. Memoria para optar al Título de Profesor de Estado en Historia y Geografía. Universidad Católica de Valparaíso.

Perez, P. (2007). Análisis del puerto de Valparaíso antes y después del cambio de administración. Tesis para optar al título de Ingeniero naval, Universidad Austral de Chile. Recuperado en Octubre 2011. Ver en: <http://cybertesis.uach.cl/tesis/uach/2007/bmfcip438a/doc/bmfcip438a.pdf>

Salazar, G. (2012). Historia de la acumulación capitalista en Chile. Lom Ediciones.

Salazar, G. y Pinto, J. (2002). Historia Contemporánea de Chile III. La economía: mercados, empresarios y trabajadores. Santiago de Chile: Lom Ediciones.

Salazar, G y Pinto, J. (1999). Historia contemporánea de Chile II. Actores, identidad y Movimiento. Santiago de Chile: Lom Ediciones.

156

Sindicato profesional de Estibadores Marítimos de Valparaíso. (1968) Manual de trabajo.

Silva, N. Ulibarri, L., Cárdenas, H. (1972) Así trabajo yo. Tomo V. Chile: Editora Nacional Quimantú.

Schmutzer, S. K. y varios (2000). Valparaíso. Sociedad y Económica en el siglo XIX. Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso de la Universidad Católica de Valparaíso.

COLOFÓN

EDICIONES

ESTIBA Y DESESTIBA: TRABAJOS DEL VALPARAISO QUE FUE (1938-1981)© VALENTINA LEAL ROMÁN / CARLOS AGUIRRE GONZÁLEZ, RPI A-1891, ISBN 978-956-9301-53-7. EDITADO E IMPRESO EN EL TALLER INUBICALISTA DE BARRIO PUERTO, VALPARAÍSO EN MARZO DE 2020. PARA SU COMPOSICIÓN TIPOGRÁFICA SE UTILIZARON LAS TIPOGRAFÍAS KELSON SANS BOLD PARA LOS TÍTULOS Y JAURÍA PARA EL TEXTO CONTÍNUO. PARA LA IMPRESIÓN DE INTERIOR SE UTILIZÓ PAPEL BOND AHUESADO DE 80 G, Y OPALINA DE 250 GRAMOS PARA LA PORTADA. SE REALIZARON 300 EJEMPLARES.

INUBICALISTAS

WWW.EDICIONESINUBICALISTAS.CL

Mediante una verdadera genealogía del presente los autores de este libro nos muestran cómo es que la realidad de Valparaíso no fue siempre la de hoy. Hubo un tiempo, no tan lejano, en que la ciudad recibía parte de la riqueza que generaba el puerto. Un tiempo en el que en Valparaíso había trabajo, no solo en el puerto, sino que derivado de esta misma actividad, en diversas industrias y comercios. Una época que, lejos de desaparecer “naturalmente”, lo hizo a partir del momento en que la organización de los trabajadores ya no pudo influir más en el Estado, pues este quedaba ahora a plena disposición de las antiguas fortunas nacionales, los nuevos empresarios que asumían las funciones de un Estado en desmantelamiento y de los grupos económicos trasnacionales. Esta es la “nueva época” que se inicia en septiembre de 1973.

Este libro es una lectura imprescindible para cualquier espíritu crítico que se avecine a la ciudad. También es un libro útil para recordarle algunas cosas a los que no quieren recordar o recuerdan mal. Pero sobre todo para una nueva generación: para quienes Valparaíso no es más que una postal, un mero escenario ad-hoc para desplegar la melancolía propia de los sin futuro.

Pablo Aravena



INUBICALISTAS



**Universidad
de Valparaíso**

CHILE

Instituto de Historia y
Ciencias Sociales



9 789569 301537